



**Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di
regolazione dei diritti aeroportuali**

SEA – Aeroporti di Milano S.p.A.

Milano, 14 luglio 2022

Indice

<i>Executive Summary</i>	3
<i>1. Introduzione</i>	6
<i>2. Il contesto economico e concorrenziale e le sue implicazioni per il modello di regolazione</i>	6
<i>3. La Direttiva 2009/12/CE</i>	9
<i>4. Best practices: esempi di regolazione in altri paesi Europei</i>	11
4.1 <i>Il modello di regolazione inglese</i>	13
4.2 <i>Il modello di regolazione danese</i>	14
<i>5. Il modello di regolazione proposto dall'ART</i>	16
<i>6. La posizione di SEA</i>	22
<i>Contributi in forma tabellare</i>	24
<i>Contributi in forma tabellare Linee Guida format di contabilità regolatoria</i>	64
<i>Bibliografia</i>	70

Executive Summary

La regolazione tariffaria degli aeroporti è motivata dall'ipotesi che i gestori dispongano di un significativo potere di mercato. Da qui deriverebbe l'esigenza di ripristinare i corretti incentivi al perseguimento dell'efficienza produttiva e allocativa, salvaguardando gli investimenti necessari allo sviluppo dell'infrastruttura, e limitando gli effetti esterni sull'ambiente. Tuttavia, la correttezza di tali premesse andrebbe verificata concretamente.

La configurazione dell'infrastruttura aeroportuale come un monopolio naturale sottratto a qualunque pressione concorrenziale è da riconsiderare. Gli aeroporti sono soggetti a diverse e crescenti forme di pressione concorrenziale, provenienti da:

- aeroporti in grado di servire lo stesso bacino di utenza (*catchment area*);
- aeroporti collocati in *catchment area* non sovrapposte per l'apertura di nuove rotte;
- aeroporti che svolgono la funzione di *hub* in un sistema di collegamenti indiretti;
- altre infrastrutture utilizzate per l'offerta di altre modalità di trasporto.

I diversi fenomeni di sostituibilità forniscono ai vettori aerei importanti leve negoziali e un potere dal lato della domanda che limita fortemente quello esercitabile dai gestori. **La consultazione indetta dall'Autorità e le ipotesi di intervento che contengono non attribuiscono rilevanza alcuna a questo processo di sviluppo della concorrenza nel settore aeroportuale e rischiano di imporre misure regolatorie anche laddove queste non sono necessarie o perfino controproducenti.** Pertanto, la regolazione ipotizzata si pone in contrasto con i principi ispiratori della normativa europea, enunciati nella Direttiva 2009/12/CE, e con le migliori pratiche regolatorie applicate in quello aeroportuale e in altri settori.

Il principio cardine della regolamentazione introdotta dalla Direttiva è garantire lo scambio di informazioni e il dialogo tra gestori e utenti ai fini del raggiungimento di un accordo sui corrispettivi aeroportuali. Lo schema di regolazione proposto dall'ART si discosta da tale principio e dallo spirito della Direttiva, disciplinando una serie di obblighi pregnanti a carico del gestore aeroportuale, che irrigidiscono il dialogo tra gestori e utenti e sono indipendenti dalle dinamiche concorrenziali vigenti nel contesto in cui il gestore opera.

Quest'approccio contrasta anche con le migliori pratiche regolatorie a livello europeo. Il gruppo di lavoro avviato dal *Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators* – che raccoglie le adesioni dei principali regolatori europei nel settore aeroportuale, inclusa l'ART – **raccomanda un'analisi *ex ante* delle dinamiche concorrenziali vigenti nel settore aeroportuale per garantire che la regolamentazione economica sia adeguatamente calibrata sul potere di mercato dell'aeroporto stesso.** Secondo il Forum l'intervento regolatorio dovrebbe articolarsi in tre fasi:

1. il regolatore dovrà determinare gli aeroporti da sottoporre a un *Market Power Assessment* (MPA) sulla base di una soglia predefinita;
2. il regolatore dovrà misurare il potere di mercato vantato dal gestore aeroportuale (i.e. MPA)
3. anche laddove l'analisi rivelasse che il gestore aeroportuale è in grado di esercitare potere di mercato, il regolatore dovrà valutare la proporzionalità dell'intervento regolatorio e appurare che i benefici di una regolamentazione settoriale superino i suoi effetti negativi (compresi i costi aggiuntivi).

Le raccomandazioni del Forum trovano ampio riscontro nel regime vigente in diversi paesi Europei, come Regno Unito e Danimarca. La regolazione del settore aeroportuale nel Regno Unito si basa su un'analisi del potere di mercato dei gestori aeroportuali volta a stabilire la necessità di un intervento *ex ante*. Nel 2014, la

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

CAA ha riscontrato che il test del potere di mercato è soddisfatto per gli aeroporti di Heathrow e Gatwick, ma non per Stansted, con il risultato che Heathrow e Gatwick sono rimasti regolamentati (peraltro con modalità ed intensità differenziate) e Stansted è deregolamentato.

Un altro esempio interessante riguarda la regolazione dei diritti nell'aeroporto di Copenaghen. L'autorità danese non effettua un'analisi di mercato *ex ante* per definire lo schema di regolazione, ma limita l'intervento del regolatore solo ai casi in cui gestori e utenti non riescono a raggiungere un accordo sui corrispettivi (*regulation by litigation*). Ad oggi, la DTCA non è mai intervenuta con la fissazione degli importi massimi. Gestori e compagnie aeree hanno preferito risolvere eventuali controversie nel corso della consultazione, piuttosto che affidarsi all'intervento del regolatore, il cui esito è incerto. L'approccio danese ha prodotto ottimi risultati: quello di Copenaghen è l'aeroporto europeo più volte premiato nella categoria 25-40 milioni di passeggeri dell'Airport Efficiency Award, un processo di selezione curato dalla società indipendente Air Transport Research Society (ATRS).

I modelli di regolazione delineati dall'ART prevedono al contrario una forte ingerenza del regolatore e una rigida proceduralizzazione del meccanismo di formazione dei corrispettivi per i diritti aeroportuali. Gli obblighi a carico dei gestori sono indipendenti dalle condizioni concorrenziali vigenti nel mercato: in nessuna delle fasi della procedura di consultazione è prevista una valutazione del potere di mercato degli aeroporti. L'Autorità si limita ad applicare modelli di regolazione diversi per aeroporti con traffico superiore o inferiore a 1 milione di passeggeri annui, e a prevedere delle semplificazioni per gli aeroporti con traffico compreso tra 1 milione e 5 milioni di passeggeri annui.

L'Allegato A alla delibera 80/2022 elenca le 30 misure in cui si snoda lo schema di regolazione proposto dall'ART. Esse impongono attività lunghe e onerose che, a fronte del costo che grava sui gestori, non sembrano presentare un beneficio (almeno equivalente) per l'attività dell'Autorità.

In primo luogo, le misure non sembrano incoraggiare un dialogo tra gestori e vettori, ma piuttosto irrigidiscono la consultazione con una serie di rigorosi obblighi informativi.

In secondo luogo, alcune misure prevedono un eccessivo ed immotivato onere regolatorio a carico dei gestori aeroportuali (ad esempio l'obbligo di ri-certificare la contabilità regolatoria su elementi le cui valutazioni non possono essere inquadrati in meri riferimenti contabili e dovrebbero invece essere oggetto della consultazione con i vettori, ovvero la richiesta di riclassificare il bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani, quando il bilancio è redatto sulla base dei principi contabili internazionali IAS/IFRS, o ancora l'obbligo di provvedere, a chiusura dell'audizione, alla trasmissione dei nuovi corrispettivi ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA). In alcuni casi, tale onere è tale da scoraggiare l'applicabilità delle soluzioni ipotizzate o da impedire la flessibilità necessaria a fronteggiare condizioni di mercato mutevoli.

In terzo luogo, alcuni parametri utili alla definizione della dinamica tariffaria nel periodo regolatorio sono interamente sottratti al dialogo con i gestori aeroportuali, e sono imposti e definiti dall'Autorità o perfino affidati a eventi esogeni, con effetti discriminatori. Differenti misure incidono in modo diverso sull'entità dei costi a seconda che l'anno base cada in un periodo di emergenza. Si tratta evidentemente di una condizione che non dipende dalle scelte del gestore. Eppure, questo evento accidentale determina il modo in cui l'elasticità dei costi al traffico interviene nella definizione dei costi ammessi nel periodo regolatorio, la

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

possibilità di includere correttivi di *profit sharing* o l'ampiezza dei vincoli imposti sull'apposizione di poste figurative. Con l'effetto che aeroporti con analoghi livelli di efficienza e i medesimi valori di traffico potrebbero trovarsi legittimati ad applicare tariffe sostanzialmente diverse.

Inoltre, per la stima della dinamica dei corrispettivi aeroportuali nel periodo tariffario, l'Autorità intende fornire, a ciascun gestore aeroportuale, un valore annuo di potenziale recupero di produttività π^* , ottenuto mediante complesse tecniche di stima, senza consentire ai destinatari della norma di esprimere alcun parere sulle numerose scelte tecniche che dovranno essere compiute o di verificare che l'esercizio del potere regolatorio avvenga entro i confini della legittimità. A fronte di un generale orientamento europeo che affida al dialogo delle parti la fissazione dei corrispettivi aeroportuali e circoscrive la regolazione a misure supplementari da introdurre solo laddove necessarie, l'ART impone uno dei parametri più rilevanti per la fissazione dei corrispettivi, sottraendolo non solo alle dinamiche di mercato, al dialogo con i gestori (si consideri a solo titolo di esempio la dinamica dei costi energetici totalmente fuori dal controllo dei gestori), e al pieno confronto tra il regolatore e i soggetti regolati. Ciò non solo contrasta con l'orientamento della Direttiva, ma lede anche i diritti dei gestori aeroportuali che sono assoggettati ad una dinamica tariffaria autonomamente definita dall'ART il cui potere di intervento risulta insindacabile.

In quarto e ultimo luogo, l'eccessiva rigidità dello schema di regolazione previsto dall'ART non consente di intervenire prontamente per adeguare i corrispettivi aeroportuali a fronte, *inter alia*, di nuovi elementi congiunturali, della necessità di ripristinare l'equilibrio economico finanziario del gestore, e della necessità di tutelare e garantire gli investimenti. Si consideri, a titolo esemplificativo, il contesto in cui attualmente operano i gestori aeroportuali. Da una parte è in scadenza la delibera 68/2021, per la quale i gestori che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 possono, alternativamente, avviare la relativa procedura ai sensi di quanto previsto dai modelli 2017 (delibera n.92/2017), o proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell'istanza stessa anche a valere sull'annualità successiva. Dall'altra parte l'imminente entrata in vigore dell'atto di regolazione in parola suggerirebbe di attendere l'adozione dei nuovi modelli prima di intraprendere una revisione delle tariffe, alla luce anche degli obblighi pregnanti a carico del gestore aeroportuale ogni qual volta intende rivedere i corrispettivi regolati. In tale contesto è di fatto impedito ai gestori aeroportuali di disporre di tariffe correlate ai costi, ovvero di adottare nuove strategie commerciali e di modificare la propria struttura tariffaria per tener conto dei mutati scenari socioeconomici e di mercato.

Simili considerazioni si applicano alla determinazione della remunerazione del capitale investito netto che spetta ai gestori aeroportuali, che si ottiene mediante la metodologia del costo medio ponderato del capitale investito (WACC). Nel contesto corrente, caratterizzato da una forte inflazione, la formula proposta dall'Autorità determinerebbe una grave sottostima dell'equa remunerazione che dovrebbe garantire il WACC. **Lo schema di regolazione dell'Autorità dovrebbe essere flessibile e tale da garantire che la metodologia di determinazione del WACC, e più in generale dei corrispettivi, sia in grado di riflettere eventuali elementi congiunturali al fine di assicurare, *inter alia*, l'equilibrio economico finanziario del gestore.** L'intervento regolatorio, in modo particolare quando diventa pervasivo e prescrittivo, come nel modello suggerito dall'ART, deve assicurare ai gestori una corretta ed equa remunerazione in termini reali del capitale investito. Gli obiettivi di crescita e sviluppo, nonché quelli di protezione ambientale non possono essere perseguiti se gli investimenti richiesti sono frustrati da rendimenti reali non in linea rispetto a quelli che un investitore di mercato può ottenere in altri settori.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

1. Introduzione

Con la delibera n. 42/2022 l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito, "ART") ha indetto una consultazione pubblica per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali. Il Documento di Consultazione contenente lo schema di atto di regolazione da adottare e denominato "Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali" è accompagnato da una "Relazione illustrativa" redatta dagli Uffici dell'ART.

Il presente documento riporta i contributi di SEA alle misure sottoposte a consultazione, elaborati in forma tabellare secondo il *format* predisposto dall'ART e riferiti sia al Documento di Consultazione, che alle Linee guida per la compilazione dei format di contabilità regolatoria per il settore aeroportuale, allegate alla Relazione illustrativa.

Tuttavia, al fine di meglio rappresentare il punto di vista di SEA, si è di seguito inserita una sezione descrittiva di carattere generale, finalizzata a contestualizzare le osservazioni di dettaglio, con l'obiettivo precipuo di:

- fornire una ricostruzione delle dinamiche concorrenziali vigenti nei mercati in cui operano gli aeroporti, e in particolare tenendo conto delle pressioni concorrenziali generate da altri gestori aeroportuali e da altre modalità di trasporto, e del potere negoziale esercitato dagli utenti;
- esprimere valutazioni di carattere generale sul regime regolatorio prefigurato nel Documento di Consultazione, anche alla luce dell'orientamento della Direttiva europea 2009/12/CE e delle *best practices* emergenti da altri paesi europei.

2. Il contesto economico e concorrenziale e le sue implicazioni per il modello di regolazione

La regolazione degli aeroporti nasce dall'idea che l'infrastruttura aeroportuale presenti le condizioni di costo che definiscono un monopolio naturale. L'esistenza di economie di scala, che rendono inefficiente la duplicazione dell'infrastruttura, e l'esigenza delle compagnie aeree di servire determinate rotte, aderendo alle esigenze della domanda, renderebbero ciascun aeroporto un partner commerciale obbligato per i vettori e per i fornitori dei servizi strumentali alle attività aeronautiche. Pertanto, il gestore aeroportuale sarebbe nelle condizioni di esercitare potere di mercato che genera inefficienze allocative. Inoltre, la mancanza di pressione concorrenziale, talvolta unita ad assetti proprietari con incentivi diversi da quelli strettamente economici, potrebbe generare scelte gestionali inadeguate (*managerial slack*) che si traducono in inefficienze produttive.

La regolazione si pone in tale contesto il doppio obiettivo di ripristinare i corretti incentivi al perseguimento dell'efficienza produttiva e di impedire l'esercizio del potere di mercato che condurrebbe ad un'inefficiente allocazione delle risorse. Le misure miranti al raggiungimento di questi scopi devono essere definite tenendo conto dell'esigenza di preservare gli incentivi del gestore aeroportuale a realizzare gli investimenti necessari allo sviluppo dell'infrastruttura, così da determinare miglioramenti qualitativi e la possibilità per l'utenza di avvalersi di nuove tecnologie idonee a generare riduzioni di costo o a meglio soddisfare le preferenze dei consumatori. In altri termini, l'intervento pubblico deve tenere conto dell'efficienza dinamica e del suo contributo al benessere sociale.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

Accanto a questi obiettivi ha assunto rilevanza, negli anni più recenti, anche quello di incidere sulle esternalità negative generate dall'attività aeronautica, in particolar modo sul suo impatto ambientale, e la capacità di fronteggiare contesti emergenziali, come quello determinato dalla pandemia di COVID-19. Infine, i decisori pubblici hanno spesso riconosciuto il contributo che la disponibilità e la crescita di collegamenti aerei può dare allo sviluppo economico e sociale di una regione, sussidiando gli aeroporti che altrimenti non sarebbero stati nelle condizioni di raggiungere un equilibrio economico-finanziario.

L'insieme di questi interventi pubblici, sebbene affidati a soggetti diversi, deve essere perseguito attraverso strumenti e misure tra loro coerenti.

Le misure regolatorie influenzano in modo decisivo le scelte gestionali degli aeroporti e le loro relazioni commerciali con i diversi utenti. Queste a loro volta determinano le strategie di numerose imprese, prevalentemente, ma non solo, i vettori aerei, e incidono sulle dinamiche concorrenziali esistenti tra tali imprese, con effetti che, in ultima istanza, si manifestano sul benessere del consumatore, sullo sviluppo economico del territorio e su altri elementi del benessere sociale.

Una inadeguata comprensione delle dinamiche di mercato che la regolazione innesca può condurre a scelte subottimali o erranee, inefficaci rispetto agli obiettivi perseguiti o, addirittura, controproducenti. L'introduzione o la modifica dei modelli di regolazione di una rilevante attività economica come quella aeroportuale deve quindi partire da un attento esame del contesto economico di riferimento, dei processi produttivi che vi si svolgono e delle relazioni concorrenziali che vi si instaurano.

L'obiettivo della regolazione tariffaria dovrebbe essere quello di disciplinare l'eventuale potere di mercato dei gestori aeroportuali, laddove questi non subiscono sufficienti pressioni concorrenziali dai vettori aerei e/o da altri gestori aeroportuali e/o da operatori del trasporto, al fine di massimizzare l'efficienza allocativa.

Occorre innanzitutto riconsiderare la validità della configurazione dell'infrastruttura aeroportuale come un monopolio naturale sottratto a qualunque pressione concorrenziale e in grado di esercitare potere di mercato, e deve riconoscersi che, sotto diversi profili, un aeroporto forma una piattaforma il cui funzionamento richiede la partecipazione di una pluralità di soggetti che appartengono a lati diversi del mercato e che acquistano o vendono prodotti tra loro complementari e in grado di generare rilevanti esternalità di rete.

Gli aeroporti sono soggetti a diverse forme di pressione concorrenziale. Con riferimento alle attività aeronautiche¹, queste provengono principalmente da:

- aeroporti in grado di servire lo stesso bacino di utenza (*catchment area*);
- aeroporti collocati in *catchment area* non sovrapposte per l'apertura di nuove rotte;
- aeroporti che svolgono la funzione di *hub* in un sistema di collegamenti indiretti;
- altre infrastrutture utilizzate per l'offerta di altre modalità di trasporto.

¹ Con riferimento alle attività c.d. accessorie (es. parcheggi) le fonti di pressione concorrenziale possono essere diverse e numerose a seconda della specifica attività. In questa parte è però utile soffermarsi sulle attività aeronautiche perché queste hanno un ovvio e diretto impatto sulle valutazioni circa la necessità di un intervento regolatorio e sulle eventuali misure da adottare.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

Nei documenti redatti dall'ART oggetto della consultazione pubblica non è riportata un'analisi di questi elementi e delle loro implicazioni per l'individuazione delle opzioni regolatorie ottimali. Esistono, tuttavia, numerose evidenze che le pressioni concorrenziali subite dagli aeroporti sono fortemente cresciute nel tempo.

Già a partire dal 2012, uno studio di Copenhagen Economics rilevava come le tendenze più recenti del settore aeroportuale, come la flessibilità e le scelte disponibili per le compagnie aeree e i passeggeri, limitino il comportamento commerciale degli aeroporti.

Uno studio più recente di Oxera (2017) documenta l'intensificarsi di queste fonti di concorrenza:

- la concorrenza tra aeroporti con bacini di utenza in sovrapposizione è cresciuta significativamente tra il 2010 e il 2016 per gli aeroporti di grandi dimensioni, cioè quelli con almeno 25 milioni di passeggeri per anno. La proporzione di posti su rotte per le quali esiste almeno un'alternativa equivalente² in questi aeroporti è passata dal 24% circa a oltre il 30%;
- lo sviluppo dei *low cost carriers* (LCC), la convergenza nei modelli di business tra LCC e *full service carriers* (FSC), e l'evoluzione dell'industria turistica hanno intensificato la concorrenza tra aeroporti per l'apertura di nuove rotte, incrementando il tasso di *churn* per gli aeroporti di medie e grandi dimensioni;
- il rafforzamento di *hub* nell'area del Medio Oriente e in Turchia ha accresciuto la concorrenza per i passeggeri in transito; questa è ulteriormente rafforzata dall'apertura di nuovi collegamenti diretti e forme di *self-connection* rese possibili dalla crescita dei LCC; sebbene questo tipo di concorrenza non riguardi tutti gli aeroporti direttamente, esso può avere un rilevante impatto anche per gli aeroporti che svolgono una funzione di feederaggio in un sistema *hub-and-spoke*.

Queste dinamiche sono state riconosciute anche nello studio commissionato dalla Commissione Europea per la valutazione *ex-post* degli effetti della Direttiva 2009/12/CE sui corrispettivi aeroportuali (2017). Lo studio sottolinea come la concorrenza aeroportuale sia diventata più diffusa e di portata paneuropea rispetto al momento in cui è stata introdotta la Direttiva. In particolare, le evidenze raccolte dimostrano che "le compagnie *low-cost* pongono gli aeroporti gli uni contro gli altri per creare pressione competitiva e ottenere le migliori condizioni in termini di tariffe e incentivi". Inoltre, "i passeggeri *leisure* sono sempre più interessati a esperienze di viaggio ("*beach holiday*", "*city break*") e non a specifiche destinazioni, e per questi passeggeri la concorrenza tra aeroporti è molto forte".³

Gli aeroporti subiscono anche gli effetti della concorrenza tra modalità diverse di trasporto, in particolar modo per le tratte a corto raggio servite dai treni ad alta velocità. Il fenomeno, documentato da numerosi

² Un'alternativa è definita equivalente se l'aeroporto alternativo è distante non più di 100 km dall'aeroporto considerato e se la frequenza dei voli con la stessa destinazione è non inferiore al 50% di quella esistente nell'aeroporto considerato.

