



Rome, 15 July 2022

Presidente Nicola Zaccheo
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino
pec@pec.autorita-trasporti.it

Dear President Zaccheo,

Consultation on airport regulatory models launched under ART decision 2022/80

A4E, IATA and IBAR member airlines represent 95% of traffic from/to Italy in 2019. This letter presents the common views of our organizations, which complement the individual views which we or our members may present.

We support the ART's objectives to enhance the transparency and cost relatedness of airport charges and improve the efficiency of airport operations. As in 2019, this proposed regulatory model is a move in the right direction to ensuring that airport users and ultimately consumers are protected from abuses of market power. We support the authority's efforts to encourage efficient airport operations at the appropriate level of service.

We also appreciate the renewed opportunity to make our views heard after the conclusion of the previous consultations. While a discussion is required in any case regarding the impacts of the COVID-19 pandemic and how to adjust the model we also felt the Authority did not go far enough in certain aspects of the model while perhaps being overly ambitious in other areas.

We reiterate our position that airports should be regulated according to their market power and not according to a subjective threshold and the need to apply the regulatory framework also to the three largest Italian airports.

This consultation takes place in a special context at the tail end of the worst crisis the industry has seen. While some airport operators have made headway in becoming more efficient as a result, we already see the return of practices that one would not see in a competitive environment. We strongly disagree with any mechanism which would allow airports to recover losses from users and the risk sharing mechanism. Airports cannot have it all: A generous return on capital and even a "super-return" on some investments; one of the largest airport-oriented recovery subsidies in Europe; and the ability to raise substantial amounts of debt at very reasonable rates. Allowing airports to recover any losses and have no risks on top of this would simply be unfair. Most other European jurisdictions have not allowed for this recovery, except in cases where traffic risk sharing was already embedded into the regulation prior to the crisis. Italian airports are not in this category and have been well compensated for this risk historically with direct transfers and extension of the concession agreement.

To summarize our views:

1. **The proposed models address some of our concerns regarding transparency, cost orientation and airport dominance.** We support the evolution of the models, however, also do insist that while the Authority encourages greater transparency from airport operators, it should also apply the same principles to itself. Where parameters – notably elasticity factors, productivity factors, or cost of capital calculations are set by the Authority, the ART should consult with Airport Users in the same way as airports are expected, as these parameters are integral and indissociable from the system and level of airport charges.

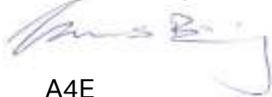
2. **We support ART's commitment to apply the proposed framework to all airports**, including airports that are subject to a special concession agreement, under article 17, comma 34- bis of Law Decree 78/2009. It is ten years that the industry is waiting for a clear and harmonised regulatory framework valid for all airports. We urge therefore ART to define clear deadlines for signing the addendum to the concession agreement of Venice, Rome and Milan airports. In order to ensure transparency and accountability the agreement should be subject to a public consultation with airport users as ENAC has suggested to us in our recent meetings.
3. **The return on capital earned by the airports must be commensurate to the risk the airports incur.** A formula approach to regulation with locked-in traffic risk sharing, *ex post* adjustments or inflation compensation mechanisms removes business risk from the airports. Any such mechanism which does not exist in competitive markets must be linked to a WACC reduction. Similarly, and particularly given the current market for such investments, which are not a choice for airports but are linked to the concession agreement or agreement between the airport managing body and ENAC, the concept of an "incremental WACC" must be therefore abolished.
4. **Airlines must have the right to discuss and agree on investments and quality of service needs with the airports.** The proposed models today give airport operators and ENAC the right to impose infrastructure and service quality levels on airlines and then charge them for it. Consultation with airlines needs to take place from the earliest stages of master planning right through option evaluation and solution design. The current practice of presenting single solutions at an advanced stage after ENAC approval renders the consultation process futile. For this reason, also the quality service bonuses, for achieving the quality we pay for, should be abolished.
5. **We support the Authority's efforts to make airports more efficient.** The proposed measure of efficiency (stochastic frontier) is a first step to make airports more efficient and competitive, however, we are concerned on how the parameters could be measured and implemented in practice.
6. **Airport efficiency gains should be passed on to users as if they were in a competitive environment.** We disagree with the proposed "Profit sharing" approach whereby airport operators that outperform the regulatory settlement can negotiate to keep part of that outperformance in determining the base for the next regulatory period. When competitive firms become more efficient, competition results in this benefit being passed on to consumers through reduced prices. If airlines were to collectively decide to keep efficiency gains by maintaining artificially high prices, this would be anti-competitive behaviour. There is no reason for airports to be granted the right to behave anti-competitively given their dominant position. For example, in 2017-19 AdR had a ROCE of 15% vs. a regulated WACC of 8.52%, allowing an excessive EBIT of 42% higher earnings over the charges period. There is no reason to let airports continue to outperform the target WACC by this much.
7. **Airports should be regulated according to their market power and not according to a subjective threshold.** The concept of structural "separation" of the commercial and aviation businesses in two hypothetical entities, is unnatural and irrational: while airports with no commercial outlets exist, the commercial till would not survive in isolation with no passengers. The dual or hybrid tills allow airports shareholders to obtain excessive profits and dividends. By contrast, airports in single till are encouraged to re-invest profits and maintain reserves for turbulent times.

8. **We encourage ART urgently to launch consultations and update the cost and asset allocation rules**, which were bilaterally agreed more than 20 years ago between the airports and ENAC. Airports should have a consultation with users on the principles, rules and keys used to allocate revenues and costs to the respective tills. Any acceptance of simple accounting practices such as ABC, FDC or EPMU for the purposes of regulatory separation would be naïve. Users have a right to ensure that the airport is not making excessive profits by charging excess costs to them while excluding the corresponding revenue streams.

In the attached document, you will find our remarks on specific points of the regulatory model as presented. We look forward to the opportunity to exchange with the Authority to ensure our concerns are heard. While we do intend to attend the public hearing on the matter, we would ask that, as is customary in other countries, the users and representative associations be permitted to meet directly with the Authority to encourage a dialogue and open discussions with those that the regulation is intended to protect.

Yours sincerely,

Thomas Biering



A4E
Policy Director

Adam Rudny



IATA
Assistant Director
Airport Performance

Luciano Neri



IBAR
Secretary General

Encl.1



Traduzione di cortesia

Consultazione sui modelli di regolazione aeroportuale avviata ai sensi della decisione ART 2022/80

Gentile Presidente Zaccheo,

Le compagnie aeree associate ad A4E, IATA e IBAR rappresentano il 95% del traffico da/per l'Italia nel 2019. Questa nostra presenta i contributi delle nostre organizzazioni, che integrano le posizioni individuali che noi o i nostri membri possono presentare.

Sosteniamo gli obiettivi dell'ART di aumentare la trasparenza e la correlazione dei costi dei diritti aeroportuali e di migliorare l'efficienza delle operazioni aeroportuali. Come nel 2019, questo modello di regolamentazione va nella giusta direzione per garantire che gli utenti degli aeroporti e, in ultima analisi, i consumatori siano protetti dagli abusi di potere di mercato. Sosteniamo gli sforzi dell'Autorità per incoraggiare operazioni aeroportuali efficienti al livello di servizio appropriato.

Apprezziamo inoltre la rinnovata opportunità di far sentire il nostro punto di vista dopo la conclusione delle precedenti consultazioni. Sebbene sia comunque necessaria una discussione sugli impatti della pandemia COVID-19 e su come adattare il modello, riteniamo che l'Autorità non si sia spinta abbastanza in là in alcuni aspetti del modello, mentre forse è stata eccessivamente ambiziosa in altre aree.

Ribadiamo la nostra posizione secondo cui gli aeroporti dovrebbero essere regolati in base al loro potere di mercato e non in base a una soglia soggettiva e la necessità di applicare il quadro normativo anche ai tre maggiori aeroporti italiani.

Questa consultazione si svolge in un contesto particolare, alla fine della peggiore crisi del settore. Sebbene alcuni operatori aeroportuali abbiano fatto passi avanti per diventare più efficienti, vediamo già il ritorno di pratiche che non si vedrebbero in un ambiente competitivo. Siamo fortemente contrari a qualsiasi meccanismo che consenta agli aeroporti di recuperare le perdite dagli utenti e al meccanismo di condivisione del rischio. Gli aeroporti non possono avere tutto: Un generoso ritorno sul capitale e persino un "super-ritorno" su alcuni investimenti; una delle più grandi sovvenzioni per il recupero degli aeroporti in Europa; e la capacità di raccogliere notevoli quantità di debito a tassi molto ragionevoli. Consentire agli aeroporti di recuperare eventuali perdite e di non avere alcun rischio sarebbe semplicemente ingiusto. La maggior parte delle altre giurisdizioni europee non ha consentito questo recupero, tranne nei casi in cui la condivisione del rischio di traffico era già incorporata nella normativa prima della crisi. Gli aeroporti italiani non rientrano in questa categoria e storicamente sono stati ben compensati per questo rischio con trasferimenti diretti ed estensioni del contratto di concessione.

Per riassumere il nostro punto di vista:

1. I modelli proposti rispondono ad alcune delle nostre preoccupazioni relative alla trasparenza, all'orientamento ai costi e alla posizione dominante degli aeroporti.
2. Sosteniamo l'impegno dell'ART ad applicare il quadro proposto a tutti gli aeroporti, compresi quelli che sono soggetti a un contratto di concessione speciale, ai sensi dell'articolo 17, comma 34-bis del Decreto Legge 78/2009. Sono dieci anni che il settore attende un quadro normativo chiaro e armonizzato valido per

tutti gli aeroporti. Sollecitiamo quindi l'ART a definire scadenze chiare per la firma dell'addendum al contratto di concessione degli aeroporti di Venezia, Roma e Milano.

Per garantire trasparenza e responsabilità, l'accordo dovrebbe essere sottoposto a una consultazione pubblica con gli utenti degli aeroporti.

3. La remunerazione del capitale guadagnato dagli aeroporti deve essere commisurata al rischio sostenuto dagli aeroporti. Un approccio formulativo alla regolamentazione, che preveda la condivisione del rischio di traffico, aggiustamenti ex post o meccanismi di compensazione dell'inflazione, sottrae agli aeroporti il rischio d'impresa. Qualsiasi meccanismo di questo tipo, che non esiste nei mercati competitivi, deve essere collegato a una riduzione del WACC. Allo stesso modo, e soprattutto in considerazione dell'attuale mercato di tali investimenti, che non sono una scelta degli aeroporti ma sono legati al contratto di concessione o all'accordo tra il gestore aeroportuale e l'ENAC, il concetto di "WACC incrementale" deve essere abolito.

4. Le compagnie aeree devono avere il diritto di discutere e concordare con gli aeroporti gli investimenti e le esigenze di qualità del servizio. I modelli proposti oggi danno ai gestori aeroportuali e all'ENAC il diritto di imporre alle compagnie aeree i livelli di qualità delle infrastrutture e dei servizi e di farli pagare. La consultazione con le compagnie aeree deve avvenire fin dalle prime fasi della pianificazione generale, fino alla valutazione delle opzioni e alla progettazione delle soluzioni. L'attuale prassi di presentare singole soluzioni in una fase avanzata, dopo l'approvazione dell'ENAC, rende inutile il processo di consultazione. Per questo motivo, anche i bonus per la qualità del servizio, per il raggiungimento della qualità che paghiamo, dovrebbero essere aboliti.

5. Sosteniamo gli sforzi dell'Autorità per rendere gli aeroporti più efficienti. La misura dell'efficienza proposta (frontiera stocastica) è un primo passo per rendere gli aeroporti più efficienti e competitivi, tuttavia siamo preoccupati di come i parametri possano essere misurati e implementati nella pratica.

