
PROCEDIMENTO AVVIATO CON DELIBERA N. 42/2022 – INDIZIONE DELLA CONSULTAZIONE PUBBLICA PER LA REVISIONE DEI MODELLI DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI

Schema di Analisi di Impatto della Regolazione

INDICE

A.	CONTESTO ECONOMICO DEL SETTORE DI RIFERIMENTO PER L'ATTO DI REGOLAZIONE	3
A.1	Impatti sui volumi di traffico: anno 2020.....	3
A.2	Impatti sui volumi di traffico: anno 2021 e trend	6
A.3	Impatti sulle gestioni aeroportuali.....	9
(i)	Impatti sui conti economici dei gestori aeroportuali italiani	10
(ii)	Impatti sui conti patrimoniali dei gestori aeroportuali italiani.....	16
B.	RAGIONI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE.....	18
C.	DESTINATARI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	21
D.	DESCRIZIONE DELLO <i>STATUS QUO</i>	24
D.1	Modelli di regolazione aeroportuale ART	24
D.2	Disposizioni comuni dei Modelli ex delibera 92/2017	25
D.3	Differenziazioni tra i tre Modelli ex delibera 92/2017	28
E.	ILLUSTRAZIONE DELLE OPZIONI REGOLATORIE E DEI RELATIVI ONERI E BENEFICI INCREMENTALI ...	30
E.1	Introduzione	30
E.2	Articolazione dei modelli, aeroporti con traffico pari o inferiore al milione di passeggeri annui	30
E.3	Procedura di revisione dei diritti aeroportuali	31
E.4	Anno base e dinamica tariffaria	32
E.5	Efficienza ed Elasticità dei costi di gestione	33
E.6	WACC e WACC incrementale	34
E.7	Incentivi al volativo.....	34
E.8	Trattamento del Margine commerciale	35
E.9	Contabilità regolatoria	35
F.	IDENTIFICAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA	37

Il presente Schema di Analisi di Impatto della Regolazione (“Schema di AIR”) illustra il contesto normativo, le motivazioni, l’ambito e gli obiettivi dello Schema di Atto di regolazione recante “Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali”, confrontando le opzioni regolatorie alternative esaminate e l’opzione preferita che, in quanto tale, è posta in consultazione.

Esso è stato redatto seguendo il regolamento di disciplina dell’Analisi di impatto della regolazione e della Verifica di impatto della regolazione, approvato con delibera dell’Autorità n. 54/2021 del 22 aprile 2021 (di seguito: regolamento AIR-VIR).

A. CONTESTO ECONOMICO DEL SETTORE DI RIFERIMENTO PER L'ATTO DI REGOLAZIONE

Lo Schema di Atto di regolazione oggetto della presente analisi di impatto contiene misure di regolazione che disciplinano le procedure di determinazione dei diritti aeroportuali di periodo e loro aggiornamento annuale adottate dai gestori degli aeroporti aperti al traffico commerciale in Italia.

Il contesto economico è pertanto il settore aeroportuale, ponendo particolare rilievo agli andamenti che si sono realizzati nel biennio (2019 – 2020), aggiornando e integrando laddove possibile l'analisi con i dati per l'anno 2021 e i più recenti trend¹.

Dalla primavera 2020, le gestioni aeroportuali hanno fortemente risentito degli effetti derivanti dalla crisi sanitaria scatenata con la diffusione, a partire dalla fine del primo trimestre dell'anno 2020, della pandemia da COVID-19. Quest'ultima ha avuto un effetto dirompente, a livello mondiale, sui comparti trasportistici e, in particolare, su quello aereo e aeroportuale. Vengono di seguito analizzati i suoi impatti sui flussi di traffico, i possibili sviluppi prefigurabili allo stato nonché le ricadute in termini di effetti sui livelli di costo e di ricavi dei concessionari aeroportuali, alla luce delle mutate abitudini dei passeggeri e degli altri effetti discendenti dalla pandemia, che hanno ridotto la domanda dei servizi aerei². Nel corso del 2020, i gestori aeroportuali operanti in Italia si sono infatti trovati costretti a ridurre la propria attività, sia a seguito di specifiche indicazioni ministeriali, che hanno imposto ad alcuni aeroporti limitazioni dell'operatività ai soli servizi di emergenza, sanitari e voli di stato³, sia per i mutati comportamenti della domanda.

A.1 *Impatti sui volumi di traffico: anno 2020*

I dati Eurostat⁴ riportano per l'Europa a 27 Paesi una diminuzione del 73,3% del traffico aereo di passeggeri e del 9% di quello merci nel 2020 rispetto al 2019. ACI Europe similmente riporta un decremento del 70% del

¹ Per quanto riguarda l'analisi dei costi operativi della gestione aeroportuale, la loro composizione, il loro andamento nonché l'analisi degli incentivi destinati all'attività volativa erogati dai gestori aeroportuali, si rinvia ai contenuti aggiornati agli ultimi dati disponibili riportati nella Relazione AIR *“Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 84/2018. Adozione dell'atto di regolazione recante “modelli di regolazione dei diritti aeroportuali” - relazione di analisi di impatto della regolazione;* disponibile al link: https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2020/07/Modelli-apt_Relazione-AIR.pdf

² Tale dato è ben rappresentato nel rapporto del competente Ministero, in cui si riporta che *“gli spostamenti su servizi aerei hanno subito una riduzione della domanda e dell'offerta che inizia a marzo 2020 e raggiunge un minimo nel periodo aprile-maggio 2020 (-99%), per poi iniziare timidamente a crescere, mostrando a luglio ancora una significativa riduzione del 75% della domanda passeggeri, del 60% per quanto riguarda i servizi offerti e del 30% per le merci trasportate; anche in questo caso, la seconda ondata di diffusione del virus ha prodotto una ulteriore e significativa contrazione dei traffici passeggeri sino al 90% a novembre 2020”* (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - Struttura Tecnica di Missione, *Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del COVID-19 (periodo gennaio-dicembre 2020)*, n. 2, gennaio 2021, pag. 9).

³ Ciò a partire dal DM n. 112 del 12 marzo 2020, emanato di concerto tra l'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di seguito anche MIMS) e il Ministro della salute, che ha limitato l'operatività dei servizi degli aeroporti di Ancona, Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Genova, Lamezia Terme, Lampedusa, Milano Malpensa, Napoli Capodichino, Palermo, Pantelleria, Pescara, Pisa, Roma Fiumicino, Torino e Venezia Tessa e Roma Ciampino per i soli voli di stato, trasporti organi, canadair e servizi emergenziali. In ottemperanza a quanto disposto, con comunicazione del 13 marzo 2020, ENAC ha disposto la chiusura dell'Aeroporto di Bergamo-Orio al Serio a far data dal 14 marzo 2020. In data 5 maggio 2020, con D.M. Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministro della salute 194, è stato incluso l'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio tra gli aeroporti operativi. Per ogni eventuale approfondimento, si rinvia a documento *“Limitazioni all'operatività degli scali nazionali”*, ENAC, 2021, Dati di Traffico 2020, pp.17-20,

⁴ Dataset disponibili ai link: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-datasets/-/ttr00012> e <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-datasets/-/ttr00011>.

traffico passeggeri nel 2020 in Europa⁵. In Italia, l'impatto sul traffico passeggeri è stato pressoché analogo, con una riduzione del 72,5%, mentre quello sul traffico aereo di merci è stato molto più marcato rispetto alla media europea, con una riduzione del 24,1%.

Per il comparto passeggeri e merci, nella Tavola che segue sono riportate le rilevazioni puntuali del traffico consuntivato per ogni aeroporto aperto al traffico commerciale e cargo registrate nel 2020 e la variazione rispetto all'anno 2019.

Tavola 1. Andamento passeggeri consuntivi e cargo – Anno 2020; variazione 2020 su 2019

AEROPORTO	Passeggeri		Cargo	
	2020 (a)	Δ 2020 / 2019	2020 (a)	Δ 2020 / 2019
ROMA FIUMICINO	9.772.025	-77,50%	74.859,80	-61,50%
MILANO MALPENSA	7.206.652	-74,90%	516.656,30	-7,50%
BERGAMO ORIO AL SERIO	3.831.774	-72,20%	51.531,60	-56,70%
CATANIA FONTANAROSSA	3.650.687	-64,10%	4.923,70	-14,80%
VENEZIA TESSERA	2.793.919	-75,70%	37.227,80	-36,90%
NAPOLI CAPODICHINO	2.767.288	-74,40%	8.691,40	-12,70%
PALERMO PUNTA RAISI	2.701.126	-61,60%	2.531,90	> + 100%
BOLOGNA BORGO PANIGALE	2.522.952	-73,40%	34.673,80	-8,90%
MILANO LINATE	2.271.687	-65,40%	1.240,10	-83,70%
CAGLIARI ELMAS	1.774.758	-62,80%	4.915,90	15,40%
BARI PALESE MACCHIE	1.706.090	-68,20%	2.511,90	13,10%
ROMA CIAMPINO	1.619.241	-72,40%	19.388,40	5,10%
TORINO CASELLE	1.417.884	-64,30%	270,4	29,70%
PISA S. GIUSTO	1.309.072	-75,60%	12.504,80	0,90%
VERONA VILLAFRANCA	1.033.700	-71,30%	259,5	-57,50%
OLBIA	1.022.099	-65,50%	5,8	-93,80%
BRINDISI CASALE	1.019.099	-62,30%	41,8	> + 100%
LAMEZIA TERME	969.640	-68,90%	1.866,70	43,40%
FIRENZE PERETOLA	667.302	-76,70%	7,9	-85,70%
ALGHERO FERTILIA	536.065	-61,30%	7	> + 100%
TREviso S. ANGELO	461.719	-85,70%	0	n.d.
GENOVA SESTRI	399.083	-74,10%	77,2	-48,60%
TRIESTE RONCHI DEI	207.727	-73,40%	39	-42,70%
TRAPANI BIRGI	184.182	-54,90%	30,1	> + 100%
LAMPEDUSA	176.037	-36,00%	13,8	-9,80%
PESCARA	170.865	-75,60%	48,5	> + 100%
ANCONA FALCONARA	150.379	-69,10%	5.570,70	-19,60%
REGGIO CALABRIA	111.019	-69,90%	9,7	-75,00%
PANTELLERIA	108.581	-34,50%	21,8	-10,70%

⁵ ACI Europe Economics Report 2020, disponibile al link:

https://www.aci-europe.org/downloads/resources/2020%20European%20Airport%20Financial%20Results_ACI%20EUROPE.pdf.

I dati sono stati raccolti da 63 operatori aeroportuali che rappresentano 176 aeroporti in 28 paesi, a cui è attribuibile il 56% del traffico passeggeri europeo totale nel 2019.

AEROPORTO	Passeggeri		Cargo	
	2020 (a)	Δ 2020 / 2019	2020 (a)	Δ 2020 / 2019
COMISO	92.684	-73,70%	0	n.d.
PERUGIA	78.008	-64,80%	0	n.d.
CROTONE S. ANNA	54.178	-68,50%	0	-100,00%
CUNEO LEVALDIGI	53.365	-42,20%	0	n.d.
RIMINI MIRAMARE	39.262	-90,10%	154,7	> + 100%
PARMA	28.457	-62,00%	0,7	n.d.
SALERNO PONTECAGNANO	17.100	50,00%	0	n.d.
BOLZANO	6.373	41,40%	0	n.d.
MARINA DI CAMPO	4.973	-5,50%	0	n.d.
BRESCIA MONTICHIARI	3.735	-77,00%	21.508,20	61,30%
AOSTA	3.339	-14,60%	0	n.d.
GROSSETO	2.608	-14,10%	0	n.d.
ALBENGA	2.454	-14,40%	0	n.d.
TARANTO GROTTAGLIE	278	-68,70%	5.015,50	-42,30%
FORLÌ	233	> + 100%	0	n.d.
FOGGIA	0	n.d.	0	n.d.
TOTALE	52.949.699	-72,5%	806.606,40	-24,1%

Fonte: Elaborazione ART su dati ENAC, Dati di traffico, vari anni

(a) Oltre alle limitazioni all'operatività aeroportuale legate alla pandemia da Covid-19, si segnala che sono stati chiusi nel 2020 per rifacimento pista lo scalo di Olbia (dal 3 febbraio al 13 marzo) e lo scalo di Foggia (chiuso ad eccezione del mese di luglio).

Data la marcata pro-ciclicità del comparto dei servizi di trasporto merci⁶, risultante dalla natura derivata della domanda di trasporto rispetto a quella dei beni trasportati, non stupisce come questo dato si accompagni alla più sostenuta frenata dell'attività economica italiana rispetto a quella europea nel suo complesso, con un PIL del 2020 in discesa del 7,9% rispetto al 2019, mentre per l'Europa a 27 Paesi lo stesso dato è stato del -4,4%⁷.

⁶ L'elasticità della domanda di trasporto merci rispetto al PIL tipicamente è superiore all'unità (cd. *decoupling index*). Diversi fattori strutturali, come lo sviluppo di catene di valore su scala globale, hanno contribuito ad aumentare la crescita del commercio rispetto a quella del PIL, pensiamo in particolare all'outsourcing. Tale fenomeno è ancora più marcato nel cargo aereo, che riguarda maggiormente trasporti di lunga distanza rispetto ad altre modalità (es. gomma). A seguito della crisi innescata dalla pandemia da COVID-19, le catene logistiche operanti su itinerari di più lunga distanza sono state quelle che hanno accusato i maggiori impatti negativi (si veda per es. "The impact of COVID-19 on logistics" dell'International Finance Corporation, World Bank Group, disponibile al link https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/ppp.worldbank.org/files/2021-05/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf).

⁷ Dataset su PIL a prezzi correnti disponibile al link: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/namq_10_gdp/default/table?lang=en.