³ Support study to the ex-post evaluation of Directive 2009/12/EC on Airport Charges (2017), §9.40: "Low-cost airlines will also pitch airports against one another to create competitive tension and to see where they can obtain the best deal in terms of charges and incentives." "Some leisure passengers will focus on experiences ("*beach holiday*" or "*city-break*") rather than on specific destinations in their choices and for these passengers the potential for competition between airports is strong". Nel testo, nostra traduzione.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

contributi empirici⁴, è sicuramente di rilievo in Italia dove la concorrenza intermodale è ulteriormente rafforzata da quella esistente sul servizio di trasporto ferroviario.

I diversi fenomeni di sostituibilità sopra descritti forniscono ai vettori aerei importanti leve negoziali. Queste attribuiscono alle compagnie un potere di mercato dal lato della domanda (*countervailing power* o contropotere) che limita fortemente quello esercitabile dai gestori delle infrastrutture aeroportuali. Ciò è stato formalizzato teoricamente nella letteratura economica da Haskel et al. (2013). Attraverso il loro modello, gli autori derivano che la concorrenza tra aeroporti riduce le tariffe aeroportuali, con effetti che dipendono anche dalla concorrenza nel mercato a valle: un maggiore potere di mercato delle compagnie aeree porta a corrispettivi più bassi in presenza di rotte aeree sostituibili, perché la potenziale minaccia delle compagnie aeree di trasferire la rotta in un aeroporto vicino sposta il potere contrattuale a loro favore⁵.

La consultazione indetta dall’Autorità non attribuisce rilevanza alcuna a questo processo di sviluppo della concorrenza nel settore aeroportuale. Pertanto, come si mostrerà più avanti, rischia di imporre misure regolatorie anche laddove le dinamiche concorrenziali sviluppatasi negli ultimi anni hanno sostanzialmente eliminato il potere di mercato dei gestori aeroportuali e, comunque, non consente di differenziare adeguatamente la posizione di operatori attivi in contesti sostanzialmente diversi. Nel fare ciò la regolazione ipotizzata si pone in contrasto con i principi ispiratori della normativa europea, enunciati nella Direttiva 2009/12/CE, e con le migliori pratiche regolatorie applicate nel settore aeroportuale e in altri settori economici.

3. La Direttiva 2009/12/CE

L’articolo 6 della Direttiva 2009/12/CE stabilisce che “gli Stati membri provvedono affinché sia istituita una procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell’aeroporto [...] in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all’ammontare di questi diritti aeroportuali e, se del caso, alla qualità del servizio fornito”.

Tale consultazione è volta a garantire il raggiungimento di un accordo tra gestori aeroportuali e utenti sull’ammontare dei corrispettivi dei diritti aeroportuali che sia in linea con i principi della non discriminazione e della trasparenza sanciti, rispettivamente, dall’articolo 3 e 7 della Direttiva.

Il principio cardine della regolamentazione introdotta dalla Direttiva è dunque quello di garantire lo scambio di informazioni e il dialogo tra gestori e utenti ai fini del raggiungimento di un accordo sui corrispettivi aeroportuali.⁶ Tale orientamento tiene conto dell’esistenza di pressioni concorrenziali che possono disciplinare il potere di mercato dei gestori aeroportuali, e bilanciare il potere negoziale di gestori e utenti nel corso della consultazione. Le autorità di vigilanza indipendenti potranno intervenire per garantire

⁴ Cfr. Ivaldi e Vibes (2005), González-Savignat (2004) e Behrens e Pels (2012).

⁵ In linea con le previsioni teoriche, Bottasso et al. (2017) forniscono una chiara evidenza empirica che il potere di mercato delle compagnie aeree ha significativi effetti negativi sui corrispettivi applicati dagli aeroporti nel Regno Unito.

⁶ In caso di mancato raggiungimento di un accordo, ciascuna delle due parti può rivolgersi all’autorità di vigilanza indipendente, che entro quattro settimane dal deferimento della questione, dovrà prendere una decisione (almeno provvisoria) circa l’entrata in vigore della modifica in questione. Direttiva 2009/12/CE, art. 6, comma 4.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

che la discussione verta sui parametri utili alla definizione dei corrispettivi aeroportuali – e.g. costi del gestore e previsioni di traffico dell’utente – al fine di assicurare che i criteri utilizzati per la determinazione delle tariffe siano trasparenti.

Come si vedrà nel seguito, **i modelli di regolazione proposti dall’ART non si limitano a disciplinare i parametri che dovranno essere oggetto della consultazione, ma prevedono ingerenti procedure che appesantiscono l’onere regolatorio a capo dei gestori aeroportuali e non sono proporzionali all’obiettivo della regolazione.**

È bene precisare che la Direttiva non esclude che lo Stato membro possa affidare all’autorità di vigilanza indipendente *misure normative supplementari*, incluse misure di supervisione economica, quali l’approvazione del sistema dei diritti e/o dell’ammontare di tali diritti aeroportuali, e metodi di tariffazione basati sull’incentivazione o la regolamentazione dei massimali tariffari⁷. Tali misure vengono tuttavia descritte come misure supplementari, che dovrebbero quindi essere introdotte solo se e quando necessarie.

Ciò emerge anche dallo **studio di valutazione ex-post della Direttiva richiesto dalla Commissione Europea, che conclude che “gli stakeholder europei consultati sono concordi nell’affermare che *one size does not fit all* e che sono necessari diversi livelli di intervento a seconda delle dimensioni degli aeroporti e dei contesti in cui operano, con la necessità di un intervento normativo maggiore per gli aeroporti che detengono un significativo potere di mercato”. Si precisa inoltre che “mentre un approccio semplice e unico può essere utilizzato per gli aeroporti più piccoli [...] bisognerebbe adottare un approccio differenziato per gli altri aeroporti, basato su uno *screening* e un *market power test* che possano identificare i casi in cui è necessario un maggiore intervento regolatorio”.**⁸

La stessa Direttiva stabilisce che qualora lo Stato membro decida di intervenire oltre l’istituzione di una procedura di consultazione, esso possa istituire una procedura obbligatoria che prevede che “l’autorità di vigilanza indipendente esamini, periodicamente o in risposta a richieste di soggetti interessati, se gli aeroporti sono soggetti o meno ad un’effettiva concorrenza. Laddove giustificato sulla base di un tale esame, lo Stato membro decide che i diritti aeroportuali, o il loro ammontare massimo, deve essere determinato o approvato dall’autorità di vigilanza indipendente”.⁹ In altre parole, la Direttiva prevede la possibilità di condizionare l’intervento regolatorio supplementare ad un’analisi di mercato. Tale approccio è stato adottato da molteplici paesi europei, come si vedrà nel seguito.

L’orientamento della Direttiva sembra anche riflettersi nel decreto legislativo che l’ha recepita, che all’art. 36 stabilisce che “l’Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell’accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede [...] a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione

⁷ Direttiva 2009/12/CE, art.1 comma 5, art. 11.

⁸ Support study to the ex-post evaluation of Directive 2009/12/EC on Airport Charges (2017), §9.47, 9.48: “There is a consensus across European stakeholders consulted that “one-size does not fit all” and that different levels of intervention are needed across different airport sizes/circumstances, with the greatest regulatory intervention needed for airports which hold significant market power.” “A simple approach (such as size-based criteria) for smaller airports.” “A differentiated approach could be considered for other airports, that may involve some form of screening and Market Power Test to identify cases for a greater level of regulatory intervention or remedy, implemented by regulators with the right expertise and resources”. Nel testo, nostra traduzione.

⁹ Direttiva 2009/12/CE, art. 6, comma 5 b).

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori.”¹⁰

Lo schema di regolazione proposto dall'ART si discosta dallo spirito della Direttiva, disciplinando una serie di obblighi pregnanti a carico del gestore aeroportuale, che irrigidiscono il dialogo tra gestori e utenti e sono indipendenti dalle dinamiche concorrenziali vigenti nel contesto in cui il gestore opera.

4. Best practices: esempi di regolazione in altri paesi Europei

Le *best practices* suggeriscono di limitare gli interventi regolatori (che possono essere essi stessi fonti di inefficienza, è bene ricordarlo) ai soli casi in cui i meccanismi di mercato non siano in grado di disciplinare il potere di mercato delle imprese. Ciò è quanto emerge da un gruppo di lavoro avviato dal *Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators* (di seguito “Forum”) nel 2017. Il Forum – che raccoglie le adesioni dei principali regolatori europei nel settore aeroportuale, inclusa l'ART – è stato istituito nel 2014 con il precipuo scopo di consigliare la Commissione sull'attuazione della Direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali e promuovere le *best practices* nella regolamentazione economica degli aeroporti.

A valle del gruppo di lavoro di cui sopra – “Market Power Assessments” (MPA) – sono stati redatti due report. Il primo¹¹ fornisce raccomandazioni sulla necessità di un'analisi *ex ante* delle dinamiche concorrenziali vigenti nel settore aeroportuale per garantire che la regolamentazione economica¹² sia adeguatamente calibrata sul potere di mercato dell'aeroporto stesso. Il secondo report¹³ si concentra sulle migliori pratiche per la conduzione delle valutazioni del potere di mercato. Da una lettura congiunta dei report, emerge che l'intervento regolatorio dovrebbe articolarsi nelle seguenti tre fasi:

1. **il regolatore dovrà determinare quali aeroporti debbano essere sottoposti a un MPA.** L'opzione preferita è quella di utilizzare una soglia, basata ad esempio sul numero di movimenti di passeggeri, con possibili estensioni anche ad altri aeroporti nel caso in cui vi sia una richiesta giustificata delle parti interessate;
2. **il regolatore dovrà misurare il potere di mercato di cui vanta il gestore aeroportuale** (i.e. attivare un MPA), attraverso:
 - la definizione del mercato rilevante (del prodotto e geografico), in linea con l'approccio definito nella Comunicazione della Commissione (97/C 372/03);¹⁴

¹⁰ Art. 36, decreto legge del 24 gennaio 2012, n.1. Enfasi aggiunta.

¹¹ Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators, “Recommendations on market power assessments to ensure that economic regulation of airports in the EU is appropriately targeted”, First Report Working Group Market Power Assessments, November 2017.

¹² *Ibidem*. “The economic regulation includes a wide range of regulatory measures for example price control, non-discrimination, quality of service monitoring”.

¹³ Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators, “Practices in conducting market power assessments”, Second Report Working Group Market Power Assessments, November 2017.

¹⁴ Commissione Europea (1997), ‘Comunicazione sulla definizione del mercato rilevante ai fini dell'applicazione del diritto comunitario in materia di concorrenza’, Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, 97/C 372/03, 9 dicembre.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

- la valutazione del potere di mercato, in linea con gli Orientamenti della Commissione (2009/C 45/02).¹⁵ Nel condurre questo esercizio, di natura prospettica, il regolatore dovrà calcolare le quote di mercato del gestore aeroportuale e valutare la forza di eventuali vincoli concorrenziali esistenti, quali: le barriere alla capacità delle compagnie aeree di spostare una rotta dall'aeroporto; la misura in cui i passeggeri sono disposti a utilizzare altri aeroporti o altre modalità di viaggio, o a non viaggiare in risposta a un aumento dei prezzi da parte del gestore; e qualsiasi tentativo da parte del gestore di discostarsi dalle condizioni di prezzo, quantità o qualità che caratterizzano un mercato competitivo. Altri fattori rilevanti possono essere le caratteristiche del mercato, tra cui il contropotere delle compagnie aeree, e indicatori del potere di mercato del gestore, tra cui le misure di redditività. Data la complessità dell'esercizio, è ritenuto opportuno che il suo svolgimento includa consultazioni con le parti interessate e la successiva possibilità per il gestore aeroportuale o le compagnie aeree di presentare ricorso, se necessario;
3. **anche laddove l'analisi rivelasse che il gestore aeroportuale è in grado di esercitare potere di mercato (i.e. è dominante), il regolatore dovrà valutare la proporzionalità dell'intervento regolatorio.** A titolo esemplificativo, il regolatore dovrà stabilire se il diritto della concorrenza sia sufficiente per affrontare il rischio di abuso del significativo potere di mercato riscontrato e se i benefici di una regolamentazione settoriale specifica superino i suoi effetti negativi (compresi i costi aggiuntivi). Qualsiasi misura regolamentare da imporre dovrebbe essere proporzionata alla posizione dominante o al rischio di abuso di tale posizione che la regolamentazione cerca di contrastare.

Tali raccomandazioni sono state elaborate tenendo conto dei commenti espressi da aeroporti e compagnie aeree durante una precedente riunione del gruppo di lavoro, svoltasi a Londra nel settembre 2017. **Sebbene durante l'incontro fosse emerso un disaccordo tra gli aeroporti e le compagnie aeree su quali elementi dovessero essere presi in considerazione per attivare un MPA, non vi era alcun disaccordo sulla necessità di applicare il MPA¹⁶.** La stessa conclusione emerge anche dallo studio di valutazione *ex-post* della Direttiva che riporta che "il test del potere di mercato è accettato dai tre gruppi di *stakeholders* – aeroporti, compagnie aeree e regolatori – come una misura appropriata per valutare la necessità dell'intervento regolatorio".¹⁷

In una relazione successiva, adottata nel novembre 2018, il Forum ha riconosciuto la complessità di MPA e, al fine di ridurre o eliminarne la necessità, ha espresso la convenienza di utilizzare criteri che indichino il potere di mercato. In proposito, è importante sottolineare come le raccomandazioni del Forum ricadano sempre su una valutazione *ex ante* delle condizioni di mercato e non su un intervento regolatorio indipendente dalle dinamiche concorrenziali del mercato. In particolare, i criteri individuati sono distinti in due categorie:

¹⁵ Commissione Europea (2009), 'Orientamenti sulle priorità della Commissione nell'applicazione dell'articolo 82 del trattato CE al comportamento abusivo delle imprese dominanti volto all'esclusione dei concorrenti', Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, (2009/C 45/02), 24 febbraio.

¹⁶ Minutes on the Meeting of the Expert Group: Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators Working Sub-Group on Market Power Assessments. §4: "While there is disagreement between airports and airlines on what elements have to be taken into account when triggering an MPA, there is no divergence as to the principle of applying MPAs".

¹⁷ Support study to the ex-post evaluation of Directive 2009/12/EC on Airport Charges (2017), §9.48: "market power tests of airports appear to be accepted by all three groups of stakeholders as a good measure of the need for regulatory intervention.". Nel testo, nostra traduzione.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

- criteri di *screening*: intesi a distinguere gli aeroporti che difficilmente hanno un grado significativo di potere di mercato da quelli che richiedono una valutazione più dettagliata. Tali criteri dovrebbero essere oggettivi, semplici da applicare e fissati in modo conservativo, e potrebbero essere basati su: numero di passeggeri e/o movimenti di aeromobili, quota di traffico di un aeroporto o di un gruppo di aeroporti nello Stato membro, congestione, presenza di effetti di rete e contropotere delle compagnie aeree;
- criteri di regolamentazione: da utilizzare per decidere se imporre una regolamentazione economica e/o la forma di regolamentazione tariffaria da imporre, in alternativa a un MPA. Tali criteri potrebbero essere basati su: la quota dell'aeroporto in una definita *catchment area*, le quote di traffico delle compagnie aeree nell'aeroporto in questione, la percentuale di traffico delle compagnie aeree nell'aeroporto in questione rispetto al traffico complessivo, etc.

Come si vedrà nel seguito, **lo schema di regolazione proposto dall'ART prevede solo l'applicazione di criteri di *screening*, volti a distinguere aeroporti di minore e maggiore dimensione (sulla base del numero di passeggeri annui). I documenti redatti dall'ART e oggetto della consultazione pubblica non includono analisi del mercato e delle loro implicazioni per l'individuazione delle opzioni regolatorie ottimali.**

Le raccomandazioni del Forum trovano innanzitutto riscontro nella letteratura economica¹⁸: a titolo esemplificativo, si consideri il lavoro di Thelle e la CourSonne (2018) che raccomandano *“that policy makers use a more case-by-case approach to economic regulation of airports. In particular, market power should be established, not assumed”*.

Il modello regolatorio proposto dal Forum ha trovato applicazione, con risultati soddisfacenti, anche in altri settori economici, come quello delle telecomunicazioni, in cui si prevede che le autorità di regolazione nazionali effettuino analisi periodiche per identificare i mercati in cui la concorrenza è carente e le imprese che godono di un significativo potere di mercato. L'imposizione di misure regolatorie *ex ante* è successivamente limitata a queste imprese e subordinatamente alla verifica che l'applicazione delle norme a tutela della concorrenza e di altre misure *ex post* sia insufficiente a eliminare tempestivamente le distorsioni che possono derivare dall'esercizio di potere di mercato.

In aggiunta a quanto sopra, le raccomandazioni del Forum trovano ampio riscontro nel regime di regolamentazione aeroportuale vigente in diversi paesi Europei, come Regno Unito e Danimarca. Le sezioni che seguono descrivono il sistema regolatorio adottato nel settore aeroportuale di questi due paesi.

4.1 Il modello di regolazione inglese

Il sistema regolatorio adottato nel settore aeroportuale del Regno Unito si basa su un'analisi *ex-ante* del potere di mercato dei gestori aeroportuali per determinare la necessità di regolamentazione, ai sensi

¹⁸ Littlechild (2018) incoraggia i regolatori a utilizzare un approccio più attento nel definire il grado di interferenza con le scelte gestionali delle imprese, e prima ancora nello stabilire la necessità di un intervento regolatorio, citando quella del Regno Unito come esempio di buona pratica. Egli scrive: “In order to regulate an airport, the Civil Aviation Act 2012 requires the CAA to show that the airport has market power, and that competition law would be insufficient to address this power, and that the benefits of sector regulation outweigh the adverse effects. This proved effective and could be considered for other regulated sectors” (Littlechild. 2018, 211). Questa conclusione conferma quanto già evidenziato in altri contributi nella letteratura economica, tra cui si vedano Bottasso et al. (2017) e i saggi contenuti in Forsyth et al. (2017).

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

dell'articolo 6(5)(b) della Direttiva e della legislazione nazionale (*Civil Aviation Act 2012*, CAA12). I principi di regolamentazione della CAA12 prevedono che le attività di regolamentazione devono essere trasparenti, responsabili, proporzionate e coerenti, e mirate solo ai casi in cui è necessario intervenire¹⁹. Inoltre, il dovere statutario della CAA ai sensi del *Regulatory Enforcement and Sanctions Act 2008* prevede che si eviti di imporre ai gestori di aeroporti dominanti oneri normativi ritenuti non necessari²⁰.

In dettaglio, il sistema inglese prevede un test del potere di mercato (MPT), suddiviso in tre parti (A, B e C). Il test A mira a verificare se un gestore aeroportuale ha o è probabile che acquisisca un sostanziale potere di mercato; il test B valuta se il diritto della concorrenza fornisce una protezione sufficiente contro il rischio di abuso di tale potere e il test C verifica se i benefici della regolamentazione del gestore superano gli effetti negativi. Questo approccio riflette fedelmente le raccomandazioni (cronologicamente successive) del Forum ed è citato nelle stesse raccomandazioni²¹ come esempio di pratica per la realizzazione di MPA degli aeroporti, il che avvalorava la considerazione del sistema inglese come *best practice*.

Nel 2014, la CAA ha riscontrato che il test del potere di mercato è soddisfatto per gli aeroporti di Heathrow e Gatwick, ma non per Stansted, con il risultato che Heathrow e Gatwick sono rimasti regolamentati e Stansted è stato deregolamentato – la precedente legislazione prevedeva che fossero regolamentati gli aeroporti designati dal governo, con la consulenza della CAA. La regolamentazione applicata agli aeroporti con potere di mercato non è omogenea, ma risulta proporzionale al grado di potere di mercato individuato: per questo, Gatwick è regolamentato da un regime più leggero di quello applicato a Heathrow, ovvero, la CAA è meno direttamente o intensamente coinvolta in aspetti dettagliati della regolamentazione. In particolare, mentre per l'aeroporto di Gatwick i livelli di servizio e i corrispettivi possono essere concordati con le compagnie aeree attraverso '*Commitments*', poi approvati dalla CAA, per Heathrow è la CAA a stabilire il livello massimo di corrispettivi che possono essere applicati, insieme ad altre condizioni che regolano la fornitura di servizi ai passeggeri, alle compagnie aeree e agli operatori cargo.

La legge nazionale prevede che la CAA possa intraprendere MPA ogni volta che lo ritenga necessario, e debba farlo qualora ci sia una richiesta delle parti interessate per gli aeroporti con una capacità superiore a cinque milioni di passeggeri all'anno (se non è stata già effettuata una valutazione del potere di mercato) o nel caso di cambiamenti sostanziali delle circostanze dall'ultima valutazione.

4.2 Il modello di regolazione danese

Un altro esempio interessante riguarda la regolamentazione dei diritti nell'aeroporto di Copenaghen. La normativa è stabilita dalla *Danish Transport, Construction and Housing Agency* (DTCA) nel Regolamento per l'aviazione civile BL 9-15 (quarta edizione del 16 novembre 2017), che recepisce la Direttiva 2009/12/CE.