6. I guadagni di efficienza degli aeroporti dovrebbero essere trasferiti agli utenti come se fossero in un ambiente competitivo. Non siamo d'accordo con l'approccio proposto di "Profit sharing", in base al quale gli operatori aeroportuali che superano i risultati previsti dalla normativa possono negoziare per mantenere una parte di tali risultati nella determinazione della base per il periodo di regolamentazione successivo. Quando le imprese competitive diventano più efficienti, la concorrenza fa sì che il beneficio venga trasferito ai consumatori attraverso una riduzione dei prezzi. Se le compagnie aeree decidessero collettivamente di conservare i guadagni di efficienza mantenendo prezzi artificialmente elevati, si tratterebbe di un comportamento anticoncorrenziale. Non c'è motivo di concedere agli aeroporti il diritto di comportarsi in modo anticoncorrenziale, data la loro posizione dominante. Ad esempio, nel 2017-19 AdR ha avuto un ROCE del 15% a fronte di un WACC regolamentato dell'8,52%, consentendo un EBIT eccessivo del 42% più alto nel periodo di addebito. Non c'è motivo di lasciare che gli aeroporti continuino a superare di tanto il WACC target.

7. Gli aeroporti dovrebbero essere regolamentati in base al loro potere di mercato e non in base a una soglia soggettiva. Il concetto di "separazione" strutturale delle attività commerciali e dell'aviazione in due ipotetiche entità è innaturale e irrazionale: mentre esistono aeroporti senza sbocchi commerciali, la parte commerciale non sopravviverebbe in isolamento senza passeggeri. Il dual e hybrid till consentono agli azionisti degli aeroporti di ottenere profitti e dividendi eccessivi. Al contrario, gli aeroporti in single till sono incoraggiati a reinvestire i profitti e a mantenere le riserve per i periodi di turbolenza.

8. Incoraggiamo l'ART ad avviare urgentemente consultazioni e ad aggiornare le regole di allocazione dei costi e degli asset, che sono state concordate bilateralmente più di 20 anni fa tra gli aeroporti e l'ENAC.



Gli aeroporti dovrebbero consultare gli utenti sui principi, le regole e le chiavi di lettura utilizzate per allocare i ricavi e i costi alle rispettive casse. Qualsiasi accettazione di semplici pratiche contabili come ABC, FDC o EPMU ai fini della separazione normativa sarebbe ingenua.

Gli utenti hanno il diritto di assicurarsi che l'aeroporto non realizzi profitti eccessivi addebitando loro costi in eccesso ed escludendo i corrispondenti flussi di ricavi.

Nel documento allegato troverete le nostre osservazioni su punti specifici del modello regolatorio presentato. Attendiamo con ansia l'opportunità di confrontarci con l'Autorità per garantire che le nostre preoccupazioni siano ascoltate.

Cordiali saluti,

All.1

Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con la delibera n. 92/2017 come integrati dalla delibera n. 68/2021

L'Autorità di regolazione dei trasporti intende acquisire, da parte dei soggetti interessati, osservazioni ed eventuali proposte in merito al documento in oggetto, pubblicato sul sito *web* istituzionale all'indirizzo www.autorita-trasporti.it.

Tali osservazioni e proposte, recanti la dicitura "*Consultazione sulla revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con la delibera n. 92/2017 come integrati dalla delibera n. 68/2021*", nonché l'indicazione del mittente, possono essere inviate, esclusivamente in formato editabile, entro e non oltre le ore 24:00 del 24 giugno 2022, all'indirizzo di posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it.

Sul testo del documento di consultazione ciascun soggetto interessato potrà proporre osservazioni e/o eventuali proposte esclusivamente strutturandole in forma tabellare secondo il seguente schema sequenziale, al fine di assicurarne la necessaria chiarezza espositiva:

Misura	Paragrafo	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
4.1	b)	dalla definizione della procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto o i rappresentanti o le associazioni degli utenti dell'aeroporto in relazione ...	dalla definizione della procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale, gli utenti dell'aeroporto, i rappresentanti e/o le associazioni degli utenti dell'aeroporto in relazione ...	La partecipazione degli utenti , in forma singola o associata , dovrebbe essere favorita il più possibile.
6.2	1	al più tardi 4 mesi prima	al più tardi 6 mesi prima	La procedura di consultazione in via ordinaria per la revisione dei diritti aeroportuali deve poter garantire una sufficiente interazione tra gestore e utenti aeroportuali, anche alla luce delle novità introdotte con il nuovo modello di regolazione economica.

6.2	4.b	che includa almeno i 2/3 delle WLU consuntivate nell'ultima annualità	che includa almeno 1/3 delle WLU consuntivate nell'ultima annualità	Negli aeroporti maggiori ,dove in genere il peso delle WLU è alquanto frammentato , il requisito dei 2/3 renderebbe inapplicabile la misura a svantaggio degli utenti.
6.4.1	4	Al fine di ottimizzare lo svolgimento delle audizioni di cui al paragrafo 6.4.2, gli utenti, sulla base della documentazione pubblicata dal gestore e con almeno 5 giorni di anticipo rispetto alla data dell'audizione, possono presentare al gestore – e, per conoscenza, all'Autorità – osservazioni scritte e/o richieste di approfondimento su specifici temi	Al fine di ottimizzare lo svolgimento delle audizioni di cui al paragrafo 6.4.2, gli utenti, sulla base della documentazione pubblicata dal gestore e con almeno 5 giorni di anticipo rispetto alla data dell'audizione, possono presentare al gestore – e, per conoscenza, all'Autorità – osservazioni scritte e/o richieste di approfondimento su specifici temi. Questa possibilità non pregiudica il diritto degli utenti di formulare richieste e domande al gestore in ogni fase della consultazione.	Gli utenti dovrebbero poter presentare osservazioni e domande in ogni fase della consultazione. Se necessario, il gestore può sempre avvalersi di un tempo ragionevole per chiarire eventuali aspetti particolarmente complessi.

6.4.2.	2	Gli utenti possono partecipare alle audizioni, con diritto di voto, in forma singola o associata. La partecipazione in forma associata deve essere comunicata a mezzo PEC al gestore nei termini dallo stesso indicati nella comunicazione di cui al paragrafo 6.4.1.	Gli utenti possono partecipare alle audizioni, con diritto di voto, in forma singola o associata. La partecipazione in forma associata deve essere comunicata a mezzo PEC al gestore nei termini dallo stesso indicati nella comunicazione di cui al paragrafo 6.4.1.	Dovrebbe essere sufficiente una comunicazione scritta , di qualsiasi natura.
6.4.2	3	il gestore può convocare audizioni pubbliche supplementari.	il gestore o gli utenti possono richiedere la convocazione di audizioni pubbliche supplementari.	Gli utenti dovrebbero poter richiedere lo svolgimento di ulteriori audizioni pubbliche e questa possibilità non dovrebbe essere limitata o condizionata dall'autorizzazione del gestore
6.4.2	6	Le audizioni sono aperte agli utenti dell'aeroporto ed alle relative associazioni, nonché ad altri soggetti portatori di specifici interessi in materia di gestione aeroportuale; tuttavia, il diritto di voto è riservato ai soli soggetti provvisti di delega scritta da parte del legale rappresentante dell'utente aeroportuale. Detta delega deve pervenire al gestore aeroportuale entro l'orario programmato di inizio dell'audizione, fatti salvi diversi	Le audizioni sono aperte agli utenti dell'aeroporto ed alle relative associazioni, nonché ad altri soggetti portatori di specifici interessi in materia di gestione aeroportuale; tuttavia, il diritto di voto è riservato ai soli soggetti provvisti di delega scritta da parte del legale rappresentante dell'utente aeroportuale. Detta delega deve pervenire al gestore aeroportuale entro l'orario programmato di inizio dell'audizione, fatti salvi diversi	La partecipazione degli utenti , in forma singola o associata , dovrebbe essere favorita il più possibile Non tutti i vettori sono stabiliti in Italia e non tutti i vettori stabiliti hanno un legale rappresentante presente a tempo pieno in Italia.

		accordi fra le parti.	accordi fra le parti.	
7.1.1	2b	illustrazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali, delle sue motivazioni e dei suoi principali impatti rispetto ai corrispettivi vigenti	Illustrazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali, delle sue motivazioni e dei suoi principali impatti sull'efficienza operativa del gestore e dei vettori rispetto ai corrispettivi vigenti, e dimostrazione della coerenza con i principi di non discriminazione e di proporzionalità.	L' Autorità , ai sensi dell' articolo 36 par. 2 del DL no 1 del 24/01/12 e dell' Art 37 , comma 2 , lett. a) del dl 201/2011, nel dettare i Modelli di regolazione dei corrispettivi aeroportuali, deve tenere conto anche del contenimento dei costi per utenti, imprese e consumatori , nonchè dell' accesso equo e non discriminatorio come criterio contestuale a quello della salvaguardia dell'equilibrio delle gestioni aeroportuali e della loro efficienza produttiva.
7.1.1	2c	listino dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi vigenti alla data di apertura della consultazione, da allegare anche su supporto informatico elaborabile	listino dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi vigenti alla data di apertura della consultazione con a fronte la proposta di nuovi corrispettivi e la percentuale di variazione , da allegare anche su supporto informatico elaborabile	L'integrazione intende aumentare la trasparenza, facilitandone la consultazione, della nuova proposta tariffaria

7.1.1	2f	<p>illustrazione di meccanismi ed obiettivi di efficientamento annuale proposti per il Periodo tariffario, e relativo impatto sui costi operativi, in accordo a quanto riportato dal presente Modello al paragrafo 10.1.4. 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 πt * 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, e relativo impatto sui costi operativi, in accordo a quanto riportato dal presente Modello al paragrafo 10.1.4. 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 πt * Tale valore è fornito entro 20 giorni dal ricevimento della richiesta; contestualmente il valore definito dall’Autorità sarà reso noto anche agli Utenti per consentire la presentazione di eventuali osservazioni</p>	<p>Anche in questa fase si dovrebbe salvaguardare il diritto degli utenti a ricevere tempestivamente tutte le informazioni rilevanti nonchè la possibilità di poter esprimere osservazioni al riguardo.</p>
7.1.1	3 c) iii	<p>evoluzione dei ricavi afferenti ai prodotti regolati;</p>	<p>· evoluzione dei ricavi afferenti ai prodotti regolati, con relative disaggregazioni e spiegazioni a commento di tale evoluzione</p>	<p>E’ importante poter comprendere le motivazioni alla base dell’evoluzione di tali ricavi con un sufficiente livello di granularità</p>

7.1.3	9	L'informativa sul Piano fornisce evidenza degli interventi, tra quelli programmati, per i quali vengono prospettati dal gestore incentivi alla realizzazione o forme di prefinanziamento.	L'informativa sul Piano fornisce evidenza degli interventi, tra quelli programmati, per i quali vengono prospettati dal gestore incentivi alla realizzazione o forme di prefinanziamento. I prefinanziamenti devono essere approvati dagli utenti in sede di consultazione e in via eccezionale, inoltre possono riguardare esclusivamente interventi che prefigurano un incremento dell'efficienza operativa del gestore nel corso del periodo regolatorio.	Per quanto riguarda gli incentivi alla realizzazione vedasi il commento su WACC incrementale (misura 10.6.1) I prefinanziamenti non dovrebbero entrare in tariffa. In via eccezionale, ove approvati dagli utenti, i prefinanziamenti potrebbero essere considerati solo quando sia possibile dimostrare un beneficio tangibile, in termini di maggior efficienza operativa o tariffaria. I prefinanziamenti disincentivano piani industriali efficienti ed il rispetto delle tempistiche, remunerando i gestori anche in caso di mancata o parziale realizzazione delle opere e incoraggiando investimenti inefficienti.