A.2 Impatti sui volumi di traffico: anno 2021 e trend

Il panorama attuale dei traffici aerei mostra una ripresa, più timida nel segmento passeggeri. ACI Europe⁸ riporta che nel periodo gennaio-dicembre 2021, il livello di traffico passeggeri negli aeroporti europei è stato comunque del 60% inferiore ai livelli del 2019. In Italia, si sono registrati i dati di consuntivo per il comparto passeggeri e per quello merci, con riferimento a tutte le tipologie di traffico (commerciale, aereo taxi e aviazione generale) riportati nella Tavola che segue:

Tavola 2. Andamento passeggeri consuntivi e cargo – Anno 2021; variazione 2021 su 2019

AEROPORTO	Passeggeri		Cargo	
	2021	Δ 2021 / 2019	2021	Δ 2021 / 2019
ROMA FIUMICINO	11.586.565	-73,30%	101.321,60	-47,90%
MILANO MALPENSA	9.580.426	-66,60%	747.194,10	33,80%
BERGAMO ORIO AL SERIO	6.465.599	-53,10%	26.033,40	-78,10%
CATANIA FONTANAROSSA	6.118.025	-39,80%	7.304,70	26,40%
NAPOLI CAPODICHINO	4.617.567	-57,30%	10.415,20	4,70%
PALERMO PUNTA RAISI	4.579.541	-34,90%	3.058,30	> + 100%
MILANO LINATE	4.345.135	-33,90%	1.883,50	-75,20%
BOLOGNA BORGO PANIGALE	4.135.106	-56,30%	38.853,90	2,10%
VENEZIA TESSERA	3.433.378	-70,20%	40.506,80	-31,30%
BARI PALESE MACCHIE	3.293.175	-38,60%	2.403,30	8,20%
CAGLIARI ELMAS	2.764.753	-42,00%	6.712,80	57,60%
ROMA CIAMPINO	2.322.267	-60,50%	16.275,60	-11,80%
OLBIA	2.078.758	-29,70%	156,3	67,70%
TORINO CASELLE	2.060.868	-48,10%	170,2	-18,40%
PISA S. GIUSTO	1.988.822	-62,90%	14.975,40	20,80%
BRINDISI CASALE	1.858.229	-31,30%	19,6	96,00%
LAMEZIA TERME	1.719.799	-44,80%	1.901,60	46,00%
VERONA VILLAFRANCA	1.455.342	-59,60%	1.429,70	> + 100%
TREVISO S. ANGELO	1.221.931	-62,30%	18,3	n.d.
ALGHERO FERTILIA	907.264	-34,60%	9,5	> + 100%
FIRENZE PERETOLA	834.309	-70,90%	4,1	-92,60%
GENOVA SESTRI	619.915	-59,70%	20,8	-86,10%
TRAPANI BIRGI	427.470	4,70%	4,1	-68,00%
PESCARA	372.785	-46,70%	17,3	> + 100%
TRIESTE RONCHI DEI	347.456	-55,60%	11,2	-83,60%
LAMPEDUSA	284.398	3,40%	17,5	14,40%
ANCONA FALCONARA	240.746	-50,50%	6.893,80	-0,50%
COMISO	201.256	-43,00%	0	n.d.
PANTELLERIA	169.398	2,20%	13,2	-45,90%
REGGIO CALABRIA	149.144	-59,50%	8,9	-77,10%

⁸ ACI Europe, "COVID-19: Traffic and Economic Forecast for Europe's airports", del 2 maggio 2022, disponibile al link: <https://www.aci-europe.org/economic-forecasts.html>

AEROPORTO	Passeggeri		Cargo	
	2021	Δ 2021 / 2019	2021	Δ 2021 / 2019
PERUGIA	146.036	-34,10%	0	n.d.
CROTONE S. ANNA	97.003	-43,60%	0	n.d.
PARMA	96.153	28,30%	11,8	n.d.
CUNEO LEVALDIGI	81.184	-12,10%	0	n.d.
RIMINI MIRAMARE	66.793	-83,20%	0	n.d.
FORLÌ	30.325	> + 100%	0	n.d.
BOLZANO	14.384	> + 100%	3,8	n.d.
MARINA DI CAMPO	7.792	48,10%	0	n.d.
BRESCIA MONTICHIARI	5.439	-66,50%	29.115,80	> + 100%
ALBENGA	5.391	88,10%	0	n.d.
AOSTA	4.880	24,70%	0	n.d.
GROSSETO	3.297	8,60%	0	n.d.
SALERNO PONTECAGNANO	1.660	-85,40%	0	n.d.
TARANTO GROTTAGLIE	988	11,10%	1.494,40	-82,80%
FOGGIA	70	-81,30%	0	n.d.
TOTALE	80.740.822	-58,1%	1.058.260,5	-0,4%

Fonte: Elaborazione ART su dati ENAC, Dati di traffico, vari anni

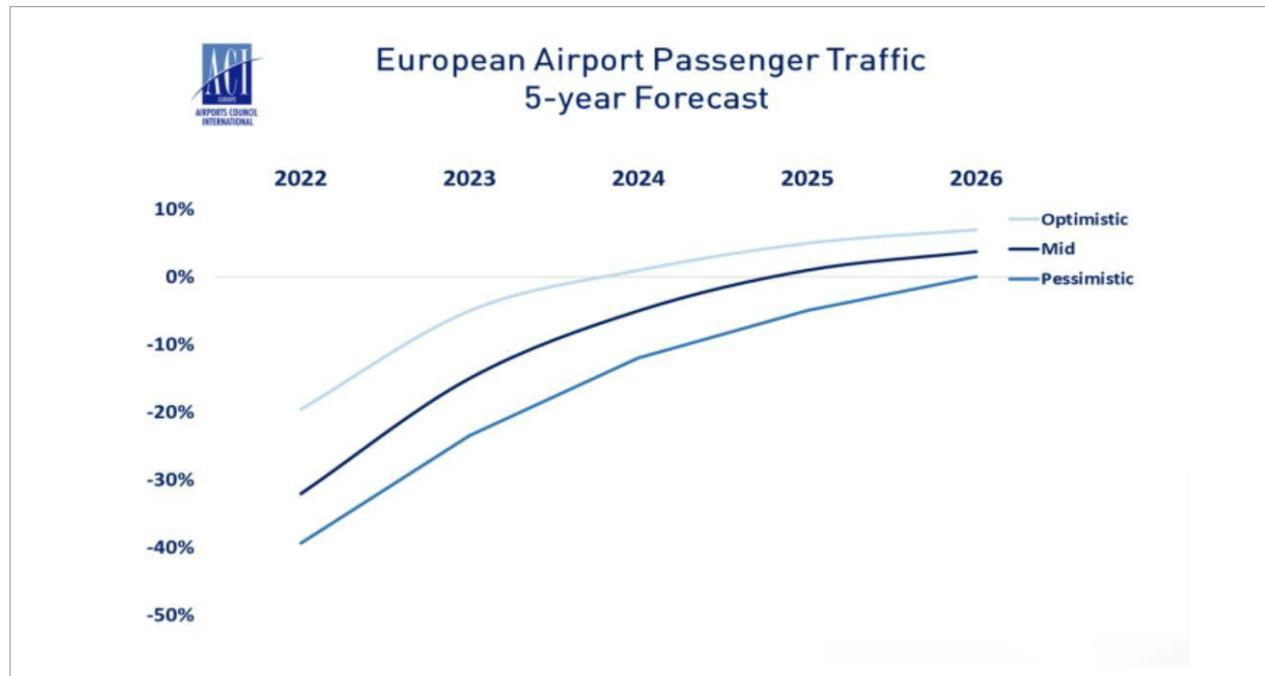
I dati a consuntivo confermano le analisi delle associazioni di settore. Secondo Assaeroporti, il settore del trasporto aereo si conferma *“tra i più colpiti dalla pandemia e l’uscita dalla crisi, in base ai dati disponibili, rischia di essere lenta e parziale”*⁹. L’Associazione, con riferimento all’andamento del settore nel 2021, rileva infatti che gli aeroporti italiani *“chiudono il 2021 con 80,7 milioni di passeggeri e una contrazione del 58,2% sul 2019, ultimo anno non interessato dalla pandemia, quando il numero dei viaggiatori ha superato quota 193 milioni. Un consuntivo in crescita del 52,4% sul 2020, ma pur sempre segnato da una profonda crisi con 113 milioni di passeggeri persi rispetto al 2019”* segnalando altresì: *“un parziale recupero del segmento nazionale che nel 2021 mostra un -35,1% sui volumi pre-pandemia. In sofferenza invece il traffico internazionale, che si attesta ad un - 70,4%, evidenziando così una ripartenza del comparto a due velocità”*.

L’Associazione riporta altresì che: *“I movimenti aerei registrano una contrazione meno marcata rispetto al traffico passeggeri: nel 2021 sono stati circa 950 mila, con un calo del 42,4% sul 2019 (+34,7% sul 2020) a conferma dell’utilizzo da parte dei vettori aerei di aeromobili di minore capienza”* ed inoltre sono definiti *“[i]ncoraggianti i risultati per il traffico merci, con i volumi movimentati per via aerea che raggiungono i livelli del 2019, +0,2%, e l’intero segmento cargo, incluso l’avio camionato, che si attesta a 1 milione di tonnellate, pari al -1,9% rispetto ai livelli pre-Covid (+28,6% sul 2020), con quasi il 70% delle merci transitate per lo scalo di Malpensa”*.

⁹ Assaeroporti, 2022, Aeroporti Italiani, ove si evidenzia che nel 2021 si sono registrati passeggeri in calo del 58,2% rispetto ai livelli pre-pandemia; documento disponibile al link: <https://assaeroporti.com/aeroporti-italiani-nel-2021-passeggeri-in-calо-del-582-rispetto-ai-livelli-pre-pandemia/>

Con riguardo alle **previsioni a medio termine**, dall'osservazione delle previsioni di ACI Europe riferite al mercato europeo, rese con tre diverse ipotesi di scenario: *pessimistic*, *mid* e *optimistic*, si evince una convergenza rispetto a quelle formulate da Assoaeroporti per l'Italia stimando, nello scenario ottimistico, un ritorno ai livelli di traffico del 2019 nel corso del 2023 (nel 2025 per lo scenario *mid* e nel 2026 per quello *pessimistic*).

Figura 1. Previsione Traffico Europeo Passeggeri 2022 – 2026



Fonte: ACI Europe consultabile al link: <https://www.aci-europe.org/economic-forecasts.html>

Il comparto cargo a livello globale ha avuto un effetto di *rebound* molto più rapido e consistente, grazie alla ripresa della produzione industriale, raggiungendo i livelli pre-pandemici, secondo IATA, già da gennaio 2021¹⁰. Tuttavia, per le rotte commerciali che coinvolgono l'Europa, tale effetto è stato meno intenso rispetto agli scambi commerciali tra le altre aree del mondo.

La stima di ACI per il 2022 è di un complessivo -32% (scenario base) ed un ritorno ai livelli di traffico passeggeri pre-pandemia soltanto nel 2025. Il perdurare di tale situazione di crisi è dovuto principalmente ai persistenti effetti della pandemia, che si accompagnano tra l'altro con un grado di connettività tra aeroporti¹¹ diminuito rispetto ai livelli 2019, in media, del 36%, e, con riferimento ai grandi hub aeroportuali, del 67%. ACI Europe riporta infatti che, sotto l'aspetto della connettività, gli aeroporti minori (con meno di 5 milioni di passeggeri l'anno a regime) stanno recuperando più in fretta di quelli molto grandi, confermando un modello di ripresa trainata principalmente da traffico *leisure* intraeuropeo, nazionale e *Low Cost Carriers* (LCC)¹².

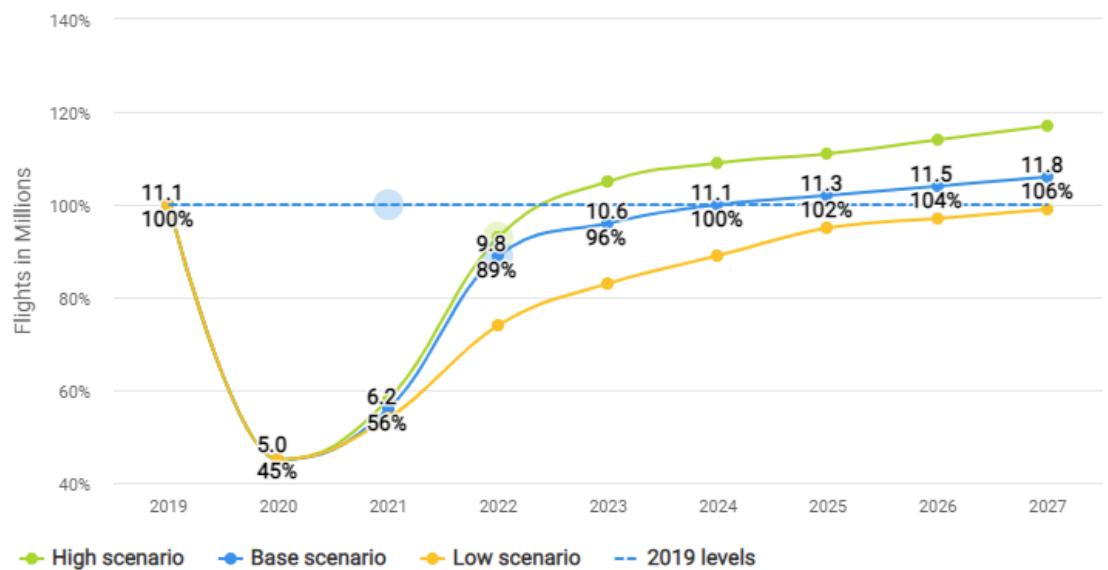
¹⁰ IATA, "Outlook for the global airline industry", edizione aprile 2021, disponibile al link: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---april-2021---report/>

¹¹ La connettività aeroportuale è definita come la somma della connettività diretta e indiretta, misurando così il livello complessivo con cui un aeroporto è collegato al resto del mondo, sia tramite voli diretti che collegamenti indiretti tramite scali in altri aeroporti, calcolando numero di destinazioni e frequenza.

¹² ACI Europe, "Airport Industry Connectivity Report 2021", pubblicato il 25 ottobre 2021, disponibile al link <https://www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE%20Airport%20Industry%20Connectivity%20Report%202021.pdf>.

Stime relative alle previsioni di traffico sono avanzate anche da Eurocontrol, che registra una diminuzione di voli nel 2021 del 44% rispetto al 2019. Nello scenario base (Figura 2) è previsto (rappresentando movimenti IFR - *Instrumental flight rules* - effettivi e futuri, % di traffico rispetto al 2019) un recupero dei livelli di traffico pre- pandemici nel corso del 2023; in quello peggiore, ci si tornerebbe nel 2026¹³.

Figura 2. Previsione a 7 anni per Europa 2021-2027



*Europe = ECAC 44 Member States

© EUROCONTROL

Fonte: Eurocontrol, 2021, al link: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2021-2027>

A.3 Impatti sulle gestioni aeroportuali

A livello di risultati economici, per il 2020, ACI Europe¹⁴ riporta, per il settore aeroportuale, un crollo del 60% dei ricavi, a fronte di risparmi di costi operativi limitati al 24% e costi di capitale sostanzialmente immutati. Questo ha comportato una contrazione degli indici di redditività più significativi come l'EBITDA (-102%) e l'EBIT (-203%). Ingenti perdite sono state subite da tutti gli aeroporti, a prescindere dalla loro dimensione. Registrando un -67%, i ricavi *aviation* hanno subito il declino più deciso rispetto alle altre fonti di ricavo aeroportuale, con un -52% dei ricavi *non aviation* e un -43% della voce "Altri ricavi"¹⁵. I ricavi *aviation* infatti sono direttamente correlati al traffico passeggeri, come dimostra il decremento quasi 1-a-1. Interessante inoltre notare come anche ACI Europe trovi che il rapporto tra WLU¹⁶ e ricavi complessivi sia rimasto sostanzialmente invariato.

Gli sforzi per ridurre i costi (operativi) non hanno compensato la caduta dei ricavi. Il dato europeo riportato

¹³ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-05/eurocontrol-four-year-forecast-2021-2024-full-report.pdf>

¹⁴ ACI Europe Economics Report 2020, disponibile al link:

https://www.aci-europe.org/downloads/resources/2020%20European%20Airport%20Financial%20Results_ACI%20EUROPE.pdf

¹⁵ Tipicamente, i ricavi dei gestori aeroportuali possono distinguersi in 3 categorie diverse: ricavi da gestione aeroportuale, che sono normalmente distinti in ricavi ottenuti direttamente dai servizi aeronautici prevalentemente soggetti a regolazione tariffaria – cd *aviation* – e ricavi ottenuti da altre tipologie di attività e servizi collegati all'attività aeroportuale – cd *non aviation* (es. *royalties* su attività commerciali gestite da terzi, corrispettivi da parcheggi); e ricavi diversi, che rientrano nella voce "Altri ricavi".

