
CONCLUSIONE DEL PROCEDIMENTO AVVIATO CON DELIBERA N. 42/2022. APPROVAZIONE DEI MODELLI DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI.

Relazione di Analisi di Impatto della Regolazione

1° marzo 2023



SOMMARIO

INDICE	2
INDICE DELLE FIGURE	3
INDICE DELLE TAVOLE	4
INDICE DELLE ABBREVIAZIONI	5
PREMESSA	6
A. CONTESTO ECONOMICO DEL SETTORE DI RIFERIMENTO PER L'ATTO DI REGOLAZIONE	7
B. RAGIONI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	30
C. DESTINATARI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	33
D. DESCRIZIONE DELLO STATUS QUO	38
E. ILLUSTRAZIONE DELLE OPZIONI REGOLATORIE E DEI RELATIVI ONERI E BENEFICI INCREMENTALI	44
F. IDENTIFICAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA	59

INDICE

PREMESSA	6
A. CONTESTO ECONOMICO DEL SETTORE DI RIFERIMENTO PER L'ATTO DI REGOLAZIONE	
Box 1. “Una cronologia delle principali misure intraprese per contrastare la diffusione della pandemia da COVID-19, conseguenti vincoli all’accesso al trasporto aereo e misure di sostegno al settore aeroportuale”	7
A.2 I volumi di traffico consuntivati negli anni 2020 e 2021	9
A.3 I primi consuntivi 2022 e <i>trend</i> di traffico	13
A.4 Andamento delle gestioni aeroportuali	15
A.4.1 Impatti sui conti economici dei gestori aeroportuali italiani	16
Box 2. “Costi e ricavi dei gestori aeroportuali italiani con sistema tariffario ART”	22
A.4.2 Impatti sui conti patrimoniali dei gestori aeroportuali italiani	23
A.5 Gli incentivi ai vettori aerei	26
Box 3. “Le raccomandazioni del Forum di Salonicco”	28
B. RAGIONI DELL’INTERVENTO DI REGOLAZIONE	
C. DESTINATARI DELL’INTERVENTO DI REGOLAZIONE	
D. DESCRIZIONE DELLO STATUS QUO	
D.1 I Modelli di regolazione aeroportuale ART	38
D.2 Le disposizioni comuni dei Modelli ex delibera n. 92/2017	39
D.3 Le differenziazioni tra i tre Modelli ex delibera n. 92/2017	42
E. ILLUSTRAZIONE DELLE OPZIONI REGOLATORIE E DEI RELATIVI ONERI E BENEFICI INCREMENTALI	
E.1 L’articolazione dei modelli di regolazione in relazione agli aeroporti con traffico pari o inferiore al milione di passeggeri annui	45
E.2 La procedura di revisione dei diritti aeroportuali	47
E.3 La determinazione dell’Anno base e sviluppo della dinamica tariffaria	48
E.4 L’aggiornamento inflattivo della componente OpEx e CapEx	49
E.5 I parametri di efficienza ed elasticità dei costi di gestione	50
E.6 La metodologia di calcolo del tasso di remunerazione del capitale investito netto (WACC)	52
E.7 Il riconoscimento di remunerazione incrementale del capitale investito (WACC incrementale)	53
E.8 Gli incentivi ai vettori aerei	54
E.9 Il trattamento del Margine commerciale	55
E.10 Le previsioni di traffico e sostenibilità del rischio “traffico”	56
E.11 La contabilità regolatoria	57
F. IDENTIFICAZIONE DELL’OPZIONE PREFERITA	
	59

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1.	Previsione di traffico europeo (movimenti) 2022-2028	14
Figura 2.	Previsioni di traffico passeggeri (2023-2027)	15
Figura 3.	Ricavi totali (mln €)	17
Figura 4.	Ricavi da gestione aeroportuale (mln €)	17
Figura 5.	Ricavi aeroportuali per categoria (mln €)	17
Figura 6.	Ricavi per WLU: totali e per categoria (€/WLU)	18
Figura 7.	Ricavi unitari totali e per categoria (€/pax)	18
Figura 8.	Costi totali (mln €)	18
Figura 9.	Costi totali ammessi (mln €)	18
Figura 10.	Costo del lavoro delle attività regolate	19
Figura 11.	Altri opex delle attività regolate	19
Figura 12.	Indicatori di produttività ed efficienza del lavoro (mila€)	20
Figura 13.	Costo operativo per WLU (€)	20
Figura 14.	Ricavi dalle attività regolate per gli aeroporti italiani dove si applica la regolazione ART	22
Figura 15.	Ricavi dalle attività non regolate per gli aeroporti dove si applica la regolazione ART	22
Figura 16.	Costi operativi delle attività regolate per gli aeroporti dove si applica la regolazione ART	23
Figura 17.	Costi operativi delle attività non regolate per gli aeroporti dove si applica la regolazione ART	23
Figura 18.	Indici di liquidità	24
Figura 19.	Indici di indebitamento	24
Figura 20.	Investimenti programmati vs effettuati (mln€)	25
Figura 21.	Incentivi erogati dagli aeroporti con traffico > 1 mln pax/anno	26
Figura 22.	Quota percentuale degli incentivi ricevuta dai primi due vettori per incentivi - anno 2019	27
Figura 23.	Rapporto tra incentivi e passeggeri partenti e tra ricavi regolati e passeggeri partenti - anno 2019	28

INDICE DELLE TAVOLE

Tavola 1.	Andamento dei consuntivi di traffico passeggeri e traffico cargo – Anno 2020	9
Tavola 2.	Andamento dei consuntivi di traffico passeggeri e traffico cargo – Anno 2021	11
Tavola 3.	Variazione traffico passeggeri 2022 per fascia dimensionale (al 2019)	14
Tavola 4.	Ricavi, costi e risultati intermedi di gestione: somma del campione (mln €)	21
Tavola 5.	Indici di redditività: media del campione	21
Tavola 6.	Investimenti programmati e realizzati 2019 e 2020	25
Tavola 7.	Elenco aeroporti aperti al traffico commerciale (settembre 2022)	33
Tavola 8.	Aeroporti italiani e loro adozione dei sistemi tariffari dei modelli ART	34
Tavola 9.	Gestori aeroporuali con periodo tariffario al 2023 ancora in vigore	35
Tavola 10.	Gestori aeroporuali con scadenza del sistema tariffario nell'anno 2022	35
Tavola 11.	Gestori aeroporuali che non hanno ancora applicato i Modelli di regolazione dei diritti aeroporuali (sistema tariffario)	36
Tavola 12.	Principali caratteristiche dei Modelli ex delibera n. 92/2017	41
Tavola 13.	Coefficienti elasticità Modelli ex delibera n. 92/2017	42
Tavola 14.	Parametri WACC Modelli ex delibera n. 92/2017	43
Tavola 15.	Impatto delle misure di regolazione	60

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

AIR	<i>Analisi di impatto della regolazione</i>
APT	<i>Aeroporto/aeroporti</i>
ART	<i>Autorità di regolazione dei trasporti</i>
CAPM	<i>Capital Asset Pricing Model</i>
CdP	<i>Contratto di Programma</i>
CIN	<i>Capitale investito netto</i>
COREG	<i>Contabilità regolatoria</i>
DEF	<i>Documento di Economia e Finanza</i>
ENAC	<i>Ente Nazionale per l'Aviazione Civile</i>
IATA	<i>International Air Transport Association</i>

Linee guida ENAC

Linee Guida applicative della Direttiva n. 38/2007 in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva, approvate con decreto interministeriale n. 231 del 17 novembre 2008 pubblicato sulla GURI n. 42 del 20/02/2009

MIMS	<i>Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (oggi MIT)</i>
MIT	<i>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i>
PAX/pax	<i>Passeggeri delle compagnie aeree</i>

Regolamento AIR/VIR

Regolamento di disciplina dell'Analisi di impatto della regolazione e della Verifica di impatto della regolazione, approvato con delibera dell'Autorità n. 54/2021 del 22 aprile 2021

RI	<i>Relazione istruttoria</i>
RPK	<i>Revenue Passenger Kilometers</i>
SFA	<i>Stochastic Frontier Analysis</i>
VIR	<i>Verifica di impatto della regolazione</i>
WACC	<i>Weighted Average Cost of Capital (Costo medio ponderato del capitale investito)</i>
WLU	<i>Work Load Unit (i.e. 1 pax oppure 0,1 ton per il cargo)</i>

PREMESSA

La presente Relazione di Analisi di Impatto della Regolazione (“Relazione AIR”), predisposta in conformità a quanto previsto dal competente regolamento approvato con delibera dell’Autorità n. 54/2021 del 22 aprile 2021, illustra il contesto economico, le motivazioni, l’ambito e gli obiettivi dell’Atto di regolazione recante “Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali”, fornendone una valutazione circa gli impatti attesi delle misure individuate nell’atto di regolazione.

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

L'Atto di regolazione oggetto della presente Relazione AIR disciplina le procedure che dovranno essere adottate dai gestori degli aeroporti italiani aperti al traffico commerciale per la determinazione dei diritti aeroportuali di periodo e per il loro aggiornamento annuale.

La Sezione A esamina il contesto economico del settore aeroportuale in Italia e, in particolare, gli andamenti in termini di volumi di traffico aereo che si sono registrati nel triennio 2019-2021, integrando l'analisi, laddove possibile, con i dati riferiti al 2022 ed i trend di traffico aereo per i prossimi anni stimati più recentemente da Eurocontrol e ACI Europe.

Dalla primavera del 2020 e ancora nel 2021, infatti i gestori aeroportuali italiani hanno fortemente risentito delle conseguenze derivanti dalla crisi sanitaria conseguente alla diffusione della pandemia da COVID-19, che ha prodotto effetti dirompenti sul settore aereo, sia a livello nazionale che a livello globale¹.

Nel corso del 2020 i gestori aeroportuali sono stati obbligati a ridurre la propria attività, sia a seguito di specifiche disposizioni ministeriali, che hanno imposto ad alcuni aeroporti un'operatività circoscritta solo a servizi di emergenza, servizi sanitari e voli di stato², sia per i mutati comportamenti della domanda. Si consideri che l'anno si è chiuso con una contrazione del 72,5% del traffico aereo passeggeri rispetto al 2019³.

A partire dal 2021 si è potuta registrare una significativa ripresa del trasporto aereo sia nazionale che europeo concentrata soprattutto nella *Summer season*, frenata negli ultimi mesi dell'anno in ragione del ritorno di restrizioni legate all'aumento dei contagi da COVID-19, che hanno portato ad una contrazione del 58,1% del traffico aereo passeggeri rispetto al 2019⁴.

Box 1. “Una cronologia delle principali misure intraprese per contrastare la diffusione della pandemia da COVID-19, conseguenti vincoli all’accesso al trasporto aereo e misure di sostegno al settore aeroportuale”

- L'Italia è stata il primo Stato membro a essere colpito dalla pandemia, dichiarando lo stato di emergenza a partire dal 31 gennaio 2020;

¹ Ancora a novembre 2022, secondo IATA, il livello del traffico, in termini di RPK (i.e. km percorsi in volo riferiti ai passeggeri paganti) risultava assestarsi al 75,3% del valore registrato a novembre 2019, a livello mondiale; i voli interni, stesso mese, rappresentavano il 77,9% del traffico corrispondente nel 2019, mentre i voli internazionali si collocavano al 73,7% del livello pre-pandemia. (fonte: IATA, 2023, “Air passenger market analysis”; documento disponibile al link: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis---november-2022/>).

In Italia, secondo Assaeroporti, il traffico pax progressivo sull'anno, a novembre 2022, segnalava ancora un delta negativo pari all'11,5% rispetto ai corrispondenti volumi 2019, quando invece il traffico cargo aveva raggiunto, e leggermente superato i livelli 2019 (+0,6%, in termini di tonnellate) sullo stesso periodo. (fonte: <https://assaeroporti.com/statistiche/>).

² Ciò a partire dal d.m. 112 del 12 marzo 2020, emanato di concerto dal MIT e dal Ministero della salute, che ha limitato l'operatività dei servizi degli aeroporti di Ancona, Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Genova, Lamezia Terme, Lampedusa, Milano Malpensa, Napoli Capodichino, Palermo, Pantelleria, Pescara, Pisa, Roma Fiumicino, Torino e Venezia Tessera e Roma Ciampino per i soli voli di stato, trasporti organi, canadair e servizi emergenziali. In ottemperanza a quanto disposto, con comunicazione del 13 marzo 2020, ENAC ha disposto la chiusura dell'Aeroporto di Bergamo-Orio al Serio a far data dal 14 marzo 2020. Con d.m. 194 del 5 maggio 2020, è stato poi incluso l'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio tra gli aeroporti operativi. (fonte: ENAC, 2021, “Dati di traffico 2020”, pp.17-20).

³ Si veda oltre, elaborazioni ART su dati ENAC, “Dati di traffico”, vari anni.

⁴ Si veda oltre, elaborazioni ART su dati ENAC, “Dati di traffico”, vari anni.