7.2	1	<p>“..il gestore, contestualmente all’invio della documentazione da sottoporre agli utenti, è tenuto ad inviare all’Autorità, su supporto informatico elaborabile, i dati e le informazioni di seguito elencati</p>	<p>....”il gestore, contestualmente all’invio della documentazione da sottoporre agli utenti, è tenuto ad inviare all’Autorità e agli utenti stessi, su supporto informatico elaborabile, i dati e le informazioni di seguito elencati</p>	<p>Si ritiene che durante il processo di consultazione la documentazione inviata dai gestori all’Autorità possa essere utile anche agli Utenti per consentire loro di contribuire fattivamente al procedimento</p>
8.1.1	3	<p>....tenuto conto delle posizioni espresse dagli utenti sulle singole questioni, dibattute e verbalizzate, il gestore elabora la proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e sugli impegni correlati</p>	<p>....tenuto conto delle posizioni espresse dagli utenti sulle singole questioni, dibattute e verbalizzate, il gestore elabora la proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e sugli impegni correlati, motivando dettagliatamente le ragioni per cui non si sia ritenuto di accogliere le proposte degli utenti o di accoglierle solo parzialmente. Tali motivazioni devono essere rese note anche agli utenti.</p>	<p>Coerentemente con le linee guida del Forum di Salonicco, si raccomanda di rendere nota anche agli utenti la relazione a corredo della proposta finale consentendo a quest’ultimi la piena comprensione del processo decisionale adottato dal gestore.</p>

8.1.1	3dandone contestuale comunicazionedandone contestuale comunicazione anche tramite e-mail	Una tempestiva comunicazione indirizzata ai singoli utenti intende preservare il diritto di quest'ultimi di presentare appelli che altrimenti potrebbe essere pregiudicato.
8.2.1	2il gestore provvede a pubblicare sul proprio sito web e a trasmettere all'Autoritàil gestore provvede a pubblicare sul proprio sito web e a trasmettere all'Autorità e agli utenti aeroportuali anche tramite e-mail	Si intende garantire che gli utenti ricevano tempestivamente importanti informazioni di carattere regolatorio senza essere costretti a dover controllare sistematicamente la loro eventuale pubblicazione
9.2.4	Bgrave non veridicitàgrave non veridicità	La fornitura di informazioni totalmente e/o parzialmente incorrette potrebbe fuorviare le decisioni degli utenti aeroportuali.

9.3.1	3b)	<p>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;</p>	<p>essere presentata da un utente aeroportuale 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;</p>	<p>Riteniamo che limitare la possibilità di appello soltanto ai soggetti che hanno partecipato alla consultazione sia in violazione dell'art 11 paragrafo A della Direttiva 2009/12/EC nonchè del d.l. 201/2011 all'articolo 37 paragrafo 3, lettera g.</p>
10.1.1	1.a	<p>per quanto riguarda gli OpEx, dal trascinarsi, nel periodo tariffario, dei costi ammessi all'Anno base, aggiornati all'anno ponte, per singolo prodotto regolato, in relazione (i) all'inflazione programmata</p>	<p>per quanto riguarda gli OpEx, dal trascinarsi, nel periodo tariffario, dei costi ammessi all'Anno base, aggiornati all'anno ponte, per singolo prodotto regolato, in relazione (i) all'inflazione programmata (eccetto che per i costi del personale)</p>	<p>L' inflazione programmata non e' predittrice dei costi del personale negli anni del periodo regolatorio. Questi sono infatti legati a Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro e non si adattano con la stessa frequenza al tasso di inflazione programmato (che di per se' e' una stima).</p>
10.1.1	2.	$ct,j \leq (xt,j + kt,j + vt,j) \cdot (1+\epsilon t) - MCt,j + PFt,j + Bt$	$ct,j \leq (xt,j + kt,j + vt,j) \cdot (1+\epsilon t) - MCt,j + PFt,j + Bt$	<p>Il superamento o mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale non deve tradursi in un ulteriore costo per gli utenti. La tariffa, tramite i costi, legati a produttività ed efficientamento, e gli investimenti, legati a migliorie qualitative, già riflette gli sforzi del gestore per offrire un servizio efficiente e di qualità.</p>

				Eventuali incentivi legati al superamento degli obiettivi di qualità e tutela ambientale, a nostro avviso mai particolarmente sfidanti, non dovrebbero essere inclusi nei corrispettivi regolamentati pagati dagli utenti ma rientrare nell'ambito degli accordi concessionari.
10.1.2	1b	dell'elasticità (η) dei costi operativi al variare del traffico (WLU)	dell'elasticità (η) dei costi operativi, per singolo prodotto ed utilizzando i relativi driver di costo , al variare del traffico (WLU)	L'Autorità propone di sostituire gli 8 precedenti fattori di elasticità dei costi operativi con un unico fattore, citando l'esigenza di fungibilità tra categorie di costo e l'impatto della riclassificazione contabile. Comprendiamo le motivazioni, tuttavia riteniamo che rispetto alle tipologie di costo (personale, materiali) potrebbero essere più rilevanti le attività. L'utilizzo di unico parametro come le WLU potrebbe rivelarsi inaccurato dato che potrebbe sovra/sottostimare l'impatto dei cambiamenti nei componenti delle WLU. Considerando che in ogni caso gli aeroporti sono tenuti a disaggregare i loro costi operativi per tipo di attività (es. decollo-atterraggio,

				<p>terminal, sicurezza) il fattore di elasticità si potrebbe applicare al medesimo livello. Ciò permetterebbe ai gestori di ottenere flessibilità (es. insourcing/outsourcing non avrebbe impatto sul valore complessivo) mantenendo l'elasticità più aderente alla realtà.</p> <p>Si vedano ad esempio i casi dell'Irlanda https://www.aviationreg.ie/fileupload/2019/Draft%20Determination/2020-2024%20Draft%20Opex%20Efficiency%20Study.pdf (section 2.52 & 2.5.3)</p> <p>e Dublin Airport Opex Efficiency Assessment: Review of Consultation Responses (aviationreg.ie)</p>
10.1.2	1.d	..Qualora i dati disponibili non coprissero l'intera durata del periodo tariffario, il gestore può far riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima del dato per le annualità residue del periodo.	..Qualora i dati disponibili non coprissero l'intera durata del periodo tariffario, il gestore può far riferimento alla media degli ultimi 3 anni al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima del dato per le annualità residue del periodo.	L'obiettivo perseguito delle banche centrali è il raggiungimento di un tasso di inflazione moderato.

10.1.2	1.d	<p>Il meccanismo appena descritto non si applica per l'aggiornamento all'Anno ponte dei costi operativi certificati all'Anno base, ai cui fini il gestore deve – come sopra indicato – fare ricorso al tasso di inflazione programmato per tale annualità quale rilevabile dall'ultimo DEF - Documento di Economia e Finanza – disponibile nonché all'elasticità del costo operativo al variare del traffico (WLU)</p>	<p>Il meccanismo appena descritto non si applica anche per l'aggiornamento all'Anno ponte dei costi operativi certificati all'Anno base ai cui fini il gestore deve – come sopra indicato – fare ricorso al tasso di inflazione programmato per tale annualità quale rilevabile dall'ultimo DEF - Documento di Economia e Finanza – disponibile nonché all'elasticità del costo operativo al variare del traffico (WLU)</p>	<p>Il regolatore dovrebbe indicare un coefficiente di recupero della produttività annuo ($\pi t+1$) anche per l'anno ponte. Se questo deve essere un fattore determinante per l'evoluzione degli OpEx durante il periodo regolatorio, allora dovrebbe incidere anche sull'anno ponte.</p>
10.1.2	5	<p>I corrispettivi regolati definiti in base al presente Modello includono tra i costi ammessi il 100% del canone di concessione aeroportuale, anziché la quota ridotta ex art. 11 decies della legge 248/2005.</p>	<p>I corrispettivi regolati definiti in base al presente Modello includono tra i costi ammessi una quota proporzionale del canone di concessione aeroportuale corrispondente alla percentuale di fatturato relativa all'aviazione commerciale e generale, anziché la quota ridotta ex art. 11 decies della legge 248/2005.</p>	<p>Accollare il recupero dell'intero canone concessorio esclusivamente all'attività o ai prodotti regolati sarebbe discriminatorio e favorirebbe ingiustificatamente le attività ed i prodotti non regolati il cui valore è maggiore proprio grazie alla concessione. L'allocazione del 100% dei costi del canone concessorio all'attività regolata è in conflitto sia con i principi alla base di una corretta contabilità regolatoria dei costi che</p>

				con la teoria di regolazione economica (dual-till) caldeggiata dagli aeroporti. Inoltre renderebbe la produzione dei servizi non regolati sovvenzionata, de facto, da quelli regolati.
10.1.5	1	A partire dal secondo periodo tariffario, il gestore predisporrà la proposta di revisione tariffaria in modo che i costi operativi del nuovo Anno base (che corrisponde al penultimo anno del periodo tariffario in fase di conclusione) possano essere incrementati, nel limite massimo dello Z% concordato nella consultazione relativa al periodo tariffario precedente, per tenere conto, in quota parte, dell'eventuale eccedenza di produttività conseguita dal gestore rispetto agli obiettivi che erano stati fissati ex ante per il periodo tariffario precedente	A partire dal secondo periodo tariffario, il gestore predisporrà la proposta di revisione tariffaria in modo che i costi operativi del nuovo Anno base (che corrisponde al penultimo anno del periodo tariffario in fase di conclusione) possano essere incrementati, nel limite massimo dello Z% concordato nella consultazione relativa al periodo tariffario precedente, per tenere conto, in quota parte, dell'eventuale eccedenza di produttività conseguita dal gestore rispetto agli obiettivi che erano stati fissati ex ante per il periodo tariffario precedente	L' eccedenza di produttività conseguita dal gestore rispetto agli obiettivi non dovrebbe costituire un problema e comunque non dovrebbe produrre un aumento automatico dei costi operativi. La regolamentazione per incentivi (incentive regulation) prevede infatti che le efficienze siano trasferite agli utenti nel periodo successivo (mentre l'azienda regolata ne beneficia durante il periodo corrente). Forzando uno $Z > 0$ si implica che l'azienda regolata tratterrà in via permanente una parte della sovraperformance che dovrebbe invece essere trasferita ad utenti e passeggeri. Siamo dunque al cospetto di una scelta unilaterale che penalizza i consumatori. Infine non vi è alcuno svantaggio per

				l'azienda regolata nel caso in cui l'opex effettivo nell'anno base risulti maggiore dell' "opex previsto" all'inizio del periodo precedente. (le efficienze che si dovevano raggiungere sono "sacrificate", mentre il fattore di produttività non è aumentato).
10.2	1	<p>In merito alla valorizzazione dei beni da imputare a capitale investito netto (CIN) all'Anno base, il gestore potrà optare, in alternativa:</p> <p>a) per il valore corrente netto, espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al paragrafo 10.4(CIN rivalutato);</p> <p>b) per il valore contabile netto (CIN contabile).</p> <p>In entrambi i casi, il valore deve essere assunto al netto delle rivalutazioni ex lege</p>	<p>In merito alla valorizzazione dei beni da imputare a capitale investito netto (CIN) all'Anno base, il gestore dovrà optare per il valore piu' basso tra:</p> <p>a) il valore corrente netto, espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al paragrafo 10.4(CIN rivalutato);</p> <p>b) il valore contabile netto (CIN contabile).</p> <p>In entrambi i casi, il valore deve essere assunto al netto delle rivalutazioni ex lege eventualmente</p>	<p>La possibilità che i gestori possano utilizzare metodologie contabili disomogenee impedisce comparazioni adeguate. Inoltre un cambio nel sistema di contabilità si potrebbe applicare esclusivamente ai nuovi cespiti dal momento che tale cambio su un cespite preesistente non produrrebbe un risultato neutro. Raccomandiamo che i gestori utilizzino la contabilità basata sui costi storici.</p> <p>L'uso del valore corrente netto dovrebbe essere consentito solo quando questo produce un valore più basso. La "Modern Equivalent Asset Methodology" richiede che il cespite rivalutato abbia un valore inferiore del valore residuo dei beni</p>

		eventualmente effettuate nel corso degli anni.	effettuate nel corso degli anni.	storici e che produca benefici in termini di efficienza. Inoltre non si condivide il pre-finanziamento attraverso il ricorso ai costi correnti e la minore trasparenza dovuta alla possibilità di alternare cespiti correnti e storici all'interno del CIN.
10.2.	4.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.	immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici non sono ammissibili ai fini tariffari. In merito alla valorizzazione dei beni da imputare a capitale investito netto (CIN) all'Anno base il gestore deve fare riferimento al valore contabile al netto delle rivalutazioni ex lege eventualmente effettuate nel corso degli anni	Il modello dovrebbe stimolare l'efficienza delle gestioni e dei servizi regolati. Le immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici, a prescindere dalla tempistica dell'investimento o dall'erogazione dei contributi pubblici, per definizione non costituiscono un costo per il gestore. La valutazione delle immobilizzazioni deve essere calcolata in base al costo storico da contabilità per garantirne la coerenza con il costo effettivamente sostenuto.