¹⁶ Si tratta della *Work Load Unit* (WLU), un'unità di misura largamente usata in ambito aeroportuale che corrisponde ad un quintale di merce o ad un passeggero.

da ACI Europe mostra che i gestori aeroportuali hanno potuto operare dei risparmi di costi sul fronte del personale, con un -19%, e su quello degli acquisti di servizi dall'esterno, con un -27% degli altri costi operativi. Per rispondere alla conseguente crisi di liquidità, molti gestori aeroportuali sono stati costretti a ricorrere al mercato del debito, come dimostra il dato illustrato nello stesso Report, nel quale si testimonia che complessivamente in Europa gli aeroporti sono più indebitati del 23% rispetto al 2019. Un'altra importante conseguenza è stata la contrazione degli investimenti che sono diminuiti del 27% nel solo 2020, con una previsione, relativa ai piani di investimento per i prossimi 3 anni, ridotta di circa il 50%.

Più contenuti si rilevano gli impatti relativi al comparto cargo. IATA riporta che, complessivamente, per le compagnie aeree l'incidenza del comparto cargo sui ricavi è cresciuta, collocandosi ora pari ad un terzo; un livello, quindi, molto più elevato rispetto al periodo pre-crisi, in cui essa raggiungeva tipicamente il 10-15% del volume di fatturato per un vettore aereo¹⁷.

In conclusione, le perduranti incertezze circa i livelli di traffico passeggeri aggravano la situazione, creando difficoltà agli operatori nell'elaborazione di previsioni affidabili sulle quali basare tariffe e strategie di sviluppo sostenibili.

(i) Impatti sui conti economici dei gestori aeroportuali italiani

Per comprendere l'impatto sul settore aeroportuale italiano derivante dall'emergenza sanitaria, si è proceduto ad un'analisi dettagliata relativamente ad un campione di gestori aeroportuali che rappresentano in complesso circa il 70% del traffico passeggeri complessivo (dati 2019). Le società di gestione aeroportuale selezionate sono elencate di seguito:

1. Aeroporti di Roma S.p.A. (ADR), che comprende gli scali di Roma Fiumicino (FCO) e Roma Ciampino (CIA);
2. Società per Azioni Esercizi Aeroportuali (SEA), che comprende gli scali di Milano Malpensa (MXP) e Milano Linate (LIN);
3. SAVE S.p.A. (SAVE), che comprende gli scali di Venezia Marco Polo (VCE) e Treviso (TSF);
4. Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.p.A. (SACBO);
5. Società Aeroporto Catania S.p.A. (SAC);
6. Società Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A. (GESAC).

Ai fini dell'analisi, sono stati raccolti dati relativi ad ognuna delle società da diversi documenti, quali: bilanci di esercizio e allegati; prospetti di contabilità regolatoria e documenti predisposti dai gestori aeroportuali per le consultazioni annuali con l'utenza¹⁸ inviati dai gestori all'Autorità per le valutazioni di competenza; report sul traffico aeroportuale pubblicati da ENAC e da Assaeroporti.

¹⁷ IATA, "Outlook for the global airline industry", edizione aprile 2021, *cit.*

¹⁸ Tali consultazioni sono previste dall'art. 76 del d.l. 1/2021, nonché disciplinate nei pertinenti Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali attualmente vigenti ex delibera n. 92/2017. Le consultazioni annuali hanno solitamente luogo nel mese di ottobre, i gestori sono tenuti a condividere preventivamente con l'utenza informazioni relative, tra l'altro, a: stato di avanzamento degli investimenti previsti dal Piano quadriennale e dal relativo cronoprogramma; variazioni (positiva o negativa) dei costi operativi/gestionali che concorrono alla determinazione dei diritti e dei corrispettivi; aggiornamento/conferma dei parametri tariffari annuali K (parametro che remunerà i costi associati agli investimenti effettivamente realizzati) e V (relativo a oneri incrementali dovuti a sopravvenienze normative e/o regolamentari) rispetto ai valori definiti in via previsionale all'Anno ponte del Periodo tariffario; livello degli indicatori di qualità e tutela ambientale consuntivato nell'annualità precedente rispetto ai Valori obiettivo inseriti nel "Piano della qualità e della tutela ambientale" per la medesima annualità e preconsuntivo di WLU e Unità di servizio; livello dei diritti proposto per la successiva annualità.

Di seguito, si illustrano i dati sui ricavi per gli esercizi 2019 e 2020 ottenuti dall'insieme dei gestori aeroportuali, anche scomposti nelle diverse categorie ora menzionate.

Figura 3. Ricavi totali (in mln€)

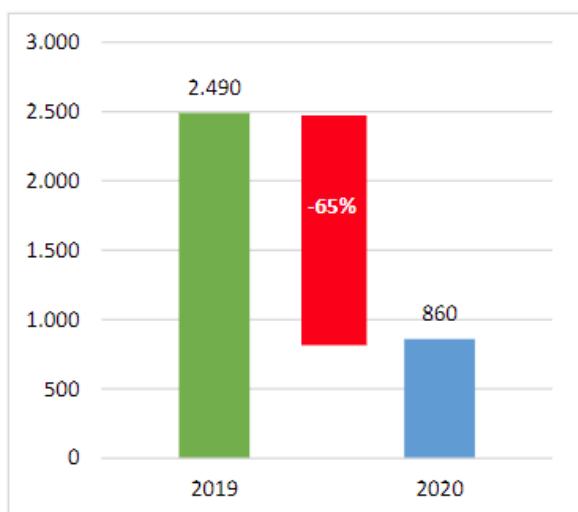
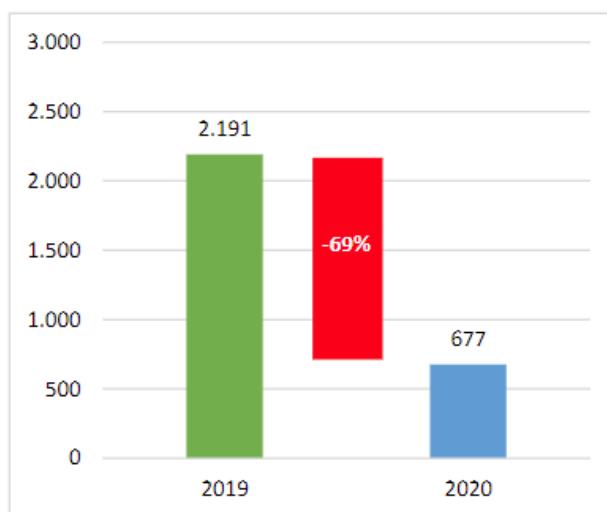
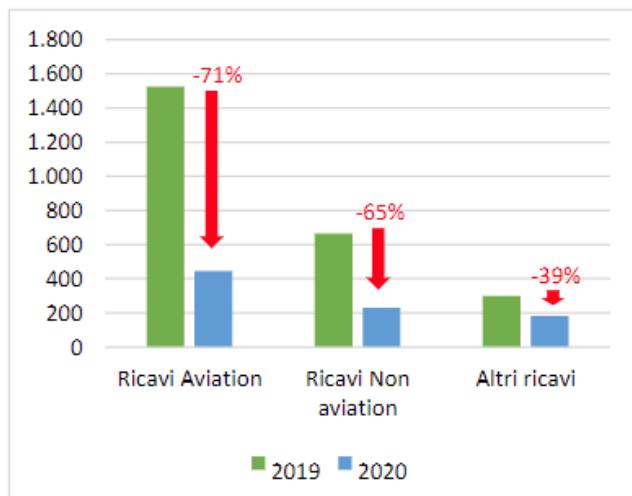


Figura 4. Ricavi da gestione aeroportuale (in mln€)



Fonte: Elaborazioni ART

Figura 5. Ricavi aeroportuali per categoria (in mln€)



Fonte: Elaborazioni ART

Gli effetti della crisi pandemica hanno innanzitutto determinato una rilevantissima contrazione del livello dei ricavi, in media (ponderata) del 65%, che per i ricavi *aviation* ha raggiunto il 71%, ma hanno anche comportato un cambio nella composizione dei ricavi dei gestori aeroportuali, con una quota di ricavi *aviation* assai più bassa e la quota di ricavi non da gestione aeroportuale (i.e. Altri ricavi) più elevata rispetto alle condizioni operative normali.

I ricavi totali sono diminuiti del 65% (Figura 3), ma nello specifico risultano maggiormente colpiti le attività di gestione aeroportuale (cd *aviation* e *non aviation*), con un decremento del 69% (Figura 4), in quanto direttamente ed immediatamente colpiti dal calo di traffico, in particolare traffico passeggeri.

Questo risulta tanto più evidente guardando alla decomposizione dei ricavi in *aviation*, *non aviation* e restanti ricavi (Figura 5): la diminuzione dei primi, infatti, ammonta a -71%; dei secondi -65%, mentre i terzi sono calati solo del 39%.

È interessante notare che tali stravolgimenti non hanno intaccato più di tanto il ricavo per passeggero, o per WLU. Anche questa evidenza si pone in linea con l'andamento europeo descritto in precedenza. Dalle Figure mostrate sotto, infatti, si può verificare come, nel campione analizzato, il ricavo per WLU sia rimasto sostanzialmente stabile, in particolare se si prende il dato del ricavo *aviation* per WLU. In sostanza, ciò riflette il fatto che i ricavi totali sono diminuiti in proporzione pressoché identica a quanto sono diminuiti WLU. Guardando al dato del ricavo per passeggero soltanto, escludendo dunque le merci, si trova invece un certo aumento, anche nelle sotto-categorie di ricavo *aviation* per pax e ricavo *non aviation* per pax.

Figura 6. Ricavi per WLU: totali e per categoria (€)

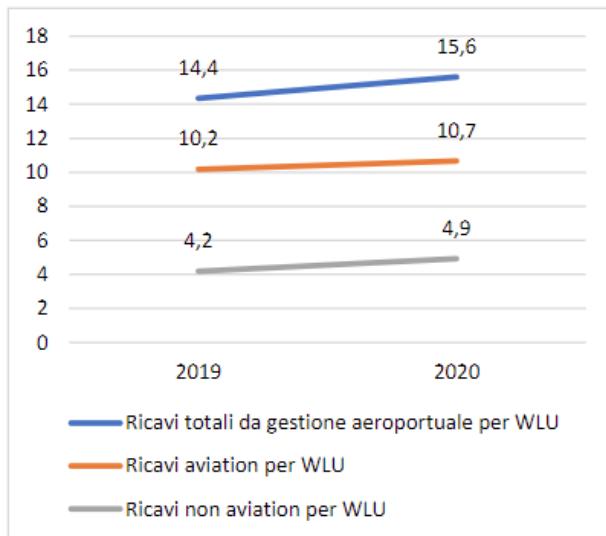
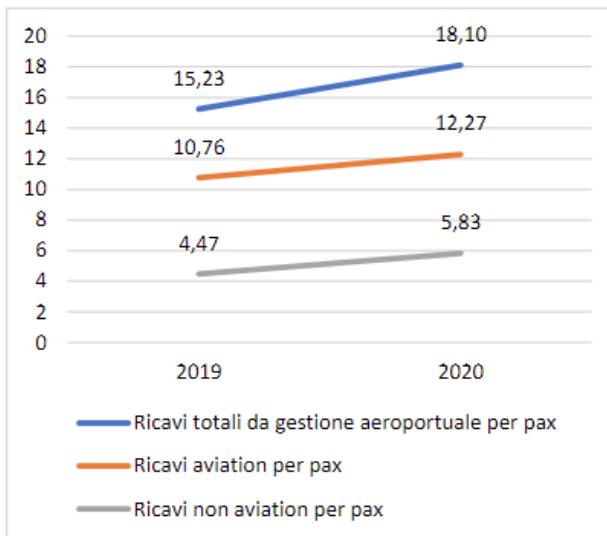


Figura 7. Ricavi per pax: totali e per categoria (€)



Fonte: Elaborazioni ART

A seguito del forte calo di traffico, gli sforzi di contenimento dei costi hanno potuto soltanto parzialmente far fronte al calo dei ricavi totali, pari al 65% (71% per quelli delle sole attività *aviation*).

Nelle Figure di seguito riportate si illustra l'andamento dei costi totali da bilancio e dei costi totali ammessi, definibili come i costi considerati pertinenti alle attività regolate nei prospetti di contabilità regolatoria.

Figura 8. Costi totali (in mln€)

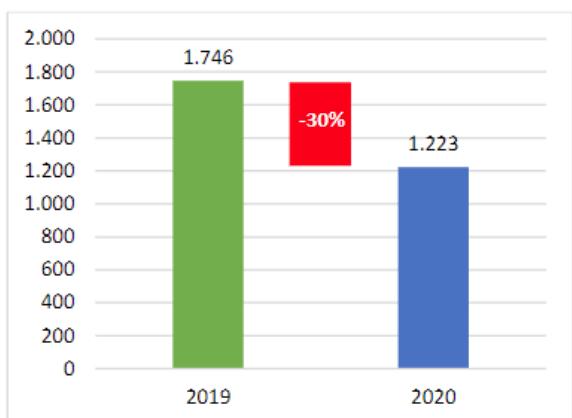
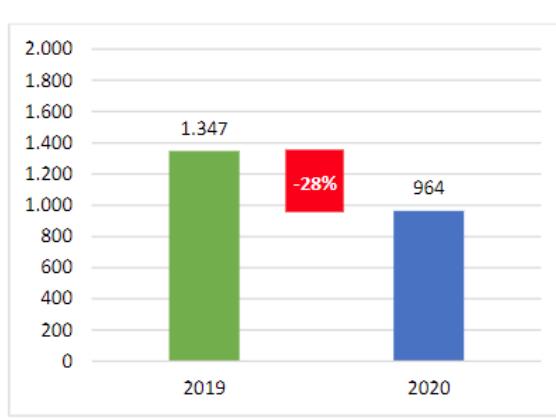


Figura 9. Costi totali ammessi (in mln€)



Fonte: Elaborazioni ART

Si osservi che i costi operativi sono diminuiti in media più dei costi presi nel loro ammontare totale. In particolare, riferendosi alle sole attività regolate ai sensi del d.l. 1/2012, i costi operativi ammessi sono diminuiti del 37%, a fronte di un calo dei costi totali ammessi del 28%.

Il calo dei costi operativi è stato possibile innanzitutto grazie ai risparmi intervenuti sul costo del lavoro, ed è avvenuto grazie: al ricorso agli ammortizzatori sociali, quali la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS); all'estinzione e mancato rinnovo dei contratti a tempo determinato; agli incentivi all'esodo. In secondo luogo, i gestori hanno operato risparmi sui costi operativi riducendo le spese legate all'acquisto di materie prime e utenze, e ai servizi, in particolare rinegoziando o sospendendo i contratti in subappalto dove possibile.

Le Figure di seguito riportate mostrano i dati di scomposizione dei costi operativi ammessi, evidenziando l'incidenza del costo del lavoro e degli altri costi operativi (dati in mln euro).