- A marzo 2020, le Autorità italiane hanno rafforzato le misure di *lockdown* in numerose città del nord Italia ed esteso le restrizioni al settore dei trasporti;
- Il 12 marzo 2020, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha ordinato la chiusura della maggior parte degli aeroporti italiani, a eccezione di 17 aeroporti, presso i quali erano consentiti solamente voli cargo essenziali, voli emergenziali e voli in grado di assicurare un servizio minimo essenziale, ad esempio per ragioni di salute o di assoluta necessità. Tali restrizioni sono rimaste in vigore fino al 2 giugno 2020;
- Il 16 marzo 2020, la Commissione europea ha incoraggiato gli Stati membri a introdurre restrizioni coordinate agli spostamenti non essenziali riguardanti paesi terzi per un periodo iniziale di 30 giorni, poi esteso fino al 15 giugno 2020, e quindi ancora al 30 giugno 2020. Tali restrizioni riguardavano tutti gli Stati membri dell'area Schengen, così come Bulgaria, Croazia, Cipro e Romania e i paesi associati all'area Schengen quali Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera;
- Il 3 giugno 2020, le Autorità italiane hanno rimosso il divieto agli spostamenti nel Paese, così come da e verso altri Stati membri e i quattro Paesi associati all'aerea Schengen. Restavano invece in vigore fino al 30 giugno 2020 le restrizioni agli spostamenti che interessavano i Paesi terzi;
- Il 3 giugno 2020, le Autorità italiane hanno rimosso parzialmente le restrizioni ai servizi aerei, consentendo la ripresa dei servizi aerei commerciali presso 23 aeroporti italiani, mentre il resto degli aeroporti restava chiuso al traffico commerciale. Con riferimento alla Sardegna, fino al 12 giugno 2020 solamente i voli coperti da oneri di servizio pubblico erano consentiti;
- Il 14 giugno 2020, le Autorità italiane hanno esteso la lista degli aeroporti aperti a 25 scali, mentre tutti i restanti aeroporti rimanevano chiusi al traffico commerciale fino al 14 luglio 2020 (e precisamente: Albenga, Aosta, Bolzano, Brescia Montichiari, Comiso, Crotone S. Anna, Cuneo Levaldigi, Foggia, Forlì, Grosseto, Marina di Campo, Milano Linate, Perugia, Reggio Calabria, Rimini Miramare, Salerno Pontecagnano, Taranto Grottaglie, Trapani Birgi, Treviso S. Angelo e Trieste Ronchi dei Legionari);
- Lo stato di emergenza sanitaria è stato dichiarato cessato a partire dal 31 marzo 2022.

A fronte del quadro emergenziale venutosi a creare, per il settore aeroportuale sono stati adottati i seguenti interventi di sostegno di carattere generale:

- Con d.l. 34/2020 recante *“Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19”*, all'art. 202, co. 1-bis, è stato disposto che “[i]n considerazione del calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, è prorogata di due anni la durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale, in corso alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto”.
- Nella legge di bilancio 2021 (l. 30 dicembre 2020, n. 178), all'art. 715, è stata prevista la creazione di un fondo *“con una dotazione di 500 milioni di euro per l'anno 2021, destinato alla compensazione: a) nel limite di 450 milioni di euro, dei danni subiti dai gestori aeroportuali in possesso del prescritto certificato in corso di validità rilasciato dall'Ente nazionale dell'aviazione civile; b) nel limite di 50 milioni di euro, dei danni subiti dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra in possesso del prescritto certificato in corso di validità rilasciato dall'Ente nazionale dell'aviazione civile.”*⁵.
- Il fondo di cui al punto precedente è stato successivamente incrementato di ulteriori 300 mln euro per l'anno 2021, ai sensi dell'art. 73, d.l. 25 maggio 2021, n. 73, di cui 285 mln euro per i gestori aeroportuali e 15 mln

⁵ All'art. 719, è stato previsto che “[l]’efficacia delle disposizioni di cui ai commi da 715 a 717 è subordinata all’autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell’articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell’Unione europea.” La Commissione europea si è poi espressa favorevolmente in data 26/07/2021, C(2021) 5702 final, caso SA.63074 (2021/N); il documento è disponibile al link: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202132/294330_2305060_63_2.pdf

euro per i prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra.

A fine febbraio 2022, al contesto sopra evidenziato, si è aggiunto un ulteriore evento di portata eccezionale ovvero il conflitto russo-ucraino che ha provocato significative ripercussioni anche sui voli dei passeggeri civili e merci. I più importanti impatti per il settore aereo che il conflitto, tuttora in corso, ha generato riguardano principalmente: (i) la chiusura degli spazi aerei in Russia ed Ucraina e la conseguente riprogrammazione, da parte delle compagnie aeree, soprattutto asiatiche ed europee, dei propri servizi laddove necessario su rotte diverse⁶; (ii) l'aumento dei costi dei prodotti energetici; (iii) l'incertezza sulla propensione al viaggio dei passeggeri, in ragione dell'instabilità geo-politica ed economica del momento.

In estrema sintesi, concluso un biennio di emergenza da diffusione della pandemia da COVID-19, che ha provocato una crisi mondiale sanitaria ed economica senza precedenti, si sono aggiunti i citati eventi geopolitici e lo *shock* energetico/inflazionario, che rendono il contesto attuale ancora incerto e volatile. Si intravedono, tuttavia, segnali positivi per il settore, come rappresentato dalle stime effettuate dai maggiori organismi di controllo aereo e Associazioni degli operatori (Eurocontrol, ACI Europe, etc.) che saranno rappresentate nel prosieguo. Secondo alcune di esse, sebbene le più ottimistiche, già nel 2023 si dovrebbero recuperare i livelli di traffico pre-pandemia.

A.2 I volumi di traffico consuntivati negli anni 2020 e 2021

Nel 2020 i dati Eurostat riportano per l'Unione europea a 27 Paesi una diminuzione del 73,3% del traffico aereo di passeggeri e del 9,6% di quello merci rispetto al 2019.

Per entrambi i comparti, passeggeri e merci, nella tavola che segue sono riportate le rilevazioni puntuali del traffico consuntivato per ogni aeroporto italiano aperto al traffico commerciale registrate nel 2020 e le variazioni rispetto all'anno 2019.

Tavola 1. Andamento dei consuntivi di traffico passeggeri e traffico cargo – Anno 2020

Anno 2020 e variazione % su 2019

AEROPORTO	Nr Passeggeri (a)		Nr WLU Cargo	
	2020 (b)	Δ 2020 / 2019 %	2020 (b)	Δ 2020 / 2019 %
ROMA FIUMICINO	9.772.025	-77,50%	74.859,8	-61,50%
MILANO MALPENSA	7.206.652	-74,90%	516.656,3	-7,50%
BERGAMO ORIO AL SERIO	3.831.774	-72,20%	51.531,6	-56,70%
CATANIA FONTANAROSSA	3.650.687	-64,10%	4.923,7	-14,80%
VENEZIA TESSERA	2.793.919	-75,70%	37.227,8	-36,90%
NAPOLI CAPODICHINO	2.767.288	-74,40%	8.691,4	-12,70%
PALERMO PUNTA RAISI	2.701.126	-61,60%	2.531,9	> + 100%

⁶ Le restrizioni sulle rotte impattate dal conflitto russo-ucraino riguardano la Russia, l'Ucraina, la Bielorussia e la Moldavia. Nel documento di aggiornamento delle stime di traffico 2022-2028, datato 17 ottobre 2022, Eurocontrol considera, per ogni scenario al 2028, che vengano mantenute le restrizioni sugli spazi aerei ucraini e russi, incluse le ripercussioni sui collegamenti con Bielorussia e Moldavia. (fonte: Eurocontrol, 2022, "Forecast update 2022-2028 - European Flight Movements and Service Units after COVID-19, Russian invasion of Ukraine and Europe's energy crisis"; il documento è disponibile al link: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2022-10/eurocontrol-seven-year-forecast-2022-2028-october-2022.pdf>).

AEROPORTO	Nr Passeggeri (a)		Nr WLU Cargo	
	2020 (b)	Δ 2020 / 2019 %	2020 (b)	Δ 2020 / 2019 %
BOLOGNA BORGO PANIGALE	2.522.952	-73,40%	34.673,8	-8,90%
MILANO LINATE	2.271.687	-65,40%	1.240,1	-83,70%
CAGLIARI ELMAS	1.774.758	-62,80%	4.915,9	15,40%
BARI PALESE MACCHIE	1.706.090	-68,20%	2.511,9	13,10%
ROMA CIAMPINO	1.619.241	-72,40%	19.388,4	5,10%
TORINO CASELLE	1.417.884	-64,30%	270,4	29,70%
PISA S. GIUSTO	1.309.072	-75,60%	12.504,8	0,90%
VERONA VILLAFRANCA	1.033.700	-71,30%	259,5	-57,50%
OLBIA	1.022.099	-65,50%	5,8	-93,80%
BRINDISI CASALE	1.019.099	-62,30%	41,8	> + 100%
LAMEZIA TERME	969.640	-68,90%	1.866,7	43,40%
FIRENZE PERETOLA	667.302	-76,70%	7,9	-85,70%
ALGHERO FERTILIA	536.065	-61,30%	7,0	> + 100%
TREVISO S. ANGELO	461.719	-85,70%	0	n.d.
GENOVA SESTRI	399.083	-74,10%	77,2	-48,60%
TRIESTE RONCHI DEI LEGIONARI	207.727	-73,40%	39,0	-42,70%
TRAPANI BIRGI	184.182	-54,90%	30,1	> + 100%
LAMPEDUSA	176.037	-36,00%	13,8	-9,80%
PESCARA	170.865	-75,60%	48,5	> + 100%
ANCONA FALCONARA	150.379	-69,10%	5.570,7	-19,60%
REGGIO CALABRIA	111.019	-69,90%	9,7	-75,00%
PANTELLERIA	108.581	-34,50%	21,8	-10,70%
COMISO	92.684	-73,70%	0	n.d.
PERUGIA	78.008	-64,80%	0	n.d.
CROTONE S. ANNA	54.178	-68,50%	0	-100,00%
CUNEO LEVALDIGI	53.365	-42,20%	0	n.d.
RIMINI MIRAMARE	39.262	-90,10%	154,7	> + 100%
PARMA	28.457	-62,00%	0,7	n.d.
SALERNO PONTECAGNANO	17.100	50,00%	0	n.d.
BOLZANO	6.373	41,40%	0	n.d.
MARINA DI CAMPO	4.973	-5,50%	0	n.d.
BRESCIA MONTICHIARI	3.735	-77,00%	21.508,2	61,30%
AOSTA	3.339	-14,60%	0	n.d.
GROSSETO	2.608	-14,10%	0	n.d.
ALBENGA	2.454	-14,40%	0	n.d.
TARANTO GROTTAGLIE	278	-68,70%	5.015,5	-42,30%
FORLÌ	233	> + 100%	0	n.d.
FOGGIA	0	n.d.	0	n.d.
TOTALE	52.949.699	-72,5%	806.606,4	-24,1%

Fonte: Elaborazione ART su dati ENAC, vari anni

(a) Riferiti a servizi di volo di linea e charter, aerotaxi, aviazione generale. Include i passeggeri in transito.

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

Per l'Italia, dunque, l'impatto sul traffico aereo passeggeri nel 2020, pari ad una riduzione del 72,5%, è stato leggermente inferiore a quello europeo, mentre l'impatto sul traffico merci (pari ad una riduzione del 24,1%) è risultato molto più marcato. Data la significativa pro-ciclicità del comparto dei servizi di trasporto merci⁷, risultante dalla natura derivata della domanda di trasporto rispetto a quella dei beni trasportati, non stupisce che questo dato si accompagni alla più consistente frenata dell'economia italiana rispetto a quella europea nel suo complesso, con un PIL del 2020 in discesa del 7,9% rispetto al 2019, mentre per l'Unione europea a 27 Paesi il calo è stato del 4,4%⁸.

Nel 2021 il panorama del traffico aereo mostra una ripresa, sebbene contenuta nel comparto passeggeri. Secondo Eurostat (UE27), nel 2021 il livello di traffico passeggeri negli aeroporti europei è stato ancora inferiore del 61,4% rispetto ai livelli del 2019, mentre il comparto cargo ha registrato invece un +9,5%⁹.

La Tavola seguente riporta i dati a consuntivo per il comparto passeggeri e per quello merci in Italia, per il 2021, con riferimento a tutte le tipologie di traffico (commerciale, aereo taxi e aviazione generale).