<p>10.4</p>	<p>1</p>	<p>Il gestore, nel caso in cui si avvalga dell'opzione della rivalutazione dei cespiti di cui al paragrafo 10.2, punto 4, provvede all'Anno base di ogni periodo tariffario all'aggiornamento del valore residuo dei cespiti autofinanziati, sulla base dell'indice degli Investimenti Fissi Lordi che è annualmente pubblicato sul sito dell'Autorità.</p>	<p>Secondo le prescrizioni della misura 10.4 il CIN dell'anno base non è più dato dal valore contabile residuo degli investimenti venendo tale valore incrementato, per ogni bene capitalizzato, tramite l'applicazione degli indicati indici di rivalutazione, con valori che variano dall' 1% e sino al 19% per data di contabilizzazione del bene.</p> <p>Quindi, l'ART ammette che le immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici concorrono per la determinazione del CIN, benché i costi di acquisto e produzione di tali immobilizzazioni non siano stati sostenuti dal gestore aeroportuale.</p> <p>Consentendo l'inserimento nel capitale investito delle immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici, l'Autorità aumenta la remunerazione calcolata sul medesimo (c.d. WACC).</p> <p>L'Autorità precisa che ciò è ammesso "nei casi, nei limiti ed alle condizioni ammessi dalla legge".</p> <p>Al contrario, è preclusa in modo assoluto l'inclusione nel CIN delle immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici.</p> <p>Infatti, le tariffe devono essere orientate ai costi effettivamente sostenuti, ciò che è del tutto escluso per le immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici. Il gestore non dovrebbe essere incentivato ad usare un valore a piacimento, che logicamente sarebbe quello più alto tra il valore contabile e quello corrente, e comunque a sfavore dell'utenza. Inoltre, il bene quando è rivalutato verrebbe pagato due volte dagli utenti. il principio di orientamento ai costi effettivamente sostenuti è un caposaldo della regolazione dei diritti aeroportuali nell'ambito comunitario e trova affermazione in ambito nazionale a partire dalla legge (omissis)</p> <p>Aver ammesso nel CIN le immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici costituisce aiuto di Stato concesso in modo illegittimo alle gestioni</p>
--------------------	-----------------	---	--

				<p>aeroportuali privatizzate.</p> <p>A tale proposito è bene precisare che sul punto vige un preciso orientamento della Commissione europea (omissis) che esige il rispetto del principio di stretta corrispondenza ai costi effettivamente sostenuti e quindi non consente dette rivalutazioni.</p> <p>La stessa Autorità riconosce la inderogabilità di tale principio laddove prevede sub misura 10.2. che “ il valore [dei beni da imputare a capitale investito netto all’anno base] deve essere assunto al netto delle rivalutazioni ex lege eventualmente effettuate nel corso degli anni” .</p>
10.5.5.	1.	<p>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</p>	<p>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 5</p>	<p>Date le fluttuazioni dei rendimenti dei titoli di stato durante un singolo anno, e’ opportuno considerare una finestra temporale piu’ ampia. Dal momento che la revisione del WACC avviene annualmente, la stima del RFR futuro unicamente in base alla media dell’anno precedente non tiene conto del punto di vista degli investitori nè delle attività poste in essere dalla BCE. Inoltre tale stima, non tenendo nella dovuta considerazione i principi di teoria economica e le scelte delle banche centrali, non è in alcun modo predittiva.</p> <p>Piuttosto, in mancanza di strumenti più sofisticati, una regressione verso la media storica e’ in grado di spiegare e prevedere con maggiore affidabilità i tassi di interesse futuri.</p> <p>Dunque per questo motivo riteniamo opportuno che si consideri un campione di dati sufficientemente ampio sul quale applicare una media. Ciò inoltre e’ coerente con l’orizzonte temporale di 5 anni prospettato per la stima del beta.</p>

		10.5.4, punto 4	anni precedenti alla data di pubblicazione delle variabili di cui al paragrafo 10.5.4, punto 4	
10.5.5	2	stimato dalle altre autorità di regolazione nazionali, considerando la media aritmetica e la media geometrica delle serie storiche	stimato dalle altre autorità di regolazione nazionali, consi- derando la media aritmetica la media geometrica delle serie storiche	<p>Come suggerito da Damodaran la media geometrica nella determinazione del rendimento su un periodo pluriennale (quale il periodo regolatorio di 5 anni applicato agli aeroporti italiani):</p> <p>“Il punto fondamentale quando si tratta di stimare i premi storici è legato a come i rendimenti medi su azioni, treasury bonds e bills sono calcolati. La media aritmetica dei rendimenti misura la media semplice di una serie di rendimenti annui, mentre la media geometrica guarda al rendimento composto. La dottrina convenzionale sostiene di utilizzare medie aritmetiche.</p> <p>Infatti, se i rendimenti annuali non sono correlati nel tempo, e il nostro obiettivo è di stimare il premio per il rischio per il prossimo anno, la media aritmetica è la miglior stima non distorta del premio. ci sono tuttavia forti argomentazioni che possono essere sostenute per l'uso di medie geometriche. Primo, studi empirici sembrano indicare che i rendimenti sulle azioni sono negativamente correlati nel tempo. Di conseguenza, il rendimento medio aritmetico sovrastima</p>

				<p>probabilmente il premio. Secondo, mentre i modelli asset pricing possono essere uniperiodali, l'utilizzo di questi modelli per ottenere rendimenti attesi su lunghi periodi (come cinque o dieci anni) suggerisce che il periodo può essere molto più lungo di un anno. In questo contesto, l'argomento per premi a media geometrica diventa più forte.</p> <p>Indro e Lee (1997) confrontano i premi aritmetici e geometrici, li trovano entrambi carenti e sostengono una media ponderata, con il peso sul premio geometrico che aumenta con l'orizzonte temporale. In conclusione, il tipo di media utilizzato è chiaramente importante. Le medie aritmetiche produrranno premi di rischio più elevati rispetto alle medie geometriche, ma l'utilizzo della media aritmetica per ottenere tassi di sconto, che vengono poi sommati nel tempo, sembra internamente incoerente. Quantomeno nella finanza e nella valutazione aziendale l'argomentazione a sostegno dell'utilizzo della media geometrica per stimare i premi è forte”¹</p>
10.5.6.	2.	<p>Ai fini del calcolo della remunerazione sul capitale investito netto, l’Autorità adotta il gearing nozionale, dato dalla media aritmetica dei valori di gearing</p>	<p>Ai fini del calcolo della remunerazione sul capitale investito netto, l’Autorità adotta il gearing nozionale fissato al 50%</p>	<p>Il Thessaloniki Forum raccomanda un gearing nozionale che rappresenti un efficiente struttura del capitale, alla quale i gestori dovrebbero tendere.</p>

		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	come livello efficiente di gearing	
10.5.6	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	Il costo del debito nozionale viene determinato dal rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari delle società di gestione aeroportuale	Analogamente alla metodologia utilizzata per il calcolo della produttività, l'Autorità dovrebbe mettere a punto un sistema in cui il costo del debito consentito è (o almeno tende ad essere) uguale a quello pagato dall'azienda finanziariamente più efficiente del campione di riferimento. Il metodo proposto dall'Autorità per calcolare il costo del debito produrrà inevitabilmente un guadagno addizionale e non necessario a favore dei gestori. (es. un gestore con un cattivo credit rating e, conseguentemente, con un alto tasso di interesse sui debiti finirebbe per incrementare il costo medio del debito). Il costo nozionale del debito, come il fattore di produttività, si dovrebbe basare su un costo efficiente del debito per aziende con un credit rating

		<p>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</p>	<p>con una efficiente struttura del debito e credit rating simile. I debiti finanziari di cui al punto 2 devono essere considerati.</p> <p>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 massimo costo del debito è dato dalla somma del risk free rate e del</p>	<p>similare.</p>
--	--	--	--	------------------

		del risk free rate e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%)	premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%) con riferimento ad aziende con credit rating simile.	
10.5.6	4	<p>Il coefficiente <i>beta equity</i> (β_e) è stimato in base dall'analisi dei coefficienti beta di un campione costituito dalle società quotate che gestiscono aeroporti (<i>comparables</i>).</p> <p>Per rappresentare i</p>	<p>Il coefficiente beta equity (β_e) è stimato in base al coefficiente beta delle società quotate che gestiscono aeroporti o utilities (<i>comparables</i>) che è poi aggiustato</p>	<p>Per la definizione del coefficiente beta l'Autorità dovrebbe apportare aggiustamenti al coefficiente ottenuto in base al campione di società di gestione comparabili. Tra gli aeroporti comparabili vi sono molti elementi che non trovano relazione con i beta degli asset regolamentati in Italia e che potrebbero pertanto influenzare i beta dell'aeroporto di confronto. Ad esempio, i beta di confronto potrebbero riguardare "gruppi aeroportuali" (AdP è presente in una serie di concessioni nei paesi in via di sviluppo) o partecipare ad attività più esposte alla concorrenza (quali le attività di assistenza a terra che AdP svolge a Francoforte) o ancora, avere una diversa allocazione del rischio (nella maggior parte degli aeroporti indicati non vi è condivisione del Rischio di Traffico che è invece presente nel modello in consultazione). Tutto ciò necessita di essere considerato ai fini della definizione del coefficiente beta.</p> <p>Inoltre, dovrebbe essere considerata la possibilità di recuperare le perdite dovute a variazioni di traffico o a circostanze eccezionali come proposto al</p>

		<p>profili di rischio del settore aeroportuale, sono incluse nel campione le società di gestione aeroportuale nazionali e europee che presentino maggiore capitalizzazione.</p>	<p>dall’Autorità per riflettere il livello di rischio del gestore.</p> <p>Dato che questo coefficiente beta è usato per determinare il WACC applicabile alle attività aeronautiche, il rischio dovrebbe essere quello riferibile esclusivamente ad attività simili (escludendo quelle commerciali, estere o altre) sia per</p>	<p>punto 10.7.3.5</p> <p>Infine, il calcolo del coefficiente beta dovrebbe escludere i dati finanziari relativi agli anni interessati dalla pandemia COVID (o comunque aggiustarli significativamente). L’eventuale utilizzo di questi dati finanziari per la definizione delle tariffe regolamentate per il periodo 2023-2027 implicherebbe il ripetersi di circostanze analoghe durante il periodo tariffario mentre di fatto si tratta di un evento che si verifica alquanto raramente. Un mancato aggiustamento dei valori produrrebbe una significativa sopravvalutazione del beta (quindi del costo del capitale) riconosciuto ai gestori.</p>
--	--	---	--	--

			<p>l'aeroporto in questione che per i suoi comparables</p> <p>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</p> <p>.</p>	
--	--	--	---	--

10.6	1	L'Autorità, in casi eccezionali, può valutare l'applicazione temporanea di contenute misure incrementative del WACC, su specifica e motivata richiesta formulata dal gestore aeroportuale previo assenso del concedente, per investimenti correlati, nell'ambito di una crescita bilanciata della capacità aeroportuale, anche all'innovazione tecnologica, alla sicurezza dello scalo ed alla qualità dei servizi, ai sensi dell'art.	1. L'Autorità, in casi eccezionali, può valutare l'applicazione temporanea di contenute misure incrementative del WACC, su specifica e motivata richiesta formulata dal gestore aeroportuale previo assenso del concedente, per investimenti correlati, nell'ambito di una crescita bilanciata della capacità aeroportuale, anche	<p>Il riconoscimento di un WACC incrementale non deve essere permesso dai modelli.</p> <p>Il WACC e' un parametro teorico che rappresenta il rischio intrinseco dell'impresa, e quindi comprende rischi effettivi e potenziali. Un WACC incrementale, peraltro arbitrariamente individuato nella misura dell' 1%, rappresenterebbe un doppio e ingiustificato conteggio di tali rischi. Riteniamo che in molti casi gli investimenti "strategici", in quanto parte integrante dell'accordo di concessione, rientrino tra i rischi di impresa del gestore.</p> <p>Inoltre un WACC specifico per un singolo investimento non è conforme alla teoria della regolamentazione economica, in quanto in condizioni di mercato il gestore non potrebbe estrapolare il costo opportunità di un solo investimento.</p> <p>Laddove l'Autorità ritenesse di non modificare la misura proposta e di applicare un WACC incrementale quest'ultimo, dovrebbe essere fissato dall'Autorità dopo analisi del rischio incrementale dell'investimento come valore massimo applicabile. Il gestore dovrebbe quindi definire in consultazione il livello di rischio incrementale dimostrando che la remunerazione incrementale sarebbe attesa dagli investitori.</p> <p>Obiettivo di ogni investimento del gestore dovrebbe essere il perseguimento di maggiore efficienza o di capacità ottimale e pertanto non dovrebbe essere ulteriormente retribuito.</p> <p>Il WACC incrementale dell'1% risulta eccessivo e , ad esempio, simile al costo del denaro di Aeroporti di Roma per i prossimi 10 anni sia per gli investimenti in ambiti regolati che in quelli aperti alla competizione (Sustainability-Linked bond 2021-2031, a 1.75%).</p> <p>Secondo il testo posto in consultazione risulta chiaramente che l'aumento</p>
------	---	--	---	--