L'autorità danese non effettua un'analisi di mercato *ex-ante* per definire lo schema di regolazione, ma limita l'intervento del regolatore solo ai casi in cui gestori e utenti non riescono a raggiungere un accordo sui corrispettivi (*regulation by litigation*). Nel 2017, il Ministero dei Trasporti ha infatti chiarito che "l'obiettivo

¹⁹ Civil Aviation Act 2012, sezione 1(4).

²⁰ Regulatory Enforcement and Sanctions Act 2008, sezione 73.

²¹ Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators, "Practices in conducting market power assessments", Second Report Working Group Market Power Assessments, November 2017.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

del modello di regolamentazione non è la determinazione delle tariffe da parte delle autorità, ma piuttosto il supporto nelle negoziazioni tra le compagnie aeree e l'aeroporto al fine di raggiungere risultati socioeconomici appropriati, sia in termini di livello di investimenti che di prezzi²².

Le negoziazioni si svolgono in un periodo di sei mesi e richiedono oneri informativi a carico di entrambe le parti. Per gli aeroporti, questi includono: un piano decennale per lo sviluppo degli investimenti aeronautici e commerciali; un rendiconto dell'eccesso di rendimento degli ultimi cinque anni delle strutture e dei servizi aeronautici e commerciali, comprendente l'importo delle entrate, delle spese operative, dell'ammortamento e del tasso di rendimento del capitale investito; documentazione di efficienze; documentazione sull'ammontare del capitale investito in attività aeronautiche preventivato per la durata del prossimo periodo regolatorio; un resoconto delle variazioni future note del livello di spesa. Per le compagnie aeree gli oneri informativi riguardano: una previsione di traffico triennale, suddivisa in traffico UE, non UE, Schengen, non Schengen e nazionale; una previsione decennale della composizione e dell'utilizzo previsto della propria flotta; una relazione sui piani di sviluppo nell'aeroporto e sui requisiti di capacità o di servizio derivanti da tali piani nell'arco di un periodo di dieci anni²³.

Nel corso delle negoziazioni, la DTCA può decidere di intervenire in qualità di osservatore, mediatore (di propria iniziativa o su richiesta di una delle parti), o può ordinare alle parti di fornire la documentazione e le informazioni che ritenga necessarie per garantire la trasparenza²⁴.

Nel caso in cui vi sia un accordo sulle tariffe, e sul periodo di regolamentazione (che può avere una durata massima di sei anni), questo è sottoposto all'approvazione della DTCA. Condizione per l'approvazione è che i diritti aeroportuali siano correlati ai costi, trasparenti e non discriminatori²⁵. In caso di mancata approvazione, è riconosciuta la possibilità per le parti di negoziare nuovi diritti aeroportuali entro un termine fissato. Solo in caso di un'ulteriore mancata autorizzazione, sarà la DTCA a fissare i diritti aeroportuali, dopo aver consultato le parti²⁶.

Qualora invece le parti non siano in grado di raggiungere un accordo, la DTCA fisserà dei tetti di entrate annuali, che comprendono l'importo totale massimo che l'aeroporto può applicare ogni anno come base per la definizione dei diritti per l'utilizzo delle strutture e dei servizi aeronautici (cosiddetto, *fall-back*). Il periodo di vigenza degli importi regolati, così come fissati dalla DTCA, è di due anni. L'idea alla base del *fall-back* è che le tariffe debbano compensare l'aeroporto per le spese operative, l'ammortamento degli investimenti e fornire un ragionevole ritorno sul capitale investito.

Ad oggi, la DTCA non è mai intervenuta con la fissazione degli importi massimi. Gestori e compagnie aeree hanno preferito risolvere eventuali controversie nel corso della consultazione, piuttosto che affidarsi

²² Ministry of Transport, Building, and Housing (2017), Aviation Strategy for Denmark, p. 74: "The objective of the Copenhagen Airport regulatory model is not that the authorities determine the charges. Instead, the model must support negotiations to achieve socioeconomically appropriate results, both in terms of investment level and price level."

²³ Regulations for Civil Aviation, BL 9-15, "Regulations on payment for using airports (airport charges)", quarta edizione del 16 novembre 2017, sezione 6.

²⁴ *Ibidem*, sezione 7.5.

²⁵ *Ibidem*, sezione 9.5.

²⁶ *Ibidem*, sezione 9.8.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

all'intervento del regolatore il cui esito è incerto. Anche se non utilizzato, il *fall-back* rappresenta un'opzione alternativa alla fissazione dei corrispettivi, in grado di disciplinare il processo di negoziazione²⁷.

L'approccio danese ha prodotto ottimi risultati: l'aeroporto di Copenaghen è l'aeroporto europeo che è stato più volte premiato nella categoria 25-40 milioni di passeggeri dell'*Airport Efficiency Award*, un processo di selezione curato dalla società indipendente *Air Transport Research Society* (ATRS) che ha lo scopo di fornire un confronto completo e imparziale delle prestazioni aeroportuali, concentrandosi su (i) produttività, efficienza e competitività dei costi; (ii) risultati finanziari; e (iii) confronto dei diritti aeroportuali.

5. Il modello di regolazione proposto dall'ART

L'analisi delle forze che possono disciplinare il potere di mercato dei gestori aeroportuali suggerisce che la concorrenza nel settore aeroportuale sia diventata più diffusa, e che la regolazione dovrebbe riconsiderare la validità della configurazione dell'infrastruttura aeroportuale come un monopolio naturale. Al contempo, l'orientamento espresso nella Direttiva europea è volto a favorire lo scambio di informazioni tra gestori e utenti, e a limitare l'intervento regolatorio a eventuali misure supplementari. Gli Stati Membri hanno dunque adottato schemi di regolazione che prevedono che l'eventuale introduzione delle misure normative sia preceduta da un'analisi delle dinamiche concorrenziali (UK) o che il regolatore intervenga solo nei casi in cui gestori e utenti non riescono a trovare un accordo (Copenaghen). Alla luce di tali evidenze, SEA ritiene che una corretta impostazione della regolamentazione del settore aeroportuale in Italia richiederebbe di valutare la posizione di ciascun aeroporto e limitare l'imposizione di misure regolatorie *ex ante* ai soli casi in cui è chiaramente presente un *deficit* concorrenziale che non può essere rimediato in altro modo.

I modelli di regolazione delineati dall'ART e oggetto di questa consultazione si discostano dall'orientamento della Direttiva e dalle *best practice*: essi prevedono una forte ingerenza del regolatore e una rigida proceduralizzazione del meccanismo di formazione dei corrispettivi per i diritti aeroportuali. La negoziazione tra gestori aeroportuali e utenti è limitata dalle previsioni regolatorie dall'imposizione di obblighi informativi asimmetrici, in larga parte a carico dei gestori. La regolamentazione prevede obblighi pregnanti a carico dei gestori, a cui viene richiesta la raccolta e la preparazione di dati estremamente dettagliati, la cui utilità per l'attività di vigilanza dell'Autorità non è precisata.

Di seguito si sintetizzano i principali aspetti procedurali per la revisione dei diritti aeroportuali per gli aeroporti con traffico superiore a 1 milione di passeggeri (di particolare rilevanza per SEA):

1. in primo luogo, per poter procedere alla revisione dei diritti aeroportuali, il gestore aeroportuale dovrà definire *inter alia* la dettagliata pianificazione e programmazione degli investimenti per l'orizzonte del periodo regolatorio, attraverso la predisposizione del cosiddetto Piano degli interventi. L'approvazione del Piano degli interventi da parte di ENAC è un presupposto "essenziale" per l'avvio della procedura di consultazione²⁸.

²⁷ Ministry of Transport, Building, and Housing (2017), *Aviation Strategy for Denmark*, p.76: "Even if fall back is not put in used, it is, to a certain extent, still a deciding factor as far as the outcome of the negotiations is concerned because the parties continuously assess whether fall back would be more attractive."

²⁸ Relazione Illustrativa, § 4.2.1.1.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

2. conclusa la fase preliminare, il gestore potrà dare avvio alla consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali – previa notifica all’Autorità – mettendo a disposizione degli utenti un set preordinato di informazioni, “i cui contenuti e la cui forma sono oggetto di precise disposizioni” del modello di regolazione previsto dall’ART²⁹.
3. il gestore aeroportuale può convocare una o più audizioni, durante le quali si confronterà con gli utenti aeroportuali alla ricerca di un accordo sulla “proposta di revisione dei diritti aeroportuali, sulla loro misura per il periodo regolatorio, nonché sui corrispondenti livelli di servizio”.³⁰
4. al termine della fase di consultazione, che può estendersi fino ad 80 giorni, il gestore provvede a trasmettere all’Autorità la documentazione relativa alla consultazione, al fine di consentire a quest’ultima “lo svolgimento della verifica di conformità” rispetto alle misure previste nel modello di regolazione³¹.
5. in caso di intesa tra gestore e utenti, ovvero in caso di mancato accordo ma in assenza di istanze di definizione della controversia³², l’Autorità entro 40 giorni dal ricevimento della documentazione istruisce un processo di verifica della nuova formulazione tariffaria volta ad accertare che “(i) non sia ostativa ad un ottimale utilizzo della infrastruttura e della capacità”, (ii) consenta un’adeguata tutela dei diritti dei passeggeri e (iii) non sia discriminatoria o restrittiva della concorrenza”³³. L’esito positivo della verifica potrà essere condizionato all’applicazione “di eventuali correttivi adeguatamente motivati, imposti dall’Autorità nell’interesse generale, nonché, se ritenuto necessario alla riapertura della fase di consultazione”.³⁴

La procedura di consultazione delineata dall’ART prevede quindi un ruolo ingerente del regolatore, che dispone la forma e i contenuti del set di informazioni che dovrà essere scambiato tra gestori e utenti e che può intervenire sui corrispettivi su cui le parti raggiungono un’intesa attraverso l’applicazione di correttivi. L’intervento del regolatore e gli obblighi a carico dei gestori sono indipendenti dalle condizioni concorrenziali vigenti nel mercato: in nessuna delle fasi della procedura di consultazione è prevista una valutazione del potere di mercato degli aeroporti. L’Autorità si limita ad applicare modelli di regolazione diversi per aeroporti con traffico superiore o inferiore a 1 milione di passeggeri annui, e a prevedere delle semplificazioni per gli aeroporti con traffico compreso tra 1 milione e 5 milioni di passeggeri annui. Lo schema di regolazione dell’ART si pone in netto contrasto anche con quello adottato dal regolatore danese che, come quello italiano, non prevede un’analisi di mercato *ex-ante*. Il regolatore danese ha infatti un ruolo più defilato, e anche quando ritiene necessario intervenire sul livello dei corrispettivi aeroportuali raggiunti a esito della consultazione, riconosce alle parti la possibilità di avviare una nuova negoziazione. Se anche i corrispettivi ottenuti a valle della seconda consultazione non sono suscettibili di approvazione, il regolatore provvede a definire i corrispettivi consultando le parti. L’approccio danese è dunque lontano dalla “verifica di conformità” e dall’“applicazione di correttivi” previsti dall’ART.

²⁹ Relazione Illustrativa, § 4.2.1.2

³⁰ *Ibidem*.

³¹ *Ibidem*.

³² “Nel caso in cui al mancato accordo gestore/utente ovvero al mancato raggiungimento del quorum costitutivo, faccia seguito la formalizzazione del soggetto avente titolo, di un’apposita istanza all’Autorità, quest’ultima, verificatane l’ammissibilità, provvede all’avvio di un procedimento per la definizione della controversia.” Relazione Illustrativa, § 4.2.1.6.

³³ Relazione Illustrativa, § 4.2.1.4.

³⁴ *Ibidem*.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

L'Allegato alla delibera 80/2022 elenca le 30 misure in cui si snoda lo schema di regolazione proposto dall'ART. Esse impongono attività lunghe e onerose che, a fronte del costo che grava sui gestori, non sembrano presentare un beneficio (almeno equivalente) per l'attività regolatoria dell'Autorità.

In primo luogo, le misure non sembrano incoraggiare un dialogo tra gestori e vettori, ma piuttosto irrigidiscono la consultazione con una serie di obblighi informativi. Per di più, tali obblighi informativi sono in larga parte a carico dei gestori. A titolo esemplificativo, l'Allegato prevede che la documentazione informativa da parte del vettore, utile alla revisione dei corrispettivi aeroportuali e all'avvio della procedura di consultazione, sia fornita dagli utenti solo su richiesta scritta del gestore aeroportuale³⁵. In linea con tale previsione, l'Allegato consentirebbe all'utente che ha partecipato all'audizione ma non ha fornito la documentazione necessaria, di presentare istanza per la definizione della controversia avversa alla proposta definitiva adottata dal gestore³⁶. L'obiettivo della regolazione dovrebbe essere quello di favorire la consultazione tra le parti, al fine del raggiungimento di tariffe pertinenti, ragionevoli e correlate ai costi (Relazione Illustrativa, sezione 4.2.1). Si osserva inoltre che, laddove è necessario l'intervento regolatorio, esso dovrebbe essere anche volto a ridurre l'incertezza degli aeroporti circa il flusso dei ricavi futuri e dunque la performance dei vettori aerei, così da consentire una migliore pianificazione degli investimenti.

In secondo luogo, alcune misure prevedono un eccessivo onere regolatorio a carico dei gestori aeroportuali. A titolo esemplificativo, l'allegato A propone che, in caso di eventi eccezionali, qualora l'anno base non dovesse risultare rappresentativo della gestione ordinaria aeroportuale, e ai fini della definizione della dinamica dei corrispettivi, il gestore "apporta e illustra opportune rettifiche alla contabilità regolatoria, certificate da società di revisione contabile".³⁷ Tale previsione richiederebbe, anche laddove già esiste una contabilità regolatoria certificata, un'ulteriore certificazione in merito ad aspetti legati a situazioni di emergenza, le cui valutazioni non possono essere inquadrate in meri riferimenti contabili e dovrebbero invece essere oggetto della consultazione con i vettori. Similmente, la richiesta di riclassificare il bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani, quando il bilancio è redatto sulla base dei principi contabili internazionali IAS/IFRS, non trova alcuna motivazione e appesantisce le attività dei gestori³⁸. Un ulteriore esempio è dato dall'obbligo di provvedere, a chiusura dell'audizione, alla trasmissione dei nuovi corrispettivi ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio³⁹. Anche quest'ultimo è un onere ridondante rispetto ad altre misure previste dal modello di regolazione⁴⁰, che non fa altro che appesantire le procedure della consultazione.

In alcuni casi, l'onere regolatorio è tale da scoraggiare l'applicabilità delle previsioni regolatorie. Ad esempio, l'Allegato prevede che, nel caso dell'elaborazione di una proposta tariffaria per una pluralità di prodotti regolati (i.e. *basket tariffario*), il gestore dovrà dare puntuale evidenza "dei corrispettivi unitari derivanti dall'applicazione del basket, così come risultanti prima e dopo la rimodulazione tariffaria", e dovrà fornire "a ciascun utente che ne faccia richiesta, tutte le informazioni necessarie a valutare l'impatto della rimodulazione tariffaria sui propri volumi di traffico", e dovrà fornire, *inter alia*, all'Autorità gli elementi utili

³⁵ Misura 7.3.1, Allegato A delibera 80/2022, pag. 24.

³⁶ Misura 6.4.2 comma 13, 9.3 comma 3, Allegato A delibera 80/2022, rispettivamente, pag. 17 e pag. 30.

³⁷ Misura 10.1, Allegato A delibera 80/2022, pag. 32.

³⁸ Misura 27.1, comma 3, Allegato A delibera 80/2022, pag. 75.

³⁹ Misura 8.1.2., Allegato A delibera 80/2022, pag. 25.

⁴⁰ Misura 8.1.1, comma 3, Allegato A delibera 80/2022, pag. 24.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

a valutare l'impatto dell'adozione dei basket di tariffa sui segmenti di mercato (e.g. segmento passeggeri e cargo)⁴¹. Simili considerazioni si applicano alle previsioni regolatorie sul *pricing* delle Reti e Sistemi aeroportuali, di particolare interesse per SEA. L'Allegato A richiede che il gestore della Rete e del Sistema aeroportuale determini *ex-ante* "i valori delle poste figurative di trasferimento per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate, di segno positivo o negativo, che ogni aeroporto *i*-esimo riceve/corrisponde all'anno *t* all'aeroporto *j*-esimo, secondo quanto deciso dal gestore stesso".⁴²

In terzo luogo, alcuni parametri utili alla definizione della dinamica tariffaria nel periodo regolatorio sono interamente sottratti al dialogo con i gestori aeroportuali, e sono imposti e definiti dall'Autorità, o perfino affidati a eventi esogeni, con effetti discriminatori. Si consideri, a titolo esemplificativo, le misure inerenti alla dinamica dei corrispettivi.

La dinamica dei corrispettivi è effettuata dal gestore a partire dai costi ammessi all'Anno base, i.e. ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato e certificato da società di revisione contabile. L'Allegato A stabilisce che, in caso di dichiarazione di stato d'emergenza, "il gestore prende a riferimento come Anno base l'esercizio precedente a quella dell'annualità caratterizzata dallo stato d'emergenza"⁴³. Il meccanismo ordinario per l'aggiornamento della dinamica dei costi prevede, invece, di tenere conto dei costi ammessi all'Anno base, aggiornati all'Anno ponte in ragione, *inter alia*, "della variazione del traffico in termini di *work loading units* tra l'anno di riferimento e l'anno precedente."⁴⁴

Il sussistere di uno stato di emergenza è evidentemente una condizione che non dipende dalle scelte del gestore, eppure incide sull'entità dei costi ammessi nel periodo regolatorio. Aeroporti con analoghi livelli di efficienza e i medesimi valori di traffico (nell'anno base, e nel quinquennio regolatorio) potrebbero trovarsi legittimati ad applicare tariffe sostanzialmente diverse. Nello stato di emergenza, infatti, i costi ammessi all'anno *t* saranno determinati dalla variazione del traffico tra l'anno *t* e l'Anno base. In un contesto ordinario, invece, i costi ammessi all'anno *t* saranno determinati dalla variazione del traffico tra l'anno *t* e l'anno *t-1*. A parità di traffico nell'anno *t*, nell'Anno base e nel periodo regolatorio, le variazioni di cui sopra potrebbero essere differenti, generando così livelli di costi ammessi differenti.

Questo evento accidentale non solo determina il modo in cui l'elasticità dei costi al traffico interviene nella definizione dei costi ammessi nel periodo regolatorio, ma anche la possibilità di includere correttivi di *profit sharing*⁴⁵ o l'ampiezza dei vincoli imposti sull'apposizione di poste figurative⁴⁶. L'effetto di queste misure è discriminatorio.

⁴¹ Misura 11.3, Allegato A delibera 80/2022, pag. 54.

⁴² Misura 21.4, Allegato A delibera 80/2022, pag. 70.

⁴³ Misura 10.1, Allegato A delibera 80/2022, pag. 32.

⁴⁴ *Ibidem*

⁴⁵ Relazione illustrativa, pag. 26: "Il Modello A prevede il mantenimento del meccanismo di profit sharing già presente nei Modelli 2017, ma si è ritenuto – al fine di evitare distorsioni nell'utilizzo – di prevederne l'inapplicabilità in caso di parametrizzazione della dinamica tariffaria rispetto all'anno base conseguente alla dichiarazione di stato di emergenza, limitandone quindi l'applicabilità a contesti ordinari."

⁴⁶ Relazione illustrativa, pag.34: "E' importante segnalare che il Modello A prevede, limitatamente al caso in cui sia adottata una dinamica tariffaria riconducibile a dichiarazione di stato di emergenza, che l'eventuale credito di poste figurative a favore del gestore, determinato in esito alla consultazione di cui al paragrafo 6.4, possa essere recuperato anche nei successivi periodi regolatori, nel limite massimo:"

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

Un ulteriore esempio relativo alla dinamica dei corrispettivi è legato alla definizione del valore annuo di potenziale recupero di produttività π^* che l'Autorità fornisce a ciascun gestore aeroportuale. Tale valore dovrebbe essere stimato attraverso la Stochastic Frontier Analysis (SFA), ossia un metodo di stima quantitativa di tipo parametrico. La SFA presuppone la stima di una frontiera di costo efficiente, costituita dall'insieme di punti che identificano il costo minimo di produzione per ciascun livello di *output*. La distanza tra le osservazioni empiriche relative al singolo gestore aeroportuale, e la frontiera di costi efficienti, fornisce una misura dell'inefficienza del gestore e dunque del valore di recupero della produttività.

In primo luogo, la stima dei livelli di inefficienza può risentire della eterogeneità del campione di aeroporti considerati. La proposta dell'Autorità è di includere in tale campione tutti gli aeroporti con un traffico superiore a 1 milione di passeggeri⁴⁷. Si tratta di realtà che presentano caratteristiche fortemente differenziate sotto numerosi aspetti che includono: la scala produttiva, la tipologia di traffico e la loro distribuzione temporale, le caratteristiche del bacino di utenza, le dotazioni infrastrutturali, la concorrenza con altri aeroporti e con altre infrastrutture, la concentrazione della domanda, e altre ancora. Sebbene l'esistenza di una certa variabilità sia una condizione necessaria per la stima dei coefficienti di una funzione di costo, essa dovrebbe derivare da scelte gestionali e produttive a parità di altre condizioni. Nel caso in esame la fonte prevalente di questa variabilità è l'elevata eterogeneità del campione considerato, con l'effetto di rendere la stima dei parametri fortemente inaffidabile. Per rimediare a questo problema occorrerebbe identificare e misurare in modo corretto tutte le variabili esogene che incidono sui costi operativi dei singoli aeroporti e utilizzare una forma funzionale sufficientemente flessibile, così da cogliere i diversi modi in cui esse impattano sui costi efficienti. Questo rimedio è però chiaramente inattuabile dato che il campione non è sufficientemente ampio, e perché le variabili esogene rilevanti sono numerose e, talvolta, difficilmente traducibili in misure utilizzabili in un esercizio econometrico.