Tavola 2. Andamento dei consuntivi di traffico passeggeri e traffico cargo – Anno 2021

Anno 2021 e variazione % su 2019

AEROPORTO	Nr Passeggeri (a)		Nr WLU Cargo	
	2021	Δ 2021 / 2019	2021	Δ 2021 / 2019
ROMA FIUMICINO	11.586.565	-73,30%	101.321,6	-47,90%
MILANO MALPENSA	9.580.426	-66,60%	747.194,1	33,80%
BERGAMO ORIO AL SERIO	6.465.599	-53,10%	26.033,4	-78,10%
CATANIA FONTANAROSSA	6.118.025	-39,80%	7.304,7	26,40%
NAPOLI CAPODICHINO	4.617.567	-57,30%	10.415,2	4,70%
PALERMO PUNTA RAISI	4.579.541	-34,90%	3.058,3	> + 100%
MILANO LINATE	4.345.135	-33,90%	1.883,5	-75,20%
BOLOGNA BORGO PANIGALE	4.135.106	-56,30%	38.853,9	2,10%
VENEZIA TESSERA	3.433.378	-70,20%	40.506,8	-31,30%
BARI PALESE MACCHIE	3.293.175	-38,60%	2.403,3	8,20%
CAGLIARI ELMAS	2.764.753	-42,00%	6.712,8	57,60%
ROMA CIAMPINO	2.322.267	-60,50%	16.275,6	-11,80%
OLBIA	2.078.758	-29,70%	156,3	67,70%
TORINO CASELLE	2.060.868	-48,10%	170,2	-18,40%
PISA S. GIUSTO	1.988.822	-62,90%	14.975,4	20,80%
BRINDISI CASALE	1.858.229	-31,30%	19,6	96,00%

⁷ L'elasticità della domanda di trasporto merci rispetto al PIL è risultata superiore all'unità. Diversi fattori strutturali, come lo sviluppo di catene di valore su scala globale, hanno contribuito ad aumentare la crescita del traffico merci in maniera più che proporzionale rispetto a quella del PIL. Tale fenomeno è particolarmente marcato nel cargo aereo, che riguarda maggiormente trasporti di lunga distanza rispetto ad altre modalità (es. gomma). Secondo alcune analisi, effettuate sul periodo 2009-2019, il c.d. *decoupling index* per il cargo aereo, i.e. l'elasticità della domanda del trasporto cargo aereo sul PIL, è pari a 21,5, mentre seguono gli indici per il traffico Ro-Ro (pari a 15,8) e per il traffico ferroviario (pari a 8,6). (Fonte: MIT-RAM, 2020, "Connecting Dots – Trasporti, Logistica, Economia", p. 13).

⁸ Fonte: Eurostat (si veda il dataset su PIL a prezzi correnti disponibile al link:

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/namq_10_gdp/default/table?lang=en.

⁹ Il comparto cargo a livello globale ha avuto un effetto di *rebound* molto più rapido e consistente, grazie alla ripresa della produzione industriale, recuperando i livelli pre-pandemici, secondo IATA, già nel 2021. (Fonte: IATA, 2021, "Outlook for the global airline industry"; documento disponibile al link: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---april-2021---report/>).

AEROPORTO	Nr Passeggeri (a)		Nr WLU Cargo	
	2021	Δ 2021 / 2019	2021	Δ 2021 / 2019
LAMEZIA TERME	1.719.799	-44,80%	1.901,6	46,00%
VERONA VILLAFRANCA	1.455.342	-59,60%	1.429,7	> + 100%
TREVISO S. ANGELO	1.221.931	-62,30%	18,3	n.d.
ALGHERO FERTILIA	907.264	-34,60%	9,5	> + 100%
FIRENZE PERETOLA	834.309	-70,90%	4,1	-92,60%
GENOVA SESTRI	619.915	-59,70%	20,8	-86,10%
TRAPANI BIRGI	427.470	4,70%	4,1	-68,00%
PESCARA	372.785	-46,70%	17,3	> + 100%
TRIESTE RONCHI DEI LEGIONARI	347.456	-55,60%	11,2	-83,60%
LAMPEDUSA	284.398	3,40%	17,5	14,40%
ANCONA FALCONARA	240.746	-50,50%	6.893,8	-0,50%
COMISO	201.256	-43,00%	0	n.d.
PANTELLERIA	169.398	2,20%	13,2	-45,90%
REGGIO CALABRIA	149.144	-59,50%	8,9	-77,10%
PERUGIA	146.036	-34,10%	0	n.d.
CROTONE S. ANNA	97.003	-43,60%	0	n.d.
PARMA	96.153	28,30%	11,8	n.d.
CUNEO LEVALDIGI	81.184	-12,10%	0	n.d.
RIMINI MIRAMARE	66.793	-83,20%	0	n.d.
FORLÌ	30.325	> + 100%	0	n.d.
BOLZANO	14.384	> + 100%	3,8	n.d.
MARINA DI CAMPO	7.792	48,10%	0	n.d.
BRESCIA MONTICHIARI	5.439	-66,50%	29.115,8	> + 100%
ALBENGA	5.391	88,10%	0	n.d.
AOSTA	4.880	24,70%	0	n.d.
GROSSETO	3.297	8,60%	0	n.d.
SALERNO PONTECAGNANO	1.660	-85,40%	0	n.d.
TARANTO GROTTAGLIE	988	11,10%	1.494,4	-82,80%
FOGGIA	70	-81,30%	0	n.d.
TOTALE	80.740.822	-58,1%	1.058.260,5	-0,4%

Fonte: Elaborazione ART su dati ENAC, vari anni

(a) Riferiti a servizi di volo di linea e charter, aerotaxi, aviazione generale. Include i passeggeri in transito.

Da dati Eurostat, emerge come la ripresa del traffico merci via aereo a livello europeo abbia oltrepassato i livelli del 2019, superandoli del 9,5%. Ciò deve leggersi in combinazione con il recupero delle attività produttive e commerciali rispecchiato in un PIL superiore del 3,6% rispetto al livello del 2019 per l'Europa a 27 Paesi, confermando anche la sopra descritta natura marcatamente prociclica del trasporto di merci. Per l'Italia, di converso, sia il PIL che il cargo aereo stentano ancora a raggiungere il livello pre-pandemico, con una variazione dei risultati dell'anno 2021 rispetto all'anno 2019 attestata, rispettivamente, allo -0,8% (PIL) e allo -0,6% (cargo aereo più corrispondenza postale). Il più ampio *gap* creatosi in entrambi i valori nell'anno 2020 rispetto alla media europea, infatti, sta richiedendo maggior tempo di ripresa all'Italia, nonostante la forte risalita registrata nel 2021 rispetto al 2020 sia del PIL nazionale – con un +7,3%, di poco inferiore alla media europea del +7,9% – e del traffico cargo aereo – cresciuto del +30,9%, rispetto al +21,1% della media

europea.¹⁰

Assaeroporti, con riferimento all'andamento del settore nel 2021, osservava “[u]n consuntivo in crescita del 52,4% sul 2020, ma pur sempre segnato da una profonda crisi con 113 milioni di passeggeri persi rispetto al 2019”, segnalando altresì: “un parziale recupero del segmento nazionale che nel 2021 mostra un -35,1% sui volumi pre-pandemia. In sofferenza invece il traffico internazionale, che si attesta ad un -70,4%, evidenziando così una ripartenza del comparto a due velocità”. Secondo l'Associazione, “l'uscita dalla crisi, in base ai dati disponibili, rischia di essere lenta e parziale”¹¹.

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

A.3 I primi consuntivi 2022 e trend di traffico

Nel 2022, secondo le più recenti stime di Eurostat che riguardano i primi 2 trimestri dell'anno, il differenziale di traffico passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2019 si attesta al -27,4% (UE27), mentre il comparto cargo segna un + 5,2% (UE27). Con riguardo all'Italia, Eurostat segnala per il traffico passeggeri nei primi 6 mesi un dato migliore rispetto alla media europea, assestandosi il dato al -22,9% rispetto al corrispondente periodo del 2019, e per il traffico cargo (posta e merci) al +4,5%.

Assaeroporti pubblica statistiche con i dati progressivi di traffico per gli aeroporti nazionali sull'arco temporale dell'anno di riferimento e con riguardo al 2022, i dati disponibili al 31 gennaio 2023, riferiti ai consuntivi registrati nel 2022, segnalano rispetto al 2019 ancora un differenziale negativo per il traffico passeggeri, anche se in diminuzione, pari a -14,17%. Il comparto cargo nel 2022 ha chiuso in completa ripresa rispetto agli anni pre-pandemia, con +0,3% tonnellate merci (rispetto al 2019)¹².

Nella Tavola 3 di seguito si può apprezzare una comparazione degli aeroporti “Top 5” in termini di recupero traffico rispetto al 2019 per fascia dimensionale¹³.

¹⁰ Fonte: Eurostat (dati sul trasporto aereo

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/explore/all/transp?lang=en&subtheme=avia.avia_pa.avia_pao&display=list&sort=category&extractionId=TTR00011 e dati sul PIL a prezzi correnti https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/namq_10_gdp/default/table?lang=en.)

¹¹ Assaeroporti, 2022, “Aeroporti Italiani – Nel 2021 passeggeri in calo del 58,2% rispetto ai livelli pre-pandemia”; si veda al link: <https://assaeroporti.com/aeroporti-italiani-nel-2021-passeggeri-in-calò-del-58,2-rispetto-ai-livelli-pre-pandemia/>

¹² A febbraio sono stati resi disponibili da ENAC i primi dati di consuntivo 2022, secondo i quali sarebbero stati registrati 164.552 mila pax (-14,6% rispetto al 2019) e un totale complessivo di traffico cargo pari a 1.076 mila tons (+1,3% rispetto al 2019). (Fonte: ENAC, 2023, “Report dati di traffico 2022”, disponibile al link: https://www.enac.gov.it/sites/default/files/allegati/2023-Feb/Report%20statistiche%20_dicembre_2022.pdf)

¹³ Assaeroporti, 2023, “Aeroporti italiani: nel 2022 passeggeri in crescita, gli scali del Sud e delle Isole guidano la ripresa del traffico verso i livelli pre-Covid”; documento disponibile al link:

https://assaeroporti.com/wp-content/uploads/CS_Assaeroporti_Consuntivo-2022-dati-di-traffico_31_01_23.pdf

Tavola 3. Variazione traffico passeggeri 2022 per fascia dimensionale (al 2019)

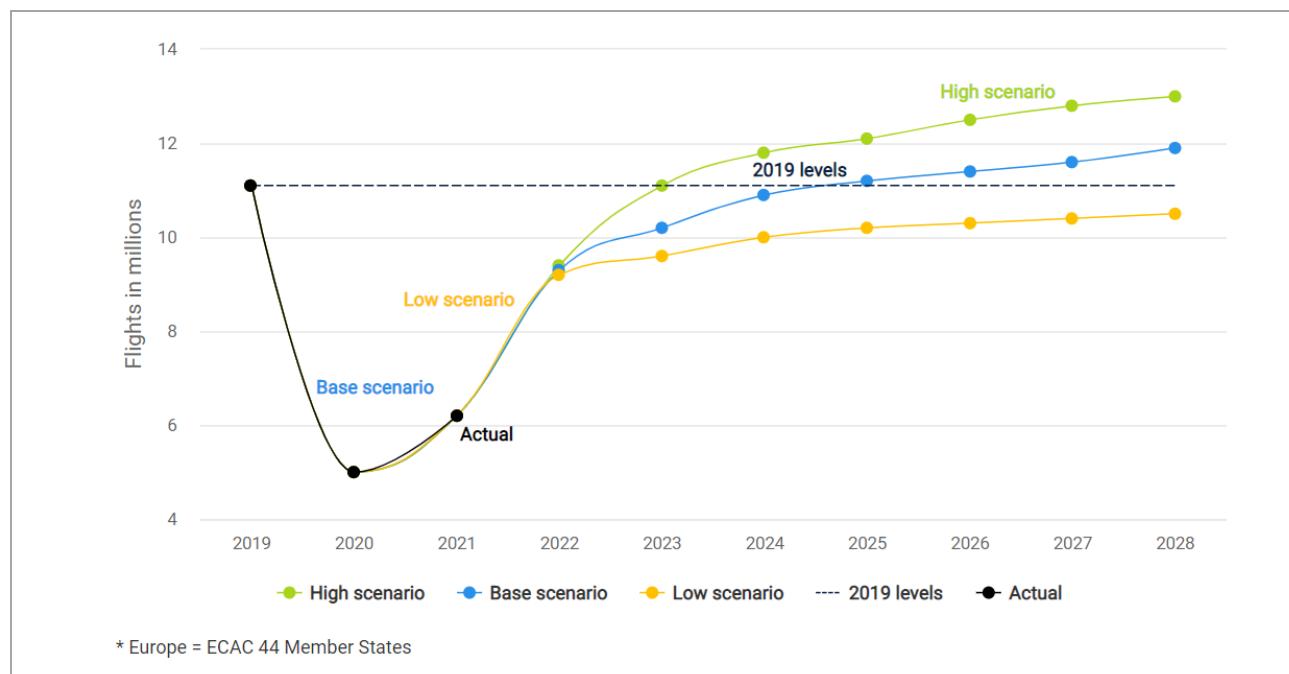
>15 mln pax/annui		Tra 5 e 15 mln pax/annui		Tra 1 e 5 mln pax/annui		<1 mln pax/annui	
Malpensa	-26%	Linate	+17,5%	Brindisi	+13,6%	Foggia	>100%
Fiumicino	-32,6%	Bari	+11,9%	Alghero	+10,3%	Bolzano	>100%
		Palermo	+1,4%	Olbia	+6,3%	Trapani	>100%
		Napoli	+0,5%	Torino	+6,1%	Grosseto	+81,6%
		Catania	-1,2%	Cagliari	-7,4%	Cuneo	+73,4%

Fonte: Assaeroporti, 31 gennaio 2023

A parere di diversi osservatori, per il futuro si può contare su una costante ripresa del traffico aereo che dovrebbe raggiungere, entro la fine dell'anno 2023, un livello di *recovery* compreso tra il 70% e il 90% rispetto al traffico aereo pre-pandemia¹⁴.