		<p>71, comma 3, del d.l. 1/2012, nonché ad aspetti di tutela ambientale ed alla riduzione di esternalità negative.</p> <p>2. L'applicazione temporanea di cui al precedente punto 1 non può superare il 50% della vita utile dell'investimento, e non può riguardare le lavorazioni in corso.</p> <p>3. La misura del WACC incrementale è pari all'1%.</p>	<p>all'innovazione tecnologica, alla sicurezza dello scalo ed alla qualità dei servizi, ai sensi dell'art. 71, comma 3, del d.l. 1/2012, nonché ad aspetti di tutela ambientale ed alla riduzione di esternalità negative.</p> <p>2. L'applicazione temporanea di cui al precedente punto 1 non può superare il 50% della vita utile dell'investimen</p>	<p>tariffario, derivante dall'applicazione della misura del c.d. WACC incrementale, può avvenire senza previa consultazione e senza previa intesa con l'utenza, essendo bastevole il (i) consenso del concedente e (ii) l'autorizzazione dell'Autorità.</p> <p>Al contrario, la normativa comunitaria e quella nazionale corredata dall'art. 71, comma 3, del d.l. 1/2012, impongono la regola della consultazione e del consenso degli utenti per definire le tariffe e la loro revisione sulla base dei Modelli di tariffazione, senza alcuna esclusione. È importante notare che il "beta" già rileva tali rischi dagli aeroporti di confronto. Un WACC incrementale è un doppio conteggio per la remunerazione di questi stessi rischi.</p>
--	--	--	---	---

		<p>4. Qualora il gestore intenda rivolgere istanza all'Autorità al fine di ottenere misure incrementative del WACC per uno specifico investimento, lo stesso è tenuto a dimostrare che l'investimento medesimo soddisfi almeno le seguenti condizioni: a) presentare elevati fattori di rischio, anche in correlazione all'innovatività dei processi e dei servizi; b) non essere correlato ad obblighi di</p>	<p>to, e non può riguardare le lavorazioni in corso.</p> <p>3. La misura del WACC incrementale è pari all'1%.</p> <p>4. Qualora il gestore intenda rivolgere istanza all'Autorità al fine di ottenere misure incrementative del WACC per uno specifico investimento, lo stesso è tenuto a dimostrare che</p>	
--	--	--	--	--

		<p>legge; c) rispondere a criteri di addizionalità rispetto agli interventi strettamente necessari per assicurare lo sviluppo e il mantenimento delle infrastrutture e adeguati livelli di sicurezza e di servizio, in coerenza con le direttive ENAC.</p>	<p>l'investimento medesimo soddisfi almeno le seguenti condizioni: a) presentare elevati fattori di rischio, anche in correlazione all'innovatività dei processi e dei servizi; b) non essere correlato ad obblighi di legge; c) rispondere a criteri di addizionalità rispetto agli interventi strettamente necessari per assicurare lo sviluppo e il mantenimento</p>	
--	--	--	---	--

			delle infrastrutture e adeguati livelli di sicurezza e di servizio, in coerenza con le direttive ENAC	
10.8	1	A condizione che siano applicati i criteri di trasparenza di cui al seguente punto 2, è consentita l'applicazione del regime tariffario di tipo dual till, nel quale il gestore provvede a determinare in quale misura e con quali modalità tener conto, nella costruzione tariffaria, del	In ottemperanza all'art. 11 nonies del d.l. 203/2005 conv. nella legge n. 248/2005 il gestore riserverà almeno il 50% del margine commerciale a riduzione del costo dei prodotti e servizi	<p>A nostro avviso i gestori aeroportuali dovrebbero applicare il sistema single till.</p> <p>Per quanto di nostra conoscenza in Italia non vi sono altri settori regolati in cui l'operatore abbia la facoltà di escludere alcune attività dal perimetro della regolazione. Le attività commerciali, quali negozi, ristoranti ed altri servizi non esisterebbero in assenza di traffico aereo, inoltre il gestore è l'unico soggetto che può esercitare poteri discrezionali con riguardo alle autorizzazioni relative all'esercizio delle attività commerciali. Pertanto l'esclusione selettiva di alcune attività non è giustificabile</p> <p>Laddove l'Autorità non ritenesse di dover modificare la misura proposta facciamo presente quanto segue:</p> <p>La misura 10.8 si pone in contrasto con l'art. 11 nonies del d.l. 203/2005 conv. nella legge n. 248/2005 e con il secondo considerando della direttiva 2009/12/ce e con l'art. 37, comma 2, lett. b) del d.l. 201/2011, giacché, laddove questa prevede l'obbligo di considerare il margine commerciale (per una quota non inferiore al 50%) in riduzione delle tariffe, l'Autorità lascia invece al gestore la libertà di non tenerne conto, così da non subire</p>

		marginie derivante dalle attività accessorie.	regolati.	<p>alcuna riduzione tariffaria.</p> <p>Con la misura 10.8, l’Autorità ha assunto un orientamento diametralmente opposto alla normativa, avendo escluso in via generale l’obbligatorietà del regime tariffario inclusivo del margine commerciale, così venendo a mancare la riduzione delle tariffe almeno in misura pari al 50% degli utili, in genere di notevole portata, ricavati dal gestore aeroportuale mediante lo sfruttamento commerciale dello scalo.</p>
10.9	16	in riferimento alla componente tariffaria x il gestore provvede all’aggiornamento del tasso di inflazione programmata di cui alla dinamica dei costi operativi ammessi all’anno base, paragrafo 10.1.2, per l’anno t+1 sulla base dell’ultimo Documento di Economia e Finanza	in riferimento alla componente tariffaria x il gestore provvede all’aggiornamento del tasso di inflazione programmata di cui alla dinamica dei costi operativi ammessi all’anno base, paragrafo 10.1.2, per l’anno	<p>Nel corso del periodo regolatorio i livelli tariffari non dovrebbero subire variazioni rispetto ai valori proposti in consultazione ed approvati dagli utenti. Il tasso di inflazione programmata è già considerato nel WACC, nel CIN rivalutato, e negli OPEX. Inoltre è facoltà del Gestore adeguare le tariffe a seguito di modifiche regolamentari e di nuove negoziazioni del CCNL.</p> <p>Applicare a tutti i servizi il tasso di inflazione programmata una seconda volta, come prospettato da questa misura, sarebbe sproporzionato e contrario al principio dell’orientamento ai costi.</p> <p>Infine il gestore ha sempre la facoltà di ridurre il periodo regolatorio a 2-3 anni in modo da limitare il rischio inflazione al minimo.</p>

		<p>disponibile alla data di pubblicazione del documento di consultazione. Qualora i dati disponibili non coprissero l'anno t+1, il gestore può far riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima del dato per le annualità residue del periodo.</p>	<p>t+1 sulla base dell'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile alla data di pubblicazione del documento di consultazione. Qualora i dati disponibili non coprissero l'anno t+1, il gestore può far riferimento al dato</p>	
10.10	3	<p>Il valore della soglia Y% è fissato in sede di consultazione</p>	<p>Il valore della soglia Y% è fissato in sede di Consultazione e viene considerato ai fini della</p>	<p>Il valore non può essere definito separatamente dal WACC. La soglia determinerà l'ammontare del "rischio traffico" che il gestore sosterrà. Le variazioni nel "rischio traffico" dovrebbero comportare adeguamenti commisurati nel WACC. A nostro avviso l'Autorità non dovrebbe limitarsi alla determinazione del WACC lasciando che il rischio traffico sia materia di discussione in sede di consultazione.</p>

			<p>determinazione e del WACC. Conseguentemente, se la soglia Y% è diversa da zero, il WACC deve essere aggiustato al ribasso.</p>	
10.11.2	1	<p>Gli indicatori analitici di qualità sono selezionati dal gestore, d'intesa con ENAC e comunque tra indicatori sulla cui evoluzione il gestore possa esercitare un effettivo controllo</p>	<p>Gli indicatori analitici di qualità sono selezionati dal gestore, d'intesa con ENAC e con gli utenti, e comunque tra indicatori sulla cui evoluzione il gestore possa esercitare un effettivo controllo</p>	<p>Qualsiasi incentivo di questa natura eventualmente riconosciuto al gestore dovrebbe rimanere in capo al concedente</p>

10.11.3	2	Gli indicatori ambientali sono di norma individuati dal gestore, d'intesa con ENAC, fra quelli riportati nel documento emesso dallo stesso Ente. Tale documento individua gli obiettivi ambientali aeroportuali in ragione delle relative politiche nazionali, anche con riferimento agli impegni assunti nei vari consessi internazionali.	Gli indicatori ambientali sono selezionati dal gestore, d'intesa con ENAC e con gli utenti...	Qualsiasi incentivo di questa natura eventualmente riconosciuto al gestore dovrebbe rimanere in capo al concedente
---------	---	---	---	---

10.11.4	1	È previsto un sistema premiante o penalizzante, impostato in funzione dell'eventuale scostamento registrato anno per anno, rispetto ad indicatori-obiettivi sintetici di qualità (Q0) e ambiente (A0) distintamente prefissati, tenuto conto che i costi incrementali derivanti dal loro conseguimento sono anticipatamente computati nella dinamica dei Corrispettivi regolati		Non si condivide la necessità di un sistema premiante per il raggiungimento degli obiettivi sintetici di qualità ed ambiente, peraltro generalmente poco sfidanti.
----------------	----------	---	--	--

10.11.4	3	L'applicazione del sistema si traduce quindi in una variazione tariffaria da applicare in egual misura su tutti i prodotti regolati, che può assumere un valore variabile tra -2% e +1%		<p>Nell'ambito di un modello che prevede che i servizi, le infrastrutture e le tariffe siano consultate direttamente con gli Utenti, ha poco senso che il concessionario sia premiato sulla base di parametri o valori fissati dal concedente in merito ai quali gli utenti non hanno lo stesso livello di intervento.</p> <p>Conseguentemente qualsiasi incentivo di questa natura eventualmente riconosciuto al gestore dovrebbe rimanere in capo al concedente.</p> <p>In caso di applicazione di penali, il 2% non sembra essere commisurato all'impatto causato dal mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità, in ogni caso questo dovrebbe essere deciso dal concedente.</p> <p>Rileviamo che nella misura 29 è prevista la definizione di uno SLA tra gestore ed utenti aeroportuali lasciando in quell'ambito la discussione in merito ad eventuali penalità</p>
10.11.4	8,9,10	8. Il conseguimento degli indicatori-obiettivo nel corso del Periodo tariffario va verificato annualmente sulla base degli indicatori sintetici di qualità e di tutela ambientale, Qt ed At,		Sarebbe utile poter visionare qualche esempio pratico.