In secondo luogo, la stima di una funzione di costi efficiente dipende in modo cruciale da molteplici fattori:

- la definizione delle variabili di *output*, di *input* e dei relativi prezzi e delle variabili di controllo. Le stime econometriche saranno fortemente condizionate dalle variabili che l'ART deciderà di includere nella regressione e dalle modalità con le quali tali variabili verranno misurate (che non sono univoche);
- la qualità dei dati di partenza utilizzati per la misurazione di queste variabili;
- la scelta della forma funzionale della frontiera da stimare;
- le ipotesi formulate sulla distribuzione statistica dell'inefficienza in un dato momento e nel tempo.

La definizione di tutti questi elementi non è inclusa nella Relazione Illustrativa o nell'Allegato A, ed è sottratta al dialogo con i gestori. A titolo esemplificativo, i documenti della consultazione, e in particolare la Relazione Illustrativa, si limitano a fornire un elenco "non esaustivo" delle variabili di controllo. Non si specifica quali altri variabili verranno incluse, o come le variabili elencate saranno misurate. Tra l'altro, si fa presente che, rispetto a quanto riportato nella Relazione Illustrativa relativa al processo di consultazione del 2019⁴⁸,

-
- a) per il secondo periodo di applicazione del Modello A, del 30% dei costi ammessi dell'anno base del primo periodo;
 - b) per i successivi periodi di applicazione del Modello A, del 10% dei costi ammessi dell'anno base del periodo immediatamente precedente. "

⁴⁷ Annesso 1, Allegato A delibera 80/2022, pag. 85.

⁴⁸ Delibera n.118/2019 del 1° agosto 2019, Relazione illustrativa, pag. 19.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

l'elenco – non esaustivo – delle variabili di controllo non include più la concorrenza intermodale. Non è chiaro quindi se questa variabile è stata esclusa dall'analisi, o semplicemente non elencata.

In altre parole, a fronte di un generale orientamento europeo che affida al dialogo delle parti la fissazione dei corrispettivi aeroportuali e circoscrive le misure regolatorie a misure supplementari da introdurre solo laddove necessarie, l'ART impone uno dei parametri più rilevanti per la fissazione dei corrispettivi, sottraendolo non solo alle dinamiche di mercato e al dialogo con i gestori, ma persino al pieno dialogo e confronto tra il regolatore e i soggetti regolati. Ciò non solo si pone in forte contrasto con l'orientamento della Direttiva, ma lede anche i diritti dei gestori aeroportuali che sono assoggettati ad una dinamica tariffaria autonomamente definita dall'ART il cui potere di intervento risulta di fatto insindacabile.

Simili considerazioni si applicano anche alla stima del coefficiente dell'elasticità dei ricavi al variare del traffico. Nell'Allegato A alla Relazione Illustrativa si legge infatti che "l'Autorità stabilisce il valore, costante nel periodo tariffario, del coefficiente di elasticità dei costi operativi al variare del traffico (espresso in WLU)".⁴⁹ Tale coefficiente è infatti dato da uno dei coefficienti del modello di regressione che sarà stimato per il calcolo per parametro di efficientamento⁵⁰.

In quarto e ultimo luogo, l'eccessiva rigidità dello schema di regolazione previsto dall'ART non consente di intervenire prontamente per adeguare i corrispettivi aeroportuali a fronte, *inter alia*, di nuovi elementi congiunturali, della necessità di ripristinare l'equilibrio economico finanziario e della necessità di tutelare e garantire gli investimenti, anche alla luce del "congelamento" delle tariffe applicato per più esercizi da parte di alcuni gestori.

Si consideri, a titolo esemplificativo, il contesto in cui attualmente operano i gestori aeroportuali. La delibera 68/2021 ha precisato che i gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 possono, alternativamente, avviare la relativa procedura ai sensi di quanto previsto dai modelli 2017 (delibera n.92/2017) o, previa motivata istanza all'Autorità, proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell'istanza stessa anche a valere sull'annualità successiva, i.e. congelare le tariffe vigenti. **Gli effetti dei mutati scenari socioeconomici mondiali (i.e. conseguenze della pandemia COVID-19, guerra russo-ucraina; shock energetici/inflattivi, ecc.) richiedono l'adozione di nuove strategie commerciali e la modifica della vigente struttura tariffaria** che tenga conto, ad esempio, della crescita delle *low cost carrier* e delle variazioni della distribuzione del traffico intercontinentale. **Per contro, il congelamento delle tariffe impedisce qualsiasi modifica della struttura tariffaria**, laddove l'utilizzo dei modelli 2017 sarà precluso una volta approvato il presente atto di regolazione. Per di più, l'imminente entrata in vigore dei nuovi modelli di regolazione suggerirebbe di attenderne l'adozione prima di intraprendere una revisione delle tariffe – alla luce anche degli obblighi pregnanti a carico del gestore aeroportuale ogni qual volta intende rivedere i corrispettivi aeroportuali – prolungando così ancora di più i tempi necessari per intervenire sulla struttura tariffaria e impedendo *de facto* l'implementazione di adeguate contromisure finalizzate al mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario. In tal senso sarebbe auspicabile l'adozione flessibile di misure transitorie finalizzate a compensare (almeno in parte) gli effetti della rigidità dell'impianto regolatorio proposto alla luce degli accadimenti eccezionali di cui sopra. A titolo di esempio

⁴⁹ Misura 10.1.3, Allegato A delibera 80/2022, pag. 35.

⁵⁰ Annesso 1, Allegato A delibera 80/2022, pag. 87.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

dovrebbe essere valutata la retroattività, almeno parziale, della decorrenza del nuovo periodo tariffario, in ragione della “necessità che sia assicurata la dovuta continuità nell’applicazione dei diritti aeroportuali”⁵¹.

Simili considerazioni si applicano alla determinazione della remunerazione del capitale investito netto che spetta ai gestori aeroportuali, che si ottiene mediante la metodologia del costo medio ponderato del capitale investito (WACC). L’Allegato A prevede che il tasso di remunerazione sia definito in termini nominali, e convertito in termini reali attraverso la formula di Fisher, i.e. attraverso l’applicazione di un tasso di inflazione programmata medio per le cinque annualità successive. In altre parole, la metodologia prevede l’utilizzo di dati storici per la determinazione del tasso di rendimento nominale ammesso sul capitale proprio o di debito, che vengono sovrapposti a dati prospettici – i.e. inflazione programmata – per consentire la determinazione del tasso in termini reali. Nel contesto corrente, caratterizzato da una forte e improvvisa crescita dell’inflazione, la formula proposta dall’Autorità determina una grave sottostima dell’equa remunerazione che dovrebbe garantire il WACC. **Lo schema di regolazione dell’Autorità dovrebbe essere flessibile e tale da garantire che la metodologia di determinazione del WACC, e più in generale dei corrispettivi, sia in grado di riflettere eventuali elementi congiunturali al fine di assicurare, *inter alia*, l’equilibrio economico finanziario del gestore.** L’intervento regolatorio, in modo particolare quando diventa pervasivo e prescrittivo, come nel modello suggerito dall’ART, deve assicurare ai gestori una corretta ed equa remunerazione in termini reali del capitale investito. Gli obiettivi di crescita e sviluppo, nonché quelli di protezione ambientale non possono essere perseguiti se gli investimenti richiesti sono frustrati da rendimenti reali non in linea rispetto a quelli che un investitore di mercato può ottenere in altri settori.

6. La posizione di SEA

Le dinamiche concorrenziali sviluppatasi negli ultimi anni hanno eliminato il potere di mercato esercitato dai gestori aeroportuali. Alla luce di una concorrenza più diffusa nel settore aeroportuale, la Direttiva 2009/12/CE propone di disciplinare la formazione dei corrispettivi aeroportuali attraverso una procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale e gli utenti. In altre parole, **l’orientamento della Direttiva è che la negoziazione tra le parti possa essere sufficiente per raggiungere un accordo sui corrispettivi aeroportuali, sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori.** In quest’ottica, l’intervento del regolatore – oltre quello volto a garantire lo svolgimento della consultazione – è supplementare, e avviene solo in quei contesti in cui le dinamiche di mercato non sono sufficienti a bilanciare il potere negoziale di gestori e utenti.

In linea con la Direttiva, le *best practice* delineano un ruolo marginale per il regolatore nel settore aeroportuale. Nel Regno Unito, l’autorità di vigilanza effettua un’analisi di mercato *ex-ante* per valutare se i gestori aeroportuali sono soggetti o meno ad un’effettiva concorrenza, e interviene solo laddove l’analisi rileva l’esistenza di un potere di mercato. Nel caso dell’aeroporto di Copenaghen, il regolatore interviene solo quando le parti non riescono a raggiungere un accordo (*regulation by litigation*).

Lo schema di regolazione proposto dall’ART nel documento di consultazione prevede una forte ingerenza del regolatore e una rigida proceduralizzazione del meccanismo di formazione dei corrispettivi per i diritti

⁵¹ Relazione Illustrativa, pag. 17.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

aeroportuali. L'Autorità non attribuisce rilevanza alcuna alle dinamiche concorrenziali nel settore aeroportuale: i documenti di consultazione prevedono misure regolatorie anche laddove il gestore aeroportuale non detiene potere di mercato e, al contempo, non consentono di differenziare adeguatamente la posizione di operatori attivi in contesti sostanzialmente diversi. **L'intervento del regolatore appesantisce l'onere regolatorio e gli oneri informativi a carico del gestore, e non è proporzionale agli eventuali benefici per l'attività di vigilanza dell'Autorità.**

SEA ritiene che l'ART dovrebbe riconsiderare il proprio approccio e avviare al più presto un'approfondita analisi del contesto concorrenziale in cui opera ciascuno degli aeroporti potenzialmente destinatari di misure regolatorie. Questa analisi dovrebbe essere svolta garantendo a ciascun soggetto interessato ampi strumenti di partecipazione. All'esito di tali analisi sarà possibile identificare gli aeroporti che detengono un significativo potere di mercato e per i quali l'imposizione di misure *ex ante* rappresenta l'intervento correttivo più appropriato, posto che il diritto della concorrenza sia insufficiente per affrontare il rischio di abuso e che i benefici della regolamentazione superino i suoi effetti negativi. Anche laddove l'intervento regolatorio sarà ritenuto necessario, l'ART dovrà assicurarsi che le misure saranno proporzionali ai benefici.

Alla luce di quanto sopra, pur ribadendo l'auspicio a una significativa semplificazione degli obblighi richiesti dal modello di consultazione, stante l'impostazione estremamente particolareggiata delle misure poste in consultazione, SEA fornisce di seguito il dettaglio dei commenti e delle considerazioni sulle previsioni incluse nell'Allegato A del documento di consultazione.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
1	7	<i>Attività accessorie</i> (anche dette “non aviation” o non regolate): ogni prestazione di natura commerciale non elencata tra le attività aeroportuali, fornita dal gestore aeroportuale all'interno del sedime aeroportuale, ancorché prodotta fuori dallo stesso, agli utenti dell'aeroporto, ai passeggeri o ad altri soggetti, per la quale sono possibili da parte dello stesso gestore forme di controllo sull'accesso alle infrastrutture	<i>Attività accessorie</i> (anche dette “non aviation” o non regolate): ogni prestazione di natura commerciale non elencata tra le attività aeroportuali, fornita dal gestore aeroportuale all'interno del sedime aeroportuale, ancorché prodotta fuori dallo stesso, agli utenti dell'aeroporto in gestione , ai passeggeri o ad altri soggetti, per la quale sono possibili da parte dello stesso gestore forme di controllo sull'accesso alle infrastrutture	Si reputa necessario chiarire che le attività accessorie svolte al di fuori del sedime abbiano impatto solo per gli utenti/passeggeri/altri soggetti dell'aeroporto gestito. ART nella Relazione Istruttoria del 16 luglio 2020 di conclusione del procedimento precedente aveva accettato la proposta di SEA, ma tale variazione non è stata inclusa nella definizione dei nuovi modelli posti in consultazione.
1	16 e 35	<i>Diritti aeroportuali</i> : prelievi, riscossi a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto... <i>Utente dell'aeroporto</i> : qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e merci, da e per l'aeroporto		La definizione riprende letteralmente la Direttiva n. 2009/12/CE dell'11 marzo 2009. Tale Direttiva, tuttavia, non richiama i corrispettivi per i beni di uso comune ed esclusivo, inseriti nel d.lgs. n. 18/99. La formulazione dei punti 16 e 35 si riferisce esclusivamente ai corrispettivi dovuti dai soli Vettori aerei (Utenti aeroportuali) e l'intero atto di regolazione ne disciplina i rapporti. Si segnala che i corrispettivi dei beni di uso comune ed esclusivo (p.e. utilizzo banchi di check-in, uffici, spogliatoi, magazzini, ecc.) sono di norma pagati dagli handlers, soggetti esclusi dalla procedura di consultazione.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				Si richiede conferma che i corrispettivi dei beni di uso comune ed esclusivo fatturati agli handlers non ricadano nell'ambito del presente atto di regolazione.
1	32	<i>Sistema aeroportuale: gruppo di aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano, ai sensi dell'articolo 74 del d.l. 1/2012, in riferimento al quale l'Autorità di vigilanza può consentire di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente, nel rispetto della normativa europea, informandone la Commissione europea, il Ministero delle mobilità sostenibili e il Ministero dell'economia e delle finanze, purché ciascun aeroporto rispetti gli obblighi in materia di trasparenza di cui all'articolo 77 del d.l. 1/2012.</i>	<i>Sistema aeroportuale: gruppo di aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano, ai sensi dell'articolo 74 del d.l. 1/2012, in riferimento al quale l'Autorità di vigilanza può consentire di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente, nel rispetto della normativa europea, informandone la Commissione europea, il Ministero delle mobilità sostenibili e il Ministero dell'economia e delle finanze, purché ciascun aeroporto rispetti gli obblighi in materia di trasparenza di cui all'articolo 77 del d.l. 1/2012.</i>	Il richiamo all'art. 77 non è un aspetto definitorio. L'atto di regolazione prevede chiaramente procedure e obblighi di trasparenza per l'autorizzazione all'applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente ex art. 74, comma 3 del d.l. 1/2012.
2	2 5.2 7.1.1, comma 4 7.2.2 8.2.1, comma 3 10.1.3 10.2.11 10.9.1 10.9.17			SEA chiede di semplificare significativamente tutte le previsioni che impongono un obbligo informativo di dettaglio per <u>ogni singolo prodotto regolato</u> . In particolare tale impostazione è, ad avviso di SEA: i) estremamente onerosa per il gestore, in termini di tempo e di costi; ii) poco rappresentativa, dal momento che richiede ripartizioni spesso "forzate" (parametriche); iii) è un <i>unicum</i> nella regolazione aeroportuale europea,

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				<p>caratterizzata quasi ovunque dalla messa a disposizione per gli utenti del <u>complesso dei costi regolati</u>, che consente una vera e propria consultazione gestore-utenti anche sul peso da attribuire ai diversi corrispettivi. Si rileva infine il paradosso previsto dai modelli, che consentono, dopo aver previsto la ripartizione dettagliata dei costi per singolo prodotto regolato, di poterli riaccorpere mediante l'utilizzo del "basket tariffario", maggiormente aderente alle richieste del mercato.</p> <p>Si ritiene quindi che l'impostazione complessiva del modello sia diseconomica e, in ultima analisi, non in linea con le previsioni della direttiva.</p> <p>IN SUBORDINE</p> <p>Si richiede che le "specifiche misure regolatorie" semplificate per gli scali con un traffico compreso tra 1 e 5 milioni di passeggeri trovino applicazione per tutti gli aeroporti di cui al Modello A.</p>
2	5	Le misure di cui al presente Atto di regolazione si applicano alle procedure di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali avviate a partire dalla data di pubblicazione sul sito web dell'Autorità	Le misure di cui al presente Atto di regolazione si applicano alle procedure di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali avviate a partire dalla data di pubblicazione sul sito web dell'Autorità della delibera di approvazione dell'Atto di	La delibera ART n. 68/2021 prevede (art. 3, comma i) la possibilità di avviare la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-22 ai sensi di quanto previsto dai Modelli di cui alla delibera n. 92/2017, integrati con le disposizioni

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		della delibera di approvazione dell'Atto di regolazione stesso.	regolazione stesso, che non potrà comunque avvenire prima del 1° gennaio 2023. La decorrenza del periodo regolatorio dovrà comunque assicurare la continuità con il periodo regolatorio precedente.	<p>applicative e integrative di cui all'Allegato A della stessa delibera.</p> <p>La decorrenza dei nuovi modelli non dovrebbe sovrapporsi alle previsioni della delibera 68/2021 al fine di non ledere il legittimo affidamento dei gestori che intendono avviare le consultazioni nel 2022 sulla base dei modelli di regolazione vigenti.</p> <p>Inoltre, si richiede che sia garantita la continuità tra periodi regolatori, in linea con le previsioni della Relazione Illustrativa (paragrafo 4.2.1), che richiama la <i>“necessità che sia assicurata la dovuta continuità nell'applicazione dei diritti aeroportuali”</i>. In particolare SEA chiede che possa essere garantita la retroattività del nuovo periodo regolatorio includendo almeno l'esercizio 2022, anno nel quale non è stato possibile dare avvio alle consultazioni.</p>
4	1 a)	... definizione di un periodo di regolazione di durata predefinita e non superiore a 5 anni, nei termini indicati al punto 22 della Misura 1		Si richiede conferma che la durata del periodo regolatorio possa essere inferiore a 5 anni, quindi anche annuale (vd. anche previsioni della Misura 6.4.1, comma 2 lettera f).
6	6.2, comma 4, b)	... una maggioranza qualificata di utenti dell'aeroporto, intendendosi per tale una rappresentanza dei vettori che includa	... una maggioranza qualificata di utenti dell'aeroporto, intendendosi per tale una rappresentanza dei vettori che includa	Si ritiene opportuno mantenere gli stessi riferimenti temporali adottati nella Misura

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		almeno i 2/3 delle WLU consuntivate nell'ultima annualità di cui siano disponibili i dati	almeno i 2/3 delle WLU consuntivate nell'ultima annualità nelle ultime due stagioni IATA di cui siano disponibili i dati.	6.4.2, comma 8 per la rappresentatività degli utenti.
6	6.4.1, comma 2, lettera b)	... tale documentazione, alla data di apertura della consultazione, deve essere accessibile agli utenti in una sezione dedicata del sito web del gestore, ad accesso riservato previa registrazione del singolo utente, entro le 48 ore successive al momento di detta registrazione.	... tale documentazione, alla data di apertura della consultazione, deve essere accessibile agli utenti in una sezione dedicata del sito web del gestore, ad accesso riservato previa registrazione del singolo utente, entro le 48 ore successive i successivi due giorni lavorativi dal momento di detta registrazione.	Si propone una diversa formulazione, in linea con quanto già indicato dall'ART nella Relazione Istruttoria del 16 luglio 2020 di conclusione del procedimento precedente, al fine di evitare che il conteggio delle ore coincida con giorni festivi.
6	6.4.2, comma 8	... Nel caso in cui un nuovo e diverso soggetto sia subentrato in quota parte delle bande orarie (<i>slot</i>) di un soggetto non più operante sullo scalo, al nuovo soggetto è conferita la corrispondente quota parte delle WLU del soggetto non più operante sullo scalo.	... Nel caso in cui un nuovo e diverso soggetto sia subentrato in quota parte delle bande orarie (<i>slot</i>) di un soggetto non più operante sullo scalo a seguito di acquisizione totale o parziale, quando le bande orarie sono direttamente connesse con il vettore aereo acquisito , al nuovo soggetto è conferita la corrispondente quota parte delle WLU del soggetto non più operante sullo scalo.	La rettifica si rende necessaria per rendere coerente la formulazione con le previsioni del Regolamento Comunitario sull'assegnazione delle bande orarie. Conseguentemente il traffico di un vettore uscente potrà essere trasferito ad un altro soggetto <u>solo</u> in caso di acquisizione totale o parziale del vettore in questione.
6	6.4.2, comma 13	... L'utente che non ha partecipato, o avendo partecipato non ha formulato osservazioni o espresso il proprio voto contrario, non può presentare istanza per la definizione della controversia avverso la proposta definitiva adottata dal	... L'utente che non ha fornito la documentazione informativa di cui al paragrafo 7.3, ovvero non ha partecipato all'audizione , o avendo partecipato non ha formulato osservazioni o espresso il proprio voto contrario, non può presentare istanza per la definizione della	L'obbligo di fornire la documentazione informativa da parte dei vettori di cui alla misura 7.3 discende direttamente dalla direttiva. L'integrazione proposta mira a coinvolgere pienamente gli Utenti <u>nell'intero processo di consultazione</u> , al fine di non limitare il loro