Secondo Eurocontrol, su un arco temporale esteso a 7 anni, 2022-2028, i volumi di traffico (in termini di movimenti) potranno evolvere secondo tre diversi scenari: *high*, *base* e *low*. Nel primo scenario, quello ottimistico, i livelli pre-pandemia saranno raggiunti già a fine 2023; nello scenario *base*, il “pareggio” con il 2019 avverrebbe nel corso del 2024, mentre in quello *low* nemmeno nel 2028. A condizionare i risultati di queste analisi sono gli alti livelli d'inflazione/*shock* energetico e la maggiore incertezza innescata dalla guerra Russia/Ucraina¹⁵. Nella figura che segue sono illustrati i 3 diversi scenari.

Figura 1. Previsione di traffico europeo (movimenti) 2022-2028



Fonte: Eurocontrol, consultabile al link: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2022-2028>

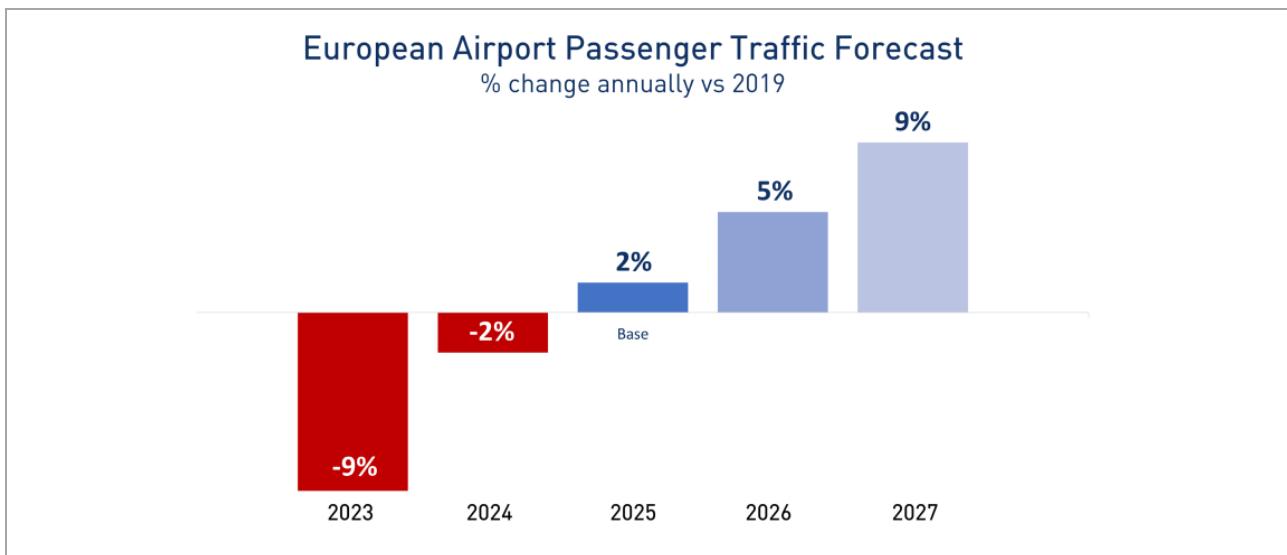
¹⁴ Eurocontrol, in particolare, stima per l'anno 2023: (i) dopo un iniziale innalzamento del flusso di traffico Business, la stabilizzazione del segmento di traffico; (ii) carenze di personale già riscontrate nell'estate 2022, con ripercussioni sulla capacità di compagnie aeree e aeroporti; (iii) problemi di personale con impatti anche sulla *supply chain* logistica globale e possibili ripercussioni sui voli cargo. (Fonte: EUROCONTROL, ottobre 2022, “Forecast Update 2022-2028, European Flight Movements and Service Units After COVID-19, Russian invasion of Ukraine and Europe’s energy crisis”; documento disponibile al link: [EUROCONTROL Forecast Update 2022-2028 | EUROCONTROL](https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2022-2028))

¹⁵ Eurocontrol assume che gli spazi aerei russo e ucraino rimangano chiusi lungo tutto l'orizzonte temporale di analisi.

A febbraio 2023, ACI Europe, l'associazione di categoria dei gestori aeroportuali europei, ha pubblicato i primi dati di consuntivo 2022, secondo i quali i volumi di traffico passeggeri risulterebbero ancora inferiori rispetto al 2019 (- 21% per la zona: UE, SEE, Regno Unito e Svizzera; -17,9% per l'Italia)¹⁶. L'ampia variabilità tra gli aeroporti del tasso di recupero dei volumi di traffico 2019 che emerge dai dati vede favoriti quelli dove è predominante la domanda di traffico passeggeri *leisure* e gli aeroporti minori. Ciò risulta in linea con le aspettative della stessa Associazione che già aveva rilevato nel 2021 come il perdurare della situazione di crisi andasse accompagnandosi, tra l'altro, ad un grado di connettività¹⁷ diminuito in media del 59% rispetto ai livelli del 2019 e, con riferimento agli aeroporti minori, del 51%¹⁸.

Con riguardo alle previsioni 2022-2026, è disponibile un aggiornamento delle previsioni del traffico passeggeri in considerazione del protrarsi del conflitto bellico tra Russia e Ucraina e dei livelli di inflazione raggiunti¹⁹. Secondo tale analisi, nel 2023 i volumi di passeggeri dovrebbero raggiungere il 91% rispetto al livello pre-pandemia (2019) e una ripresa completa del traffico è prevista per il 2025, anziché il 2024 come precedentemente stimato.

Figura 2. Previsioni di traffico passeggeri (2023-2027)



Fonte: ACI Europe, dicembre 2022, cit.

A.4 Andamento delle gestioni aeroportuali

¹⁶ ACI Europe, 2023, "Airports turning the corner: +98% jump in passenger traffic in 2022"; documento disponibile al link: <https://www.aci-europe.org/media-room/430-airports-turning-the-corner-98-jump-in-passenger-traffic-in-2022.html>

¹⁷ La connettività aeroportuale è definita come la somma della connettività diretta e indiretta, misurando così il livello complessivo con cui un aeroporto è collegato al resto del mondo, sia tramite voli diretti che collegamenti indiretti tramite scali in altri aeroporti, calcolando numero di destinazioni e frequenza.

¹⁸ ACI Europe riportava ancora che, sotto l'aspetto della connettività, gli aeroporti minori (con meno di 5 milioni di passeggeri l'anno) recuperavano più in fretta di quelli molto grandi, confermando un modello di ripresa trainata principalmente dal traffico *leisure* intraeuropeo, nazionale e da quello associato ai *Low Cost Carrier*. (Fonte: ACI Europe, "Airport Industry Connectivity Report 2021", disponibile al link: <https://www.aci-europe.org/downloads/resources/CONNECTIVITY%20REPORT%202022.pdf>)

¹⁹ ACI Europe, dicembre 2022, "Airport Traffic Forecast – 2023 Scenarios & 2023-2027 Outlook"; documento disponibile al link: <https://www.aci-europe.org/downloads/content/ACI%20EUROPE%20Airport%20Traffic%20Forecast%202023.pdf>

A livello di risultati economici, per il 2020, ACI Europe²⁰ riporta, per il settore aeroportuale, un crollo del 60% dei ricavi, a fronte di un contenimento di costi operativi limitato al -24% e costi di capitale sostanzialmente immutati. Ciò ha comportato una contrazione degli indici di redditività più significativi come l'EBITDA (-102%) e l'EBIT (-203%). Ingenti perdite sono state subite da tutti gli aeroporti, a prescindere dalla loro dimensione.

Registrando un -67%, i ricavi *aviation* hanno subito il declino più deciso rispetto alle altre fonti di ricavo aeroportuale, con un -52% dei ricavi *non aviation* e un -43% della voce "Altri ricavi"²¹. I ricavi *aviation*, infatti, sono direttamente correlati al traffico di passeggeri, come dimostra il decremento quasi 1:1. Interessante inoltre notare come anche ACI Europe trovi che il rapporto tra ricavi complessivi e WLU sia rimasto sostanzialmente invariato²².

Gli sforzi per ridurre i costi operativi non hanno compensato la caduta dei ricavi. Il dato europeo riportato da ACI Europe mostra comunque che i gestori aeroportuali hanno potuto operare dei risparmi di costi sul fronte del personale (-19%) e su quello degli acquisti di servizi (-27%).

Per rispondere alla crisi di liquidità molti gestori aeroportuali sono stati costretti a ricorrere al mercato del debito, come mostra il dato illustrato nello stesso documento, nel quale si evidenzia che complessivamente in Europa i gestori aeroportuali hanno accresciuto il loro indebitamento del 23% rispetto al 2019. Un'altra importante conseguenza è stata la contrazione degli investimenti che sono diminuiti del 26% nel solo 2020, con una previsione, relativa ai piani di investimento per i successivi 3 anni, ridotta di circa la metà.

A.4.1 Impatti sui conti economici dei gestori aeroportuali italiani

In questo paragrafo si riportano alcune analisi per un campione significativo di aeroporti sulla base di una pluralità di documenti/fonti di informazione²³

Le società di gestione aeroportuale selezionate sono elencate di seguito: Aeroporti di Roma S.p.a., che gestisce gli scali di Roma Fiumicino (FCO) e Roma Ciampino (CIA); Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A., che gestisce gli scali di Milano Malpensa (MXP) e Milano Linate (LIN); SAVE S.p.a., che gestisce gli scali di Venezia Marco Polo (VCE) e Treviso (TSF); S.A.C.B.O. S.p.a., Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo-Orio al Serio (BGY); Società Aeroporto Catania S.p.a. (CTA); GE.S.A.C. S.p.a. - Società Gestione Servizi Aeroporti Campani (NAP e QSR). Il campione considerato rappresenta in complesso circa il 70% del traffico passeggeri (dati 2019). Di seguito, si illustrano i dati sui ricavi per gli esercizi 2019 e 2020 ottenuti dall'insieme dei gestori aeroportuali.

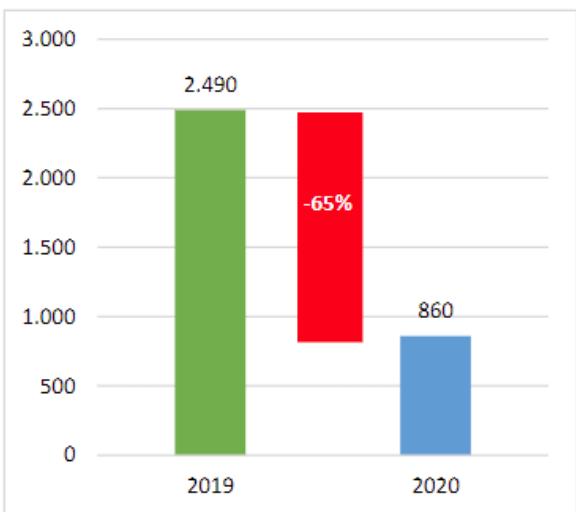
²⁰ ACI Europe, 2021, "Economics Report 2020"; documento disponibile al link:

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

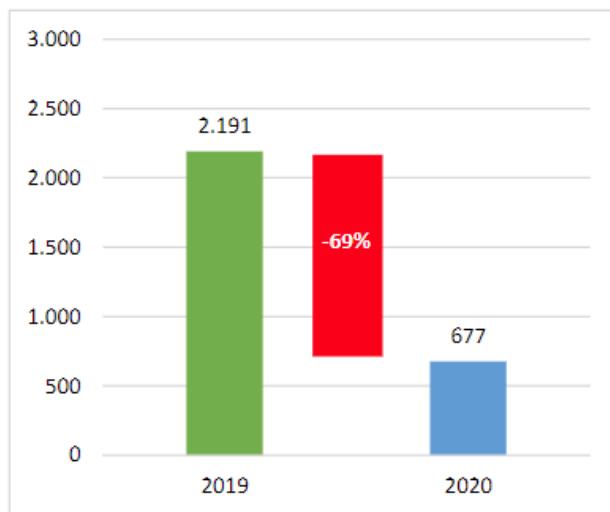
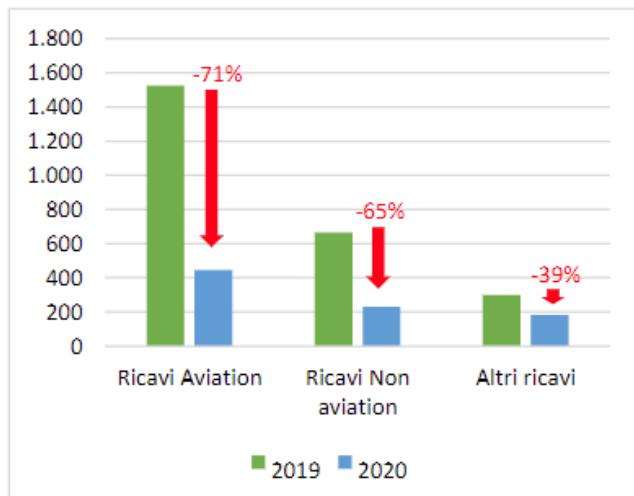
²¹ Tipicamente, i ricavi dei gestori aeroportuali possono distinguersi nelle seguenti categorie: (i) ricavi da gestione aeroportuale, che sono normalmente distinti in ricavi ottenuti direttamente dai servizi aeronautici soggetti a regolazione tariffaria (c.d. *aviation*) e ricavi ottenuti da altre tipologie di servizi collegati all'attività aeroportuale (c.d. *non aviation*, come ad esempio: *royalties* su attività commerciali gestite da terzi, corrispettivi da parcheggi, *etc.*); (ii) ricavi diversi (c.d. "Altri ricavi").