		<p>determinati sulla base delle relazioni che seguono: $Qt = \sum (I_{qj,t} \cdot P_{qj})$ $At = \sum (I_{aj,t} \cdot P_{aj})$</p> <p>dove: $I_{qj,t}$ valore del j-esimo indicatore analitico di qualità raggiunto nell'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base; P_{qj} peso del j-esimo indicatore analitico di qualità; $I_{aj,t}$ valore del j-esimo indicatore analitico di tutela ambientale raggiunto nell'anno t, espresso come variazione percentuale</p>		
--	--	---	--	--

		<p>rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base; P_{aj} peso del j-esimo indicatore di tutela ambientale. 9. Gli indici sintetici di cui al punto precedente, al fine di assegnare i corrispondenti valori ai parametri q e a, sono confrontati con gli indicatori-obiettivo sintetici di qualità (Q_0) e di tutela ambientale (A_0) calcolati ex ante per ciascun anno del periodo tariffario mediante le seguenti formule: $Q_{0,t} = \sum (O_{qj,t} \cdot P_{qj})$ $A_{0,t} = \sum (O_{aj,t} \cdot P_{aj})$ dove: $O_{qj,t}$ obiettivo del j-esimo indicatore analitico di qualità</p>		
--	--	---	--	--

		<p>(Iq) fissato per l'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base; Oaj,t obiettivo del j-esimo indicatore analitico di tutela ambientale (Ia) fissato per l'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base. 10. Il meccanismo premiante o penalizzante è impostato come segue: a) si individuano, per ciascun anno t, le soglie di scostamento (Sqt) e (Sat) da applicare all'indicatore obiet</p>		
--	--	---	--	--

		<p>tivo sintetico (rispettivamente di qualità e di tutela ambientale) assegnato per lo stesso anno, assumendo per tali parametri un valore pari alla differenza fra lo stesso indicatore sintetico all'anno t e quello all'anno (t-1), nel seguente modo: $Sqt = Q0,t - Q0,(t-1)$ $Sat = A0,t - A0,(t-1)$ b) si pongono a confronto rispettivamente i valori Qt e $Q0,t$ (qualità), nonché At e $A0,t$ (tutela ambientale); c) il valore da attribuire a ciascuno dei parametri q e a si desume dalla seguente tabella</p>		
--	--	--	--	--

		<p>Valore Q_t Valore q Valore A_t Valore a $Q_t \leq Q_{0,t} - Sqt - 2\% A_t \leq A_{0,t} - Sat$ $-2\% Q_{0,t} - Sqt < Q_t < Q_{0,t}$ da -2% a 0 (interpolazione lineare) $A_{0,t} - Sat < A_t < A_{0,t}$ da -2% a 0 (interpolazione lineare) $Q_{0,t} < Q_t < Q_{0,t} + Sqt$ da 0 a +1% (interpolazione lineare) $A_{0,t} < A_t < A_{0,t} + Sat$ da 0 a +1% (interpolazione lineare) $Q_t \geq Q_{0,t} + Sqt + 1\% A_t \geq A_{0,t} + Sat + 1\%$</p>		
11.1	2	<p>Previa consultazione degli utenti, il gestore può adottare sub-articolazioni tariffarie che consentano un</p>		<p>Non vediamo l'utilità di un elenco esplicito, che potrebbe portare a limitare la scelta dell'aeroporto, preferendo che si faccia riferimento a principi generali.</p>

		<p>migliore utilizzo della capacità aeroportuale, ovvero per finalità di tutela ambientale, tra le quali, ad esempio</p> <p>a) tariffe peak / off peak; b) tariffe summer / winter; c) tariffe distinte per classi di tonnellaggio dell'aeromobile; d) tariffe distinte per tipologie o classi di beni ad uso esclusivo; e) tariffe distinte per classi di inquinamento acustico o atmosferico degli aeromobili; f) tariffe distinte per origine e destinazione dei</p>		
--	--	---	--	--

		<p>passaggeri (es. Schengen / extra-Schengen)</p>		
<p>11.3</p>		<p>Basket e rimodulazione tariffaria</p>	<p>si propone l'espunzione</p>	<p>Le tariffe dovrebbero promuovere l'efficienza operativa della gestione e l'orientamento a costi efficienti. L'applicazione dei basket tariffari dovrebbe essere proibita in quanto produce sovvenzioni incrociate tra prodotti concorrenti e riduce gli incentivi all'efficienza e all'innovazione..</p>
<p>11.3</p>	<p>1.b.iii</p>	<p>perseguire un ragionevole riequilibrio delle tariffe dei prodotti del basket, adottando un sistema di prezzi efficiente, in grado di riflettere le diverse elasticità delle domande sottostanti, anche in ottica di allineamento alla</p>	<p>si propone l'espunzione</p>	<p>Vedere commento alla misura 16.1</p>

		media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali.		
15.2	1	La maggioranza degli utenti dell'aeroporto, intendendosi per tale una rappresentanza dei vettori che includa almeno il 50% delle WLU consuntivate nell'ultima annualità di cui siano disponibili i dati può rivolgersi all'Autorità, entro il termine di 20 giorni dalla pubblicazione della proposta definitiva da parte del gestore, presentando motivata e	La maggioranza degli utenti dell'aeroporto, intendendosi per tale una rappresentanza dei vettori che includa almeno il 50% delle WLU consuntivate nell'ultima annualità di cui siano disponibili i dati possono rivolgersi all'Autorità, entro il termine di 20 giorni dalla pubblicazio	<p>Qualsiasi utente dovrebbe essere in grado di presentare istanza all'Autorità.</p> <p>Non dovrebbe esserci alcuna soglia minima per poter presentare istanza di opposizione. I ricorsi dovrebbero essere analizzati nel merito.</p>

		documentata istanza di opposizione alla proposta del gestore del livello dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi regolati	della proposta definitiva da parte del gestore, presentando motivata e documentata istanza di opposizione alla proposta del gestore del livello dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi regolati	
16	1	Ai fini del confronto del livello dei diritti aeroportuali praticati, il gestore individua un campione di aeroporti europei con analoghe caratteristiche	si propone l'espunzione	Non vediamo l'utilità di un benchmarking generico delle tariffe o dei costi di turnaround. Sugeriamo di eliminare questa pratica. Il principio di trasparenza richiederebbe inoltre che la metodologia per la selezione degli aeroporti comparabili fosse condivisa con gli utenti aeroportuali e da questi validata.

		<p>infrastrutturali, di traffico e di standard di servizio reso.</p> <p>Per ciascuno degli scali ricompresi in detto campione, il gestore identifica i servizi ritenuti maggiormente rappresentativi rispetto alla propria offerta.</p>		
16.3	2	<p>Il gestore elabora la proposta tariffaria della prima annualità del periodo tariffario sulla base dei confronti di cui ai paragrafi 16.1 e 16.2, tenuto altresì conto:</p> <p>a) della necessità del rispetto della correlazione ai costi entro un arco temporale</p>	<p>Il gestore elabora la proposta tariffaria della prima annualità del periodo tariffario sulla base dei confronti di cui ai paragrafi 16.1 e 16.2, tenuto altresì conto:</p> <p>a) della</p>	<p>Come già chiarito più volte dall’Autorità la tariffa regolata è stabilita secondo il principio del price-cap, ed è quindi un valore massimo. Questa misura, che prevede una stretta correlazione della tariffa ai costi, avrebbe un suo fondamento teorico solo nell’ambito di un modello regolatorio basato sul sistema del single till e del price floor.</p> <p>Riteniamo inoltre che sia prerogativa dell’Autorità non approvare una dinamica dei corrispettivi non orientata alla media europea (d.l. 1/2012 art 80.1.d).</p>

		ragionevole, di norma corrispondente alla durata del periodo tariffario; b) dei principi di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012.	necessità del rispetto della correlazione ai costi entro un arco temporale ragionevole, di norma corrispondente alla durata del periodo tariffario; b) dei principi di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012.	
18-26		Principi e criteri per la regolazione delle Reti e dei Sistemi aeroportuali	Si propone l'espunzione	<p>Le reti e i sistemi aeroportuali sono inefficienti e ingiusti. Promuovono il sovvenzionamento incrociato, facendo pagare agli utenti di un aeroporto i servizi forniti ad altri utenti in un altro aeroporto. Ciò non è in linea con il principio delle tariffe in cui l'utente non paga più del costo dei servizi forniti (ICAO). Raccomandiamo che negli aeroporti sotto la stessa gestione o proprietà, la situazione finanziaria di ciascun aeroporto sia considerata separatamente.</p> <p>L'applicazione di un sistema speciale per le reti e i sistemi risulta inoltre discriminatoria nei confronti degli aeroporti che, non facendo parte di una rete, non possono avvalersi di un sistema di sovvenzionamenti incrociati. Riteniamo inoltre che il ricorso a questi ultimi non sia conforme ai principi di una gestione efficiente, alla correlazione ai costi, pertinenza e</p>

				ragionevolezza, di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012.
19.4.2	1	<p>Tutte le informazioni del "Documento di consultazione" riferito alla Rete aeroportuale che risultino attinenti a: a) livelli e dinamica temporale dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi; b) illustrazione delle eventuali proposte di semplificazione e accorpamento delle prestazioni regolate erogate; c) illustrazione delle eventuali proposte di basket tariffari; d) illustrazione delle eventuali proposte</p>	<p>Nel caso di mancata espunzione della sezione 18-26:</p> <p>Per le reti e sistemi aeroportuali la documentazione richiesta è identica a quella richiesta per i singoli aeroporti.</p>	<p>Non vediamo con favore il concetto di rete o sistema aeroportuale in quanto impone agli utenti il pagamento di infrastrutture che non utilizzano, il che non è coerente con i principi ICAO sui diritti aeroportuali</p>

		<p>di sotto-articolazioni dei diritti; e) elenco dei servizi e delle infrastrutture forniti all'Anno base a fronte dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi riscossi, soggetti a regolazione; f) Piano degli interventi che il gestore intende realizzare negli anni del periodo tariffario; g) Piano della qualità e della tutela ambientale; h) relazione sulla capacità dell'impianto aeroportuale, nonché dei livelli operativi di servizio (LoS) delle principali infrastrutture ed installazioni</p>		
--	--	--	--	--

		aeroportuali; devono essere esplicitate per ogni singolo scalo aeroportuale, al fine di garantire il rispetto del principio di trasparenza di cui all'articolo 77 del d.l. 1/2012		
19.4.2	2	Le informazioni residuali rispetto a quelle riportate nel paragrafo 7.1.1, punti 2 e 3, del Modello A devono essere fornite a livello di Rete.	<p>Nel caso di mancata espunzione della sezione 18.-26:</p> <p>Le informazioni residuali rispetto a quelle riportate nel paragrafo 7.1.1, punti 2 e 3, del Modello A devono essere</p>	Tutte le informazioni dovrebbero essere fornite per aeroporto, in modo da garantire la separazione e la trasparenza

			fornite a livello di Rete.	
20.2.	2	Per quanto attiene all'eventuale applicazione temporanea di contenute misure incrementative del WACC, si applica quanto previsto dal paragrafo 10.6 del Modello A.	<p>Nel caso di mancata espunzione della sezione 18.-26</p> <p>Per quanto attiene all'eventuale applicazione temporanea di contenute misure incrementative del WACC, si applica quanto previsto dal paragrafo 10.6 del Modello A.</p>	Come chiarito per il paragrafo 10.6

21	4	<p>Una volta definito e reso noto in consultazione il corrispettivo unitario all'anno t per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate e per singolo aeroporto (di cui al paragrafo 10.9 del Modello A) della Rete aeroportuale, il gestore (conformemente alle prestazioni erogate di cui alla Misura 11 del Modello A) può proporre in consultazione una modulazione tariffaria tra gli aeroporti ricompresi nella Rete, avvalendosi di un meccanismo di mutualizzazione dei costi tra gli</p>	<p>Nel caso di mancata espunzione della sezione 18.-26:</p> <p>Una volta definito e reso noto in consultazione il corrispettivo unitario all'anno t per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate e per singolo aeroporto (di cui al paragrafo 10.9 del Modello A) della Rete aeroportuale, il gestore (conformemente alle</p>	<p>In ottemperanza ai principi dell'articolo 80 del d.l. 1/2012 e la normativa comunitaria e nazionale sulla concorrenza, il gestore della rete aeroportuale non dovrebbe attribuire un vantaggio competitivo o di costo ad un aeroporto o a determinati vettori che servono l'aeroporto che beneficia del trasferimento.</p> <p>Riteniamo inoltre che la modulazione tariffaria tra aeroporti di una rete sia contraria ai principi di gestione efficiente, correlazione ai costi, pertinenza e ragionevolezza, di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012</p>
----	---	---	--	---