Figura 10. Costo del lavoro delle attività regolate

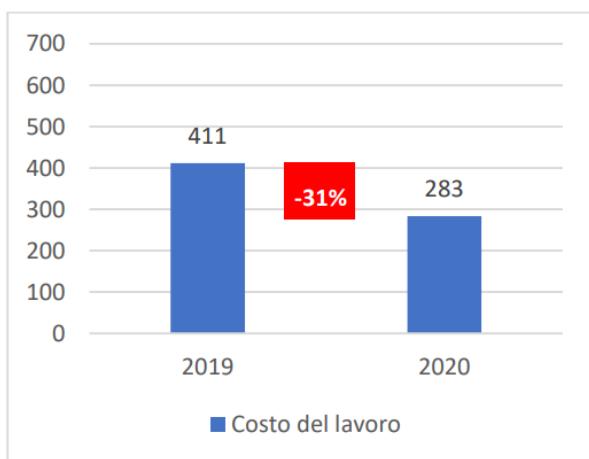
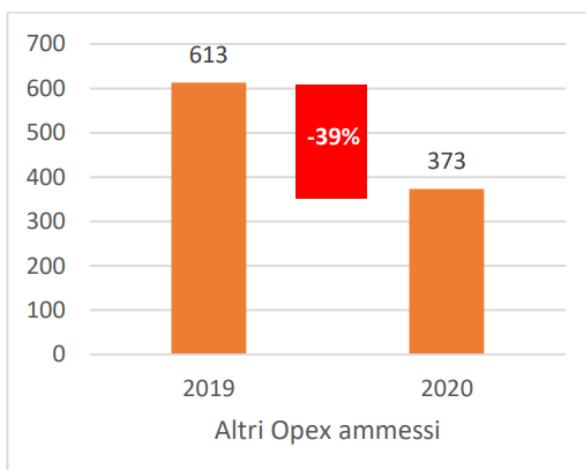


Figura 11. Altri opex delle attività regolate



Fonte: Elaborazioni ART

Considerando alcuni indicatori di efficienza e produttività legati all'andamento della gestione operativa, e in particolare al lavoro (Figura 12), si nota come la produttività del lavoro in termini di fatturato sia - come prevedibile - molto diminuita (-63,6%), mentre sono scesi rispettivamente del 25% e del 30% il costo del lavoro per addetto e il costo operativo per addetto. Il costo operativo per unità di volume espressa in WLU risulta quasi raddoppiato (92%).

Figura 12. Indicatori di produttività ed efficienza del lavoro (mila€)

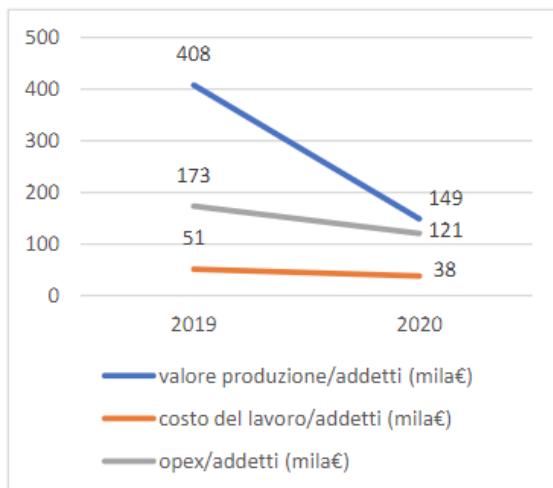
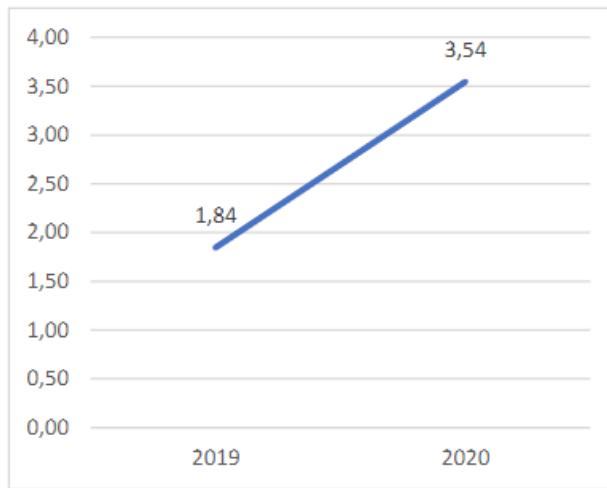


Figura 13. Costo operativo per WLU (€)



Fonte: Elaborazioni ART

Altri risparmi di costo importanti provengono dalla voce di spesa “canoni concessori”, ovvero i canoni che i gestori sono tenuti a pagare ad ENAC per effetto dei contratti di concessione. Tali canoni sono parametrati direttamente al traffico aeroportuale e, dunque, nel 2020 si sono ridotti proporzionalmente con il calo del traffico (per gli aeroporti nei quali si è reperita l’informazione precisa, la riduzione infatti si attesta in media tra il 65% e il 70%, con risparmi di diversi milioni di €)¹⁹.

Ci sono stati anche degli aumenti di costi correlati alla gestione della pandemia da COVID-19, dovuti principalmente alla necessità di far fronte alle nuove disposizioni previste in proposito dal Governo e da ENAC, oltre che all’adozione di protocolli sanitari specifici volti ad incoraggiare la ripresa del traffico aeroportuale, per assicurare la salute di passeggeri, degli equipaggi e degli addetti dell’intera filiera. In particolare, tali maggiori costi sono stati necessari per provvedere a: presidi di controllo sanitario in ingresso e in uscita, controllo documenti e certificazioni, presidi permanenti di sanificazione, igienizzazione, segnaletica, certificazioni, assicurazioni, tamponi in arrivo, predisposizione e utilizzo di *termoscanner*. Di tali voci si ha notizia nei documenti informativi predisposti ai fini della consultazione annuale con l’utenza, in quanto classificabili come discontinuità di costo valide ai fini dell’aggiornamento tariffario tramite il parametro *V*, relativo a oneri incrementali dovuti a sopravvenienze normative e/o regolamentari²⁰. La somma di tali costi incrementali per il campione analizzato ammonta a 14,8 milioni di euro sino a tutto il 2020.

¹⁹ ADR oltre 28 mln €; SEA circa 9,3 mln€; SAVE circa 7,3 mln€; SACBO quasi 6,5 mln€; SAC circa 4,7 mln€; GESAC circa 6 mln€.

²⁰ Si veda la Misura 8.10.2 del Modello 1 allegato alla delibera n. 92/2017.

Il congiunto effetto del marcato calo dei ricavi e del significativo, ma meno che proporzionale, contenimento dei costi, ha comportato un sensibile peggioramento dei risultati di gestione, unitariamente considerati, che nel 2020 hanno assunto tutti segno negativo, come mostrato nelle seguenti Tavole.

Tavola 3. Ricavi, costi e risultati intermedi di gestione: somma del campione (in mln€)

	2019	2020	Delta 2020/2019
Ricavi totali	2,490	860	-65%
Costi operativi	1,481	944	-36%
EBITDA	1,009	-84	-108%

Fonte: Elaborazione ART

Tavola 4. Indici di redditività: media del campione

	2019	2020	Delta 2020/2019
ROI	16,1	-9,9	-161,80%
ROE	17,9	-22,0	-223,01%
ROA	10,3	-6,8	-165,62%
ROS (EBIT margin)	71,9	-41,9	-158,30%
EBITDA margin	37,5	-12,0	-131,86%

Fonte: Elaborazione ART

Allo stesso modo, tutte le società del campione hanno concluso l'anno finanziario con una perdita netta, complessivamente pari a 375,8 milioni di euro per il solo anno 2020²¹.

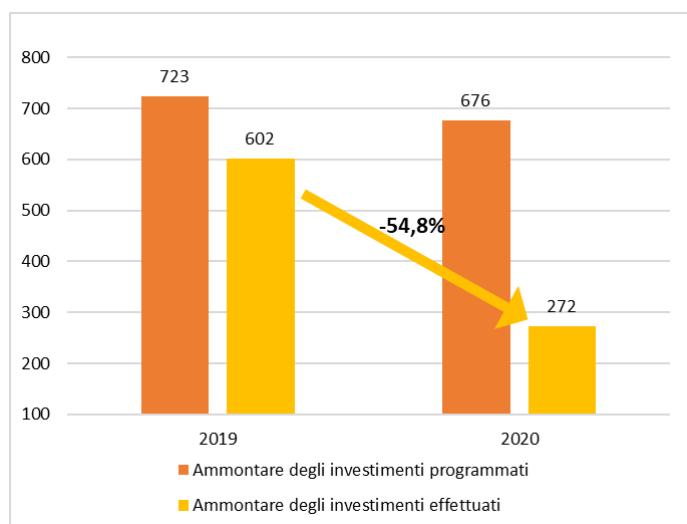
Si ricorda che le società del campione rappresentano, a livello cumulativo, circa il 70% del traffico aeroportuale di passeggeri in base al dato 2019 (percentuale che scende al 65% nel 2020).

²¹ A copertura delle perdite nette subite dai gestori aeroportuali è stato istituito un fondo, con dotazione pari a complessivi 735 milioni di euro per mitigare gli effetti economici subiti dai gestori aeroportuali in relazione all'emergenza da COVID-19 (450 milioni ai sensi dell'art. 1, comma 715, della legge 30 dicembre 2020, n. 178; 285 milioni di euro ai sensi dall'art. 73 del d.l. 25 maggio 2021, n. 73, conv. mod. l. 23 luglio 2021, n. 106). A ciò si aggiunge l'estensione di 24 mesi della durata delle concessioni (d.l. 19 maggio 2020, n. 34, conv. mod. l. 17 luglio 2020, n. 77), oltre alla possibilità prospettata dall'ENAC, di differire il pagamento dei canoni di concessione.

(ii) *Impatti sui conti patrimoniali dei gestori aeroportuali italiani*

L'effetto mostrato nella **Figura 14** può ricondursi al COVID-19 nella misura in cui i gestori hanno ritenuto di sospendere lavori non indispensabili per salvaguardare i livelli di liquidità, oppure sono stati impossibilitati a proseguirli, o a farlo nei tempi prestabiliti, a causa dei forti ritardi nelle forniture e al blocco delle attività anche delle imprese coinvolte nei lavori, o, ancora, a ritardi dovuti all'espletamento delle procedure.

Figura 14. Investimenti programmati vs effettuati (mln€)



Fonte: Elaborazione ART su dati ENAC

Nel 2020 le società del campione hanno effettuato oltre 270 milioni di euro in meno di investimenti, equivalente ad una riduzione del 54,8% degli investimenti effettuati rispetto al 2019.

Lo scostamento negativo tra investimenti programmati ed effettuati si rileva anche nel 2019 (16,8%), ma risulta aumentato di oltre il 200% nel 2020 (59,8%).

Dai dati di bilancio risulta evidente come, per far fronte alle esigenze di ripristino della liquidità, le società siano state costrette al ricorso al debito. Il risultato è: indici di liquidità – *current ratio* e *quick ratio* – migliorati (Figura 15); indici di indebitamento – rapporto di indebitamento (rapporto tra attività e patrimonio netto), rapporto tra oneri finanziari e fatturato e rapporto tra debito e *equity* – nettamente peggiorati (Figura 16) rispetto al 2019.

Tuttavia, nell'apertura di nuove linee di finanziamento, alcune società del campione analizzato hanno beneficiato della misura di supporto introdotta dal d.l. 23/2020 (c.d. “Liquidità”), con il quale il Governo italiano ha affidato a SACE – società assicurativo-finanziaria italiana specializzata nel sostegno alle imprese e parte del Gruppo Cassa Depositi e Prestiti –, sotto la direzione del Ministero dell’Economia e delle Finanze, il compito di garantire finanziamenti contro-garantiti dallo Stato per supportare tutte le attività economiche danneggiate dalla crisi pandemica.

Figura 15. Indici di liquidità

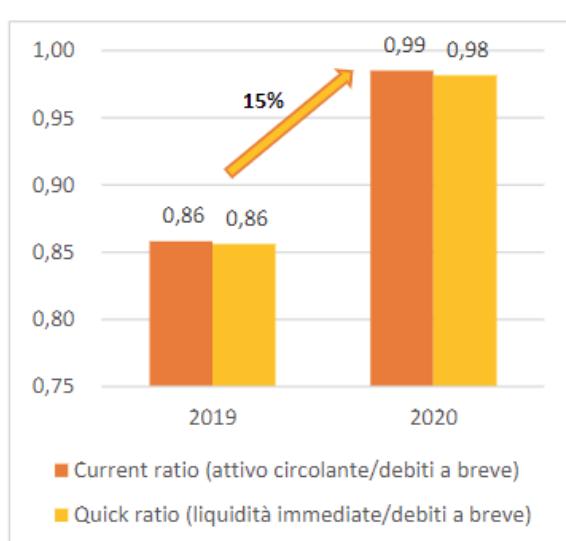
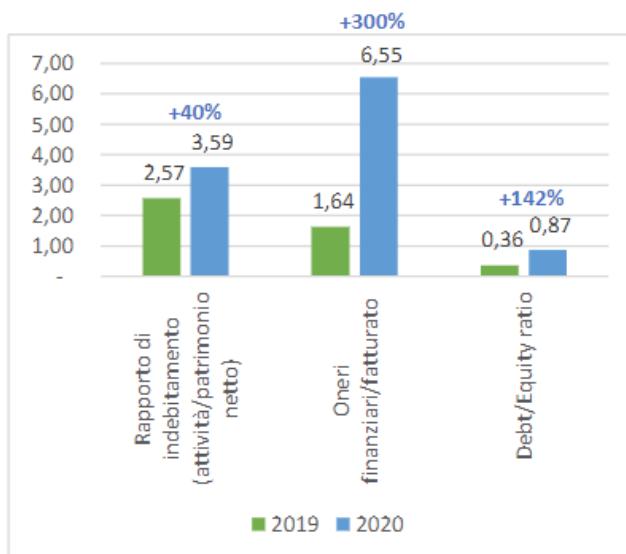


Figura 16. Indici di indebitamento



Fonte: Elaborazioni ART

B. RAGIONI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE

Con la delibera n. 68/2021 l'Autorità, nel differire al 1° gennaio 2023 l'entrata in vigore dei nuovi modelli di regolazione aeroportuale approvati con delibera n. 136/2020²², ha tra l'altro disposto l'avvio di una verifica di impatto della regolazione, per la rilevata *“la necessità di analizzare gli effetti prodotti dal presente intervento regolatorio dell'Autorità, valutandone il grado di raggiungimento degli obiettivi, e di individuare gli eventuali correttivi da apportare, se del caso, anche alla delibera n. 136/2020, al fine, tra l'altro, di perseguire la riduzione degli oneri informativi, economici o finanziari introdotti dalla regolazione”*.

Gli esiti di tale verifica (di seguito: VIR), conseguentemente effettuata dai competenti Uffici dell'Autorità ai sensi del regolamento AIR-VIR, hanno consentito, tra l'altro, non solo di rilevare gli effetti positivi prodotti dalla vigente regolazione tariffaria applicata, ma, anche, di valutarne il grado di attualità, efficacia ed efficienza rispetto al mutamento del contesto di mercato intervenuto successivamente all'adozione della citata delibera n. 136/2020, a causa soprattutto degli effetti della pandemia da COVID-19, nonché della possibile variazione strutturale della domanda che ne potrebbe derivare.

Sulla base di tali esiti (sinteticamente illustrati nel Box che segue) l'Autorità, con la delibera n. 42/2022 del 23 marzo 2022, considerata l'opportunità di *“confermare, pur con i necessari affinamenti e semplificazioni volti a migliorarne l'efficacia e l'efficienza, la base del quadro regolatorio consolidato, contestualmente superando i profili regolatori di cui alla delibera n. 136/2020 che, in considerazione del mutato contesto, non risultino più idonei al raggiungimento degli obiettivi dell'attività di regolazione”*, ha ritenuto *“necessario, in particolare, valutare l'opportunità di eventuali interventi in merito ai seguenti profili regolatori: “aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri annui; effetti di situazioni emergenziali conclamate sull'applicazione della regolazione economica; razionalizzazione dei processi; contabilità regolatoria; tasso di remunerazione del capitale investito; efficienza ed elasticità dei costi di gestione; trattamento dei margini commerciali; riflessi tariffari dell'incentivazione all'attività volativa”*.