²² A livello globale, per le compagnie aeree si è registrata una crescita dell'incidenza del comparto cargo sui ricavi, pari ad un terzo del totale (a fine 2021); un valore, quindi, molto più elevato rispetto al periodo pre-crisi, in cui essa raggiungeva tipicamente il 10-15% del volume di fatturato per un vettore aereo. (Fonte: IATA, 2021, "Outlook for the global airline industry", edizione aprile 2021; documento disponibile al link: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---april-2021---report/>)

²³ Bilanci di esercizio e allegati; prospetti di contabilità regolatoria e documenti predisposti dai gestori aeroportuali per le consultazioni annuali con l'utenza inviati dai gestori all'Autorità per le valutazioni di competenza; report sul traffico aeroportuale pubblicati da ENAC e da Assaeroporti.

Figura 3. Ricavi totali (mln €)


Fonte: Elaborazioni ART

Figura 4. Ricavi da gestione aeroportuale (mln €)

Figura 5. Ricavi aeroportuali per categoria (mln €)


Fonte: Elaborazioni ART

Gli effetti della crisi pandemica hanno determinato pertanto una rilevante contrazione del livello dei ricavi totali, in misura pari al 65%, con una diminuzione dei ricavi *aviation* più marcata e pari al 71%; ciò ha anche comportato un cambio nella composizione dei ricavi dei gestori aeroportuali, con una quota di ricavi da gestione aeroportuale assai più bassa e una corrispondente quota di ricavi non da gestione aeroportuale (i.e. Altri ricavi) più elevata rispetto alle condizioni operative normali.

L’osservazione dei ricavi totali per l’anno 2021, che ammontano a 1.277 milioni di euro, restituisce un dato di ripresa rispetto al 2020 (+49%), seppur ancora sensibilmente inferiore ai valori pre-COVID-19 (-49% rispetto al 2019).

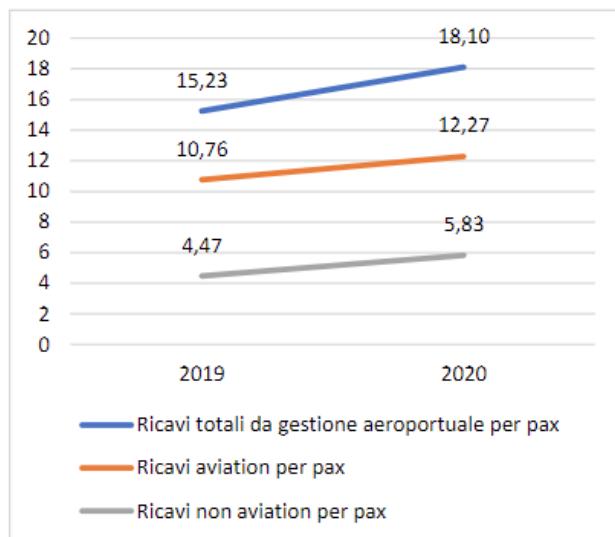
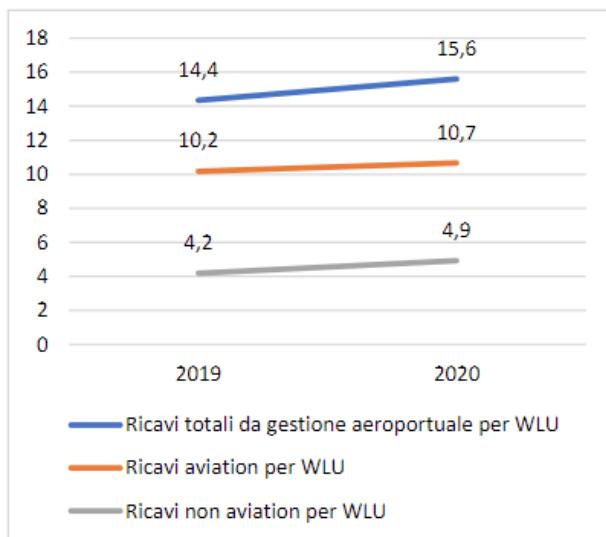
È interessante notare che tali stravolgimenti non hanno intaccato più di tanto il ricavo per WLU. Anche questa evidenza si pone in linea con l’andamento per gli aeroporti europei descritto in precedenza. Dalle figure che

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

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

seguono, infatti, si può verificare come, nel campione analizzato, il ricavo per WLU sia rimasto sostanzialmente stabile, in particolare se si prende il dato del ricavo *aviation* per WLU. Ciò riflette il fatto che i ricavi totali sono diminuiti in proporzione pressoché identica a quanto sono diminuite le WLU. Guardando soltanto al dato del ricavo per passeggero, escludendo dunque le merci, si trova invece un aumento, anche nelle sotto-categorie di ricavo *aviation* per pax e ricavo *non aviation* per pax (v. Figura 6 e Figura 7).

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



Fonte: Elaborazioni ART

Nell'anno 2021, il ricavo unitario da gestione aeroportuale per passeggero ha seguito la tendenza dell'anno precedente ed è risultato in aumento rispetto al 2020 (+17,1%) e al 2019 (+39,2%). Sempre nel 2021, il ricavo da gestione aeroportuale per WLU è risultato in aumento rispetto al 2020 (+21,2%) e al 2019 (+31,7%).

A seguito del forte calo di traffico, nel 2020 gli sforzi di contenimento dei **costi** hanno potuto soltanto parzialmente far fronte al calo dei ricavi totali nel medesimo anno, pari al 65% (71% per quelli delle sole attività *aviation*). Nelle figure di seguito riportate, si illustra l'andamento dei costi totali da bilancio e dei costi totali ammessi dalla regolazione alla determinazione delle tariffe, definibili come i costi considerati pertinenti alle attività regolate nei prospetti di contabilità regolatoria.

Figura 8. Costi totali (mln €)

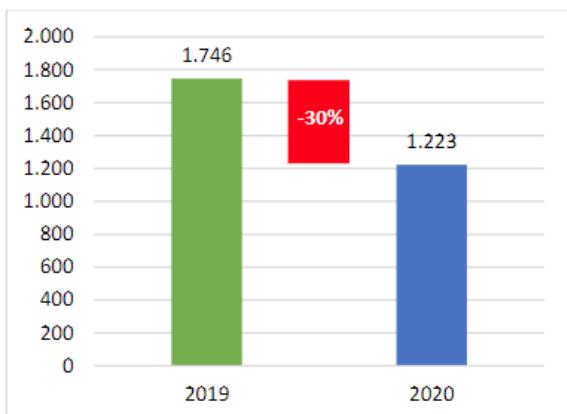
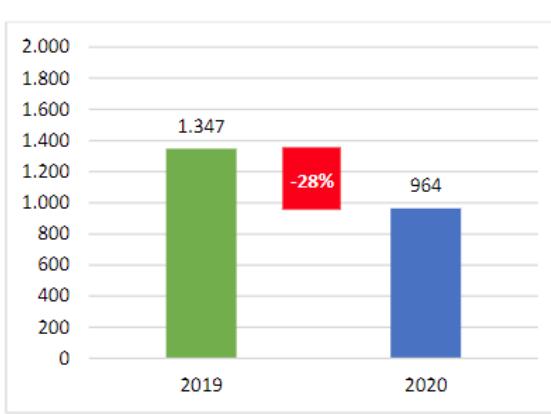


Figura 9. Costi totali ammessi (mln €)



Fonte: Elaborazioni ART

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

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

Nel 2021, i costi totali della gestione aeroportuale hanno ripreso a crescere, prevalentemente in funzione dell'andamento della domanda, segnando un incremento del 16,8% rispetto al 2020, ma – in coerenza con il *trend* dei fattori correlati – sono risultati inferiori ai valori del 2019 (-18,2%).

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

Figura 10. Costo del lavoro delle attività regolate

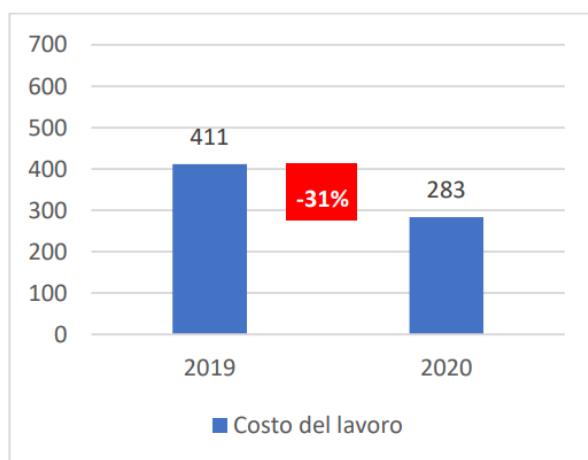
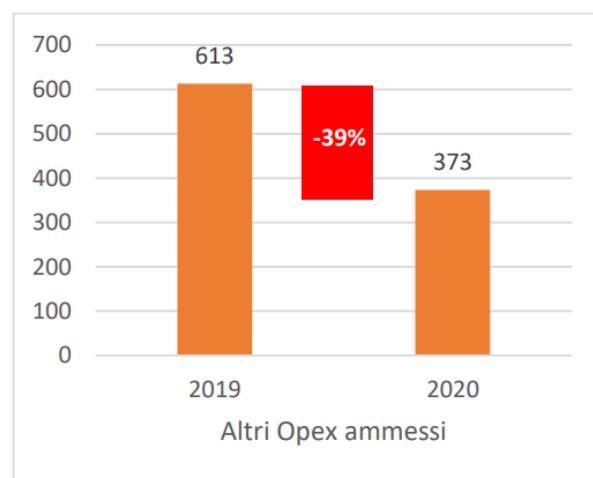
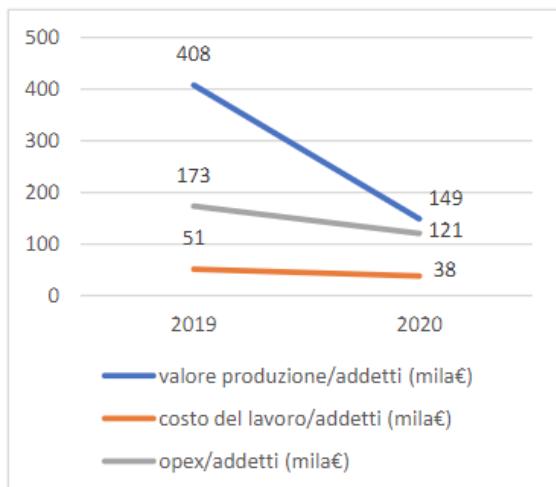
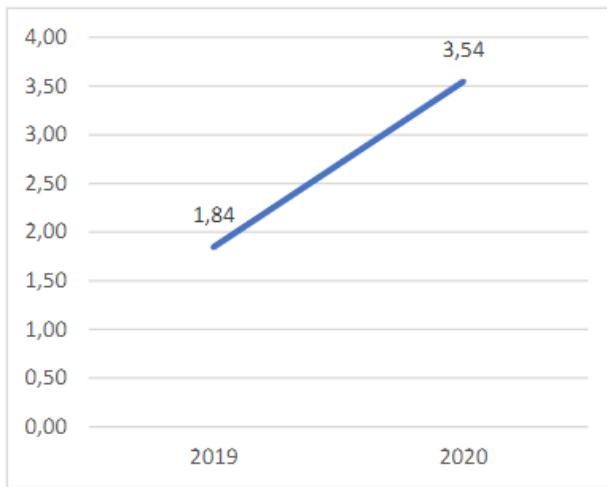


Figura 11. Altri opex delle attività regolate



Fonte: Elaborazioni ART

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

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

Figura 13. Costo operativo per WLU (€)


Fonte: Elaborazioni ART

Gli indicatori di efficienza e produttività “valore produzione/addetti” e “costo del lavoro/addetti”, legati all’andamento della gestione operativa, osservati per l’anno 2021, riportano entrambi un significativo incremento rispetto al 2020 (valore produzione/addetti: +142,7% e costo del lavoro/addetti: +42,4%) e registrano, nel confronto con il 2019, un differenziale ancora negativo per il primo indicatore (valore produzione su addetti 2021 vs 2019: -11,6%) e il raggiungimento di valori superiori per il secondo (costo del lavoro/addetti 2021 vs 2019: + 6,4%).

Altri risparmi di costo importanti provengono dalla voce di spesa “canoni concessionari”, ovvero i canoni che i gestori sono tenuti a pagare ad ENAC per effetto dei contratti di concessione. Tali canoni sono parametrati direttamente al traffico aeroportuale e, dunque, nel 2020 si sono ridotti proporzionalmente con il calo del traffico (per gli aeroporti nei quali si è reperita l’informazione precisa, la riduzione infatti si attesta in media tra il 65% e il 70%, con risparmi di diversi milioni di euro)²⁴.