		<p>scali, mediante apposite poste figurative di trasferimento di parte dei ricavi relativi a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate.</p>	<p>prestazioni erogate di cui alla Misura 11 del Modello A) può proporre in consultazione una modulazione tariffaria tra gli aeroporti ricompresi nella Rete, avvalendosi di un meccanismo di mutualizzazione e dei costi tra gli scali, mediante apposite poste figurative di trasferimento di parte dei ricavi relativi a ciascuna</p>	
--	--	---	--	--

			<p>delle singole prestazioni regolate erogate.</p> <p>Il gestore deve garantire che la modulazione attraverso il trasferimento delle poste figurative non crei un vantaggio competitivo ad un aeroporto nella rete o uno o più vettori che servono l'aeroporto che beneficia del trasferimento.</p>	
--	--	--	--	--

21	6	rispetto del principio di contenimento dei costi per gli utenti.	Nel caso di mancata espunzione della sezione 18.-26: rispetto dei principi di contenimento dei costi per gli utenti, trasparenza e non discriminazione	
27.3.1.	2	Tali tipologie di costo dovranno essere valutate al netto di eventuali partite rettificative (come, ad esempio, capitalizzazioni per lavori interni oppure variazioni delle rimanenze, rimborsi o	Tali tipologie di costo dovranno essere valutate al netto sia di eventuali partite rettificative (come, ad esempio, capitalizzazioni	<p>Gli utilizzi e i rilasci di fondi di accontamento sono ammessi per i costi operativi ma non sono un costo effettivamente sostenuto, hanno valenza meramente finanziaria e non sono contemplati per i costi di capitale.</p> <p>La misura che prevede la valutazione dei costi “al lordo”, e cioè inclusiva degli utilizzi o rilasci degli accantonamenti eventualmente contemplati dal gestore, è in palese contrasto con il principio di effettività dei costi declinato dall’art. 71, comma 3, del d.l. 1/2012, in quanto per definizione l’accontamento non è un costo sostenuto bensì la componente di un fondo in cui vengono appostati gli utili di esercizio destinati a specifiche spese, nel caso particolare afferenti le spese correnti, insussistenti sino</p>

		<p>indennizzi), nonché al lordo dell'utilizzo o del rilascio di fondi precedentemente accantonati della componente tariffaria v, determinando i costi regolatori stimati per oneri incrementali legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari, la cui manifestazione sia già prevedibile all'Anno ponte di ciascun Periodo tariffario.</p>	<p>per lavori interni oppure variazioni delle rimanenze, rimborsi o indennizzi), che al lordo dell'utilizzo o del rilascio di fondi precedentemente accantonati della componente tariffaria v, determinando i costi efficienti regolatori stimati per oneri incrementali legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni</p>	<p>alla loro manifestazione futura.</p> <p>Così ugualmente ha ragionato l'Autorità con la misura 27.3.1.3 c) : ciò significa che gli accontamenti a nessun titolo possono essere inseriti in tariffa e che l'opposta scelta adottata dall'Autorità con la misura 27.3.1.2. configura un costo che aumenta indebitamente le tariffe a danno dei vettori.</p> <p>Inoltre, la misura 27.3.1.2. è in contrasto con il principio di stretta corrispondenza delle tariffe ai costi operativi parimenti associato alla medesima normativa primaria.</p> <p>Infatti, la misura concerne dichiaratamente gli accontamenti che sono una posta dell'autofinanziamento e non una spesa, anche nell'esercizio in cui vengono utilizzati o rilasciati.</p> <p>Ciò significa allora che gli utilizzi o rilasci di fondi di accantonamento non possono essere annoverati tra i costi operativi.</p> <p>La misura 27.3.1.2. è censurabile anche sotto un ulteriore profilo : l'utilizzo ed il rilascio di fondi di accantonamento per mancato utilizzo possono riguardare anche spese di manutenzione ciclica ed ogni altra tipologia di spesa capitalizzata.</p> <p>In tale ipotesi il Documento non prevede però che tali fondi vadano inclusi come voce di costo ammissibile (v. misura 27.3.2.1 e misura 27.3.2.2.. a)).</p> <p>Quindi il regime previsto in materia di costi operativi per l'utilizzo o rilascio dei fondi di accantonamento risulta confliggente con il differente trattamento dei medesimi fondi se afferenti i costi di capitale , determinando indebitamente un notevole aggravio tariffario per i vettori.</p>
--	--	---	--	---

			normative e/o regolamentari, la cui manifestazione sia già prevedibile all'Anno ponte di ciascun Periodo tariffario.	
27	1	Ciascun gestore aeroportuale è tenuto annualmente a predisporre e presentare all'Autorità, entro 30 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio, la contabilità regolatoria costituita dagli schemi contabili, di cui al paragrafo	Ciascun gestore aeroportuale è tenuto annualmente a predisporre e presentare all'Autorità, entro 30 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio, la contabilità regolatoria costituita dagli schemi contabili, di cui	<p>La contabilità regolatoria è per ovvi motivi un elemento chiave nella discussione sui diritti aeroportuali. Senza averne la disponibilità gli utenti non sono in condizione di comprendere i costi in basi ai quali le tariffe sono definite.</p> <p>La contabilità regolatoria è diversa dal bilancio annuale della società di gestione. Particolarmente negli aeroporti che adottano il sistema dual-till o hybrid-till, questa documentazione è l'unica fonte di informazione che consente agli utenti di comprendere la performance finanziaria delle attività non aeronautiche.</p> <p>Mentre continuiamo a raccomandare il sistema single-till, in un ambiente dual-till la performance delle attività commerciali assume carattere di rilevanza.</p> <p>Inoltre, anche se le informazioni sulla struttura finanziaria della società possono non essere presenti nella contabilità regolatoria, queste ultime costituiscono parametri importanti nella discussione riguardante la</p>

		27.2.2, fornendo evidenza della totale riconciliazione con il bilancio di esercizio medesimo	al paragrafo 27.2.2, fornendo evidenza della totale riconciliazione con il bilancio di esercizio medesimo Una copia di questi documenti deve essere messa a disposizione degli utenti	situazione finanziaria, attuale e futura, del gestore.
27.3.2	2	Le tipologie di costo di seguito indicate rappresentano oneri non pertinenti, che pertanto non possono essere	Le tipologie di costo di seguito indicate rappresentano oneri non pertinenti, che pertanto non	Nell'elenco dovrebbero essere inclusi i crediti inesigibili. In caso contrario gli utenti pagherebbero per le pratiche commerciali inefficienti del gestore. Inoltre, quest'ultimo potrebbe essere disincentivato a contenere gli accantonamenti per i crediti inesigibili all'anno base inflazionando così la baseline di riferimento per la definizione delle tariffe a valere nel

		<p>allocati negli schemi contabili né alle attività aeroportuali, né a quelle accessorie:</p> <p>a) oneri finanziari capitalizzati;</p> <p>b) avviamento (voce B.I, punto 5, dell'articolo 2424 del codice civile), fatto salvo quanto previsto al successivo punto 3.</p>	<p>possono essere allocati negli schemi contabili né alle attività aeroportuali, né a quelle accessorie:</p> <p>a) oneri finanziari capitalizzati;</p> <p>b) avviamento (voce B.I, punto 5, dell'articolo 2424 del codice civile), fatto salvo quanto previsto al successivo punto 3.</p> <p>c) accantonamenti per crediti inesigibili</p>	<p>periodo regolatorio.</p>
--	--	--	---	-----------------------------

27	5		I criteri di allocazione sono determinati in consultazione con gli utenti almeno all'inizio di ogni periodo regolatorio.	In linea con quanto avvenuto per l'aeroporto di Amsterdam e per gli aeroporti francesi, i criteri di allocazione dovrebbero essere soggetti a consultazione con gli utenti.
28.	3	Nell'ambito della raccolta dati sul settore aeroportuale prevista annualmente dall'Autorità, ciascun gestore fornisce i dati di dettaglio ivi richiesti, tra l'altro, relativamente agli incentivi all'attività volativa.	Nell'ambito della raccolta dati sul settore aeroportuale prevista annualmente dall'Autorità, al fine di assicurare che gli incentivi non siano costi imputabili alla attività volativa, ciascun gestore fornisce i dati di	A ulteriore garanzia della separazione in contabilità regolatoria

			<p>dettaglio ivi richiesti, tra l'altro, relativamente agli incentivi all'attività volativa.</p>	
27	(Nuovo)		<p>Il Sistema di allocazione dei proventi, costi, e cespiti è posto in consultazione con gli utenti prima della sua trasmissione all'Autorità.</p> <p>Tale Consultazione deve essere sufficientemente e dettagliata così consentire agli Utenti la piena comprensione degli elementi inclusi nella base di costo e dei criteri</p>	<p>La direttiva 2009/12/EC prescrive che gli Utenti siano consultati sulla metodologia utilizzata per la definizione dei corrispettivi regolamentati.</p> <p>Alla luce del fatto che il modello regolatorio applicato in Italia prevede la correlazione tra tariffe e costi, gli utenti devono essere messi in condizione di comprendere i criteri di allocazione dei proventi, costi e dei cespiti.</p> <p>E' compito dell'Autorità assicurare che tale consultazione abbia luogo, asseverando la correttezza delle informazioni presentate.</p> <p>Reiteriamo le nostre raccomandazioni sulla necessità di discutere approfonditamente l'allocazione dei costi potrebbe non essere il metodo più appropriato mentre potrebbe risultare più semplice il ricorso ad una diversa allocazione dei proventi.</p> <p>L'Autorità dovrebbe inoltre avere la prerogativa di applicare aggiustamenti econometrici al fine di incoraggiare l'efficienza.</p> <p>Si veda anche la relativa giurisprudenza in Francia e Svizzera</p>

			<p>adottati per la loro inclusione.</p> <p>Particolare attenzione si dovrebbe prestare all'illustrazione delle modalità in cui i proventi, condivisi o comuni, costi e i cespiti sono allocati.</p> <p>Inoltre, le sinergie (ad esempio i pannelli pubblicitari presenti nei pontili di imbarco) debbono essere considerate.</p> <p>L'Autorità, di sua iniziativa o a seguito di consultazione, può prescrivere modifiche alle</p>	
--	--	--	--	--

			<p>regole di allocazione dei proventi, costi e cespiti.</p> <p>l'Autorità può anche prescrivere modifiche a sua discrezione.</p> <p>Nel corso della Consultazione si deve dimostrare che i criteri di allocazione sono conformi ai principi di:</p> <p>Trasparenza contabile Omogeneità non discriminazione tra le attività Rilevanza Priorità dell'allocazione diretta Riconciliazione e</p>	
--	--	--	---	--

			tracciabilità Stabilità nel tempo	
			-	
29.1.	a)	gli accordi sui livelli di servizio includono meccanismi che prevedono obblighi in termini di performance al gestore, tenendo eventualmente conto di un livello minimo di performance da richiedere agli utenti, nell'ottica di una allocazione chiara e precisa delle	gli accordi sui livelli di servizio includono meccanismi che prevedono obblighi in termini di performance al gestore nell'ottica della relazione tra fornitore del servizio e	La Direttiva Europea 2009/12/CE non fa alcun riferimento alla performance degli utenti aeroportuali nell' ambito dei negoziati per la definizione di un Service Level Agreement Articolo 9 .2 Il suddetto accordo sul livello di servizio determina il livello del servizio che deve essere fornito dal gestore aeroportuale, il quale tiene conto del sistema o del livello effettivo dei diritti aeroportuali e del livello di servizio cui gli utenti dell'aeroporto hanno diritto a fronte dei diritti aeroportuali pagati.

		responsabilità tra i vari agenti coinvolti nei diversi processi e di una cooperazione fattiva tra i soggetti stessi;	cliente	
--	--	--	----------------	--

.