BOX: “Delibera n. 68/2021: Modelli di regolazione aeroportuale. Disposizioni straordinarie connesse all'entrata in vigore della delibera n. 136/2020 ed integrazione alla regolazione applicabile al settore in ragione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 - Verifica di impatto della regolazione”

In merito alla **“Valutazione dell'attualità, efficacia ed efficienza della regolazione”**, in esito all'analisi svolta rispetto - per quanto in questa sede di specifico interesse - ai seguenti obiettivi: (i) *“Avvio delle procedure di consultazione per la revisione periodica dei diritti aeroportuali tra gestore e utenti aeroportuali”*, (ii) *“Efficacia delle procedure di consultazione”*, (iii) *“Allineamento delle tariffe ai costi efficienti degli aeroporti soggetti alla regolazione ART”*, dalla VIR è emerso, in sintesi, quanto segue.

Con riguardo (i) all'avvio delle procedure di consultazione per la revisione periodica dei diritti aeroportuali, si riscontra che 20 aeroporti su un totale di 45 aeroporti aperti al traffico commerciale hanno adottato i modelli tariffari ART, avviando conseguentemente le consultazioni con gli utenti. Questi aeroporti rappresentano il 47% del traffico

²² Prevedendo, contestualmente, che alle procedure di revisione dei diritti aeroportuali avviate dal 1° luglio 2021 sino al 31 dicembre 2022 si applicano i modelli di cui alla citata delibera n. 92/2017, integrati con le disposizioni applicative e integrative di cui all'Allegato A alla delibera n. 68/2021, e che i gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 possono, alternativamente, *“proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell'istanza stessa anche a valere sull'annualità successiva, adempiendo agli obblighi informativi e di trasparenza nei confronti degli utenti, di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012, avendo cura di fornire adeguata informazione in previsione della prima consultazione annuale utile, anche con riferimento agli eventuali meccanismi di conguaglio”* (p.to 3 del dispositivo).

nazionale passeggeri, pari a 91.225 mln di passeggeri (dato 2019) e se si escludono gli aeroporti con Contratto di Programma ex d.l. 78/2009 (5 aeroporti che rappresentano il 50% del traffico passeggeri), i quali rientrano nella regolazione ART solo a partire dall'adozione della Legge Europea del 2018, i restanti 20 aeroporti coprono solo il 3% in termini di passeggeri. Con riferimento agli aeroporti aventi traffico pari o inferiore al milione di passeggeri annui, si rileva che molti gestori rientranti in tale fascia non hanno ritenuto di avviare la procedura di revisione tariffaria prevista dai vigenti modelli, presumibilmente in ragione, tra l'altro, della difficoltà di definire tariffe correlate ai costi pertinenti e al tempo stesso sostenibili per il mercato.

In merito (ii) all'efficacia delle procedure di consultazione, un elemento di positivo riscontro è fornito dalla circostanza che si è registrato un solo procedimento per la risoluzione di controversie nel periodo di osservazione (relativamente alle istanze di ricorso pervenute all'Autorità dalla compagnia aerea easyJet e dall'associazione IBAR, avverso la proposta di revisione dei diritti per il periodo 2020-2023, presentata dal gestore aeroportuale Società Gestione Aeroporto S.p.A. - SOGAER)²³.

Più complessa è la valutazione sulle tempistiche di adozione dei diritti aeroportuali definitivi a valle del processo di consultazione con gli utenti. Infatti, è emerso che i tempi impiegati dai gestori, dall'inizio della consultazione all'entrata in vigore dei diritti aeroportuali decisi in sede di audizione con gli utenti, si attestano, in media, a circa 140 giorni. È peraltro diminuita significativamente la tempistica che separa l'entrata in vigore dei diritti aeroportuali "provvisori" da quelli definitivi, al termine della verifica di conformità dell'Autorità (da 159 giorni, per i modelli previgenti la delibera n. 92/2017, a 96 giorni), intervallo che include sia l'attività per la verifica di conformità sia quella del gestore di presa in carico dei correttivi.

Con riferimento all'attualità della regolazione esistente si rileva tra l'altro, al riguardo, tra le principali criticità applicative riscontrate nei procedimenti di revisione di periodo, che in quasi tutte le procedure di conformità avviate l'Autorità - oltre a prescrizioni - ha disposto l'applicazione, da parte dei gestori, di correttivi volti a ricondurre le proposte tariffarie nell'alveo della piena conformità al quadro regolatorio previsto dai modelli (in proposito, nell'ambito dei procedimenti di verifica di conformità effettuati dall'Autorità i primi 5 correttivi individuati in ordine di frequenza sono risultati essere: remunerazione del capitale investito netto - 8 casi; computo degli oneri afferenti al servizio antincendio - 5 casi; altri costi operatori ammessi ai fini regolatori - 4 casi; parametro k, che riguarda i nuovi investimenti - 4 casi; piano tutela ambientale - 4 casi).

Sul tema (iii) dell'efficienza delle gestioni aeroportuali, dall'analisi effettuata con modelli econometrici di *Stochastic Frontier Analysis*, si è potuto constatare come i target di efficienza fissati nelle consultazioni tra gestori e utenti non possano essere considerati adeguati (confrontandoli con l'efficientamento potenziale individuato secondo la metodologia di ART). In 11 casi su 12, il tasso di efficienza non ha superato lo 0,7% quando il tasso medio di efficientamento potenziale computato con la metodologia ART risultava essere 1,5% (considerando tutti gli aeroporti con traffico superiore a 1 mln pax). Passando ai correttivi, è stato quindi suggerito di intervenire sul tema ponendo molta attenzione alla determinazione del *floor* in quanto elemento distorsivo nelle consultazioni (5 aeroporti su 12 hanno fatto mero riferimento al *floor* previsto dai modelli).

Con riferimento alla **"Identificazione di eventuali interventi correttivi"**, alla luce delle analisi condotte, si individuano nella VIR le seguenti azioni correttive.

Delibera n. 92/2017

- (i) **Anno base/dinamica dei costi operativi e Periodo tariffario:** opportunità di considerare, per tenere adeguatamente conto di shock di mercato, l'utilizzazione di un diverso anno base rispetto a quello fatto coincidere con il secondo anno prima dell'avvio del periodo regolatorio e/o l'introduzione di specifici criteri di normalizzazione della dinamica dei costi operativi da porre a base della dinamica tariffaria.

²³ L'Autorità, nel merito, ha dichiarato tali istanze non accoglibili (si veda la delibera n. 207/2020 del 17 dicembre 2020).

- (ii) *Ambito di applicazione*: utilità di azioni volte a differenziare opportunamente la regolazione tra le diverse fasce di traffico servito, al fine di perseguire la riduzione degli oneri informativi, economici o finanziari introdotti dalla regolazione.
- (iii) *Aeroporti con traffico inferiore a 1 mln pax*: necessità di una semplificazione del quadro regolatorio applicabile, tale da limitare quanto meno gli oneri amministrativi correlati, nel rispetto del principio di proporzionalità; al riguardo, si suggerisce di valutare l'adozione di uno specifico modello.

Procedura di revisione, documentazione e attività di vigilanza

Si ritiene opportuno valutare la possibilità di fornire ai soggetti regolati ulteriori strumenti per agevolare il procedimento di revisione dei diritti aeroportuali e le fasi del monitoraggio annuale; in particolare, si ritiene opportuno valutare interventi correttivi sugli aspetti che seguono.

- (i) *Notifica di avvio con previsione di maggiori tempi istruttori*. Nel dettaglio si ritiene utile che venga valutato un aumento dei termini che intercorrono tra la notifica di avvio della procedura di revisione dei diritti aeroportuali trasmessa dal gestore all'Autorità e l'ufficializzazione dell'avvio del procedimento di competenza, data dall'Autorità stessa; tra le verifiche preliminari che così potrebbero essere svolte si individuano, tra l'altro, le analisi sugli elementi più ricorrentemente oggetto di correttivi imposti dall'Autorità (i.e. saldo crediti debiti; costi ammissibili ai fini regolatori; etc.).
- (ii) *Attivazione della procedura di consultazione*, ad esempio, in applicazione del principio di proporzionalità, a fronte dell'individuazione di una soglia minima di traffico passeggeri, in considerazione della centralità che il processo di consultazione tra gestori aeroportuali e utenti assume con la direttiva 2009/12/CE.
- (iii) *Documentazione riconducibile ad un format unico*, nella prospettiva di sottoporre - previa individuazione di un idoneo strumento tecnologico/digitale - format di contabilità regolatoria ai gestori con il fine di ridurre l'onere regolatorio di verifica sia a carico degli stessi che a carico dell'Autorità.
- (iv) *Revisione tempistiche e adempimenti connessi a monitoraggi annuali*, al fine di evitare la sovrapposizione delle audizioni annuali degli utenti aeroportuali.

Misure economiche

- (i) *Modello/manuale di contabilità regolatoria condiviso con ENAC*, anche al fine di evitare l'applicazione di schemi differenti rispetto a quanto operato dai gestori in tema di tariffe PRM e *handling* in monopolio.
- (ii) *Applicazione di un tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) di settore definito dall'Autorità e innovazione del disposto regolatorio per l'attribuzione di una extra remunerazione (WACC incrementale)*.
- (iii) *Metodologia per determinare il valore floor di efficienza*, volto a superare l'effetto distorsivo del *floor* come definito nei modelli in vigore.
- (iv) *Semplificazione e metodologia ART per l'individuazione dei valori dell'elasticità*, al fine di superare l'utilizzo di diversi coefficienti per voci di costo.

Altri profili, tra cui:

- (i) *Margine commerciale*: aumento dell'attuale livello di trasparenza nei confronti dell'utenza circa la destinazione di tale margine.
- (ii) *Incentivi*: introduzione di ulteriori meccanismi di trasparenza verso l'Autorità e gli utenti, anche al fine di incentivare il rispetto della non discriminazione degli utenti.

C. DESTINATARI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE

L'ambito di intervento regolatorio del procedimento in oggetto è esteso a tutti gli aeroporti a cui si applica il d.l. 1/2012, ovverosia, tutti i gestori aeroportuali di scali italiani aperti al traffico commerciale, allo stato, 45 aeroporti. Questo è il dato emergente dall'ultimo rapporto ENAC che riporta la Tavola seguente:

Tavola 5. Elenco aeroporti aperti al traffico commerciale (dicembre 2020)

AEROPORTI APERTI AL TRAFFICO CIVILE COMMERCIALE (*)	CODICE ICAO	CODICE IATA	TIPOLOGIA GESTIONE	SOCIETÀ/ENTE DI GESTIONE
1 ALBENGA	IMG	ALL	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporto di Villanova d'Albenga A.V.A. S.p.A.
2 ALGHERO FERTILIA	IEA	AHO	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società Gestione Aeroporti Alghero SO.GE.A.AL. S.p.A.
3 ANCONA FALCONARA	IPI	AOI	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aerdorica S.p.A.
4 AOSTA	IMW	AOT	aeroporto privato (regione Valle d'Aosta) affidato in concessione	Aeroporto Valle d'Aosta AVDA S.p.A.
5 BARI PALESE MACCHIE	IBD	BRI	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporti di Puglia S.p.A.
6 BERGAMO ORIO AL SERIO	IME	BGY	gestione totale ex legge	Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.A.C.B.O. S.p.A.
7 BOLOGNA BORGO PANIGALE	IPB	BLQ	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A
8 BOLZANO	IPB	BZO	gestione parziale	ABD Airport S.p.A.
9 BRESCIA MONTICHIARI	IPO	VBS	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.
10 BRINDISI CASALE	IBR	BDS	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporti di Puglia S.p.A.
11 CAGLIARI ELMAS	IEE	CAG	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società Gestione Aeroporto SO.G.AER. S.p.A.
12 CATANIA FONTANAROSSA	IIC	CTA	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società Aeroporto Catania S.A.C. S.p.A.
13 COMISO	ICB	CIY	aeroporto privato (Comune di Comiso) affidato in concessione	Società dell'Aeroporto di Comiso SO.A.CO S.p.A.
14 CROTONE S. ANNA	IBC	CRV	gestione totale ex art. 704 c.n.	Società Aeroportuale Calabrese S.A.CAL. S.p.A.
15 CUNEO LEVALDIGI	IMZ	CUF	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società di gestione Aeroporto di Cuneo Levaldigi S.p.A.
16 FIRENZE PERETOLA	IRQ	FLR	gestione totale ex D.M. 521/1997	Toscana Aeroporti S.p.A.
17 FOGGIA	IBF	FOG	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporti di Puglia S.p.A.
18 FORLÌ	IPK	FRL	gestione totale ex art. 704 c.n.	F.A. S.R.L.
19 GENOVA SESTRI	IMJ	GOA	gestione totale ex legge	Aeroporto di Genova S.p.A.
20 GROSSETO	IRS	GRS	gestione parziale	Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.E.A.M. S.p.A.
21 LAMEZIA TERME	ICA	SUF	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società Aeroportuale Calabrese S.A.CAL. S.p.A.
22 LAMPEDUSA	ICD	LMP	gestione totale ex art. 704 c.n.	AST Aeroservizi S.p.A.
23 MARINA DI CAMPO	IRJ	EBA	aeroporto privato	Altoscana S.p.A.
24 MILANO LINATE	ILM	LIN	gestione totale ex legge	Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.
25 MILANO MALPENSA	ILM	MXP	gestione totale ex legge	Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.
26 NAPOLI CAPODICHINO	IRN	NAP	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società Gestione Servizi Aeroporti Campani GE.S.A.C. S.p.A.
27 OLIBIA	IEO	OLB	gestione totale ex D.M. 521/1997	Gestione Aeroporti Sardi GEASAR S.p.A
28 PALERMO PUNTA RAISI	ICJ	PMO	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo GES.A.P. S.p.A.
29 PANTELLERIA	ICG	PNL	gestione diretta ENAC	ENAC
30 PARMA	IMP	PMF	gestione totale ex D.M. 521/1997	SO.GE.A.P. S.p.A.
31 PERUGIA	IRZ	PEG	gestione totale ex D.M. 521/1997	S.A.S.E. S.p.A.
32 PESCARA	IBP	PSR	gestione totale ex D.M. 521/1997	S.A.G.A. S.p.A
33 PISA S. GIUSTO	IRP	PSA	gestione totale ex D.M. 521/1997	Toscana Aeroporti S.p.A.
34 REGGIO CALABRIA	ICR	REG	gestione totale ex art. 704 c.n.	Società Aeroportuale Calabrese S.A.CAL. S.p.A.
35 RIMINI MIRAMARE	IPR	RMI	gestione totale ex art. 704 c.n.	Ariminum 2014 S.p.A.
36 ROMA CIAMPINO	IRI	CIA	gestione totale ex legge	Aeroporti di Roma S.p.A.
37 ROMA FIUMICINO	IRF	FCO	gestione totale ex legge	Aeroporti di Roma S.p.A.
38 SALERNO PONTECAGNANO	IRI	QSR	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società Gestione Servizi Aeroporti Campani GE.S.A.C. S.p.A.
39 TARANTO GROTTAGLIE	IBG	TAR	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporti di Puglia S.p.A.
40 TORINO CASELLE	IMF	TRN	gestione totale ex legge	Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino S.A.G.A.T. S.p.A.
41 TRAPANI BIRGI	ICT	TPS	gestione totale ex D.M. 521/1997	Airstest S.p.A.
42 TREVISO S. ANGELO	IPH	TSF	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporto di Treviso Aertre S.p.A.
43 TRIESTE RONCHI DEI LEGIONARI	IPQ	TRS	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporto Friuli-Venezia Giulia S.p.A.
44 VENEZIA TESSERA	IPZ	VCE	gestione totale ex legge	SAVE S.p.A.
45 VERONA VILLAFRANCA	IPX	VRN	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.