Ci sono stati anche degli aumenti di costi correlati alla gestione della pandemia da COVID-19, dovuti principalmente alla necessità di far fronte alle nuove disposizioni previste in proposito dal Governo e da ENAC, oltre che all’adozione di protocolli sanitari specifici volti ad incoraggiare la ripresa del traffico aeroportuale, per assicurare la salute dei passeggeri, degli equipaggi e degli addetti dell’intera filiera. In particolare, tali maggiori costi sono stati necessari per provvedere a: presidi di controllo sanitario in ingresso e in uscita, controllo documenti e certificazioni, presidi permanenti di sanificazione, igienizzazione, segnaletica, certificazioni, assicurazioni, tamponi in arrivo, predisposizione e utilizzo di *termoscanner*. Di tali voci si ha notizia nei documenti informativi predisposti ai fini della consultazione annuale con l’utenza, in quanto classificabili come discontinuità di costo valide ai fini dell’aggiornamento tariffario tramite il parametro *V*, relativo a oneri incrementalì dovuti a sopravvenienze normative e/o regolamentari²⁵. La somma di tali costi incrementalì per il campione analizzato ammonta a 14,8 milioni di euro sino a tutto il 2020.

Il congiunto effetto del marcato calo dei ricavi e del significativo, ma meno che proporzionale, contenimento

²⁴ Aeroporti di Roma oltre 28 mln€; S.E.A. circa 9,3 mln€; SAVE circa 7,3 mln€; S.A.C.B.O. quasi 6,5 mln€; SAC circa 4,7 mln€; G.E.S.A.C. circa 6 mln€.

²⁵ Si veda la Misura 8.10.2 del Modello 1 allegato alla delibera n. 92/2017.

dei costi, ha comportato un sensibile peggioramento dei risultati di gestione, unitariamente considerati, che nel 2020 e nel 2021 hanno assunto tutti segno negativo, rispetto al 2019, come mostrato nelle seguenti tavole.

Tavola 4. Ricavi, costi e risultati intermedi di gestione: somma del campione (mln €)

	2019	2020	2021	Delta 2020/2019	Delta 2021/2020	Delta 2021/2019
Ricavi totali	2.490	860	1.277	-65%	+49%	-49%
Costi operativi	1.481	944	1.007	-36%	+7%	-32%
EBITDA	1.009	-84	270	-108%	+419%	-73%

Fonte: Elaborazione ART

In linea con gli altri indicatori analizzati, nel 2021, le principali voci economiche di sintesi della gestione e gli indici di redditività più rilevanti hanno registrato un incremento significativo rispetto al 2020, pur non avendo ancora raggiunto i valori pre-COVID-19.

Tavola 5. Indici di redditività: media del campione

	2019	2020	2021	Delta 2020/2019	Delta 2021/2020	Delta 2021/2019
ROI	16,1%	-9,9%	-0,3%	-161,80%	96,86%	-101,94%
ROE	17,9%	-22,0%	-19,3%	-223,01%	12,10%	-208,12%
ROA	10,3%	-6,8%	0,2%	-165,62%	103,63%	-97,62%
ROS (EBIT margin)	71,9%	-41,9%	-8,1%	-158,30%	80,65%	-111,28%
EBITDA margin	37,5%	-12,0%	22,6%	-131,86%	289,02%	-39,78%

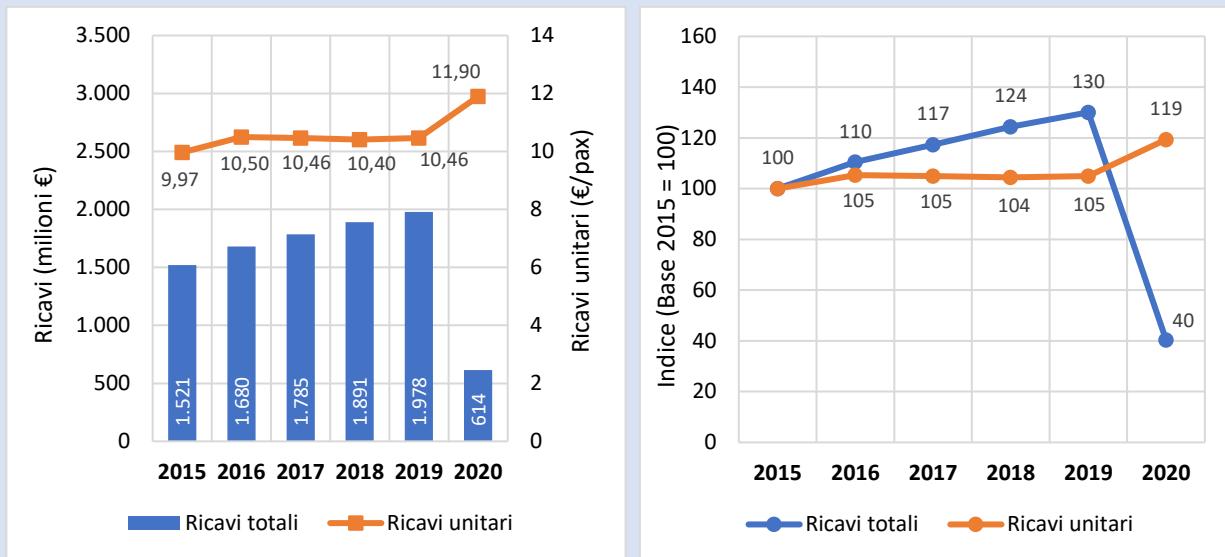
Fonte: Elaborazione ART

Allo stesso modo, tutte le società del campione hanno concluso l'anno finanziario con una perdita netta, complessivamente pari a 375,8 milioni di euro per il solo anno 2020²⁶.

Nel 2021, la perdita netta complessiva registrata dalle società del campione osservato ammonta a: 132 milioni di euro, registrando un risultato meno negativo rispetto al 2020 (+65%), ma con un valore sensibilmente distante da quello del 2019 (-127%).

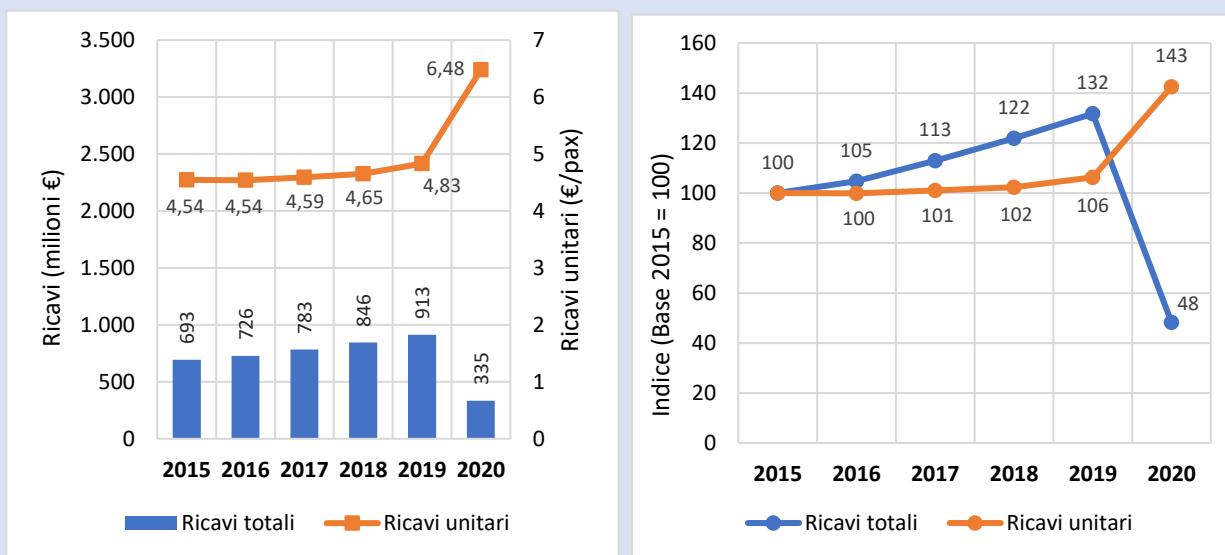
Con riferimento agli aeroporti dove è applicata la regolazione ART, si riporta un Box sull'andamento dei ricavi e dei costi complessivamente registrati negli ultimi anni, distinguendo tra attività regolate e non regolate.

²⁶ Si ricorda che le società del campione rappresentano, a livello cumulativo, circa il 70% del traffico aeroportuale di passeggeri in base al dato 2019 (percentuale che scende al 65% nel 2020).

Box 2. “Costi e ricavi dei gestori aeroportuali italiani con sistema tariffario ART”
Figura 14. Ricavi dalle attività regolate per gli aeroporti italiani dove si applica la regolazione ART


Fonte dati: COREG dei gestori aeroportuali, vari anni

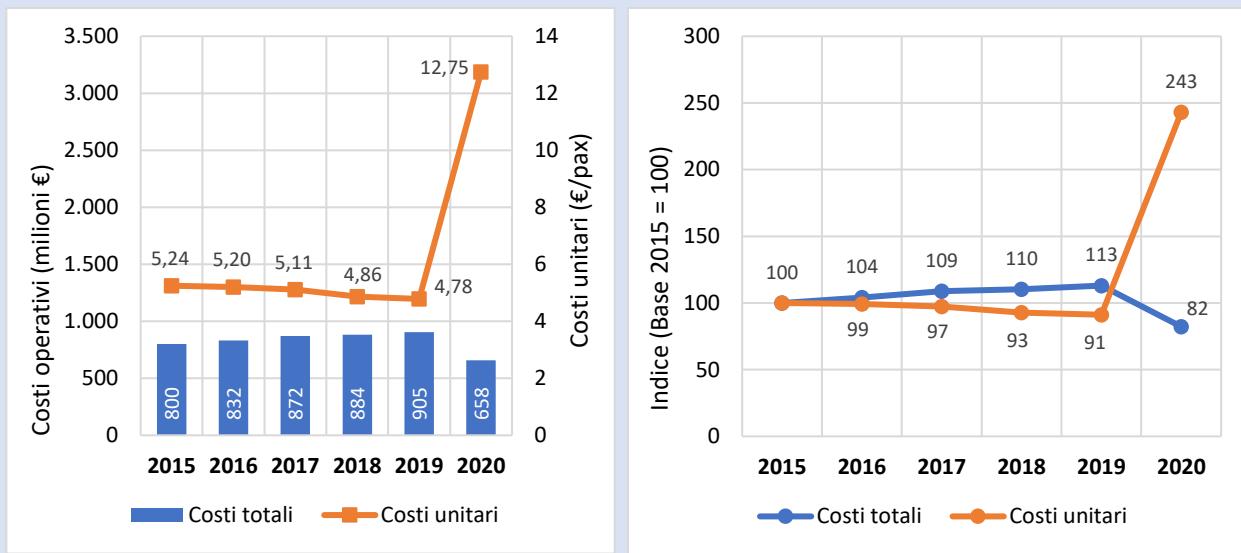
Dal 2015 al 2019 si registra una crescita costante dei ricavi complessivi provenienti dalle attività regolate, fino all'apice di quasi 2 miliardi di euro del 2019, crollati a 614 milioni di euro (-69%) nel 2020.

Figura 15. Ricavi dalle attività non regolate per gli aeroporti dove si applica la regolazione ART


Fonte dati: COREG dei gestori aeroportuali, vari anni

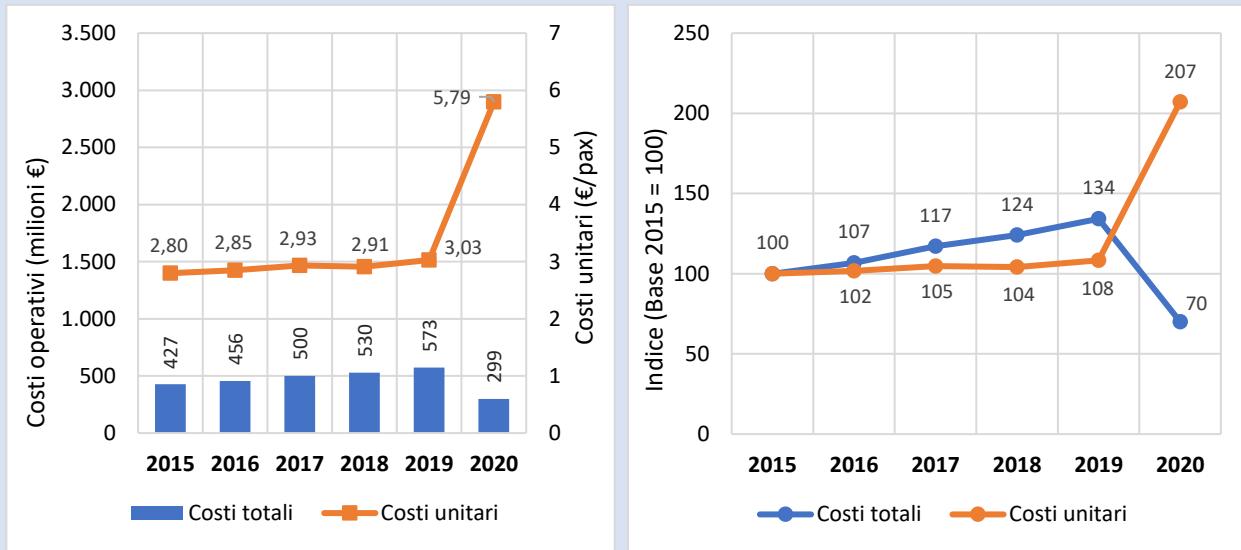
Analogo andamento si registra per i ricavi complessivi provenienti dalle attività non regolate, che valgono circa il 50% dei ricavi delle attività regolate.