30.	1 - 2	<p>“1. Con riferimento ai contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009, disposizioni di cui al presente Atto di regolazione sono recepite in atti aggiuntivi o accordi convenzionali comunque denominati stipulati tra concedente e concessionario.</p> <p>2. Nelle more del recepimento delle disposizioni di cui al presente Atto di regolazione, l’Autorità esercita le</p>	<p>Le prescrizioni contenute nel presente atto regolatorio sono applicabili a tutti gli aeroporti con effetto immediato e senza eccezioni.</p>	<p>La materia della regolazione dei diritti aeroportuali è stata disciplinata con la direttiva 2009/12/CE, entrata in vigore il giorno dopo la sua pubblicazione sulla GUCE del 11.3.2009 ed il cui termine di recepimento scadeva il 15 marzo 2011 (v. art. 13 della direttiva).</p> <p>Tale termine non è stato rispettato dallo Stato Italiano, giacché la direttiva 2009/12/CE ha trovato attuazione con gli artt. 70 e ss. del più volte citato d.l. 1/2012 che è vigente però dal 24 gennaio 2012.</p> <p>La misura 30 del Documento tecnico in consultazione enuncia che l’Autorità, per i menzionati contratti di programma, si limita a vigilare sul rispetto della relativa regolamentazione, mentre nulla dei medesimi viene ad essere modificato per renderli conformi alla direttiva 2009/12/CE, salvo che diversamente sia deciso tramite atti aggiuntivi sottoscritti tra gestori ed ENAC secondo le pattuizioni contrattuali in essere.</p> <p>In tal modo però tali contratti restano sottratti alla regolazione dell’ART da approntarsi in conformità della direttiva 2009/12/CE.</p> <p>A tale proposito, occorre soffermarsi sul fatto che tutti i contratti di programma stipulati ai sensi dell’art. 17, comma 34 bis, del d.l. 78/2009, che riguardano i maggiori scali nazionali, si discostano ampiamente dalla direttiva 2009/12/CE (v. infra).</p> <p>Ciò non è legittimo in quanto all’atto della loro stipula e relativa approvazione dalle Amministrazioni competenti la direttiva era ormai pienamente vigente ed efficace nell’ordinamento interno.</p> <p>Di ciò non si tiene minimamente conto, perpetrando così la difformità alla direttiva 2009/12/CE già da tempo maturata, alla quale invece avrebbe dovuto porre rimedio, imponendo la revisione di tutti i</p>
-----	-------	--	---	---

		<p>funzioni di vigilanza di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012 sulla base dei principi di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012 e dei principi di cui al presente atto di regolazione".</p>	<p>contratti c.d. in deroga per adeguarli alle prescrizioni della medesima.</p> <p>In particolare va messo in evidenza che, per i contratti di programma c.d. in deroga (da sottolineare vigenti per i maggiori scali nazionali per una durata che va da 20 a 40 anni):</p> <p>(i) è mancata la consultazione obbligatoria degli utenti mediante negoziazione, in violazione dell'art. 6 della direttiva, così che la procedura si è risolta in una intesa unicamente tra ENAC ed il gestore;</p> <p>(ii) è mancata l'inclusione della totalità dei servizi afferenti l'utilizzo dell'infrastruttura aeroportuale, così violando l'art. 7, lett. a) e c) della direttiva;</p> <p>(iii) vi è stata l'inclusione nel CIN degli investimenti finanziati con contributi pubblici, in violazione dell'art. 7, lett d) ed e), della direttiva, così aumentando artificiosamente i costi di capitale sulla base dei quali è calcolata la remunerazione del capitale investito (WACC) che va a gravare sulle tariffe;</p> <p>(iv) è mancata l'elaborazione dei piani finanziari correlati agli investimenti i cui costi incrementali sono stati ammessi in tariffa, in violazione dell'art. 7, lett. f), della direttiva, rendendo quindi del tutto oscura la determinazione del CIN e conseguentemente del WACC che, come appena osservato, grava sulle tariffe.</p> <p>Solo per citare le carenze più vistose.</p> <p>Ciò fa anche comprendere che si è al cospetto di una regolazione nettamente più vantaggiosa per i gestori, per tempi che vanno da 20 a 40 anni, rispetto a quella prevista dalla direttiva, ovviamente con un serio pregiudizio economico per l'utenza.</p>
--	--	---	---

			<p>Va rammentato che il d.l. n.5 del 9 febbraio 2012 (cd "Decreto Semplificazioni"), convertito in legge il 4 aprile 2012, n. 35, all'art. 22 comma 2, ha previsto che "il recepimento della direttiva 2009/12/CE in materia di diritti aeroportuali, [...] fa comunque salvo il completamento delle procedure in corso volte alla stipula dei contratti di programma con le società di gestione aeroportuali, ai sensi degli articoli 11-nonies del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, e dall'art.17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 79, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102".</p> <p>Ma tale disposizione nazionale è a nostro avviso illegittima e comunque inefficace perché intervenuta dopo la scadenza del termine.</p> <p>Quindi, in osservanza dell'art. 291 TFUE, l'ART, quale Autorità di regolazione investita del compito di dare concreta attuazione alla direttiva 2009/12/CE, dovrebbe disapplicare il citato art. 22, comma 2, del d.l. 5/2012 per contrasto con la direttiva, come ampiamente chiarito dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione europea, recepita dalla Corte Costituzionale, in materia di atti interni contrastanti con gli atti giuridicamente vincolanti dell'Unione.</p> <p>In ogni caso, a eliminare ogni dubbio (invero non configurabile per quanto sopra osservato), è sopravvenuto l'art. 10 della legge n. 37/2019 del seguente tenore: " 1. L'articolo 73 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, e' sostituito dal seguente: «Art. 73 (Autorita' nazionale di vigilanza). - 1. L'Autorita' di regolazione dei trasporti, istituita ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n.</p>
--	--	--	--

			<p>214, svolge le funzioni di Autorita' nazionale di vigilanza di cui al presente decreto anche con riferimento ai contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102”.</p> <p>In ragione della sopravvenuta disposizione nazionale, da notare inserita nel corpo della normativa istitutiva dell’Autorità nazionale di regolazione e vigilanza in materia aeroportuale, l’ART è adesso tenuta a dar corso all’applicazione della direttiva 2009/12/CE con specifico “riferimento ai contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102”.</p> <p>Mentre, al contrario, con la anzidetta misura 30, l’Autorità esenta dal rispetto della direttiva tutti i contratti di programma c. d. in deroga, malgrado sotto molteplici profili se ne discostano con grave pregiudizio per i vettori come sopra dettagliato.</p>
--	--	--	--

<p>(Nuovo)</p>			<p>La Consultazione con gli utenti aeroportuali è raccomandata per le fasi salienti dei processi di progettazione</p> <p>Tipicamente questi elementi chiave includono:</p> <p>§ Fase iniziale: concordare gli obiettivi dell'investimento ed identificare le opzioni del progetto.</p> <p>§ Fase della selezione delle opzioni – identificare le soluzioni progettuali ed i benefici derivanti. Certezza dei costi e del progetto stimata al 50%</p> <p>§ Fase dello schema a Progetto – sviluppo dell'opzione preferita , certezza dei costi e del progetto stimata</p>	<p>Le decisioni riguardanti l'infrastruttura aeroportuale sono di gran lunga il maggior fattore di impatto sui diritti e sui servizi aeroportuali.</p> <p>La Direttiva 2009/12/EC prescrive che gli utenti aeroportuali siano consultati prima della finalizzazione di questi progetti</p> <p>La presentazione di una unica opzione progettuale, a seguito dell'approvazione da parte di ENAC o del Ministero, con un'unica previsione di costo, non può essere considerata di per sé una consultazione</p>
-----------------------	--	--	--	---

			<p>all'85%.</p> <p>Si raccomanda di fissare il piano dei costi ed il cronoprogramma in questa fase.</p> <p>§ Fase dell'implementazione e della consegna. Lavori di costruzione e di ingegnerizzazione per la consegna dei benefici attesi in conformità con il piano dei costi e cronoprogramma.</p> <p>Gli utenti dovrebbero essere consultati sia sugli aspetti tecnici /progettuali che sul business case.</p> <p>Lo scopo del business case di un Progetto è la chiara definizione di tutte le informazioni rilevanti rispetto alla necessità</p>	
--	--	--	---	--

			<p>dell'intervento, ai benefici da questo derivanti per gli utenti che tipicamente lo finanziano, e le alternative eventualmente disponibili.</p> <p>E' necessaria una analisi costi benefici dettagliata per dimostrare chiaramente il ritorno dell'investimento per gli utenti.</p> <p>Elementi tipici del business case sono:</p> <p>§ La giustificazione o la necessità: es. I progetti di sviluppo della capacità dovrebbero essere chiaramente collegati alla crescita dei Passeggeri o definiti ai Livelli di</p>	
--	--	--	--	--

			<p>servizio definiti in accordo con gli utenti,</p> <p>§ Collegamento agli obiettivi strategici e al master plan dell'aeroporto.</p> <p>§ Benefici attesi e prodotti..</p> <p>§ Costo del capitale associato alla realizzazione dell'infrastruttura.</p> <p>L'Autorità verifica che gli utenti siano stati consultati sui progetti e che abbiano ricevuto sufficienti informazioni, con anticipo adeguato, in merito ai vari elementi della pianificazione.</p> <p>Gli utenti hanno il diritto di presentare appello all'Autorità sia sulla qualità della</p>	
--	--	--	---	--

			Consultazione ma anche sul modo in cui il gestore ha tenuto conto delle loro osservazioni .	
Nuovo			Dato che alcuni parametri (in particolare elasticità e produttività) sono elementi critici del modello e sono definiti dall'Autorità, gli utenti sono consultati sui criteri con cui questi parametri sono definiti ed invitati a fornire commenti al riguardo.	

Nuovo			Nelle consultazioni annuali di monitoraggio, i costi effettivamente sostenuti dal gestore dovrebbero essere presentati (non già i soli parametri aggiornati). Il gestore aeroportuale provvederà ad inserire all'interno del documento di consultazione i dati messi a disposizione dell'Autorità come da Annessi 1-14 del Modello	
--------------	--	--	---	--



IATA Economics

Views on the Italian ART's proposal for a model evaluating airport efficiency

Geneva, 14 July 2022

We respectfully submit the following comments on your model, published under ART Decision 2022/80.

1. It is not clear which sample of airports will be used to estimate the production frontier. The sample should be such that relatively efficient airports are included, otherwise the frontier may not represent the most efficient set of airports and will understate the degree of inefficiency estimated for a particular airport by the SFA (Stochastic Frontier Analysis) technique.

An international sample of comparator airports would be preferable. However, we acknowledge that unfortunately at the moment there is no standardized way to collect financial and operational information from European airports. This is something the ART should be working towards with the EC (European Commission) and the Thessaloniki Forum.

In the meantime, the sample of domestic airports should be checked, or assessed, using a bottom-up approach to ensure it contains airports that are operating relatively efficiently. Without this validation, the domestic sample may be skewed and again understate the degree of inefficiency for a given airport when estimated using the SFA technique.

2. The Cobb Douglas function is very restrictive on production and substitution elasticities, but as it involves few parameters it can be estimated with fewer data observations. The translog functional form does not impose such restrictions but does require lots of data to generate efficient parameter estimates. The ART consultation proposes using both. This may compound rather than reduce the problem of knowing which gives an unbiased estimate of inefficiency.

On page 93, the ART acknowledges the limitation of both functional forms and proposes to choose the functional form using appropriate statistical tests that will check the significance, size and sign of the coefficients for the most relevant variables (price and output).

How, if at all, will these statistical tests help to identify and correct the problem mentioned above relating to identifying a functional form that gives an unbiased estimate of inefficiency?

3. Outputs are defined as passengers, movements, goods (does this mean cargo?), and WLU (Work Load Unit). First, WLU combines passengers and cargo and, if passengers are separately included, may bias the measurement of 'output.' Is it correct that WLU is defined as the sum of passengers and quintals of good, which is indicated on page 94?

Second, some of the inputs specified (labour, maintenance, other operating costs) will be joint or common costs used in the production of non-aeronautical commercial revenues as well as the aeronautical services specified in outputs. This will bias inefficiency estimates unless inputs are

E

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Protocollo N. 0016553/2022 del 18/07/2022



adequately separated into those used for aeronautical services, which is hard to do. Outputs and inputs should be consistent with each other in terms of the activities covered.

How will the ART address this issue of ensuring costs are appropriately separated among the airport services?

4. One big and common challenge with SFA and other techniques is how to control for capital inputs and the economies that come with scale, rather than efficient use of inputs. The physical (rather than economic) measures proposed of terminal size and runway length have often been found as inadequate in previous studies. The problem with this is that the good or efficient use of inputs can be due just to economies of scale from capital or vice versa, biasing the efficiency estimates.

How will the ART control for physical economies of scale at the airports?