(*) Gli aeroporti aperti al traffico commerciale sono gli aeroporti certificati ai sensi del Reg. (UE) n. 139/2014 e del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (ed. 2 - 2014). Nella lista non figura l'aeropolo di Oristano Fenosu che è attualmente chiuso al traffico commerciale e per il quale è stata presentata istanza ai sensi dell'art. 6 del Regolamento ENAC per l'affidamento degli aeroporti demaniali per l'aviazione generale.

Fonte: ENAC, 2021, Dati di traffico 2020

Gli aeroporti che hanno costituito una rete aeroportuale, allo stato, sono: Bari, Brindisi, Foggia e Taranto (rete pugliese). Alla data del 6 maggio 2022, non risultano presentate altre istanze ad ART per l'applicazione di sistemi tariffari per reti o sistemi aeroportuali.

Con specifico riferimento all'attività di monitoraggio/vigilanza delle tariffe esercitata dall'Autorità, si osserva che dal 2014, fino alla data di stesura del presente documento, sono stati oggetto di tali attività 25 aeroporti, di cui 20 applicano tariffe elaborate sulla base dei modelli dell'Autorità²⁴ (nei restanti 5 casi si tratta di

²⁴ Nel dettaglio, 4 aeroporti (Bergamo, Napoli, Catania e Lamezia Terme) applicano tariffe elaborate sulla base sulla base dei Modelli ex delibera 64/2014; 16 aeroporti applicano tariffe elaborate sulla base Modelli ex delibera 92/2017.

aeroporti che hanno sottoscritto un CdP ex d.l. 78/2009).

Nella **Tavola 6** si riporta una distinzione tra gli aeroporti che hanno già adottato i modelli dell'Autorità, e per i quali l'Autorità ha svolto i controlli di conformità, e quelli che non hanno ancora proceduto alla revisione dei diritti aeroportuali sulla base di detti modelli²⁵.

Tavola 6. Aeroporti con sistemi tariffari dei modelli ART

	Numero	Passeggeri 2019		
Aeroporti aperti al traffico commerciale	45	192.200.078		
Aeroporti che applicano i modelli ART	20	44%	91.224.521	47%
Modello 1* (traffico pax > 5 mln pax)	6		56.580.932	
Modello 2** (3 mln pax < traffico pax < 5 mln pax)	8		23.352.415	
Modello 3*** (con traffico inferiore a 3 mln pax)	6		11.291.174	
Aeroporti che non hanno ancora applicato i modelli ART	25	56%	100.975.557	53%
Aeroporti con traffico superiore ai 5 mln pax	5		95.956.561	
- <i>di cui Aeroporti che hanno sottoscritto un CdP ex d.l. 78/2009</i>	5	11%	95.956.561	50%
Aeroporti con traffico compreso tra i 3 e i 5 mln pax	0		0	
Aeroporti con traffico inferiore ai 3 mln pax	20		5.018.996	

Fonte: elaborazioni su dati ENAC. Dati riferiti al totale passeggeri trasportati sui servizi di linea e charter

*Modello 1: Bergamo, Napoli, Catania (ex delibera 64/2014); Bologna, Pisa, Palermo (ex delibera 92/2017)

**Modello 2: Cagliari, Torino, Verona, Treviso, Bari, Brindisi, Foggia, Taranto (ex delibera 92/2017)

***Modello 3: Lamezia Terme (ex delibera 64/2014); Firenze, Genova, Trieste, Parma e Olbia (ex delibera 92/2017)

²⁵ Con riguardo agli aeroporti con CdP ex d.l. 78/2009 sono state svolte le attività di monitoraggio annuale a partire dall'entrata in vigore della l. 37/2019, il 26 maggio 2019.

Gli aeroporti con scadenza del periodo regolatorio nel 2022, che potrebbero avviare la consultazione nel corso dell'anno ponte 2022, a meno di esercizio della facoltà di proroga dei diritti aeroportuali ex delibera n. 68/2021²⁶, sono riportati nella Tavola che segue.

Tavola 7. Gestori aeroportuali con scadenza del sistema tariffario nell'anno 2022

Gestore	Aeroporto/i	Ciclo regolatorio	Periodo tariffario
TOSCANA AEROPORTI	Pisa	2	2019-2022
TOSCANA AEROPORTI	Firenze	2	2019-2022
AERTRE	Treviso	1	2019-2022
ADP	Bari, Brindisi, Foggia, Taranto	1	2019-2022
GEASAR	Olbia	2	2019-2022

Si consideri che in ragione delle istanze di proroga di proroga delle tariffe aeroportuali già pervenute all'Autorità, si aggiungono agli aeroporti sopra menzionati anche GESAC (aeroporto di Napoli), SAC (aeroporto di Catania), e SACBO (Bergamo), nonché SAVE (aeroporto di Venezia), SEA (sistema aeroportuale milanese) e ADR (sistema aeroportuale della Capitale)²⁷.

Gli utenti dell'aeroporto, cioè le compagnie aeree che operano nel comparto passeggeri e/o in quello cargo, sono ugualmente soggetti destinatari dell'intervento di regolazione di ART e in quanto tali anche per loro verrà effettuata una valutazione di impatto della regolazione delle misure oggetto della presente AIR.

²⁶ La delibera n. 68/2021 nel dettaglio prevede, al punto 3 del dispositivo, con disposizione di carattere più generale, che "i gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022" possono proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell'istanza stessa anche a valere sull'annualità successiva, adempiendo agli obblighi informativi e di trasparenza indicati nella delibera stessa (o, alternativamente, avviare l'indicata procedura di consultazione ai sensi di quanto previsto dai Modelli ex delibera n. 92/2017, integrati con le disposizioni applicative e integrative di cui all'Allegato A alla delibera stessa).

²⁷ Nell'Atto di regolazione posto in consultazione, è presente una specifica misura con riguardo agli aeroporti con CdP ex d.l. 78/2009, secondo la quale: "le disposizioni di cui al presente Atto di regolazione sono recepite in atti aggiuntivi o accordi convenzionali comunque denominati stipulati tra concedente e concessionario" (Misura 30, p.to 1).

D. DESCRIZIONE DELLO STATUS QUO

D.1 Modelli di regolazione aeroportuale ART

L'Autorità, in coerenza con quanto previsto dalla propria legge istitutiva (art. 37, comma 2, lettera b) d.l. 201/2011) predetermina i criteri per la *"fissazione della tariffe da parte dei soggetti competenti"*, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'orientamento ai costi e l'equilibrio economico delle imprese regolate. Nel settore in esame, vale richiamare il contenuto dell'art. 76, comma 1, del d.l. 1/2012 il quale prevede che: *"Al fine dell'applicazione del sistema dei diritti aeroportuali, l'Autorità di vigilanza predisponde specifici modelli tariffari, calibrati sulla base del traffico annuo di movimenti passeggeri registrato, al fine di assicurare che i diritti applicati agli utenti degli aeroporti rispondano ai principi di cui all'articolo 80, comma 1"*.

La regolazione vigente, approvata con la delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017, integrata dalle previsioni di cui alla delibera n. 68/2021 del 20 maggio 2021, risulta articolata su tre cluster di aeroporti:

- Modello 1: per aeroporti compresi nella fascia oltre i 5 milioni di passeggeri annui;
- Modello 2: per aeroporti nella fascia compresa tra i 3 ed i 5 milioni di passeggeri annui;
- Modello 3: per aeroporti delle due fasce di traffico inferiori ai 3 milioni di passeggeri annui.

Per tali fasce la regolazione risulta differenziata e progressivamente più leggera al diminuire della fascia di traffico²⁸; tale modulazione riflette l'esigenza di offrire, da un lato, maggiori garanzie agli utenti degli aeroporti di maggiori dimensioni e, dall'altro, di permettere maggiore snellezza e semplificazione procedurale ai gestori già soggetti alle sollecitazioni del mercato, alleggerendo nel contempo i costi connessi all'implementazione della regolazione.

L'Autorità verifica al tempo stesso che da parte dei gestori sia data corretta applicazione ai criteri ed ai principi fissati dal modello regolatorio applicabile, nonché piena osservanza alle procedure definite dalla stessa Autorità - e relative in particolare alla consultazione periodica, effettuata al momento della revisione dei diritti aeroportuali, e annualmente, cioè nel corso del periodo regolatorio - ed alla metodologia di calcolo del livello dei diritti. Tali verifiche si concretizzano, per ogni aeroporto soggetto alla regolazione ART, nel monitoraggio annuale e nella verifica di conformità, al termine della consultazione periodica. L'Autorità provvede pertanto alla vigilanza sulle condizioni poste dal gestore per l'accesso degli utenti alle infrastrutture ed ai servizi aeroportuali, condizioni che devono risultare conformi a principi generali di trasparenza, equità, non discriminazione oltre che di orientamento al costo efficiente. L'articolo 80, comma 1, del d.l. 1/2012 dispone infatti che *«[...] l'Autorità di vigilanza controlla che nella determinazione della misura dei diritti aeroportuali, richiesti agli utenti aeroportuali per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti dal gestore in regime di esclusiva negli aeroporti, siano applicati i seguenti principi di: a) correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza; b) consultazione degli utenti aeroportuali; c) non discriminazione; d) orientamento, nel rispetto dei principi di cui alla lettera a), alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso»*.

A chiusura del sistema, al fine di fornire la più ampia tutela per le parti coinvolte nel processo di consultazione finalizzata alla determinazione dei diritti aeroportuali, tali modelli (**"Modelli ex delibera 92/2017"**) prevedono anche la possibilità di proporre all'Autorità un'istanza di risoluzione di controversie insorte in caso di disaccordo su una decisione inerente ai diritti aeroportuali presa dal gestore aeroportuale, conformemente agli articoli 6 e 11 della direttiva 2009/12/CE.

²⁸ Ad esempio, in termini di oneri di contabilità regolatoria e di obiettivi minimi di efficientamento (vedi oltre).

D.2 Disposizioni comuni dei Modelli ex delibera 92/2017

Con disposizioni comuni, che regolano senza differenziazioni i 3 Modelli ex delibera 92/2017, sono disciplinati gli aspetti di seguito elencati:

- (i) la procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto, o i rappresentanti o le associazioni degli utenti dell'aeroporto, in merito al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare di questi ed alla qualità del servizio fornito;
- (ii) il contenuto minimo della 'Informativa' che deve essere resa dal gestore agli utenti aeroportuali, o ai rappresentanti o alle Associazioni degli utenti dell'aeroporto, in merito agli elementi necessari per la determinazione del sistema o dell'ammontare di tutti i diritti riscossi dallo stesso gestore aeroportuale;
- (iii) i criteri di calcolo che il gestore aeroportuale è tenuto ad applicare per l'aggiornamento del sistema dei diritti aeroportuali e del loro ammontare nel periodo tariffario pluriennale;
- (iv) la procedura, le condizioni e criteri di intervento e di indagine della Autorità in merito a:
 - la corretta applicazione dei modelli;
 - la risoluzione delle controversie tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto per mancato accordo sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali;
 - le condizioni poste all'accesso di infrastrutture e di servizi aeroportuali, da definirsi in coerenza con i principi di trasparenza, orientamento al costo efficiente, equità e non discriminazione;
- (v) le procedure e modalità di monitoraggio ex post sulla corretta applicazione delle condizioni dell'accordo;
- (vi) le conseguenze della mancata applicazione dei principi e dei processi che devono garantire la trasparente ed equilibrata informazione tra le parti o di mancato rispetto dell'accordo raggiunto tra le parti.

Più in dettaglio, i modelli intendono innanzitutto provvedere a definire - anche ai sensi dell'art. 6, paragrafo 1 della direttiva 2009/12/CE - la procedura di consultazione alla quale il gestore deve attenersi per la gestione della fase negoziale. La consultazione deve in particolare riguardare:

- la dinamica tariffaria di periodo;
- gli investimenti programmati nel periodo;
- gli obiettivi definiti di qualità e di tutela ambientale;
- gli obiettivi di incremento della produttività da efficientamento.

Essa deve essere basata su un 'Documento di consultazione' che includa almeno tutti gli elementi previsti dalla pertinente normativa nazionale e supranazionale (v. art. 7 della direttiva 2009/12/CE).

La metodologia di calcolo dei diritti aeroportuali prende a riferimento un periodo tariffario che ha durata non superiore ai 4 anni.

L'evoluzione della tariffa per ciascuna prestazione si determina a partire dai costi calcolati all'anno base, attraverso l'applicazione del tasso di inflazione programmata, di un parametro k per remunerare i nuovi investimenti, di un parametro di incremento tariffario relativo a nuove disposizioni normative e/o regolamentari e infine di un fattore x . Quest'ultimo fattore è calcolato in modo che il valore attualizzato dei **costi ammessi (OPEX+CAPEX)** in ciascuna annualità per la prestazione in esame sia pari, nel corso del periodo tariffario, al valore attualizzato dei corrispondenti ricavi previsti annualmente, scontando gli importi al tasso

di remunerazione del capitale (WACC nominale).

I costi afferenti a ciascuna prestazione sono calcolati a partire dai costi all'anno base. In particolare, i **costi operativi (OPEX)** evolvono secondo la seguente formula:

$$C_{t+1} = C_t \cdot (1 + \Delta t \cdot \eta) \cdot (1 + P_t - \pi_e)$$

Tale dinamica prevede l'applicazione del tasso di inflazione programmata e di un **fattore di efficientamento** (denominato π) determinato all'esito della consultazione sulla base di un valore minimo ammissibile individuato dall'Autorità. Quest'ultimo si applica direttamente ai costi di gestione ammessi, garantendo dunque un contenimento dei costi operativi.

Si applica inoltre un **coefficiente di elasticità η delle singole voci di costo dei costi operativi** alla variazione dei volumi di traffico (Δt).

Per quanto riguarda il trattamento dei margini commerciali, la direttiva 2009/12/CE lascia impregiudicata la possibilità per gli Stati membri di determinare se e in quale misura si possa tener conto, nel fissare i diritti aeroportuali, delle entrate risultanti dalle attività commerciali. L'Autorità nei propri modelli ha al riguardo consentito l'applicazione di un regime tariffario di tipo *dual till*.

L'equo profitto è accordato in termini di ritorno sul capitale investito e definito sulla base del criterio standard di tipo WACC/CAPM²⁹, con predeterminazione - da parte di ART - di alcuni indici di riferimento (per i quali si rinvia alla [Tavola 10](#)), nonché dei criteri applicativi per la determinazione degli altri parametri.

Gli oneri relativi a nuovi investimenti programmati nel periodo tariffario sono illustrati dal gestore nel corso della consultazione e riconosciuti in tariffa l'anno successivo a quello della loro effettiva maturazione.