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		gestore nel rispetto della procedura prevista dal presente Modello A.	controversia avverso la proposta definitiva adottata dal gestore nel rispetto della procedura prevista dal presente Modello A.	contributo alle mere osservazioni in sede di audizione. In subordine si richiede il ripristino della previsione di cui al Capitolo 3, paragrafo 3.4.2, comma 10 dell'Allegato 1 alla delibera n. 92/2017.
7	7.1.1, comma 1 e comma 2, lett. a)	durata del periodo tariffario, definita coerentemente con il piano degli interventi approvato dall'ENAC, e data presunta di sua entrata in vigore, tenendo conto della necessità di rendere pubblici i diritti ed i corrispettivi almeno due mesi prima della loro entrata in vigore, ai sensi dell'art. 6.2 della direttiva	durata del periodo tariffario, definita coerentemente con il di durata non superiore al piano degli interventi approvato dall'ENAC, e data presunta di sua entrata in vigore, tenendo conto della necessità di rendere pubblici i diritti ed i corrispettivi almeno due mesi prima della loro entrata in vigore, ai sensi dell'art. 6.2 della direttiva	Si richiede di modificare la previsione per consentire a gestori e utenti di concordare in consultazioni durate inferiori al periodo quinquennale standard, senza dover rivedere il piano degli interventi sottoposto all'ENAC.
7	7.1.1, comma 1 e comma 2, lett. d)	Il gestore aeroportuale provvede a predisporre il "Documento di Consultazione" (di seguito: Documento), redatto anche in lingua inglese, con il quale illustra la proposta di revisione dei diritti aeroportuali e degli altri corrispettivi regolati, nonché le tematiche di maggiore interesse per gli utenti volte a favorire il raggiungimento di un'intesa sulla proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare. ...	Il gestore aeroportuale provvede a predisporre il "Documento di Consultazione" (di seguito: Documento), redatto anche in lingua inglese, con il quale illustra la proposta di revisione dei diritti aeroportuali e degli altri corrispettivi regolati , nonché le tematiche di maggiore interesse per gli utenti volte a favorire il raggiungimento di un'intesa sulla proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare. ...	Se correttamente compreso il contenuto del comma in esame, si segnala che la Misura 2, comma 4, lett. b) e c) chiarisce che <i>"le misure del presente Atto di regolazione non si applicano: [...]</i> <i>b) ai diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato (A) al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, di attuazione della direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità4;</i>

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		dinamica dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi proposta per il Periodo tariffario, con evidenziazione in separata tabella dei diritti di cui al successivo paragrafo 27.6 lettere i) e j), da allegare anche su supporto informatico elaborabile.	dinamica dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi proposta per il Periodo tariffario, con evidenziazione in separata tabella dei diritti di cui al successivo paragrafo 27.6 lettere i) e j) , da allegare anche su supporto informatico elaborabile.	<p><i>c) ai diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta (PRM) di cui al regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006".</i></p> <p>Il Documento di consultazione non dovrebbe riferirsi ad altri corrispettivi regolati diversi dai diritti aeroportuali.</p> <p>Inoltre, le vigenti Linee Guida relative al PRM prevedono una modalità per la definizione <u>annuale</u> del corrispettivo PRM e una apposita procedura di consultazione tra gestore e utenti.</p>
7	7.1.1, comma 2, lett. f)	<p>illustrazione di meccanismi ed obiettivi di efficientamento annuale proposti per il Periodo tariffario [...]</p> <p>A tal fine il gestore richiede all'Autorità, almeno 30 giorni prima della notifica di avvio della consultazione con gli utenti, il valore annuale di potenziale recupero di produttività π_t^*. Tale valore è fornito entro 20 giorni dal ricevimento della richiesta.</p>	<p>illustrazione di meccanismi ed obiettivi di efficientamento annuale proposti per il Periodo tariffario [...]</p> <p>A tal fine il gestore richiede all'Autorità, almeno 30 giorni prima della notifica di avvio della consultazione con gli utenti, il valore annuale di potenziale recupero di produttività π_t^*. Tale valore è fornito entro 20 giorni dal ricevimento della richiesta.</p> <p>L'Autorità fornirà a ciascun gestore aeroportuale il valore annuale di potenziale recupero di produttività π_t^* entro 15 giorni dal completamento del</p>	<p>Si segnala che la mancata pubblicazione del parametro π_t^* in sede di consultazione non permette alla scrivente di valutare adeguatamente la proposta in consultazione.</p> <p>La proposta di modifica del testo è finalizzata a rispondere alle esigenze di analisi e simulazioni dei gestori aeroportuali che necessitano di un tempo congruo per le valutazioni degli investimenti, del PEF da allegare al Contratto di Programma, dell'assetto gestionale/organizzativo e dell'articolazione tariffaria avendo chiara evidenza di tutti gli elementi di calcolo.</p>

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			dataset inviato annualmente all'Autorità.	Si propone quindi l'invio ai Gestori, da parte dell'Autorità, del valore annuale di potenziale recupero di produttività, il prima possibile.
7	7.1.2 comma 4	Nell'ambito della consultazione annuale, il gestore presenta all'utenza, ad ENAC ed all'Autorità l'aggiornamento eventuale delle previsioni di traffico relative alle annualità residue del Periodo tariffario, redatte secondo i medesimi principi di cui ai precedenti punti.	Nell'ambito della consultazione annuale, il gestore presenta all'utenza, ad ENAC ed all'Autorità l'aggiornamento eventuale delle previsioni di traffico relative alle annualità residue del Periodo tariffario, redatte secondo i medesimi principi di cui ai precedenti punti.	Si richiede l'espunzione dell'obbligo di redigere l'aggiornamento periodico delle previsioni di traffico con le stesse modalità di inizio periodo, in quanto estremamente oneroso e di limitata utilità.
7	7.2, comma 1, lett. j)	j) consistenza dell'organico all'Anno base, in termini di FTE (<i>full-time equivalent</i>), evidenziando il numero di unità impiegate a tempo determinato e quelle a tempo indeterminato, nonché adeguate informazioni su eventuali variazioni straordinarie della pianta organica previste nel periodo tariffario;	j) consistenza dell'organico all'Anno base, in termini di FTE (<i>full-time equivalent</i>), evidenziando il numero di unità impiegate a tempo determinato e quelle a tempo indeterminato, nonché adeguate informazioni su eventuali variazioni straordinarie della pianta organica previste nel periodo tariffario;	La ripartizione richiesta non è presente nel dataset fornito in allegato alla delibera. In ogni caso si ritiene che l'informazione (desumibile dai Bilanci delle società di gestione) possa essere fornita solo a livello aggregato.
7.	7.3, comma 1	Oltre alle informazioni già fornite in occasione degli incontri relativi alla programmazione delle stagioni IATA summer e winter, gli utenti dell'aeroporto sono tenuti a comunicare al gestore aeroportuale, su sua richiesta scritta prima dell'avvio della procedura di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali, adeguate informazioni riguardanti: ...	Oltre alle informazioni già fornite in occasione degli incontri relativi alla programmazione delle stagioni IATA summer e winter, gli utenti dell'aeroporto sono tenuti a comunicare al gestore aeroportuale, su sua richiesta scritta prima dell'avvio della procedura di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali entro l'inizio della	L'obbligo di fornire informazioni in capo agli utenti non può essere subordinato alla richiesta scritta dei gestori. Detto obbligo deve essere annuale.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			stagione Summer IATA di ogni anno, adeguate informazioni riguardanti: ...	
8	8.1.1, comma 3	... il gestore elabora la proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e sugli impegni correlati – con evidenziazione in separata tabella dei diritti di cui al successivo paragrafo 27.6 lettere i) e j) –, e la pubblica sul proprio sito web il gestore elabora la proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e sugli impegni correlati – con evidenziazione in separata tabella dei diritti di cui al successivo paragrafo 27.6 lettere i) e j) –, e la pubblica sul proprio sito web ...	Si veda osservazione al paragrafo 7.1.1, comma 1 e comma 2, lett. d).
8	8.1.2	In caso di intesa tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto sulla proposta di aggiornamento dei diritti, contestualmente alle comunicazioni di cui al paragrafo 8.1.1, il gestore provvede alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali, nonché della relativa data di entrata in vigore, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6.2 della direttiva 2009/12/CE.	In caso di intesa tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto sulla proposta di aggiornamento dei diritti, contestualmente alle comunicazioni di cui al paragrafo 8.1.1, il gestore provvede alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali, nonché della relativa data di entrata in vigore, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6.2 della direttiva 2009/12/CE.	SEA richiede di espungere la previsione, dal momento che ritiene che la pubblicazione sul proprio sito web dei nuovi corrispettivi, corredata dalle comunicazioni agli utenti e alle associazioni di categoria previste al paragrafo 8.1.1 comma 3 risponda pienamente all'obbligo di pubblicità verso le parti interessate sui nuovi valori da applicare. Inoltre, si rileva che la IATA è un'associazione privata, peraltro "in concorrenza" con altre associazioni di categoria dei Vettori. I Vettori non associati IATA già da tempo aggiornano autonomamente i propri sistemi. Tale approccio dovrebbe essere adottato anche dagli associati IATA, sollevando i gestori da un ulteriore e improprio onere.
8	8.1.4. comma 2	L'esito positivo della verifica di cui al punto 1 può essere condizionato all'applicazione da parte del gestore di eventuali correttivi, adeguatamente	L'esito positivo della verifica di cui al punto 1 può essere condizionato all'applicazione da parte del gestore di eventuali correttivi rimodulazioni,	L'art. 3 della Direttiva 2009/12/CE dell'11 marzo 2009 prevede che l'Autorità possa, in determinate circostanze, <u>rimodulare</u> i diritti aeroportuali, escludendone la correzione nel valore complessivo.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		motivati, imposti dall'Autorità nell'interesse generale	adeguatamente motivati, imposti dall'Autorità nell'interesse generale.	
8	8.2.1 comma 2, lett. a)	eventuale aggiornamento del cronoprogramma degli investimenti riconosciuti in tariffa, preventivamente validato da ENAC, per le annualità residue del periodo tariffario a partire dall'anno in corso	eventuale aggiornamento del cronoprogramma degli investimenti riconosciuti in tariffa, preventivamente validato da ENAC , per le annualità residue del periodo tariffario a partire dall'anno in corso	Si richiede di eliminare il riferimento alla preventiva approvazione del cronoprogramma da parte dell'ENAC, in quanto <u>previsione non contemplata nel nuovo Schema Tipo di Contratto di Programma</u> approvato dal CdA ENAC.
9	9.3.1 comma 3, lett. b)	essere presentata da soggetto che abbia preso parte alla consultazione e che, in tale sede, abbia espresso e fatto verbalizzare i propri rilievi in merito alla proposta presentata dal gestore aeroportuale	essere presentata da soggetto che abbia fornito al gestore la documentazione informativa di cui al punto 7.3 , abbia preso parte alla consultazione e che, in tale sede, abbia espresso e fatto verbalizzare i propri rilievi in merito alla proposta presentata dal gestore aeroportuale	L'integrazione proposta mira a coinvolgere pienamente gli Utenti <u>nell'intero processo di consultazione</u> , al fine di non limitare il loro contributo alle mere osservazioni in sede di audizione, coerentemente con quanto espresso nelle osservazioni al punto 6.4.2.
10	10.1 comma 1, lett. a) e b)	<p>a) in caso di dichiarazione di stato d'emergenza da parte delle Autorità competenti, il gestore prende a riferimento come Anno base l'esercizio precedente a quella dell'annualità caratterizzata dallo stato d'emergenza;</p> <p>b) in caso di eventi eccezionali tali da rendere l'anno base non rappresentativo del futuro periodo regolatorio, il gestore, sulla base di documentata motivazione, apporta e illustra opportune rettifiche alla</p>	<p>a) in caso di dichiarazione di stato d'emergenza da parte delle Autorità competenti, il gestore prende a riferimento come Anno base l'esercizio precedente a quella dell'annualità caratterizzata dallo stato d'emergenza;</p> <p>b) in caso di eventi eccezionali tali da rendere l'anno base non rappresentativo del futuro periodo regolatorio, il gestore, sulla base di documentata motivazione, apporta e illustra opportune rettifiche alla</p>	Con riferimento a quanto indicato al punto b), si segnala che le rettifiche che potranno essere proposte all'anno base in caso di eventi eccezionali (ad es. chiusura temporanea pista) non sono facilmente certificabili dalla società di revisione in quanto riguardano eventi sporadici per i quali non esistono riferimenti contabili (per es. principi contabili o documenti di ricerca Assirevi). Si ritiene quindi che le rettifiche effettuate debbano solamente essere presentate in fase di consultazione a partire dalla contabilità regolatoria certificata e

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		contabilità regolatoria, certificate da società di revisione contabile.	contabilità regolatoria, certificate da società di revisione contabile.	adeguatamente motivate. Risulterebbe inapplicabile (ed estremamente oneroso) un'ulteriore certificazione da parte della società di revisione.
10	10.1 comma 2	$c_{t,j} \leq (x_{t,j} + k_{t,j} + v_{t,j}) \cdot (1 + \varepsilon_t) - MC_{t,j} + PF_{t,j} + B_{t,j}$	$c_{t,j} \leq (x_{t,j} + k_{t,j} + v_{t,j}) \cdot (1 + \varepsilon_t) - MC_{t,j} + PF_{t,j} + B_{t,j}$	Si ritiene che la componente MC debba essere eliminata dalla formula in quanto la Relazione Illustrativa alla delibera n.42/2022 ha chiarito che l'Autorità ha "ritenuto opportuno il mantenimento dell'attuale approccio dual till".
10	10.1.2	Dinamica nel periodo dei costi operativi ammessi all'Anno base		<p>Si ritengono ingiustificatamente discriminatorie le previsioni (trattamento dell'<u>elasticità</u> -paragrafo 10.1.2, del <u>profit sharing</u> – paragrafo 10.1.5 - e delle <u>poste figurative</u> -paragrafo 10.7.3) che introducono trattamenti differenziati per i gestori che danno avvio alla revisione tariffaria con Anno base caratterizzato da dichiarazione di stato di emergenza.</p> <p>In particolare, si osserva che, a parità di dati di input, il meccanismo di aggiornamento della dinamica dei costi per le fattispecie "normali" (paragrafo 10.1.2 comma 1) rispetto a quelle con Anno base antecedente alla dichiarazione dello stato di emergenza (paragrafo 10.1.2 comma 2) può <u>determinare valori di costi ammessi nel periodo tariffario differenti</u>.</p>

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				Si sottolinea in proposito che l'adozione di una delle due fattispecie precedentemente descritte non è una facoltà del gestore, ma deriva da elementi non prevedibili ex ante (l'inferenza tra la scadenza del precedente periodo regolatorio e la dichiarazione dello stato di emergenza da parte del Governo).
10	10.1.3 comma 2	A seguito dell'applicazione di tale metodologia, il coefficiente di elasticità è stabilito nella misura di _____.	A seguito dell'applicazione di tale metodologia, il coefficiente di elasticità è stabilito nella misura di _____.	Si sottolinea l'impossibilità per SEA di fornire osservazioni o contributi su tale aspetto, in assenza di qualsiasi informazione in merito.
10	10.1.3 comma 3	Ove all'Anno base sia in atto o prevedibile, sulla base di analitiche e documentate motivazioni, un trend negativo del traffico per determinate annualità, a livello di sistema o di singolo scalo, riassorbibile nel breve periodo, l'elasticità definita ex ante in via programmatica per tali annualità sarà posta uguale a zero, in considerazione della temporanea rigidità dei costi operativi contrattualizzati. Ne deriva che per tali annualità, i costi operativi ammessi saranno quelli dell'annualità precedente, aggiornati tramite l'applicazione dell'inflazione programmata e del coefficiente di efficientamento. Il trend negativo si	Ove all'Anno base sia in atto o prevedibile, sulla base di analitiche e documentate motivazioni, un trend negativo del traffico per determinate annualità, a livello di sistema o di singolo scalo, che può ricomprendere eventualmente anche un anno ponte , riassorbibile nel breve periodo, l'elasticità definita ex ante in via programmatica per tali annualità sarà posta uguale a zero, in considerazione della temporanea rigidità dei costi operativi contrattualizzati. Ne deriva che per tali annualità, i costi operativi ammessi saranno quelli dell'annualità precedente, aggiornati tramite l'applicazione dell'inflazione programmata e del coefficiente di	Si propone di integrare la previsione al fine di specificare che il trend negativo è da intendersi riferibile al periodo regolatorio rispetto all'anno base e può riguardare anche uno o più anni ponte. Inoltre, si propone che la riduzione del traffico di breve periodo possa riferirsi anche a riduzioni per due anni consecutivi, laddove il trend negativo inferiore a 12 mesi si collochi a cavallo tra la seconda parte di un anno e la prima parte dell'anno successivo.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		intende riassorbibile nel breve periodo quando lo stesso afferisce ad eventi i cui effetti si esauriscono in meno di dodici mesi.	efficientamento. Il trend negativo si intende riassorbibile nel breve periodo quando lo stesso afferisce ad eventi i cui effetti si esauriscono in meno di dodici mesi. Potrà pertanto riferirsi anche a 2 annualità laddove l'effetto negativo si ripartisse a cavallo di 2 anni solari.	
10	10.1.4, comma 5	Il valore annuale di potenziale recupero di produttività πt^* è reso disponibile su richiesta del singolo gestore e secondo le modalità e le tempistiche di cui al paragrafo 7.1.1, punto 2, lettera f), al fine di essere dallo stesso utilizzato per l'elaborazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali da sottoporre agli utenti all'atto dell'apertura della relativa consultazione	Il valore annuale di potenziale recupero di produttività πt^* è reso disponibile su richiesta del singolo gestore e sarà reso disponibile dall'Autorità a ciascun gestore secondo le modalità e le tempistiche di cui al paragrafo 7.1.1, punto 2, lettera f), al fine di essere dallo stesso utilizzato per l'elaborazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali da sottoporre agli utenti all'atto dell'apertura della relativa consultazione.	Si rimanda alle osservazioni presentate al paragrafo 7.1.1, punto 2, lettera f).
10	10.1.5 comma 6	Le disposizioni di cui al presente paragrafo non si applicano in esito al periodo tariffario la cui dinamica dei costi operativi sia stata sviluppata sulla base di quanto disciplinato al paragrafo 10.1.2, punto 2	Le disposizioni di cui al presente paragrafo non si applicano in esito al periodo tariffario la cui dinamica dei costi operativi sia stata sviluppata sulla base di quanto disciplinato al paragrafo 10.1.2, punto 2	Si richiede la soppressione della previsione, che si ritiene discriminatoria per i gestori obbligati a sviluppare la propria dinamica dei costi sulla base dell'anno base antecedente alla dichiarazione di stato di emergenza . Si sottolinea che la Relazione Illustrativa ha giustificato tale approccio in ragione di un non meglio precisato <u>utilizzo distortivo del meccanismo</u> , non supportato da evidenze

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				oggettive (la stessa Relazione Illustrativa chiarisce – nota 34 alla pag. 26 – che le informazioni di natura tecnica ed economica sono state aggiornate solo per gli scali con traffico superiore al milione di passeggeri <u>fino al 2019</u>).
10	10.2 comma 4, lett. b), paragrafo i)	i crediti verso clienti, iscritti a bilancio, incrementati del valore del fondo svalutazione crediti, sono allocati al singolo prodotto (regolato, non regolato, non pertinente, di incentivazione) 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	i crediti verso clienti, iscritti a bilancio, incrementati del valore del fondo svalutazione crediti, sono allocati al singolo prodotto (regolato, non regolato, non pertinente, di incentivazione) 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	Si fa presente che non esistono crediti riferiti alle attività di incentivazione.
10	10.2 comma 4, lett. b), paragrafi ii) e iii)	<p>i. ai fini del calcolo del saldo in argomento, i crediti verso clienti non possono essere allocati ai prodotti regolati afferenti al passeggero (di cui al paragrafo 27.6, lettere c), e) e j), allo scopo di non far gravare su di esso l'onere di dilazioni imputabili ad altri.</p> <p>ii. l'eventuale eccedenza dei crediti verso clienti del settore regolato rispetto al limite di cui sopra nonché quella relativi ai servizi afferenti al</p>	<p>i. ai fini del calcolo del saldo in argomento, i crediti verso clienti non possono essere allocati ai prodotti regolati afferenti al passeggero (di cui al paragrafo 27.6, lettere c), e) e j), allo scopo di non far gravare su di esso l'onere di dilazioni imputabili ad altri</p> <p>IN SUBORDINE</p>	<p>Si richiede di espungere la previsione in quanto fortemente distorsiva per le ragioni di seguito esposte.</p> <p>Preliminarmente, la prassi dei modelli di regolazione di molti settori, al pari dell'impianto complessivo del presente Atto di regolazione, prevede che il Capitale Investito Netto (CIN) includa le componenti fisse e quelle del capitale circolante <u>per tutti i corrispettivi regolati</u>. In condizioni "normali"</p>

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		<p>passaggero, deve essere ribaltata sui prodotti non regolati e non pertinenti, in base al driver del fatturato.</p>	<p>ii. l'eventuale eccedenza dei crediti verso clienti del settore regolato rispetto al limite del 25% di cui sopra nonché quella relativi ai servizi afferenti al passeggero, deve essere ribaltata sui prodotti non regolati e non pertinenti, in base al driver del fatturato. La quota di crediti verso clienti relativa ai servizi afferenti al passeggero, nel rispetto del limite del 25% di cui sopra, deve essere ribaltata sui restanti prodotti regolati.</p>	<p>(tempi di pagamento di crediti vs clienti e debiti vs fornitori equivalenti) la componente del capitale circolante dovrebbe essere sempre positiva.</p> <p>Non si condivide pertanto l'esclusione dei crediti riferiti ad alcuni prodotti (diritti imbarco passeggeri, corrispettivi di sicurezza e PRM), in quanto detti corrispettivi generano crediti per il gestore indipendentemente dal fatto che il vettore abbia incassato detti elementi già all'acquisto del biglietto.</p> <p>Inoltre, l'esclusione dal computo dei crediti ammessi per alcuni corrispettivi regolati determina un artificioso innalzamento della quota dei crediti attribuiti ai corrispettivi non regolati/non pertinenti: tale distorsione è tanto più forte quanto maggiore è il peso dei corrispettivi riconducibili ai passeggeri sul totale (per SEA pari a circa un terzo dei ricavi totali).</p> <p><u>L'effetto della previsione determina quindi una sottovalutazione del capitale circolante riconosciuto nei corrispettivi regolati.</u></p> <p>In subordine alla richiesta di modifica della previsione rappresentata sopra, si richiede di ribaltare la quota di crediti verso clienti relativa ai servizi afferenti al passeggero sugli</p>