Il rapporto tra ricavi totali e numero di passeggeri fornisce il ricavo unitario, che nel periodo considerato vale mediamente 15,55 €/pax. Da notare come nel 2020 il ricavo unitario risulti in netta crescita rispetto a ricavi totali in forte diminuzione; questo vale sia per le attività regolate sia per quelle non regolate. È possibile spiegare tale andamento con la drastica diminuzione di passeggeri, che si presenta meno marcato per i ricavi *non aviation* in quanto il dato comprende attività che generano ricavi che hanno subito una diminuzione meno marcata (es. affitti degli spazi).

Figura 16. Costi operativi delle attività regolate per gli aeroporti dove si applica la regolazione ART


Fonte dati: COREG dei gestori aeroportuali, vari anni

Anche i costi operativi totali denotano un andamento crescente tra il 2015 e il 2019, fino a superare 900 milioni di euro nell'anno pre-pandemia. Per le attività regolate, i costi operativi assorbono circa il 45% dei pertinenti ricavi; tuttavia, mentre i ricavi unitari delle attività regolate sono rimasti pressoché stazionari dal 2015 al 2019, i corrispondenti costi operativi unitari sono andati diminuendo, segno di un miglioramento delle gestioni operative.

Figura 17. Costi operativi delle attività non regolate per gli aeroporti dove si applica la regolazione ART


Fonte dati: COREG dei gestori aeroportuali, vari anni

Per le attività non regolate, i costi operativi assorbono oltre il 60% dei pertinenti ricavi; inoltre, nel periodo considerato si assiste ad una crescita dei costi operativi unitari delle attività non regolate.

A.4.2 Impatti sui conti patrimoniali dei gestori aeroportuali italiani

Dai dati di bilancio delle sei società di gestione aeroportuale del campione risulta evidente come, per far

fronte alle esigenze di ripristino della liquidità, le società siano state costrette al ricorso al debito. Il risultato è: indici di liquidità – *current ratio* e *quick ratio* – migliorati (Figura 18 **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**); indici di indebitamento – rapporto di indebitamento (rapporto tra attività e patrimonio netto), rapporto tra oneri finanziari e fatturato e rapporto tra debito ed *equity* – nettamente peggiorati rispetto al 2019 (Figura 19).

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

Figura 18. Indici di liquidità

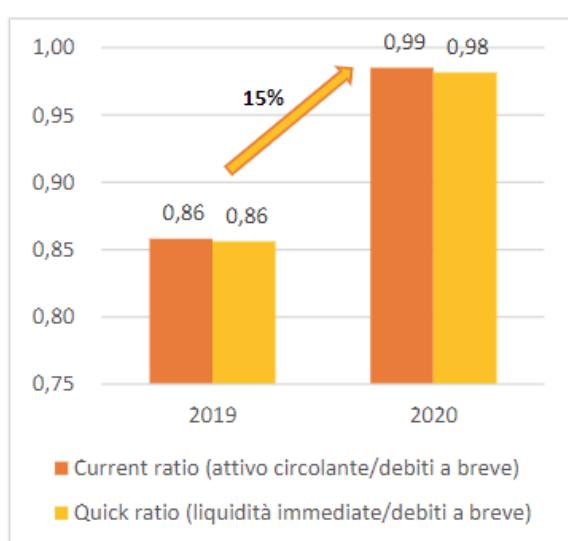
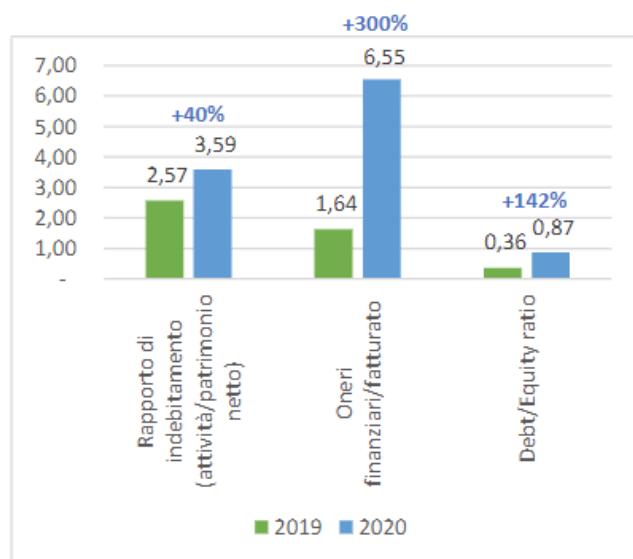


Figura 19. Indici di indebitamento



Fonte: Elaborazione ART

Nell'anno 2021, gli indici di liquidità riportati nella Figura 18, presentano una variazione in aumento rispetto al 2020 (+ 35,5%) e al 2019 (+55% ca.), confermando e rafforzando la necessità di ripristino della liquidità, per effetto dello shock esogeno da COVID-19.

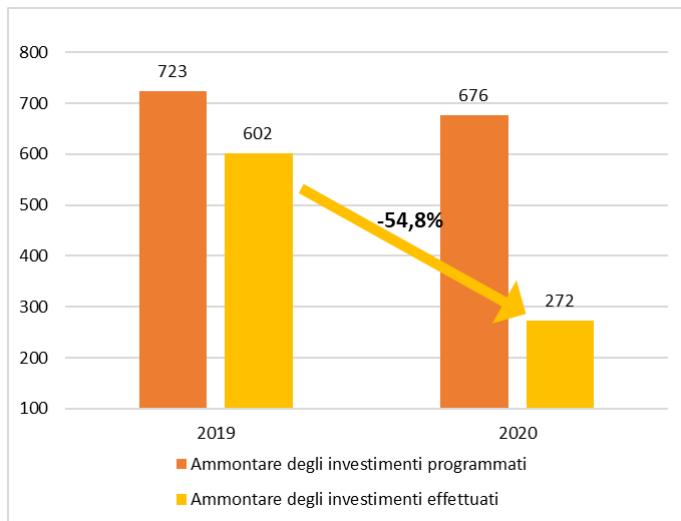
Per quanto riguarda gli indici di indebitamento: il rapporto di indebitamento nonché il rapporto fra oneri finanziari e fatturato segnano una sensibile riduzione rispetto al 2020 (rispettivamente -28% ca. e -67% ca.), ma ancora superiori ai valori del 2019, seppur con differenze relative (+1,1% per il rapporto d'indebitamento e +33,4% per il rapporto fra oneri finanziari e fatturato).

Il rapporto debito/equity risulta in aumento anche nel 2021 sia rispetto al 2020 (+81% ca.) sia rispetto al 2019 (>+300%), indicando la misura del ricorso al debito delle società del campione osservato.

Dal lato investimenti, si osservano effetti che possono essere ricondotti alle conseguenze della crisi sanitaria da COVID-19 nella misura in cui i gestori hanno ritenuto di sospendere lavori non indispensabili per salvaguardare i livelli di liquidità, oppure sono stati impossibilitati a proseguirli, o a farlo nei tempi prestabiliti, a causa dei forti ritardi nelle forniture e al blocco delle attività anche delle imprese coinvolte nei lavori, o

ancora, a ritardi dovuti all'espletamento delle procedure (Figura 20).

Figura 20. Investimenti programmati vs effettuati (mln€)



Nel 2020 le società del campione hanno effettuato oltre 270 milioni di euro di investimenti, equivalente ad una riduzione del 54,8% degli investimenti effettuati rispetto al 2019, con uno scostamento negativo tra programmato e realizzato del 59,8%.

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

Fonte: Elaborazione ART su dati ENAC

Dalle pubblicazioni più recenti rese disponibili dall'ENAC, relative agli anni 2019 e 2020, è possibile ottenere un confronto tra investimenti programmati e consuntivati per il totale degli aeroporti italiani, suddivisi per cluster di pax annui, come mostrato nella seguente tavola.

Tavola 6. Investimenti programmati e realizzati 2019 e 2020

APT (classi)	Investimenti programmati 2019 (mila€)	Investimenti consuntivati 2019 (mila€)	Δ% 2019	Investimenti programmati 2020 (mila€)	Investimenti consuntivati 2020 (mila€)	Δ% 2020
APT ≥ 5 mln pax	774.922	628.522	-19%	767.280	311.558	-59%
5 mln pax > APT > 1 mln pax	171.815	70.127	-59%	195.145	51.662	-74%
APT ≤ 1 mln pax	39.247	23.471	-40%	38.559	15.247	-60%
Totale	985.984	722.120	-27%	1.000.984	378.467	-62%

Fonte: Elaborazioni ART su dati ENAC

Rispetto al campione di sei aeroporti analizzato, lo scostamento negativo tra investimenti programmati e quelli realizzati nell'anno 2019 è più consistente prendendo il dato per il totale degli aeroporti, attestandosi su un – 27%, in luogo del – 17% del campione. Il dato negativo è infatti trascinato dal più ampio scostamento rilevato nei due cluster di aeroporti minori, ovvero quello compreso tra i 5 mln di passeggeri annui e 1 milione di passeggeri annui (- 59 %) e quello degli aeroporti con meno di 1 milione di passeggeri annui (- 40%). I dati sullo scostamento tra programmato e realizzato degli investimenti per il totale degli aeroporti nel 2020 sono invece in linea con il dato del campione analizzato, con una diminuzione complessiva del 60%.

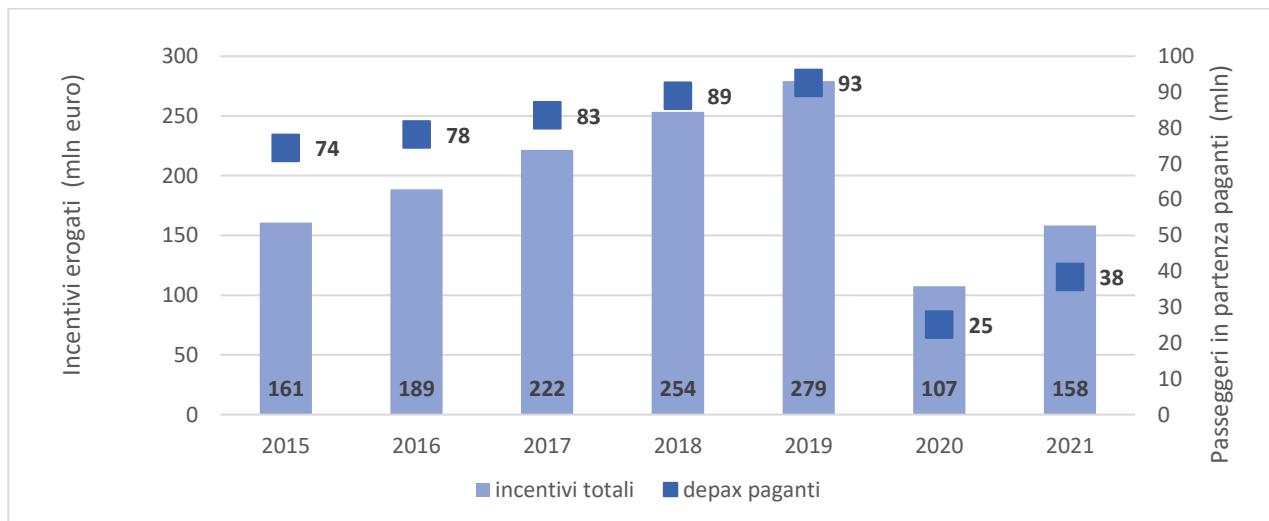
È noto che il settore aeroportuale verrà nei prossimi anni interessato da una mole importante di investimenti, per far fronte agli obiettivi di sviluppo in direzione di una maggiore sostenibilità energetica, ambientale e verso una maggiore digitalizzazione richiesti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e dal

pacchetto *Fit for 55* emanato dalla Commissione europea nel luglio 2021 ed attualmente all'esame del Parlamento europeo²⁷. Tale intenzione è rispecchiata nel nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti in corso di revisione, che dedica un ampio spazio alla descrizione degli obiettivi di intervento coerenti con il PNRR e intende anche dotare il sistema aeroportuale italiano delle infrastrutture e della capacità idonee a promuovere lo sviluppo dei sistemi di mobilità aerea avanzata e del trasporto aereo-spaziale, pur mantenendo un approccio di fondo di ottimizzazione della capacità esistente e di valorizzazione anche degli aeroporti minori in un'ottica di *network* e di sinergie multimodali.

A.5 Gli incentivi ai vettori aerei

Secondo i dati più recenti in possesso degli Uffici, sono 20 gli aeroporti con traffico superiore a 1 milione di pax/anno che erogano incentivi ai vettori aerei per l'ampliamento dei collegamenti aeroportuali con nuove rotte. La figura seguente mostra l'evoluzione dei contributi nel periodo 2015-2021.

Figura 21. Incentivi erogati dagli aeroporti con traffico > 1 mln pax/anno



Fonte: Elaborazione ART su dati dei gestori aeroportuali, vari anni.

Nel periodo 2015-2019, la crescita degli incentivi (+74%) è stata molto più marcata rispetto all'aumento dei passeggeri in partenza paganti (+24%). Parimenti, la decrescita degli incentivi tra il 2019 e il 2020 (-62%) è stata meno intensa di quella dei passeggeri (-73%), a riprova del fatto che il loro andamento non è perfettamente correlato, probabilmente a causa della presenza degli incentivi c.d. "di co-marketing", i quali non sono legati al traffico. Nel 2021, si rileva una ripresa dell'erogazione degli incentivi, con una crescita rispetto al 2020 del +47%, seppure ancora lontani dai livelli pre-pandemici (-43%).