L'Autorità acquisisce da ENAC rendicontazioni periodiche sugli investimenti realizzati e sugli oneri incrementali (da normativa sopravvenuta) e, ai sensi del Modello, dispone l'applicazione di un conguaglio, gravato in tal caso di un interesse corrispondente al WACC.

Il gestore può sottoporre agli utenti, nell'ambito della prescritta consultazione (e definire in tale sede l'accordo con gli stessi) eventuali semplificazioni ed accorpamenti dei servizi *aviation* soggetti a tariffazione, purché si tratti di servizi applicati alla generalità degli utenti di riferimento e relativi ad una omogenea categoria di utenti aeroportuali. I modelli prevedono inoltre la possibilità di aggregazione di prodotti regolati e la successiva rimodulazione delle tariffe unitarie ("basket") nel rispetto comunque – ai fini della determinazione dei livelli dei diritti – dei principi di correlazione al costo, di proporzionalità e di pertinenza.

I modelli prevedono anche le modalità con cui può essere chiesto l'intervento dell'Autorità, ai sensi dell'art. 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva 2009/12/CE, in caso di disaccordo su una decisione del gestore in materia di diritti aeroportuali.

²⁹ *Capital Asset Pricing Model*.

Nella seguente Tavola sono riportati i principali elementi di regolazione economica.

Tavola 8. Principali caratteristiche dei Modelli ex delibera n. 92/2017

Tematiche	Elementi essenziali
Definizioni Anno base ed Anno ponte	<ul style="list-style-type: none"> • Anno base: l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato e certificato da società di revisione contabile • Anno ponte: l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del Periodo tariffario, nel corso del quale il gestore provvede ai propri adempimenti
Struttura tariffaria	Determinazione dei diritti basata sull'applicazione di una metodologia ART
Trattamento dei margini commerciali	<i>Dual till</i>
Efficienza e elasticità dei costi di gestione	<p>Efficienza: determinata all'esito della consultazione degli utenti a partire da una soglia minima definita da ART e riferita ai costi operativi.</p> <p>Elasticità: coefficienti individuati da ART</p> <p><i>Per la differenziazione tra i modelli su tali soglie e coefficienti v. Sezione D3</i></p>
Aspetti di natura procedurale	<p>Definizione dei requisiti di trasparenza, equità e non discriminazione per lo svolgimento della consultazione con gli utenti sulla proposta di revisione tariffaria di periodo formulata dal gestore.</p> <p>Possibilità di adire l'Autorità per la risoluzione delle controversie in caso di mancato accordo in esito alla procedura di consultazione.</p>
Reti aeroportuali	Integrazione tramite delibera n. 68/2021. È previsto un <i>costing</i> per singolo aeroporto ed un pricing a livello di rete attraverso delle poste figurative di trasferimento
Sistemi aeroportuali	Integrazione tramite delibera n. 68/2021. È previsto un <i>costing</i> per singolo aeroporto ed un pricing a livello di rete attraverso delle poste figurative di trasferimento
Incentivazione attività volativa	Nella consultazione con gli utenti, il gestore rende disponibili informazioni sulla policy relativa all'erogazione di contributi all'attività volativa, secondo le prescrizioni ART
Remunerazione del capitale investito e WACC incrementale	<p>Calcolo da parte del gestore sulla base di criteri determinati da ART</p> <ul style="list-style-type: none"> • RFR in base alle media annuale dei BTP benchmark 10Y • ERP (equity risk premium) fisso • D/E (grado di indebitamento) nozionale per il <i>relevering</i> del parametro beta • Previsione di WACC incrementale contenuto, in eccezionali casi e per una durata di tempo limitata <p><i>per la differenziazione tra i modelli su tali criteri v. Tavola 10</i></p>
Contabilità regolatoria e separazione contabile	<p>Modelli contabili e Linee guida ENAC (di cui al decreto interministeriale n. 231 del 2008).</p> <p><i>Per la differenziazione prevista all'interno del Modello 3 per gli aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri v. Sezione D.3</i></p>

D.3 Differenziazioni tra i tre Modelli ex delibera 92/2017

In quel che segue saranno evidenziate le differenze in merito a: elasticità, efficientamento, *profit sharing*, voce “saldo tra i crediti verso clienti ed i debiti verso fornitori”, tasso di remunerazione del capitale, contabilità regolatoria e allocazione dei costi.

I **Modelli 1 e 2** prevedono, in merito ai **coefficienti di elasticità**, dei coefficienti per tipologia di costo a valori costanti nel periodo tariffario e pari a quelli riportati nella Tavola seguente, già presente nelle Linee guida ENAC approvate con decreto interministeriale n. 231 del 17 novembre 2008³⁰.

Tavola 9. Coefficienti elasticità Modelli ex delibera n. 92/2017

	Elasticità
Costo del lavoro	0,35
Materiali di consumo	0,30
Manutenzioni	0,20
Pulizie	0,25
Utenze	0,15
Prestazioni di terzi	0,25
Spese generali	0,20
Godimento beni di terzi	0,25

Nel **Modello 3** i **coefficienti di elasticità** assumono valori costanti nel periodo tariffario e pari a **1** per tutte le voci di costo considerate.

Per quanto riguarda il **coefficiente di riduzione legato all'efficientamento** (π_e), nei **Modelli 1 e 2** il gestore utilizza l'obiettivo di efficientamento definito in esito alla consultazione con gli Utenti. Tale valore, tuttavia, non potrà essere inferiore ad un valore di soglia ($0,3 \cdot P$), dove P è pari al tasso medio di inflazione programmata per le annualità del periodo tariffario, sulla base dell'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile.

Nel **Modello 3**, il gestore utilizza **l'obiettivo di efficientamento** definito in esito alla consultazione con gli utenti. Tale valore, tuttavia, non potrà essere inferiore o uguale a 0.

A partire dal secondo periodo tariffario, nei **Modelli 1 e 2** può essere applicato un meccanismo di ***profit sharing***, in base al quale il gestore predispone la proposta di revisione tariffaria in modo che i costi operativi del nuovo Anno base (che corrisponde al penultimo anno del periodo tariffario in fase di conclusione) possano essere incrementati, nel limite massimo dello **Z% concordato nella consultazione** relativa al periodo tariffario precedente, per tenere conto, in quota parte, dell'eventuale eccedenza di produttività conseguita dal gestore. Tale eccedenza di produttività è determinata dalla differenza tra: - i costi operativi previsti *ex ante* per il penultimo anno del periodo tariffario in fase di conclusione, eventualmente rideterminati nel corso del periodo tariffario stesso per tenere conto delle variazioni del traffico intervenute rispetto alle previsioni, a parità di elasticità, e - i costi operativi consuntivati per la stessa annualità di cui sopra, come risultanti dalla contabilità analitica per i prodotti regolati.

Nel **Modello 3** il meccanismo di ***profit sharing*** non è previsto.

³⁰ Pubblicato sulla G.U. n. 42 del 20/02/2009.

Con riguardo alla voce **“Saldo tra i crediti verso clienti ed i debiti verso fornitori”**, utile alla costruzione del Capitale investito netto, è calcolato nei **Modelli 1 e 2** sulla base del bilancio di esercizio all’Anno base, “considerando i crediti verso clienti, incrementati del valore del fondo svalutazione crediti, allocati al singolo prodotto (regolato, non regolato, non pertinente) secondo il criterio di pertinenza, o, in alternativa, in base al driver del fatturato. I crediti così allocati sono considerati nel limite del 25% dei costi regolatori ammessi per singolo prodotto all’Anno base, questi ultimi inclusivi del costo del capitale (...). L’eventuale eccedenza dei crediti verso clienti del settore regolato rispetto al limite di cui sopra, deve essere ribaltata sui prodotti non regolati e non pertinenti, in base al driver del fatturato. I debiti verso fornitori, iscritti a bilancio, sono allocati al singolo prodotto (regolato, non regolato, non pertinente) secondo il criterio di pertinenza, o, in alternativa, in base al driver dei costi diretti esterni, quali desumibili dall’insieme dei costi operativi e degli ammortamenti allocati in via diretta negli schemi di contabilità analitica, al netto dei costi per il personale. Ai fini del calcolo del saldo in argomento, i crediti verso clienti ed i debiti verso fornitori non possono essere allocati ai prodotti regolati afferenti al passeggero (Imbarco Pax, Sicurezza Pax e stiva, PRM), allo scopo di non far gravare su di esso l’onere di dilazioni imputabili ad altri. Una volta allocati, i crediti ed i debiti come sopra illustrato, si procede al calcolo del relativo saldo per singolo prodotto” (rif. Misura 8.5).

Nel **Modello 3** nel caso in cui il **“saldo tra crediti verso clienti e debiti verso fornitori”** dovesse risultare negativo, questo sarà posto eguale a zero.

In tema di **remunerazione del capitale**, i modelli prevedono una diversa declinazione dei criteri per la determinazione dei singoli parametri. La Tavola che segue fornisce un quadro sinottico che illustra le differenze tra i 3 modelli ART per il computo del WACC.

Tavola 10. Parametri WACC Modelli ex delibera n. 92/2017

Parametro	Modello 1	Modello 2	Modello 3
<i>Gearing</i>	proprio del gestore	proprio del gestore	30% nozionale
Premio al debito	proprio del gestore con tetto al 2%	proprio del gestore con tetto al 2%	2%
<i>Beta levered</i>	paniere <i>comparables</i> /proprio	paniere <i>comparables</i> /proprio	0,8
<i>Revelering (D/E)</i>	50/50	30/70	-

Il **Modello 3** prevede poi le seguenti **ulteriori differenziazioni con riguardo agli aeroporti con traffico inferiore alla soglia annua del milione di passeggeri**: (i) redazione della contabilità regolatoria secondo un format semplificato; (ii) contabilità regolatoria asseverata da parte dell’organo di revisione contabile interno (anziché da una società di revisione contabile); (iii) allocazione dei costi operativi mediante driver semplificati.

E. ILLUSTRAZIONE DELLE OPZIONI REGOLATORIE E DEI RELATIVI ONERI E BENEFICI INCREMENTALI

E.1 Introduzione

La presente sezione dello Schema di AIR descrive le opzioni regolatorie alternative considerate, nonché i relativi costi e benefici incrementali rispetto allo *status quo*, rappresentato dai vigenti modelli di regolazione aeroportuali ART, considerata l'opzione 0. In particolare, sono analizzati i seguenti profili regolatori:

- Articolazione dei modelli, aeroporti con traffico pari o inferiore a 1 milione di passeggeri annui;
- Procedura di revisione dei diritti aeroportuali;
- Anno base e dinamica tariffaria;
- Efficienza ed Elasticità dei costi di gestione;
- WACC e WACC incrementale;
- Incentivi al volativo;
- Trattamento del Margine commerciale;
- Contabilità Regolatoria.

In quel che segue, l'Opzione 0 rappresenta lo *status quo*, l'Opzione 1 rappresenta l'intervento di regolazione individuato nel documento di consultazione.

E.2 Articolazione dei modelli, aeroporti con traffico pari o inferiore al milione di passeggeri annui

Opzione 0

I modelli regolatori vigenti (ossia quelli approvati con la delibera n. 92/2017, come integrati dalla delibera n. 68/2021) prevedono un'articolazione suddivisa in tre *cluster* ricadenti negli intervalli: superiore a 5 milioni di passeggeri annui, tra i 3 e 5 milioni di passeggeri annui e inferiore ai 3 milioni di passeggeri annui.

I modelli presentano degli elementi comuni, in larga parte, ed elementi distintivi, con particolare riferimento a (i) efficientamento; (ii) WACC; (iii) contabilità regolatoria, come illustrato nella Sezione D.

Opzione 1

I nuovi modelli che si pongono in consultazione si applicano agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, che rispondono alle seguenti caratteristiche:

- a) abbiano registrato un traffico complessivo superiore a un milione di passeggeri annui in almeno uno dei cinque anni precedenti l'anno ponte, per i quali il dato sia disponibile (Modello A);
- b) abbiano registrato un traffico complessivo pari o inferiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei cinque anni precedenti l'anno ponte, per i quali il dato sia disponibile (Modello B).

Specifiche misure (Parte IV - Principi e criteri per la regolazione delle Reti e dei Sistemi aeroportuali) disciplinano poi gli aeroporti che abbiano costituito una rete aeroportuale ai sensi dell'articolo 74, comma 1, del d.l. 1/2012, o compongano un sistema aeroportuale ai sensi del comma 3 del medesimo articolo.

Per il computo dei passeggeri trasportati, si fa riferimento al traffico consuntivo in arrivo e partenza, incluso fra i dati comunicati dal gestore nella Contabilità regolatoria, di cui alla Parte V del documento di consultazione; ove non disponibili, si fa riferimento al traffico di consuntivo pubblicato sul sito istituzionale di ENAC o, in subordine, a quello pubblicato sul sito web delle associazioni di categoria.

Con riferimento agli aeroporti aventi traffico pari o inferiore al milione di passeggeri, Modello B, l'opzione regolatoria proposta è caratterizzata dall'introduzione di una procedura di revisione dei diritti aeroportuali che prevede una maggior semplificazione dell'iter di consultazione, ed il rispetto dei principi di: (a) trasparenza, pertinenza, ragionevolezza; (b) consultazione degli utenti aeroportuali; (c) non discriminazione; (d) orientamento dei diritti alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso; (e) correlazione ai costi (nel caso di cui al Modello B, anche attraverso l'eventuale elaborazione e la trasmissione all'Autorità di un piano industriale finalizzato ad assicurare, entro un arco temporale ragionevole, il conseguimento dell'equilibrio economico-finanziario).

Il Modello A, oltre a prevedere il rispetto degli indicati principi, individua alcune specifiche misure regolatorie che trovano applicazione per gli aeroporti che, per ciascuno dei cinque anni precedenti l'anno ponte per i quali il dato sia disponibile, non abbiano superato i cinque milioni di passeggeri annui. Si tratta di (i) semplificazioni degli input informativi forniti all'utenza in sede di consultazione di periodo e di consultazione annuale (*i.e.* costi e ricavi forniti per l'insieme dei prodotti regolati) e (ii) rispetto del criterio di orientamento al costo con riguardo all'insieme dei prodotti regolati.

Rispetto allo *status quo*, nell'Opzione 1 si registrano due soli modelli invece dei tre attualmente vigenti. Si prevede un sistema di contabilità regolatoria semplificato, accessibile nell'Opzione 1 alla stessa tipologia di aeroporti rispetto all'Opzione 0. Si rilevano benefici incrementali per l'utenza derivati dal maggiore controllo di ART sui conti del gestore in ragione del maggior dettaglio della contabilità regolatoria e dall'applicazione di target di efficientamento che caratterizzano il Modello A non presenti invece per il Modello 3 dell'Opzione 0. Con l'Opzione 1 risultano inoltre accessibili istituti funzionali al miglioramento della sostenibilità delle gestioni.

E.3 Procedura di revisione dei diritti aeroportuali

Opzione 0

Il modello regolatorio in essere prevede che la procedura di consultazione possa essere attivata, oltre che dal gestore, anche da una maggioranza qualificata di utenti, individuando in almeno 14 giorni prima della data programmata il termine per la notifica di avvio con la quale il gestore informa l'Autorità della procedura di consultazione.

Opzione 1

L'opzione regolatoria posta in consultazione prevede di anticipare (da 14 a 30 giorni) il termine entro il quale il gestore notifica all'Autorità l'avvio della procedura di revisione dei diritti aeroportuali.