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				altri corrispettivi regolati, al fine di mantenere invariata la porzione di crediti ammessi dei prodotti regolati.
10	10.2 comma 4, lett. d)	immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici, ammissibili a fini tariffari nei casi, nei limiti ed alle condizioni ammessi dalla Delibera CIPE 38/2007 e ss.mm.ii. ed alla sez. 4 delle Linee guida ENAC, per privatizzazioni avvenute rispettivamente prima della Delibera CIPE n. 86/2000 e dopo la delibera CIPE n. 38/2007		<p>RICHIESTA DI INTEGRAZIONE FILE EXCEL CONTABILITA' REGOLATORIA</p> <p><u>Si richiede che, in coerenza con quanto previsto dal paragrafo in oggetto siano riportate specifiche righe nel file excel di contabilità regolatoria che riportino gli ammortamenti e il CIN relativi alle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici ammesse.</u></p>
10	10.3 comma 4	Per gli oneri di cui al precedente paragrafo 10.2, punto 9, lettera a), è applicata, previa acquisizione al demanio del terreno, un'aliquota di ammortamento commisurata al valore di esproprio definito dalle normative vigenti ed alla durata residua della concessione (ammortamento finanziario), dalla data di acquisizione al demanio e sino all'entrata in esercizio dell'intervento alla cui realizzazione è strumentalmente destinato il terreno medesimo, nel limite comunque della quota di esso destinato alla realizzazione dell'opera. A partire da tale data, il valore residuo del terreno è	Per gli oneri di cui al precedente paragrafo 10.2, punto 9, lettera a), è applicata, previa acquisizione al demanio del terreno, un'aliquota di ammortamento commisurata al valore di esproprio definito dalle normative vigenti ed alla durata residua della concessione (ammortamento finanziario), dalla data di acquisizione al demanio e sino all'entrata in esercizio dell'intervento alla cui realizzazione è strumentalmente destinato il terreno medesimo, nel limite comunque della quota di esso destinato alla realizzazione dell'opera. A partire da tale data, il valore residuo del terreno è ammortizzato con la medesima aliquota	L'integrazione è mirata a ricomprendere anche i terreni acquisiti dal gestore e vincolati all'utilizzo aeroportuale, indipendentemente dall'essere stati oggetto di specifica procedura di esproprio e di preventivo passaggio al demanio.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		ammortizzato con la medesima aliquota del cespite insistente sull'area.	del cespite insistente sull'area. Il medesimo trattamento è applicato a tutti i terreni acquisiti dal gestore a qualunque titolo e destinati ad uso aeroportuale.	
10	10.5.1 comma 1	Pè il tasso di inflazione programmata medio risultante – per le cinque annualità successive alla data di pubblicazione di cui al paragrafo 10.5.4– dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile. Qualora i dati disponibili non coprissero le cinque annualità di tale periodo, si fa riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima del dato per le annualità residue del periodo	Pè il tasso di inflazione programmata medio risultante – per le cinque annualità successive alla data di pubblicazione di cui al paragrafo 10.5.4– dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile. Qualora i dati disponibili non coprissero le cinque annualità di tale periodo, si fa riferimento ad indicatori di inflazione alternativi per il quale il l'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile fornisce valori forward-looking, comunque coerenti con il tasso di inflazione utilizzato per il CIN rivalutato. riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima del dato per le	Poiché nel DEF è indicato il solo valore 2022 di Inflazione Programmata (P), pari al 5,4%, punto di picco su cui incide l'attuale anomala dinamica dei costi energetici (attesa comunque rientrare nel medio termine), è opportuno utilizzare indicatore di inflazione alternativi (Deflattore degli Investimenti o IPCA) per il quale il DEF fornisce valori <i>forward-looking</i> comunque coerenti con il tasso di inflazione utilizzato nella rivalutazione del CIN ed in linea con gli obiettivi di lungo termine della BCE.
10	10.5.4 comma 4	Tutte le variabili per il calcolo del WACC sono calcolate con cadenza annuale dall'Autorità secondo i criteri esposti nel presente Modello A e pubblicate sul sito web istituzionale dell'Autorità medesima entro il 31 maggio di ogni anno, al fine di essere utilizzate dai gestori aeroportuali,	Tutte le variabili per il calcolo del WACC sono calcolate con cadenza annuale dall'Autorità secondo i criteri esposti nel presente Modello A e pubblicate sul sito web istituzionale dell'Autorità medesima entro il 31 maggio di ogni anno, o alla data più recente possibile nel caso di	Considerato il <i>timing</i> di approvazione dei Modelli 2022 in fase di consultazione, per i gestori che attiveranno la procedura di revisione nel corso del 2022 sarà necessario disporre di un WACC le cui variabili (in particolare quelle esogene) siano aggiornate il più recentemente possibile, tenuto conto

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		a partire da tale data e fino al successivo aggiornamento, per l'elaborazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali da sottoporre agli utenti all'atto dell'apertura della relativa consultazione, con validità per l'intero periodo tariffario	prima applicazione dei modelli , al fine di essere utilizzate dai gestori aeroportuali, a partire da tale data e fino al successivo aggiornamento, per l'elaborazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali da sottoporre agli utenti all'atto dell'apertura della relativa consultazione, con validità per l'intero periodo tariffario	della particolare situazione di incertezza dei mercati finanziari, in particolare per il tasso <i>risk free</i> che risulta in significativa crescita rispetto ai valori 2021 (ved. Misura 10.5.5. – 2).
10	10.5.5 comma 1	Il risk free rate (RFR) è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia e disponibili con riferimento a 12 mesi precedenti alla data di pubblicazione delle variabili di cui al paragrafo 10.5.4	Il risk free rate (RFR) è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia e disponibili con riferimento a 12 mesi precedenti alla data di pubblicazione delle variabili di cui al paragrafo 10.5.4. Con l'obiettivo di formulare un tasso risk free coerente con le reali future possibilità di finanziamento delle imprese, il RFR dovrà essere aggiustato per tenere conto delle attese di evoluzione dei tassi desumibili dalla yield curve alla data di pubblicazione delle variabili, ossia dalla curva che mette in relazione i tassi di remunerazione di mercato con il tempo mancante alla data di scadenza dei titoli.	Nel corso degli ultimi 12 mesi i mercati finanziari sono stati caratterizzati da elevata incertezza a seguito (i) del perdurare degli impatti della crisi pandemica Covid-19, in particolare tra fine 2021 ed inizio 2022 (ii) dell'annunciato termine del supporto monetario da parte della BCE per contrastare la dinamica inflattiva da fine 2021 (confermato dalla decisione BCE del 9 giugno 2022 di una politica monetaria restrittiva in area EU), dopo un periodo di prolungata azione espansiva, e (iii) dalla volatilità generata dall'inasprirsi delle tensioni geopolitiche internazionali derivanti dal conflitto Russia-Ucraina. In tale contesto i rendimenti lordi del BTP 10y benchmark hanno subito un significativo incremento, passando da un valore medio di ca. 0,8% nel 2H2021, periodo in cui la politica monetaria BCE risultava ancora fortemente espansiva,

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				<p>ad oltre il 3% nel corso dell'ultimo mese (con valori di oltre il 4% da metà giugno).</p> <p>I tassi forward confermano attese del perdurare di una condizione di andamento su livelli elevati del rendimento del BTP10y benchmark anche per i prossimi anni (atteso pari al 4,3% nel periodo 2022-2027).</p> <p>In tale circostanza la metodologia di calcolo del RFR proposta in consultazione effettuata mediante un'analisi esclusivamente <i>backward-looking</i>, che determinerebbe ad oggi un RFR pari ad 1,4%, non costituirebbe una proxy adeguata delle condizioni future di accesso al mercato finanziario da parte delle imprese.</p> <p>L'analisi <i>forward-looking</i>, che include le attuali aspettative di rialzo dei tassi di interesse EU, consente di adeguare il tasso di rendimento del BTP10y benchmark su livelli in linea con le medie storiche (media ultimi 20y = 3,3%, su cui incide la politica espansiva BCE nel periodo 2008-2021).</p> <p>Tale approccio è confermato anche da recenti delibere di <i>authority</i> di altri settori regolati che hanno adottato una metodologia <i>forward-looking</i> nella definizione delle variabili macroeconomiche maggiormente impattate dalla volatilità dei mercati</p>

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				<p>finanziari (cfr. ARERA delibera n. 614/2021/R/com del 23 dicembre 2021). Data la durata del periodo regolatorio, si potrebbe anche optare per il riconoscimento di un correttivo al rialzo al RFR, calcolato rispetto ai valori dell'anno base per tenere conto delle politiche della BCE, il cui valore andrebbe comunque determinato in funzione di un'analisi <i>forward-looking</i>.</p> <p>Quanto evidenziato ai punti precedenti rileva anche ai fini dell'individuazione del costo del debito riconosciuto dal regolatore.</p> <p>Le proposte su indicate consentono di individuare livelli adeguati di RFR, evitando l'introduzione di meccanismi di rivalutazione e adeguamento dei parametri del WACC nel periodo regolatorio.</p>
10	10.5.5 comma 2	<p>Il premio per il rischio (equity risk premium -ERP) è valutato come differenza tra il rendimento complessivo del mercato azionario ed il rendimento delle attività finanziarie prive di rischio. L'ERP è computato, anche tenuto conto del valore dell'ERP stimato dalle altre autorità di regolazione nazionali, considerando la media aritmetica e la media geometrica delle serie storiche riportate dallo studio di Dimson, Marsh e Staunton (DMS)</p>	<p>Il premio per il rischio (equity risk premium -ERP) è valutato come differenza tra il rendimento complessivo del mercato azionario ed il rendimento delle attività finanziarie prive di rischio. L'ERP è computato, anche tenuto conto del valore dell'ERP stimato dalle altre autorità di regolazione nazionali, considerando la media aritmetica e la media geometrica delle serie storiche riportate dallo studio di Dimson, Marsh e</p>	<p>È necessario che l'ERP venga definito prevalentemente sulla base della media aritmetica delle serie storiche DMS, in quanto la media geometrica tende a sottostimare il rendimento reale atteso dal mercato.</p> <p>La proposta di modifica si muove in tal senso, in linea con quanto evidenziato da ART nella Relazione Illustrativa (punto 4.2.2.9) e a quanto riconosciuto da altri regolatori italiani, in particolare AGCOM con fattore di ponderazione aritmetica-geometrica 87/13</p>

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			Staunton (DMS), applicando un peso non inferiori a 88% alla prima.	(Annesso 2 del Documento V – Delibera 348/2019/CONS) e ARERA, con fattore di ponderazione 80/20 (delibera 2 dicembre 2015, 583/2015/R/COM). Tale metodologia conduce ad un livello non inferiore al 6%, in linea con quello riconosciuto da altri regolatori italiani.
10	10.5.6 comma 1	La struttura finanziaria gearing (g) misura il rapporto tra il totale dei debiti finanziari a breve e medio-lungo termine (D) ed il totale delle fonti di finanziamento, rappresentate, oltre che dai citati debiti, dal valore del patrimonio netto (E), per cui $g = (D/(D+E))$.	La struttura finanziaria gearing (g) misura il rapporto tra il totale dei debiti finanziari a breve e medio-lungo termine dell'indebitamento finanziario netto (D) ed il totale delle fonti di finanziamento, rappresentate, oltre che dai citati debiti, dal valore del patrimonio netto (E), per cui $g = (D/(D+E))$.	Si ritiene che l'indebitamento finanziario utilizzato nel calcolo del gearing debba essere considerato al netto delle disponibilità liquide di cassa, in linea con la prassi di altri regolatori europei di settore
10	10.5.6 comma 2	Ai fini del calcolo della remunerazione sul capitale investito netto, l'Autorità adotta il gearing nozionale, dato dalla media aritmetica dei valori di gearing relativi alle società di gestione aeroportuale che gestiscono aeroporti nazionali che abbiano registrato un traffico superiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei cinque anni precedenti la rilevazione, considerando un arco temporale di cinque anni dove: a) il valore dei debiti finanziari include i prestiti obbligazionari o di capitali;	Ai fini del calcolo della remunerazione sul capitale investito netto, l'Autorità adotta il gearing nozionale, dato dalla media aritmetica dei valori di gearing relativi alle società di gestione aeroportuale che gestiscono aeroporti nazionali che abbiano registrato un traffico superiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei cinque anni precedenti la rilevazione, considerando un arco temporale di cinque anni dove: a) il valore dei debiti finanziari include i prestiti obbligazionari o di capitali, al	Si ritiene che l'indebitamento finanziario utilizzato nel calcolo del gearing debba essere considerato al netto delle disponibilità liquide di cassa, in linea con la prassi di altri regolatori europei di settore L'utilizzo dei valori di mercato dell'equity è coerente con quanto riconosciuto dai regolatori del settore aeroportuale in Europa.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		b) il patrimonio netto è riferito al valore contabile societario, con esclusione del patrimonio di terzi nel caso di bilancio consolidato.	netto della liquidità disponibile e dei crediti finanziari; b) il patrimonio netto è riferito al valore di mercato per la componente Equity o, nel caso questa non fosse disponibile , al valore contabile societario, con esclusione del patrimonio di terzi nel caso di bilancio consolidato.	
10	10.5.6 comma 3	Il costo del debito nozionale viene determinato dal rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari delle società di gestione aeroportuale che gestiscono aeroporti nazionali che abbiano registrato un traffico superiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei cinque anni precedenti la rilevazione rilevato in un arco temporale di riferimento di 5 anni. Si considera l'indebitamento finanziario come definito al precedente punto 2. Con riguardo agli oneri finanziari, si considera la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", con riferimento ai debiti finanziari considerati. Il costo del debito è dato dalla somma del risk free rate e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%).	Il costo del debito nozionale viene determinato dal rapporto tra oneri e proventi finanziari e debiti finanziari delle società di gestione aeroportuale che gestiscono aeroporti nazionali che abbiano registrato un traffico superiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei cinque anni precedenti la rilevazione rilevato in un arco temporale di riferimento di 5 anni. Si considera l'indebitamento finanziario come definito al precedente punto 2. Con riguardo agli oneri e proventi finanziari, si considera la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari" al netto degli interessi attivi (o passivi) sui conti correnti bancari , con riferimento ai debiti finanziari considerati. A partire da tale indicatore, sottraendovi il risk free rate	In coerenza con metodologia di calcolo del <i>gearing</i> , in cui $D = PFN$, il costo del debito nozionale è ipotizzato al netto di eventuali proventi su liquidità investita sul mercato monetario. Si segnala che talune banche stanno ancora applicando commissioni sulle giacenze, onere finanziario aggiuntivo per il mantenimento sui c/c bancari di adeguata liquidità per far fronte alla volatilità del mercato aviation post crisi pandemica Il Bond SEA 3.500 10/2025, emesso ad ottobre 2020 allo scopo di rifinanziare il Bond SEA 3.125 scaduto ad aprile 2021, rappresenta ca. il 55% del debito a lungo termine del Gruppo SEA Tale strumento presentava all'emissione uno Spread vs MidSwap di 368bps, significativamente più elevato rispetto al limite del 2% proposto in consultazione da ART.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			<p>(RFR) del medesimo periodo di riferimento, si ricava il premio al debito. Il costo del debito è dato dalla somma del risk free rate come calcolato dalla Misura 10.5.5 e del premio al debito. (Quest'ultimo nel limite massimo del 2% può includere inoltre un correttivo addizionale per tener conto delle reali condizioni di accesso al mercato del credito da parte delle società aeroportuali italiane, anche considerando l'impatto sul costo di raccolta derivante dal peggioramento del merito di credito derivante dall'impatto di shock esogeni (e.g. pandemie).</p>	<p>Tale valore risulta anche maggiore dello spread di emissione di un panel di obbligazioni di emittenti ritenuti comparabili, pari a ca. 210bps principalmente per l'impatto delle seguenti componenti (i) assenza di un rating pubblico, (ii) size inferiore al benchmark, (iii) un contesto di mercato caratterizzato dall'acuirsi della pandemia da Covid-19 Il Cap del 2% non risulta quindi giustificabile considerando la reale dinamica di accesso del mercato dei capitali di debito. In tale contesto, anche considerando il venir meno della dinamica sfavorevole legata alla pandemia, ad oggi il pricing di una potenziale emissione SEA presenterebbe uno Spread vs MidSwap compreso in un range 220-255bps, comprensivo dell'impatto del New Issue Premium</p>
10	10.5.6 comma 4	Il coefficiente beta equity (β_e) è stimato in base dall'analisi dei coefficienti beta di un campione costituito dalle società quotate che gestiscono aeroporti (comparables). Per rappresentare i profili di rischio del settore aeroportuale, sono incluse nel campione le società di gestione aeroportuale nazionali e europee che presentino maggiore capitalizzazione	Il coefficiente beta equity (β_e) è stimato in base dall'analisi dei coefficienti beta di un campione costituito dalle società quotate che gestiscono aeroporti (comparables). Per rappresentare i profili di rischio del settore aeroportuale, sono incluse nel campione le società di gestione aeroportuale nazionali e europee che presentino maggiore capitalizzazione e i cui titoli risultino	A tal proposito l'individuazione del campione di riferimento è essenziale (ved. Misura 10.5.6 punto 11): le società che rispettano i criteri di rappresentatività e liquidità del titolo sono le uniche i cui beta appaiono significativi dal punto di vista statistico e di mercato. Si segnala la circostanza che il campione sarà costituito in misura più che significativa da aeroporti europei caratterizzati da specifiche condizioni di

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			sufficientemente liquidi. Le stime del beta dovranno essere fornite da primarie società finanziarie internazionali (ad es., Bloomberg, Thomson Reuters).	mercato, operativo e finanziario (NB – ved. Misura 10.5.6 punto 11, per proposte su correttivo al beta).
10	10.5.6 comma 5	La stima dei beta delle società comparabili è eseguita sulla base di serie storiche di dati giornalieri, con orizzonte temporale pari a cinque anni.	La stima dei beta raw delle società comparabili è eseguita sulla base di serie storiche di dati giornalieri settimanali , con orizzonte temporale di tre anni, o mensili, con orizzonte temporale di cinque anni pari a cinque anni.	La proposta di riferirsi ad un periodo di non meno di 3 anni con osservazioni settimanali è allineata a quanto previsto da altri regolatori italiani ed europei del settore aeroportuale, nonché dalla <i>best practice</i> metodologica: l'analisi effettuata su orizzonti temporali di medio lungo termine (almeno 3 anni) e una frequenza dei rendimenti meno volatile (di quella giornaliera), consente di individuare valori rappresentativi del Beta. A tal proposito l'individuazione del campione di riferimento è essenziale (ved. Misura 10.5.6 punto 4): le società che rispettano i criteri di rappresentatività e liquidità del titolo sono le uniche i cui beta appaiono significativi dal punto di vista statistico e di mercato. Si segnala la circostanza che il campione sarà costituito in misura più che significativa da aeroporti europei caratterizzati da specifiche condizioni di mercato, operativo e finanziario (NB – ved. Misura 10.5.6 punto 11, per proposte su correttivo al beta).