Si prevede inoltre di attribuire facoltà all'Autorità di prescrivere l'attivazione della procedura di consultazione nei confronti degli aeroporti che non hanno avviato tale procedura di consultazione entro il 31 dicembre 2024.

L'opzione introduce un quorum costitutivo con una quota necessaria di partecipanti, corrispondente al superamento del 15% delle WLU, affinché l'audizione con gli utenti sia considerata validamente costituita.

Entrambe queste previsioni appaiono in grado di rafforzare l'efficacia della procedura di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali³¹, realizzando pertanto benefici per l'utenza in termini di trasparenza e riduzione delle barriere all'entrata. Viene così superato il meccanismo di "silenzio assenso" previsto dai modelli vigenti. A fronte di ciò, i costi incrementali per i gestori appaiono proporzionati e di entità lieve.

E.4 Anno base e dinamica tariffaria

Le differenze più significative in tale ambito emergono con riguardo agli aeroporti di più grandi dimensioni, in particolare quelli con un numero di pax superiore a 1 mln.

Opzione 0

La regolazione vigente prevede, sia per il Modello 1 che il Modello 2, l'individuazione dei costi ammessi all'Anno base per singolo prodotto regolato e per l'insieme dei prodotti non regolati esistenti all'Anno base e l'aggiornamento degli stessi, all'Anno ponte, in base alla variazione della sola inflazione programmata. In caso di eventi eccezionali, il gestore, sulla base di documentata motivazione, apporta e illustra agli utenti e all'Autorità opportune rettifiche alla contabilità regolatoria, certificate da società di revisione contabile.

Opzione 1

La dinamica dei corrispettivi è effettuata dal gestore a partire dai costi ammessi all'Anno base (OpEx e CapEx), come nello *status quo*.

L'Opzione 1 prevede per il Modello A una serie di innovazioni che appaiono suscettibili di produrre significativi benefici ai gestori. Ciò in ragione dei seguenti elementi: (i) adozione di coefficienti di elasticità calibrati nell'ambito di specifici modelli econometrici che guidano l'evoluzione dei costi operativi in maniera più aderente a quanto attualmente garantito dai coefficienti di elasticità per voci di costo presenti nelle Linee guida ENAC; (ii) utilizzo di più anni ponte e dinamica normalizzata nel caso l'anno base risulti caratterizzato da stato di emergenza (per evitare distorsioni conseguenti all'applicazione dell'elasticità a forti variazioni di traffico); (iii) aggiornamento dei costi ammissibili dall'anno base al primo anno del periodo regolatorio effettuato considerando l'elasticità rispetto ai volumi di traffico intervenuti (e non solo l'applicazione del tasso di inflazione programmata come è nello *status quo*); (iv) possibilità, entro limiti individuati dall'Autorità, di fruire di poste figurative al di fuori del periodo regolatorio di pertinenza.

L'Opzione 1 favorisce la sostenibilità delle gestioni in quanto meglio affronta, rispetto alla situazione attuale, gli adeguamenti in risposta agli shock esogeni che possono intervenire in ragione di stati di emergenza per la possibile applicazione di diversi strumenti di flessibilità nella costruzione del sistema tariffario, come sopra rappresentato.

Dal miglioramento delle condizioni di sostenibilità delle gestioni discendono dei benefici anche per l'utenza, che si sostanziano nella loro natura in un più ampio accesso all'infrastruttura aeroportuale incrementando allo stesso tempo la trasparenza sulla dinamica tariffaria applicata nell'aeroporto (a volte suscettibile di produrre impatti anche sui periodi regolatori successivi).

³¹ Nei modelli attualmente vigenti non è prevista alcuna soglia per la validità delle audizioni con l'utenza e si sono registrati casi in cui a fronte di audizioni poco partecipate o addirittura con utenti in disaccordo, la proposta del gestore è stata considerata approvata.

E.5 Efficienza ed Elasticità dei costi di gestione

Opzione 0

Con specifico riferimento all'efficienza, i modelli regolatori vigenti prevedono che l'obiettivo di incremento della produttività da efficientamento per le annualità ricomprese in ogni periodo tariffario venga negoziato in consultazione tra gestore e utenti, e che tale valore non possa essere inferiore al 30% dell'inflazione programmata per i gestori che applicano i Modelli 1 e 2, mentre debba essere maggiore di zero per i gestori che applicano il Modello 3.

Per quanto riguarda l'elasticità, i modelli regolatori vigenti prevedono che, ai fini della dinamica di evoluzione, nel periodo regolatorio, dei costi operativi ammessi all'Anno base, il gestore provveda a calcolare *ex ante*, per ciascuna annualità del periodo tariffario, la variazione delle singole voci dei costi operativi, utilizzando i coefficienti di elasticità definiti nelle Linee guida ENAC.

Il gestore pertanto, sulla base dei costi ammessi all'Anno base, aggiorna i costi ammessi all'Anno base sulla base dell'inflazione all'Anno ponte, ed in ragione: (i) della variazione del traffico attesa nelle annualità del periodo considerato; (ii) dell'elasticità delle singole voci di costo operativo al variare del traffico; (iii) dell'obiettivo di incremento della produttività da efficientamento; (iv) dal tasso di inflazione programmata risultante – per le annualità corrispondenti a quelle del periodo tariffario – dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile.

Opzione 1

In tema di efficientamento, per gli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del Modello A posto in consultazione, l'opzione regolatoria prevede l'individuazione, da parte dell'Autorità, dell'obiettivo di potenziale recupero di produttività tramite l'applicazione della metodologia *Stochastic Frontier Analysis* (SFA), espresso come un intervallo tra un valore minimo e un valore massimo, entro cui il gestore sceglie il parametro di efficientamento da proporre nella consultazione con gli utenti.

Il valore massimo è quello ottenuto dall'applicazione della metodologia SFA e rappresenta il grado massimo di efficientamento (la distanza dalla frontiera di costo efficiente). Laddove però tale valore fosse più grande del 90-esimo percentile allora il valore massimo coincide con quello associato al 90-esimo percentile.

Il valore minimo è individuato dal 30% del valore di massimo efficientamento e quando questo supera la soglia del 10° percentile coincide con tale valore.

Con esclusivo riferimento agli aeroporti che non hanno registrato un traffico superiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei cinque anni precedenti l'anno ponte il parametro obiettivo di potenziale recupero di produttività, definito dal gestore aeroportuale in esito alla consultazione con gli utenti dell'aeroporto, dovrà comunque essere superiore a zero.

Con riferimento all'elasticità, nell'Opzione 1 è previsto che sulla base dello stesso modello econometrico utilizzato per la stima dei target di efficienza, dalle funzioni di costo operativo sottostanti si può ricavare il valore, costante nel periodo tariffario, del coefficiente di elasticità dei costi operativi al variare del traffico. Il coefficiente applicato dal singolo gestore aeroportuale è un unico valore che si applica ai costi operativi ammissibili, unitariamente considerati. Per quanto riguarda la dinamica dei costi operativi, rispetto ai modelli vigenti, si è ritenuto che l'elasticità al variare dei volumi di traffico, applicata secondo le nuove modalità di calcolo, debba essere applicata anche all'anno ponte, sebbene a fronte di specifici vincoli di ammissibilità delle discontinuità di costo registrate in tale annualità.

In conclusione, in ragione dell'adozione di una specifica metodologia di stima dei tassi di efficientamento dei costi operativi e dei coefficienti di elasticità, sono stimabili benefici a favore degli utenti e dei gestori. Per i

primi sono prefigurabili vantaggi in termini di livelli tariffari (dovuti ai target di efficientamento) mentre per i gestori delle migliori condizioni di sostenibilità delle gestioni. Non si rilevano costi incrementalini in quanto tali parametri sono forniti dall'Autorità.

E.6 WACC e WACC incrementale

Opzione 0

La metodologia per la stima del tasso di remunerazione investito (WACC), prevede attualmente, per quanto riguarda la determinazione dei parametri necessari alla stima, un approccio differenziato tra parametri esogeni ed endogeni. In particolare, per quanto riguarda le variabili esogene, tutti i modelli prevedono la stessa metodologia di determinazione lasciando al gestore l'onere di calcolare il solo *risk free rate*. Per quanto riguarda le variabili endogene, i Modelli 1 e 2 prevedono che i gestori aeroportuali procedano al loro calcolo utilizzando i dati societari, ad eccezione della leva finanziaria da utilizzare per il *relevering* del *beta asset*, mentre il Modello 3 fornisce direttamente il valore dei parametri, ad eccezione del *risk free rate*, riducendo l'onere per questi soggetti.

Per quanto riguarda il WACC incrementale, l'Autorità può riconoscere eccezionalmente e per un determinato periodo, a seguito di specifica e dettagliata istanza, un aumento del tasso di remunerazione per investimenti riferiti allo sviluppo dello scalo che presentino elevati profili di rischio di costruzione e finanziario.

Opzione 1

La metodologia proposta per il WACC viene uniformata agli altri settori regolati dall'Autorità, con l'introduzione di un tasso di remunerazione del capitale investito nozionale, senza la previsione di cluster dimensionali, eliminando la soggettività del calcolo del tasso di remunerazione causa di forte eterogeneità di valori fra gli aeroporti regolati.

Per il WACC incrementale viene innovato l'ambito di applicazione, definendo *ex ante* sia il valore dell'extra remunerazione sia la durata di applicazione.

Benefici attesi possono ravisarsi anche in relazione al minore onere amministrativo a carico dei gestori, dal momento che spesso questi ultimi si sono avvalsi nel passato di società di consulenza specialistiche per la determinazione dei parametri del WACC. Inoltre, si segnala la maggiore trasparenza nei confronti dell'utenza e la maggiore prevedibilità del processo nel suo insieme, ed in particolare nei confronti degli investitori interessati al settore aeroportuale.

E.7 Incentivi al volativo

Opzione 0

Il quadro regolatorio vigente prevede che il gestore debba fornire: (i) adeguate informazioni all'utenza circa la *policy* relativa all'erogazione di contributi all'attività volativa che il gestore, sotto qualsiasi forma, prevede di attivare nel corso del periodo tariffario; (ii) una comunicazione annuale a consuntivo all'Autorità, contenente il dettaglio delle incentivazioni erogate ai vettori aerei, sotto forma di contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento.

Opzione 1

Si prevede l'introduzione di meccanismi aggiuntivi di trasparenza verso l'Autorità e gli utenti, che garantiscono a questi benefici anche in termini di tutela del principio di non discriminazione e riduzione delle barriere all'entrata (di tipo comportamentale/strategico), ed in particolare: (i) l'introduzione di una precisa

definizione di incentivazioni all’attività volativa; (ii) la fornitura da parte del gestore all’utenza, nel corso della consultazione, dei dati afferenti all’ammontare delle incentivazioni erogate all’anno base e delle WLU ad esse associate; (iii) la declinazione dei criteri di allocazione degli incentivi nella contabilità regolatoria che, tra l’altro, ora distingue l’attività di incentivazione come una attività, tra quelle espletate sul sedime aeroportuale, individuata con una classe a sé; (iv) la declinazione dei format con cui le informazioni sulle incentivazioni devono essere fornite all’Autorità; (v) l’introduzione di ulteriori informazioni da fornire all’Autorità, con specifico riferimento al numero delle richieste di adesione a ciascun schema di incentivazione nonché al numero delle esclusioni, opportunamente motivate.

E.8 Trattamento del Margine commerciale

Opzione 0

I Modelli di regolazione ex delibera 92/2017 prevedono l’applicazione del regime tariffario di tipo *dual till*, nel quale il gestore provvede a determinare in quale misura e con quali modalità tener conto delle entrate da attività non regolate.

Opzione 1

L’opzione regolatoria analizzata prevede un maggior dettaglio informativo e quindi in particolare maggiormente tutelante il principio di trasparenza – in fase di Consultazione e nel Documento Informativo annuale - da parte del gestore agli utenti, con riguardo principalmente: alla quantificazione del margine con riferimento all’Anno base, al suo utilizzo pro quota sia all’Anno base sia, in termini previsionali, in ciascuna delle annualità del periodo tariffario.

Gli oneri di tipo informativo a carico dei gestori aeroportuali possono essere considerati di entità lieve.

E.9 Contabilità regolatoria

Opzione 0

L’attuale quadro regolatorio si differenzia a seconda del traffico dell’aeroporto, in particolare, è permesso l’utilizzo di una contabilità semplificata per gli aeroporti con traffico inferiore ad un milione di passeggeri annui.

Opzione 1

L’opzione posta in Consultazione prevede la predisposizione di un sistema di raccolta dati, articolato su differenti schemi contabili, finalizzati ad avere a disposizione un differente set di informazioni. I nuovi principi di rendicontazione ai fini regolatori afferiscono ai dati tecnici, di traffico, di qualità, di investimenti, di conto economico e patrimoniale, di incentivazione alle attività volative, ma non si discostano eccessivamente da quelli vigenti, in modo da contemperare la necessità dell’Autorità di ottenere informazioni dettagliate con l’esigenza di contenere gli oneri per i soggetti regolati. Le principali novità riguardano una maggiore attenzione alla separazione contabile riferita alla totale riconciliazione dei conti economici e patrimoniali col bilancio di esercizio, una specifica sezione di dati ed informazioni riferiti alle attività di incentivazione, ed informazioni che qualificano lo scalo dal punto di vista infrastrutturale e della gestione del traffico.

Si conferma la forte riduzione di dati ed informazioni in capo agli aeroporti con traffico pari o inferiore a un milione di passeggeri annui mediante l’adozione di schemi contabili semplificati.

Gli oneri incrementali, di entità media, in capo ai gestori aeroportuali - che peraltro godranno di format specifici e linee guida interpretative - possono essere considerati non sproporzionati e controbilanciati dai benefici attesi in termini di trasparenza, maggior tutela del principio di non discriminazione e riduzione delle barriere all'entrata.

F. IDENTIFICAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

Sulla base dell'analisi effettuata nella sezione precedente, si sintetizza l'effetto complessivamente atteso dall'introduzione delle misure di regolazione individuate nel documento di consultazione. Il confronto sintetico viene effettuato rispetto allo *status quo* (lo zero equivale a nessun impatto). Si osservi che la colonna "Costi" è riferita sia ai gestori che agli utenti dell'infrastruttura aeroportuale, visto che essi rappresentano i soggetti verso cui si esplica l'intervento dell'Autorità.

Tavola 11. Impatto delle misure di regolazione

Profili regolatori	BENEFICI					COSTI	
	Trasparenza	Riduzione barriere all'accesso	Non discriminazione	Efficienza e sostenibilità gestionale		Oneri incrementali	
		Utenti		Utenti	Gestori	Utenti	Gestori
1 – Articolazione dei modelli, aeroporti con traffico pari o inferiore al milione di passeggeri annui	+	0	0	+++	+	+	0
2 – Procedura di revisione dei diritti aeroportuali	+	+	0	0	0	+	0
3 – Anno base e dinamica tariffaria	+	+	0	++	0	0	0
4 – Efficienza ed Elasticità dei costi di gestione	+	0	0	++	++	0	0
5 - WACC e WACC incrementale	+	0	0	+	+	0	0
6 – Incentivi al volativo	++	++	++	0	0	+	0
7 – Trattamento del Margine commerciale	++	++	0	0	0	+	0
8 – Contabilità regolatoria	+	+	+	0	0	++	0

Legenda impatto: 0 invariato; + lieve; ++ medio; +++ forte

Torino, 11 maggio 2022

Il Dirigente dell'Ufficio Affari economici

F.to Cinzia Rovesti