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
10	10.5.6 comma 6	Una volta individuati gli equity beta, essi sono depurati della leva finanziaria specifica ("delevering") a favore di una leva nozionale, finalizzata a tener conto di una struttura finanziaria efficiente.	Una volta individuati gli equity beta raw , si procederà al relativo aggiustamento (equity beta adjusted), secondo la metodologia Blume ($\beta_{adjusted} = \beta_{raw} \times \frac{2}{3} + 1 \times \frac{1}{3}$). Gli equity beta adjusted devono essere depurati della leva finanziaria specifica ("delevering") a favore di una leva nozionale, finalizzata a tener conto di una struttura finanziaria Efficiente. La leva specifica è calcolata secondo le medesime modalità utilizzate nel calcolo del gearing (ved. Misura 10.5.6).	La proposta di aggiustamento di Blume consente di ridurre l'impatto degli errori campionari nella stima del beta raw della singola impresa ed è una metodologia ampiamente utilizzata da regolatori italiani ed esteri nel calcolo del beta (di diversi settori regolamentati), nonché da parte di analisti di mercato finanziario.
10	10.5.6 comma 7	D ⁱ /E ⁱ leva finanziaria, dove E ⁱ e D ⁱ si riferiscono alla società i-esima del campione rispettivamente al capitale proprio ed al debito finanziario lordo	D ⁱ /E ⁱ leva finanziaria, dove E ⁱ e D ⁱ si riferiscono alla società i-esima del campione rispettivamente al valore di mercato dell'Equity capitale proprio ed al debito finanziario lordo netto, considerando i valori medi del medesimo orizzonte temporale utilizzando per la stima del raw beta.	Si ritiene che l'indebitamento finanziario utilizzato nel calcolo del <i>gearing</i> debba essere considerato al netto delle disponibilità liquide di cassa, in linea con la prassi di altri regolatori europei di settore. L'utilizzo dei valori di mercato dell'equity è coerente con quanto riconosciuto dai regolatori del settore aeroportuale in Europa. I valori di D/E inclusi da ART nella tabella 3 del paragrafo 4.2.2.9. della Relazione Illustrativa, oltre ad essere basati su dati contabili, non in linea con la <i>best practice</i> internazionale, risultano dati puntuali al 31/12/2021, non coerenti con l'orizzonte

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				temporale di stima del <i>raw beta</i> di riferimento.
10	10.5.6 comma 7	t^i aliquota di imposta effettivamente corrisposta sul reddito della società i-esima del campione	t^i aliquota di imposta effettivamente corrisposta sul reddito della società i-esima del campione estratti da database di primarie società internazionali (Corporate tax rates table – KPMG).	I valori di t^i inclusi da ART nella tabella 3 del paragrafo 4.2.2.9. della Relazione Illustrativa, non risultano in linea con le aliquote IRES estrapolate da primari database di società internazionali (i.e. KPMG) nell'orizzonte temporale di stima del <i>raw beta</i> di riferimento.
10	10.5.6 comma11		11) Considerata la composizione del panel dei comparabili, l'Equity BETA individuato al punto 4 andrà adeguato a tenere conto di specifici fattori di rischio delle società italiane	AGGIUNTO Il riconoscimento di un Beta Addizionale è in linea con l'attuale contesto di mercato e di settore significativamente impattato (dalla pandemia Covid-19 e dagli ulteriori fattori di rischio derivanti dalle forti tensioni geopolitiche post escalation Russia-Ucraina. Il Beta Addizionale consentirebbe inoltre di rispecchiare lo specifico rischio sistematico a cui sono soggetti gli aeroporti italiani, (Rischio Paese) che, in quanto società italiane, scontano condizioni dell'economia italiana significativamente peggiori rispetto a quella di altri paesi europei (a cui gli aeroporti del panel fanno riferimento). L'Italia che, durante l'epidemia Covid 19 è stata tra le nazioni Europee più colpite in termini di contagi, ha sperimentato nel 2020-2021 una perdita del PIL pari al 8,8%, in parte

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				<p>recuperata nel 2021, ma che determina un incremento del Debito Pubblico ad oltre il 150% dello stesso PIL (vs. 134% precedente la pandemia Covid-19), su livelli che i mercati finanziari potrebbero ritenere non sostenibili in particolare nel caso di un possibile periodo recessivo. Su tale condizione continua infatti ad incidere, rispetto alle economie nordeuropee, la bassa produttività del lavoro e la dipendenza della nostra economia dai servizi, tra cui quelli turistici che, seppur in ripresa, risultano ancora particolarmente colpiti dalla pandemia.</p> <p>Tale maggior rischiosità è rappresentata anche dal recente andamento dei titoli di stato italiani rispetto ai titoli di stato dei paesi nord europei, con un allargamento significativo dello spread BTP-Bund, sostanzialmente raddoppiato da fine 2021 e posizionatosi a ca. 250bps in giugno 2022.</p>
10	10.6	WACC incrementale	<p>5. Le previsioni incrementative del WACC per gli investimenti ritenuti strategici dall'ENAC, definite antecedentemente all'approvazione del presente Atto di regolazione, continuano ad applicarsi nella misura e nella durata precedentemente definite.</p>	<p>AGGIUNTA</p> <p>Si ritiene necessario specificare che il presente atto di regolazione non si applica agli investimenti per i quali siano state definite in passato misure incrementative del WACC.</p>

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
10	10.7.3 comma 5	<p>In ogni caso:</p> <p>a) in caso di applicazione di quanto previsto al paragrafo 10.1, punto 1, lettera a), ossia l'utilizzo quale Anno base dell'annualità precedente a quella caratterizzata dallo stato d'emergenza, l'eventuale credito di poste figurative a favore del gestore, determinato in esito alla consultazione di cui al paragrafo 6.4, potrà essere recuperato nei successivi periodi regolatori nel limite massimo;</p> <p>b) per il secondo periodo di applicazione del presente Modello A, del 30% dei costi ammessi dell'anno base del primo periodo;</p> <p>c) per i successivi periodi di applicazione del presente Modello A, del 10% dei costi ammessi dell'anno base del periodo immediatamente precedente;</p> <p>d) il saldo delle poste figurative deve essere azzerato entro il termine di scadenza della concessione e non può confluire nel valore di subentro da corrispondersi da parte del concessionario subentrante.</p>	<p>In ogni caso:</p> <p>a) in caso di applicazione di quanto previsto al paragrafo 10.1, punto 1, lettera a), ossia l'utilizzo quale Anno base dell'annualità precedente a quella caratterizzata dallo stato d'emergenza, l'eventuale credito di poste figurative a favore del gestore, determinato in esito alla consultazione di cui al paragrafo 6.4, potrà essere recuperato nei successivi periodi regolatori nel limite massimo;</p> <p>b) per il secondo periodo di applicazione del presente Modello A, del 30% dei costi ammessi dell'anno base del primo periodo;</p> <p>c) per i successivi periodi di applicazione del presente Modello A, del 10% dei costi ammessi dell'anno base del periodo immediatamente precedente;</p> <p>il saldo delle poste figurative deve essere azzerato entro il termine di scadenza della concessione e non può confluire nel valore di subentro da corrispondersi da parte del concessionario subentrante.</p>	<p>Si richiede la modifica della previsione che prevede l'espunzione del trattamento differenziato per l'applicazione dei modelli nei casi in cui l'anno base ricada in un periodo per il quale sia stato dichiarato lo stato di emergenza.</p> <p>Si reputa che tale fattispecie sia assorbita dalla previsione generale di cui al comma 4, lasciando spazio alla consultazione tra gestori e utenti.</p> <p>Si condivide di mantenere il vincolo relativo alla previsione di azzerare il saldo delle poste figurative entro il termine della concessione, che dovrebbe essere esteso <i>erga omnes</i>.</p>
10	10.8 commi 3 e 4	<p>3. Il gestore aeroportuale è tenuto a fornire agli utenti dell'aeroporto, all'interno del documento di</p>	<p>3. Il gestore aeroportuale è tenuto a fornire agli utenti dell'aeroporto, all'interno del documento di</p>	<p>Coerentemente con quanto indicato al paragrafo 10.1 comma 2 (eliminazione dalla</p>

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		<p>consultazione (vedi paragrafo 7.1.1, punto 2, lettera o)) dettagliate informazioni:</p> <p>a) sulla quantificazione del margine (MC) con riferimento all'Anno base;</p> <p>b) sul suo utilizzo pro quota (finanziamento di investimenti, attività di incentivazione all'attività volativa, altro eventualmente da specificare), con riferimento sia all'Anno base, sia – in termini previsionali – a ciascuna delle annualità del periodo tariffario.</p> <p>4. Il gestore aeroportuale è tenuto a fornire agli utenti dell'aeroporto, all'interno del documento informativo annuale (vedi paragrafo 8.2.1, punto 2, lettera l)) dettagliate informazioni:</p> <p>a) sulla quantificazione del margine (MC) con riferimento all'anno precedente a quello in corso;</p> <p>b) sul suo utilizzo pro quota (finanziamento di investimenti, attività di incentivazione all'attività volativa, altro eventualmente da specificare).</p>	<p>consultazione (vedi paragrafo 7.1.1, punto 2, lettera o)) dettagliate informazioni:</p> <p>a) sulla quantificazione del margine (MC) con riferimento all'Anno base;</p> <p>b) sul suo utilizzo pro quota (finanziamento di investimenti, attività di incentivazione all'attività volativa, altro eventualmente da specificare), con riferimento sia all'Anno base, sia – in termini previsionali – a ciascuna delle annualità del periodo tariffario.</p> <p>4. Il gestore aeroportuale è tenuto a fornire agli utenti dell'aeroporto, all'interno del documento informativo annuale (vedi paragrafo 8.2.1, punto 2, lettera l)) dettagliate informazioni:</p> <p>a) sulla quantificazione del margine (MC) con riferimento all'anno precedente a quello in corso;</p> <p>b) sul suo utilizzo pro quota (finanziamento di investimenti, attività di incentivazione all'attività volativa, altro eventualmente da specificare).</p>	<p>formula dell'elemento MC) si richiede di eliminare l'intero paragrafo.</p> <p>IN SUBORDINE</p> <p>Si può condividere di rappresentare agli utenti dell'aeroporto la <u>quantificazione del margine commerciale</u> (MC) dell'anno base e dei singoli anni del periodo regolatorio, rappresentandola <i>ex post</i> nell'ambito del documento informativo annuale.</p> <p>Non si condivide al contrario la richiesta di fornire indicazioni, <i>ex ante</i> ed <i>ex post</i>, relativamente all'<u>utilizzo del margine commerciale</u>.</p> <p>In particolare, si ritiene che le previsioni circa l'allocazione del MC ex ante siano meramente teoriche. Inoltre, le informazioni previsionali richieste, comporterebbero lo sviluppo di una dinamica dei costi da attività accessorie onerosa e poco utile. Si segnala altresì che normalmente i gestori aeroportuali non definiscono ex ante la destinazione del MC.</p> <p>Le indicazioni dell'ammontare degli investimenti realizzati e degli incentivi erogati sono già esplicitate nel documento annuale di consultazione.</p>

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
10	10.9 comma 2	... Al riguardo, i costi operativi addizionali maturati all'anno ponte sono ammessi come discontinuità tariffaria previa dimostrazione dell'assenza di sovracompensazione rispetto a quanto riconosciuto con i meccanismi di aggiornamento di cui al paragrafo 10.1.2.	... Al riguardo, i costi operativi addizionali maturati all'anno ponte sono ammessi come discontinuità tariffaria previa dimostrazione dell'assenza di sovracompensazione rispetto a quanto riconosciuto con i meccanismi di aggiornamento di cui al paragrafo 10.1.2.	Si richiede di espungere la limitazione all'ammissibilità dei costi operativi addizionali, poiché l'eventuale contemporaneità di un incremento del traffico è fattore indipendente rispetto all'entrata in esercizio di un intervento infrastrutturale (vd. anche "Risposta alle richieste di chiarimento pervenute da Assaeroporti" pubblicate dall'Autorità il 30 giugno 2022).
10	10.9 comma 5 lett. a) e b) 10.9 comma 8 lett. a) e b)	... a) al più tardi 150 giorni prima della data prevista di entrata in vigore dei diritti e dei corrispettivi aeroportuali per l'anno seguente , una dichiarazione a firma del rappresentante legale – resa ai sensi Allegato A alla delibera n. 80/2022 del 12 maggio 2022 48/101 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 – attestante le discontinuità di costo già verificatesi alla data del 30 giugno e quelle che sulla base di attendibili previsioni, saranno consuntivabili entro il 31 dicembre dello stesso anno; b) entro 15 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio e comunque non oltre il 30 luglio di ciascun anno del periodo tariffario,		La previsione -richiede un impegno burocratico eccessivamente gravoso, anche in considerazione che non è coordinata con analogha previsione inserita nello schema tipo di CdP. Quest'ultimo prevede il monitoraggio ENAC solo per i dati degli investimenti consuntivi (dell'anno precedente) e non per quelli consuntivi <i>"entro 60 giorni dall'approvazione del bilancio e comunque non oltre il 31 luglio"</i> . Inoltre la Misura 27 (paragrafo 27.1, comma 1) prevede che la contabilità regolatoria debba essere inviata all'Autorità entro 30 giorni dalla data di approvazione del bilancio. Si richiede che le incombenze relative agli investimenti realizzati e ai costi addizionali da riconoscere mediante la componente v siano

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		una dichiarazione a firma del rappresentante legale – resa si sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 – attestante le discontinuità di costo già verificatesi alla data del 31 dicembre dell'anno precedente.		inglobate nei prospetti di contabilità regolatoria, prevedendo un unico invio. Si richiede che l'ART e l'ENAC si coordinino per le attività di monitoraggio di comune interesse.
10	10.9 comma 9	Il Documento informativo annuale di cui al paragrafo 8.2 deve essere corredato da una attestazione del gestore di avvenuta trasmissione ad ENAC della dichiarazione di cui ai punti 5 e 8, per le verifiche e le validazioni annuali di competenza dell'Ente.	Il Documento informativo annuale di cui al paragrafo 8.2 deve essere corredato da una attestazione del gestore di avvenuta trasmissione ad ENAC della dichiarazione di cui ai punti 5 e 8, per le verifiche e le validazioni annuali di competenza dell'Ente.	Si richiede l'espunzione di una previsione che appesantisce il processo (vd. anche osservazione punto precedente) e anche in considerazione del comma 10.
10	10.10	Sostenibilità del rischio traffico		In linea generale SEA ritiene che detta previsione debba essere espunta, sulla base del principio imprenditoriale per il quale il Gestore, così come si assume il rischio, dovrebbe anche fruire delle eventuali opportunità. In particolare, si rileva l'impianto complessivo dei modelli impedisce alcun comportamento opportunistico da parte dei gestori aeroportuali, dal momento che: <ul style="list-style-type: none"> • la determinazione delle previsioni di traffico è sviluppata del gestore sulla base di rigide e dettagliate prescrizioni (paragrafo 7.1.2) • tale previsione è sottoposta alla consultazione con gli utenti, che hanno tutti gli strumenti per evidenziare le loro

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				<p>posizioni (tra cui anche la possibilità di negare l'intesa sulla proposta tariffaria).</p> <p>SEA reputa che la previsione in argomento debba essere stralciata, poiché vanifica il principio cardine della Direttiva n. 2009/12/CE che pone al centro il confronto tra gestori e utenti.</p>
10	10.10 comma 1 lett. a) e b)	... ovvero, alla scadenza della concessione , sarà trasferito al nuovo concessionario ...		<p>Si richiede di adeguare i prospetti di contabilità regolatoria allegati all'Atto di regolazione al fine di includere esplicitamente detta previsione legata alla scadenza della concessione.</p> <p>Ad avviso di SEA, qualora la contabilità regolatoria non prevedesse tale opzione, la previsione di cui al presente paragrafo sarebbe contraria alle disposizioni dell'art. 703 del Codice della Navigazione.</p>
10	10.11.4 commi 5 e 7	<p>Gli obiettivi di miglioramento (Oq e Oa) sono fissati – ex ante e per ogni singolo anno – in termini di incremento del valore dei singoli indicatori analitici di ciascun set, rispetto al valore rilevato all'Anno base ...</p> <p>Al fine di evitare che valori all'Anno base prossimi allo zero e scostamenti in misura irrilevante possano comportare un complessivo effetto leva, in tali casi il</p>	<p>Gli obiettivi di miglioramento (Oq e Oa) sono fissati – ex ante e per ogni singolo anno – in termini di incremento variazione del valore dei singoli indicatori analitici di ciascun set, rispetto al valore rilevato all'Anno base ...</p> <p>Al fine di evitare che valori all'Anno base prossimi allo zero e scostamenti in misura irrilevante possano comportare un complessivo effetto leva, in tali casi il</p>	<p>I singoli indicatori analitici potrebbero essere sia crescenti, che decrescenti: si ritiene più corretto parlare di variazione.</p> <p>La formulazione indica che gli scostamenti debbano essere <u>sempre</u> calcolati come scostamento percentuale rispetto all'Anno Base.</p> <p>Si ritiene che tuttavia il calcolo di scostamenti percentuali su obiettivi già calcolati come valori percentuali porti a risultati distortivi,</p>

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		calcolo della percentuale di scostamento è effettuato calcolando i valori dell'Anno base e i valori obiettivo utilizzando come unità di misura il complementare al valore di riferimento.	calcolo della percentuale di scostamento è effettuato calcolando i valori dell'Anno base e i valori obiettivo utilizzando come unità di misura il complementare al valore di riferimento. Qualora i valori dell'anno base e i valori obiettivo annuali siano definiti da valori percentuali, gli scostamenti di detti indicatori rispetto all'anno base saranno calcolati come differenze semplici.	solo marginalmente compensata dalla riponderazione prevista nella misura.
10	10.11.5	... il gestore provvede a presentare ad ENAC e all'Autorità, entro 15 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio e comunque non oltre il 30 luglio di ciascun anno di ciascun anno del periodo tariffario, il dato consuntivo per l'annualità immediatamente precedente degli indicatori analitici di qualità e tutela ambientale, anche utilizzando l'apposito foglio di calcolo di cui all'Annesso 2.		Previsione non coordinata con lo schema tipo del CdP. Si rimanda alle osservazioni al paragrafo 10.9 comma 8.
11	11.2 comma1	Nell'ottica di favorire una razionalizzazione tariffaria, il gestore può proporre in consultazione l'accorpamento di prodotti regolati, laddove tali prodotti siano rivolti a categorie omogenee di utenti serviti.	Nell'ottica di favorire una razionalizzazione tariffaria, il gestore può proporre in consultazione l'accorpamento di prodotti regolati, laddove tali prodotti siano rivolti a categorie omogenee di utenti serviti	Ad avviso di SEA la previsione è da espungere per lasciare alla consultazione con gli utenti la decisione di accorpamento dei prodotti regolati in linea con le richieste del mercato.
11	11.3	Basket e rimodulazione tariffaria		Oltre alle osservazioni di cui al paragrafo 2.2 (e altri), SEA ritiene che la formulazione del paragrafo sia ingiustificatamente dettagliata

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				e prescrittiva tali da rendere estremamente complessa l'applicazione del basket tariffario. SEA auspica che la possibilità di differenti basket tariffari e di articolazioni innovative possano essere sottoposti agli utenti, nel rispetto dei <u>principi generali della regolazione espressi all'art. 80, comma 1 del d.l. 1/2012.</u>
19	19.2 comma 2	A seguito dell'istanza di cui al punto 1, l'Autorità acquisisce dai Ministeri competenti le risultanze istruttorie sottostanti la designazione della Rete, necessarie ai fini, della autorizzazione all'introduzione di un sistema di tariffazione comune e trasparente da applicare all'intera rete, ai sensi dell'articolo 74, comma 2, del d.l. 1/2012, nonché ai fini della verifica della conformità al pertinente Modello della conseguente proposta tariffaria.	A seguito dell'istanza di cui al punto 1, l'Autorità acquisisce dai Ministeri competenti le risultanze istruttorie sottostanti la designazione della Rete, necessarie ai fini, della autorizzazione all'introduzione di un sistema di tariffazione comune e trasparente da applicare all'intera rete, ai sensi dell'articolo 74, comma 2, del d.l. 1/2012, nonché ai fini della verifica della conformità al pertinente Modello della conseguente proposta tariffaria.	Ad avviso di SEA la previsione è da espungere, in quanto la legittimazione a definire una rete aeroportuale e la conseguente facoltà a sviluppare un sistema di tariffazione comune da applicare all'intera rete è in capo ai Ministeri competenti.
19	19.3 comma 1	Si applica quanto previsto dalla Misura 6 del Modello A; tali misure si applicano al gestore della Rete aeroportuale e coinvolgono gli utenti di detta Rete.	Si applica quanto previsto dalla Misura 6 del Modello A; tali misure si applicano al gestore della Rete aeroportuale e coinvolgono gli utenti di detta Rete. Il calcolo del quorum costitutivo e della quota necessaria e sufficiente di consensi per dichiarare che sia stata raggiunta un'intesa sostanziale viene effettuato in base alla sommatoria delle	Si ritiene opportuno esplicitare le modalità di calcolo dei quorum costitutivo e approvativo nel caso delle reti aeroportuali.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
			WLU degli aeroporti che costituiscono la rete.	
19	19.4.2 comma 5 e 6 19.6.2 e 19.6.3	... con una sintesi a livello di Rete aeroportuale nel suo complesso.	... con una sintesi a livello di Rete aeroportuale nel suo complesso.	Non si comprende l'utilità della sintesi, soprattutto con riferimento al Piano della qualità e tutela ambientale.
21	21.4	Modulazione tariffarie della Rete		Si ritiene opportuno semplificare le previsioni contenute nel paragrafo, al fine di non appesantire eccessivamente gli elementi da porre in consultazione. Si ritiene opportuno consentire al gestore la più ampia libertà di utilizzo dello strumento delle poste figurative da sottoporre agli utenti nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione. In particolare, si richiede che l'utilizzo delle poste figurative , atte a mutualizzare i costi tra più esercizi del periodo regolatorio, ovvero tra più aeroporti della rete, ovvero tra più corrispettivi (basket), ovvero dalla sommatoria di alcuni o tutti i suddetti elementi, possa essere gestito garantendo la neutralità economico finanziaria dei <u>costi aggregati ex ante</u> e dei <u>costi aggregati ex post</u> all'interno del periodo tariffario.
23	23.2	Istanza di applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente		Si richiedono chiarimenti in merito alla "documentazione necessaria" da produrre e

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				<p>alle tempistiche di verifica e riscontro da parte di ART.</p> <p>Si specifica che la Relazione Illustrativa non chiarisce (paragrafo 4.4.2) quale sia la documentazione necessaria che il gestore deve produrre, posto che si dà per scontato che il decreto di distribuzione del traffico del sistema aeroportuale milanese non debba essere prodotto all'Autorità.</p> <p>In linea generale si richiede una semplificazione del processo: SEA propone che l'Autorità possa autorizzare l'applicazione di un sistema di tariffazione comune e trasparente solo sulla base della verifica del requisito geografico di cui all'art. 74 del d.l. n. 1/2012 (aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano), rimandando il riscontro degli obblighi di trasparenza alla fase di verifica della documentazione predisposta per l'avvio della consultazione con gli utenti.</p>
Da 23.3 a 23.6				Si rimanda alle osservazioni formulate per le previsioni dal paragrafo 19.3 al paragrafo 19.6.
23		Sistemi aeroportuali: Pricing		Si ripropongono le medesime osservazioni esposte al paragrafo 21.4.
27	27.1 comma 3	Ciascun gestore aeroportuale è tenuto annualmente a predisporre e presentare	Ciascun gestore aeroportuale è tenuto annualmente a predisporre e presentare	Si richiede di mantenere i termini già previsti nei modelli di regolazione vigenti, alla luce

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		all'Autorità, entro 30 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio, la contabilità regolatoria costituita dagli schemi contabili, di cui al paragrafo 27.2.2, fornendo evidenza della totale riconciliazione con il bilancio di esercizio medesimo.	all'Autorità, entro 30 60 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio, la contabilità regolatoria costituita dagli schemi contabili, di cui al paragrafo 27.2.2, fornendo evidenza della totale riconciliazione con il bilancio di esercizio medesimo.	dei nuovi contenuti (p.e. stato patrimoniale) riportati nei format excel di contabilità regolatoria che hanno di molto accresciuto l'attività di predisposizione dei dati (e l'adeguamento dei sistemi informatici) per i gestori. Qualora l'Autorità ritenesse di mantenere invariata la previsione in oggetto, si richiede che il termine di 60 giorni possa essere mantenuto in via transitoria per almeno 1-2 anni.
27	27.1 comma 3	Il gestore che redige il bilancio di esercizio sulla base dei principi IAS/IFRS è tenuto a riclassificare i prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani e, successivamente, a riconciliare questi ultimi in accordo con i paragrafi 27.3.1 e 27.3.2.	Il gestore che redige il bilancio di esercizio sulla base dei principi IAS/IFRS è tenuto a riclassificare i prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani e, successivamente, a riconciliare i prospetti di bilancio con i prospetti di contabilità regolatoria questi ultimi in accordo con i paragrafi 27.3.1 e 27.3.2.	La riclassifica dei prospetti di Bilancio elaborati con principi contabili IAS secondo gli schemi dei principi contabili italiani è un'attività estremamente onerosa e non aggiunge informazioni rispetto a quanto indicato nei prospetti di contabilità regolatoria. ART nella Relazione Istruttoria del 16 luglio 2020 di conclusione del procedimento precedente aveva accettato la proposta di SEA, ma tale variazione non è stata inclusa nei nuovi modelli posti in consultazione Si segnala che anche le <i>Linee Guida per la compilazione dei format di contabilità regolatoria per il settore aeroportuale</i>

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				<p>allegate alla Relazione Illustrativa specificano che "Qualora il gestore rediga il bilancio secondo i principi IAS/IFRS è tenuto a riconciliare i prospetti del bilancio di esercizio con i prospetti di contabilità redatti sulla base dei format di cui al file allegato" (paragrafo 4.3).</p> <p>Si richiede il ripristino della formulazione alla Misura 9.3 all'allegato A della delibera 136/2020.</p>
27	27.3.1 comma 3, lett. g)	g) oneri assicurativi non previsti da obblighi normativi	g) oneri assicurativi non previsti da obblighi normativi	Si richiede l'espunzione di tale previsione, in quanto ogni onere assicurativo risponde al più generale principio di prudenza della gestione e di una adeguata valutazione dei rischi aziendali.
27	27.4	Il gestore aeroportuale che esercita attività aeroportuali, accessorie e di incentivazione, come definiti dal paragrafo 27.4, attraverso rapporti con società controllate redige gli schemi contabili utilizzando i criteri e principi di redazione del bilancio consolidato.		<p>RICHIESTA DI CHIARIMENTO</p> <p>Si ritiene che, laddove il consolidamento sia effettuato mediante il metodo dell'elisione integrale delle poste infragruppo, non siano da compilare tutte le parti dei prospetti riferite a poste infragruppo.</p> <p>Si richiede conferma all'Autorità della correttezza di tale interpretazione.</p>
27	27.5 comma 4	Le componenti economiche e patrimoniali generali ascrivibili al complesso delle attività del concessionario sono allocate alle attività	Le componenti economiche e patrimoniali generali ascrivibili al complesso delle attività del concessionario gestore aeroportuale	Si ritiene che le componenti economiche e patrimoniali generali <u>non debbano essere ripartite sulle attività di incentivazioni e sulle attività non pertinenti</u> , in quanto

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
		di cui al paragrafo 27.4, in proporzione ai costi attribuiti a ciascuna attività sulla base del precedente punto 1, lettere a) e b).	sono allocate alle attività di cui al paragrafo 27.4, comma 5 lettere a) e b) , in proporzione ai costi attribuiti a ciascuna attività sulla base del precedente punto 1, lettere a) e b).	genererebbe un effetto distorsivo improprio. <u>Gli incentivi sono infatti una componente economica ascrivibile al complesso delle attività del gestore aeroportuale</u> , poiché l'obiettivo sotteso al riconoscimento di incentivi ai Vettori è lo sviluppo del traffico, che a sua volta produce benefici in termini economici sia dei ricavi aeronautici, sia di quelli delle attività accessorie, con effetti benefici sui costi unitari. Inoltre, si sottolinea che allocare costi ulteriori rispetto agli incentivi (sotto qualsiasi forma) concessi ai Vettori si pone in contrasto con la definizione di "attività di incentivazione", in quanto includerebbe <u>costi addizionali</u> rispetto ai benefici economici riconosciuti dal gestore agli utenti. Con riferimento invece alle attività non pertinenti, l'effetto distorsivo è rilevabile in alcune specificità proprie delle contabilizzazioni IAS/IFRS (p.e. costi su beni in concessione in applicazione dell'IFRIC12), che potrebbero impropriamente "attrarre" costi generali su tale attività.
27	27.6 comma 1 lett. h)	Eventuali corrispettivi per l'utilizzo di beni di uso esclusivo		Si richiedono chiarimenti circa l'inclusione di beni di uso esclusivo affidati a operatori di assistenza a terra (handler), posto che il presente atto di regolazione disciplina i rapporti gestori-utenti.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				Si veda anche osservazione alla Misura 1 (paragrafi 16 e 35).
28	28 comma 4 lett. a)	informazioni sulla policy relativa all'erogazione di contributi all'attività volativa che, sotto qualsiasi forma, prevede di attivare nel corso del periodo tariffario, nel rispetto dei principi e criteri in materia stabiliti dalle vigenti normative nazionali ed europee e in particolare: (i) la tipologia dell'incentivazione, con puntuale individuazione delle rotte da incentivare, dei target di traffico o altro scopo dell'incentivazione; (ii) la durata complessiva di ciascuna incentivazione (annuale, infrannuale o pluriennale); (iii) l'ammontare unitario e complessivo dei contributi, sussidi o qualsiasi altra forma di emolumento o vantaggio economico connessi a ciascuna incentivazione; (iv) la tipologia dei destinatari di tali incentivazioni.	informazioni sulla policy relativa all'erogazione di contributi all'attività volativa che, sotto qualsiasi forma, prevede di attivare nel corso del periodo tariffario, nel rispetto dei principi e criteri in materia stabiliti dalle vigenti normative nazionali ed europee e in particolare: (i) la tipologia dell'incentivazione, con puntuale individuazione delle rotte da incentivare (laddove previste) , dei target di traffico o altro scopo dell'incentivazione; (ii) la durata complessiva di ciascuna incentivazione (annuale, infrannuale o pluriennale); (iii) l'ammontare unitario e complessivo dei contributi, sussidi o qualsiasi altra forma di emolumento o vantaggio economico connessi a ciascuna incentivazione; (iv) la tipologia dei destinatari di tali incentivazioni.	Si segnala che nella prassi dei gestori non sempre sono incentivate determinate direttrici, ma spesso si incentivano semplicemente i volumi. In linea generale i gestori aeroportuali stanziavano un budget complessivo delle proprie attività di incentivazione, non è possibile individuare <i>a priori</i> un ammontare unitario.

Legenda:

- nella colonna **Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato** le parti ~~cancelate (in nero)~~ si intendono da eliminare
- nella colonna **Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato** le parti **aggiunte in rosso** si intendono da aggiungere

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

- nella colonna **Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione** si riportano richieste di chiarimento, osservazioni, motivazioni delle modifiche/proposte

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Linee Guida per la compilazione dei format di contabilità regolatoria per il settore aeroportuale - schemi contabili modello aeroportuale Allegato A

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				Si richiede di fornire chiarimenti circa la confluenza dei dati economici e patrimoniali di contabilità regolatoria e quelli relativi all'anno base della dinamica tariffaria.
3	Dati generali	<ul style="list-style-type: none"> elenco imprese di handling, dove deve essere indicato l'elenco numerato delle società che hanno fornito questo servizio nello scalo indicato; soggetto di controllo delle imprese di handling, con riferimento all'elenco sopra riportato, si deve esplicitare la persona fisica o giuridica in grado di esprimere il controllo della società di handling in virtù di partecipazioni qualificate o patto sindacale; 	<ul style="list-style-type: none"> elenco imprese di handling, dove deve essere indicato l'elenco numerato delle società che hanno fornito questo servizio nello scalo indicato; soggetto di controllo delle imprese di handling, con riferimento all'elenco sopra riportato, si deve esplicitare la persona fisica o giuridica in grado di esprimere il controllo della società di handling in virtù di partecipazioni qualificate o patto sindacale; 	<p>Si richiedono chiarimenti circa l'elenco numerato.</p> <p>Si richiede di espungere le informazioni circa la struttura proprietaria dei singoli handlers, dal momento che tali informazioni non sono nella disponibilità del gestore (la certificazione dei prestatori di servizi di assistenza a terra è rilasciata dall'ENAC, che verifica i requisiti necessari per poter operare).</p>
4.1	La struttura degli schemi contabili	I format indicati dovranno essere compilati in tutte le loro parti secondo le istruzioni fornite nelle presenti Linee Guida e successivamente firmati digitalmente prima della trasmissione all'Autorità, che dovrà avvenire secondo quanto previsto dal paragrafo 2.2.	I format indicati dovranno essere compilati in tutte le loro parti secondo le istruzioni fornite nelle presenti Linee Guida e successivamente firmati digitalmente prima della trasmissione all'Autorità, che dovrà avvenire secondo quanto previsto dal paragrafo 2.2.	L'esperienza maturata nell'invio dei dataset nel corso degli ultimi anni, in base alla quale l'invio dei format viene ripetuto più volte nel corso della stessa sessione, ci porta a chiedere di eliminare la richiesta di firma digitale ad ogni invio, al fine di non appesantire eccessivamente la procedura.
4.2	Investimenti e			RICHIESTA DI CHIARIMENTO

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	manutenzione			<p>Il foglio di lavoro < investimenti, manutenzioni> del file excel <Schemi-contabili-modello-aeroportuale-A-Allegato-allAnnesso-3-allAll.-A-delibera-n.-80_2022.xls> riporta anche una riga riferita alle manutenzioni ordinarie.</p> <p>Si chiede se tale valore sia riferibile solo alle manutenzioni esterne, ovvero se debba ricomprendere anche il valore delle manutenzioni svolte da personale del gestore e se debba essere comprensivo dei materiali utilizzati.</p>
4.3.2.5	Attribuzione indiretta			<p>RICHIESTA DI CHIARIMENTO</p> <p>Viene fornito un elenco di costi generali <u>a titolo esemplificativo</u>.</p> <p>È corretto ritenere che, se il gestore è in grado di individuare criteri di allocazione pertinenti per alcune di queste voci, le stesse debbano essere escluse dai costi generali?</p>
4.3.3.2	Costi			<p>RICHIESTA DI CHIARIMENTO</p> <p>Nei fogli di lavoro <conto economico> e <conto economico indiretto> vengono riportate in più occasioni sia la <u>security</u> che la <u>sicurezza</u> (righe 46/52; 61/64).</p> <p>Si richiedono chiarimenti sulle differenze tra le due righe (nella descrizione del paragrafo le due descrizioni sembrano coincidere).</p>

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
4.3.3.2	Costi	Di cui IMU: dettaglio dell'ammontare corrisposto da parte della società di gestione aeroportuale sull'imposta comunale. Si evidenzia che la parte delle attività aeroportuali non può essere soggetta a IMU, in quanto ricadente nella porzione immobiliare dove è prevista la categoria catastale E1, che è esente dall'imposta comunale. Per la separazione dei costi tra le diverse attività, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.	Di cui IMU: dettaglio dell'ammontare corrisposto da parte della società di gestione aeroportuale sull'imposta comunale. Si evidenzia che la parte delle attività aeroportuali non può essere soggetta a IMU, in quanto ricadente nella porzione immobiliare dove è prevista la categoria catastale E1, che è esente dall'imposta comunale. Per la separazione dei costi tra le diverse attività, qualora non sia presente un sistema di rilevazione diretto dei consumi, si dovrà fare affidamento a quanto previsto nel paragrafo 4.5 delle presenti Linee Guida.	Si richiede l'espunzione della previsione, ovvero la sua riformulazione, dal momento che alcuni fabbricati utilizzati per attività regolate (p.e. porzioni di aerostazione, fabbricati catering, stazione ferroviaria, fabbricato centrale tecnologica, ecc.) sono assoggettati all'IMU.
4.3.3.2	Costi			<p>RICHIESTA RELATIVA A MODELLI EXCEL</p> <p>I fogli di lavoro <conto economico> e <conto economico indiretto> riportano la ripartizione delle imposte per aeroporto anche nel caso di gestori di reti o di sistemi aeroportuali.</p> <p>Si richiede di precisare che le imposte non debbano essere fornite per singolo aeroporto.</p>
4.3.3.2	Altre informazioni			<p>RICHIESTA RELATIVA A MODELLI EXCEL</p> <p>I fogli di lavoro <conto economico> e <conto economico indiretto> riportano la</p>

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
				<p>ripartizione per singolo prodotto di alcuni dati quantitativi (FTE, kWh energia elettrica, mc acqua e mc gas).</p> <p>Si segnala che gli aeroporti non dispongono di specifiche misure di consumo per singolo prodotto regolato, posto che il sistema di misuratori/contatori dei consumi è riferito ad aree aeroportuali, ovvero edifici/porzioni di edifici NON coincidenti con le singole attività aeroportuali ed accessorie.</p> <p>L'eventuale fornitura di tali dati per singola attività sarebbe quindi esclusivamente parametrica e priva di reale significatività.</p> <p>Si richiede che tali dati sino fornibili solo a livello di totale per aeroporto.</p>
4.3.3.4	Attività e passività da stato patrimoniale			<p>RICHIESTA RELATIVA A MODELLI EXCEL</p> <p>I fogli di lavoro <stato patrimoniale> e <stato patrimoniale indiretto> riportano la ripartizione di molte poste per prodotto/aeroporto; tali dati non sono sempre disponibili, per cui la loro eventuale ripartizione sarebbe meramente parametrica e priva di significatività.</p> <p>Si richiede di fornire solo i dati aggregati della società di gestione.</p>
4.4	Infrastrutture	Self check-in: si intende l'infrastruttura ed i servizi relativi ai banchi in assenza di	Self check-in: si intende l'infrastruttura ed i servizi relativi ai banchi in assenza di	Nel file excel <Schemi-contabili-modello-aeroporto-A-Allegato-allAnnesso-3-allAll.-

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	centralizzate, BUE	personale, adibito all'accettazione passeggeri	personale, adibito all'accettazione passeggeri	A-delibera-n.-80_2022.xls> manca la relativa colonna.
4.4	Infrastrutture centralizzate, BUE	Uffici e altri locali operativi: si intende l'infrastruttura ed i servizi relativi a uffici a disposizione degli utenti aeroportuali.		RICHIESTA DI CHIARIMENTO Tale formulazione sottintende che siano da escludere gli uffici e i locali per gli handlers. Se ne chiede conferma.
4.6	Incentivi	Destinazione: si intende il codice IATA della destinazione della rotta incentivata. Nel caso si tratti di incentivazione verso una rete di destinazioni (di seguito: network), sarà necessario inserire tutte le destinazioni identificate tramite i codici IATA separati da una virgola.	Destinazione: si intende il codice IATA della destinazione della rotta incentivata. Nel caso si tratti di incentivazione verso una rete di destinazioni (di seguito: sarà necessario inserire tutte le destinazioni identificate tramite i codici IATA separati da una virgola. (di seguito: sarà riportata la definizione network), sarà necessario inserire tutte le destinazioni identificate tramite i codici IATA separati da una virgola.	Si richiede di modificare la previsione, poiché particolarmente onerosa per i programmi di incentivazione multi-tratta, sottolineando che comunque il foglio <incentivi> del file excel <Schemi-contabili-modello-aeroportoale-A-Allegato-allAnnesso-3-allAll.-A-delibera-n.-80_2022.xls>, pur richiedendo il dettaglio delle singole rotte operate, non ne associa i relativi valori quantitativi ed economici.
4.6	Incentivi	Di cui da attività non regolate: dettaglio, da calcolare rispetto alla percentuale di autofinanziamento dell'incentivazione, della percentuale della quota autofinanziata alimentata da attività accessorie.	Di cui da attività non regolate: dettaglio, da calcolare rispetto alla percentuale di autofinanziamento dell'incentivazione, della percentuale della quota autofinanziata alimentata da attività accessorie.	Si richiede di espungere tale dato, perché è impossibile da produrre: normalmente i gestori aeroportuali possono stanziare un valore complessivo per incentivi, ovvero per ciascuno schema di incentivazione proposta, ma sarebbe del tutto arbitrario considerare tale importo come una quota prelevata dal margine delle attività accessorie, ovvero come la riduzione della remunerazione del WACC regolatorio, o altro.
4.7	La certificazi	margini lordi conseguiti dal gestore nelle attività non regolamentate		RICHIESTA DI CHIARIMENTO

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Misura	Paragrafo	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
	one della contabilità regolatoria			Si richiede di definire margine lordo.
5.2	Dati relativi al traffico			<p>RICHIESTA RELATIVA A MODELLI EXCEL</p> <p>Si richiede di escludere l'informazione relativa ai passeggeri dirottati (riga 55 del foglio <tecnici traffico e qualità>, in quanto i gestori possono disporre solo dei dati relativi ai passeggeri effettivamente transitati dallo scalo (solo passeggeri dirottati in arrivo).</p>
5.4	Dati relativi alla qualità e alla tutela ambientale			<p>RICHIESTA DI CHIARIMENTO</p> <p>Parametri Ambiente (righe 132-137) del foglio <tecnici traffico e qualità>.</p> <p>Si sottolinea che non tutti i dati potrebbero essere a disposizione dei gestori, in quanto non necessariamente utilizzati per impostare la propria articolazione tariffaria con riferimento alle tematiche ambientali.</p>

Legenda:

- nella colonna **Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato** le parti **cancellate (in nero)** si intendono da eliminare
- nella colonna **Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato** le parti **aggiunte in rosso** si intendono da aggiungere
- nella colonna **Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione** si riportano richieste di chiarimento, osservazioni, motivazioni delle modifiche/proposte

Bibliografia

- Behrens C. e E. Pels (2012), “Intermodal competition in the London–Paris passenger market: High-Speed Rail and air transport”, *Journal of Urban Economics*, 71: 278-288.
- Bottasso A., M. Bruno, M. Conti e C. Piga (2017), “Competition, vertical relationship and countervailing power in the UK airport industry, *J. Regul Econ* 52: 37–62.
- Commissione europea (2017), Support study to the Ex-post evaluation of Directive 2009/12/EC on Airport Charges.
- Copenhagen Economics (2012), Airport Competition in Europe.
- Czerny A.I. (2006), “Price-cap regulation of airports: single-till versus dual-till”, *J. Regul Econ* 30: 85–97.
- Czerny, A.I. e A. Zhang (2015), “Single-Till Versus Dual-Till Regulation of Airports”. Tinbergen Institute Discussion Paper 15-049/VIII, disponibile su SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2595566>
- Forsyth P., D. Gillen, J. Muller e H-M. Niemeier (2016), Airport Competition. The European Experience., Oxford, Routledge.
- González-Savignat M. (2004) “Competition in Air Transport: The Case of the High-Speed Train” *Journal of Transport Economics and Policy*, 38: 77-10.
- Haskel, J., A. Iozzi e T. Valletti (2013), “Market structure, countervailing power and price discrimination: The case of airports”, *Journal of Urban Economics* 74: 12-26.
- Ivaldi, M., e C. Vibes (2005) “Intermodal and Intramodal Competition in Passenger RailTransport” Discussion Paper Series 0265-8003 Centre for Economic Policy Research, London
- Liebert V. e N. Hans-Martin (2010), “Survey of Empirical Research on the Productivity and Efficiency Measurement of Airports”, *Journal of Transport Economics and Policy*, 47: 157–189.
- Littlechild, S. (2018), Regulation and the nature of competition, *Journal of Air Transport Management*, 67: 211-223
- Martín, J.C. e A. Voltes-Dorta. (2011), “The econometric estimation of airports’ cost function.” *Transportation Research Part B: Methodological*, 45: 112-127.
- McCarthy P. (2014), “US Airport Costs and Production Technology A Translog Cost Function Analysis”, *Journal of Transport Economics and Policy*, 48: 427–447.
- Oxera (2017), The continuing development of airport competition in Europe.
- Reinhold, A., H.-M. Niemeier, V. Kamp, e J. Muller (2010), “An evaluation of yardstick regulation for European airports”, *Journal of Air Transport Management*, 16(2), 74–80.

Consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali - SEA aeroporti di Milano S.p.A.

Thelle M.H e M. la CourSonne (2018), "Airport competition in Europe", Journal of Air Transport Management, 67: 232-240

Yang H, e A. Zhang (2011), "Price-cap regulation of congested airports", J Regul Econ, 39: 293–312.