Per meglio cogliere queste dinamiche, nei grafici che seguono saranno considerati solamente gli incentivi ai passeggeri di linea, che costituiscono il 99% del totale degli incentivi, mentre non saranno considerati quelli

²⁷ In particolare, la *ReFuelEU Aviation initiative* impone il raggiungimento di quote minime di utilizzo di carburante sostenibile per l'aviazione (SAF) quando si parte da un aeroporto nello Spazio economico europeo, fissate al 5% nel 2030, aumentando gradualmente fino al 63% nel 2050. Gli aeroporti dovranno garantire l'infrastruttura necessaria a fornire, stoccare e rifornire carburanti sostenibili per l'aviazione. (Fonte: Parlamento europeo, 2022, "ReFuelEU Aviation initiative – Sustainable aviation fuels and the 'fit for 55' package"; documento disponibile al link:

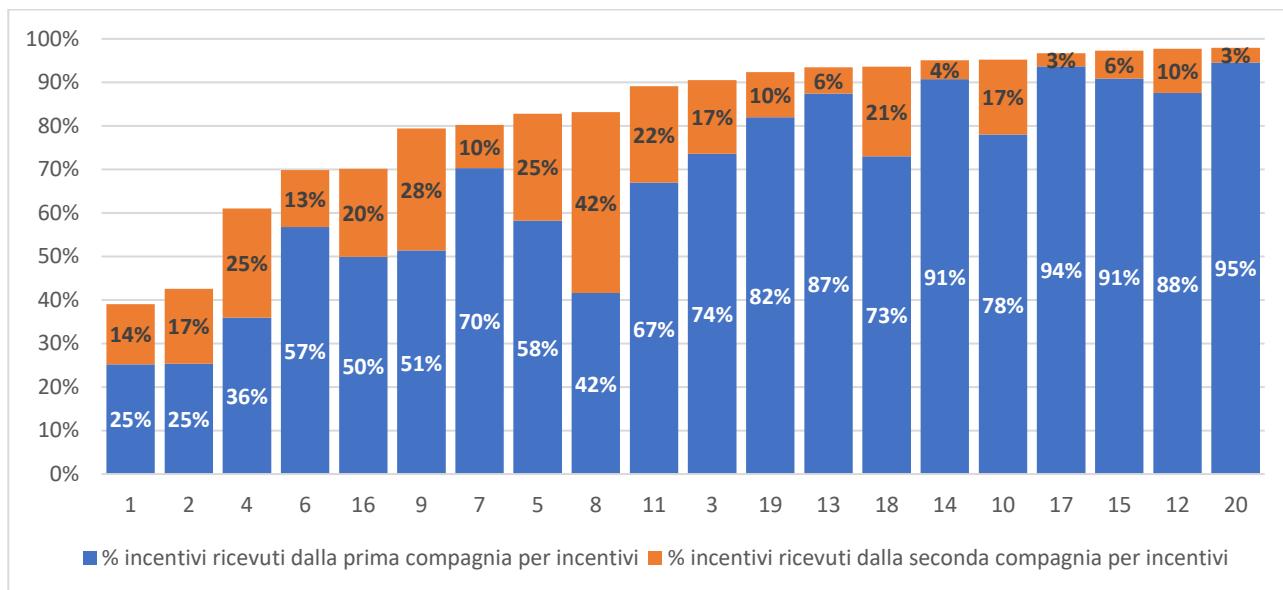
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/698900/EPRS_BRI\(2022\)698900_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/698900/EPRS_BRI(2022)698900_EN.pdf)

ai *tour operator*, corrispondenti allo 0,4% (pari, in media, a 800 mila euro l'anno). I dati non considerano gli incentivi al traffico merci, a causa della diversa “natura” dell'oggetto; tuttavia, si evidenzia che gli incentivi alle merci sono mediamente pari allo 0,6% (pari a un milione di euro l'anno) del totale degli incentivi erogati annualmente.

Le compagnie aeree che beneficiano di questi contributi nel 2019 sono 68: le prime due di esse hanno ottenuto il 77% dell'ammontare complessivo (54% alla prima compagnia e 23% alla seconda); le prime sei insieme ricevono il 94%, mentre appena il 6% dell'ammontare viene ripartito fra gli ulteriori 62 vettori. Nel 2021 è diminuito il numero di vettori che ricevono incentivi da 68 a 48 (-29%) ed è aumentata la concentrazione: la quota del primo vettore per incentivi è salita al 63%; i primi 4 vettori per incentivi ricevono il 95% del totale, mentre il restante 5% è suddiviso tra 44 compagnie aeree.

Il grafico seguente riporta il totale percentuale e la relativa suddivisione dell'importo per incentivi erogato da ciascun aeroporto ai due vettori che ottengono complessivamente più incentivi a livello nazionale: il vettore aereo più incentivato ottiene una percentuale che varia dal 25% al 95%, dove i valori più alti sono sintomatici di un'alta concentrazione di destinazione delle risorse per le incentivazioni al volativo.

Figura 22. Quota percentuale degli incentivi ricevuta dai primi due vettori per incentivi - anno 2019²⁸

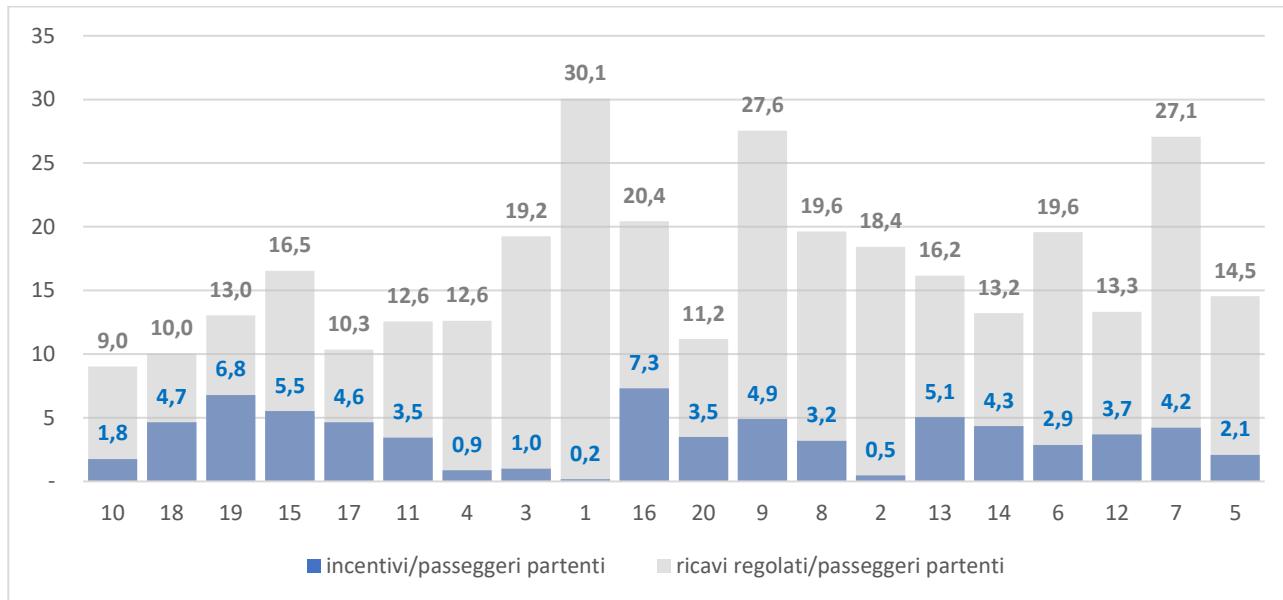


Fonte: Elaborazione ART su dati dei gestori aeroportuali, anno 2019.

Infine, la figura seguente fornisce, per il 2019, il rapporto - rispettivamente - degli incentivi e dei ricavi regolati coi passeggeri in partenza paganti, mostrando una distribuzione molto varia, con un *range* del rapporto tra incentivi e ricavi regolati che va dallo 0,7% (aeroporto 1) a oltre il 50% dei ricavi (aeroporto 19). In media, gli incentivi rapportati ai ricavi regolati pesano: per circa il 50% nel 15% dei casi; per circa il 33% nel 15% dei casi; quasi 30% nel 20% dei casi; mentre per il restante 50% degli aeroporti osservati il rapporto tra incentivi e ricavi regolati è inferiore al 20%.

²⁸ Nella Figura 22 e nella Figura 23, ad ognuno degli aeroporti con meno di 1mln pax/anno che hanno erogato incentivi nell'anno 2019 è assegnato un numero identificativo da 1 a 20.

Figura 23. Rapporto tra incentivi e passeggeri partenti e tra ricavi regolati e passeggeri partenti - anno 2019



Fonte: Elaborazione ART su dati dei gestori aeroportuali, anno 2019.

Box 3. “Le raccomandazioni del Forum di Salonicco”

Le raccomandazioni e i *papers* elaborati dal gruppo di lavoro creato in seno al Thessaloníki Forum of Airport Charges Regulators sul tema della direttiva 2009/12/CE – in materia di trasparenza e consultazione - sostengono²⁹ che gli incentivi dovrebbero essere oggetto di consultazione, e che consultazione e trasparenza sono necessarie per scoraggiare i regimi discriminatori.

In particolare, il Thessaloníki Forum sottolinea che gli aeroporti dovrebbero mostrare in che modo i sistemi di incentivazione influiscono sulle tariffe dovute dalla generalità degli utenti e che l'aeroporto dovrebbe fornire un'analisi dell'efficacia dell'incentivo e della fattibilità della copertura dei costi.

Appare evidente la necessità di stimolare la consultazione tra gestori e utenti nella direzione indicata dal Thessaloníki Forum.

La mancanza di dettagli, necessari alla trasparenza, nelle *policy* commerciali è stata già sottolineata nel documento di valutazione della direttiva 2009/12/CE³⁰, dal quale emerge che: (i) l'intento della direttiva di fare in modo che tutti gli sconti fossero calcolati secondo una formula pubblicata e soggetti a obiettivi e criteri documentati risulta parzialmente conseguito in quanto tali dati, necessari alla trasparenza, non sono sempre pubblicati; (ii) sebbene pubblicamente disponibili, alcuni incentivi, per loro natura, possono essere discriminatori; (iii) alcune compagnie aeree hanno manifestato la capacità di ottenere un miglior livello di diritti e incentivi.

²⁹ Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators, 2018, “Recommendations on Consultation and Transparency”, p. 3: “Incentive schemes resulting in rebates or discounts on the normally payable charges should be consulted on. Consultation and transparency on these schemes is required to discourage discriminatory schemes. Airports should show how the incentive schemes affect the charges payable by the generality of users. In general, incentive schemes should be funded from the benefits generated from them, that is, the costs should not be allocated to other users who do not benefit from the incentives. An analysis of the incentive's effectiveness and feasibility of covering the costs should be provided by the airport. Similar concerns could arise from bilateral contracts (agreements on charges, quality and/or infrastructure between the airport and one airline) and the general criteria applicable to these agreements. Users not subject to bilateral contracts should be made aware of the existence of bilateral contracts, while respecting their confidential nature.”

³⁰ Steer Davies Gleave, 2017, “Support study to the Ex-post Evaluation of Directive 2009/12/EC on Airport Charges - Final Report”. Commissione europea, DG MOVE.

Attualmente, infatti, i gestori pubblicano sul proprio sito *web* solo i criteri per l'eventuale accesso alle incentivazioni e queste informazioni non rispondono ai criteri di trasparenza e di parità di trattamento verso cui è necessario evolvere, anche a fronte del fatto che esse non contengono un algoritmo di calcolo della scontistica.

Si premette che gli incentivi sono, tuttavia, una politica commerciale dell'aeroporto e non dei vettori e si rileva che l'intensità della concorrenza tra i vettori appare molto debole, se non addirittura assente, contando che, come mostra l'AIR, analizzando i dati per singolo aeroporto, gli incentivi in mano ai primi due vettori per incentivi ricevuti è stato pari al 77%, con circa la metà degli aeroporti del campione in cui tale quota supera il 90% (dati 2019).

L'ammontare, complessivo ed unitario, degli incentivi che il gestore intende erogare come da *policy* aziendale è un'informazione che concorre al raggiungimento degli obiettivi di trasparenza del gestore nei confronti dell'utenza che rende la Consultazione sugli stessi ancora più efficace e in coerenza con l'intento della direttiva 2009/12/CE, come sottolineato dallo studio di valutazione di impatto della medesima direttiva (*cfr. supra*).

B. RAGIONI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE

Con la delibera n. 68/2021, l'Autorità, nel differire al 1° gennaio 2023³¹ l'entrata in vigore dei nuovi modelli di regolazione aeroportuale approvati con delibera n. 136/2020, ha tra l'altro disposto l'avvio di una verifica di impatto della regolazione, rilevata *"la necessità di analizzare gli effetti prodotti dal presente intervento regolatorio dell'Autorità, valutandone il grado di raggiungimento degli obiettivi, e di individuare gli eventuali correttivi da apportare, se del caso, anche alla delibera n. 136/2020, al fine, tra l'altro, di perseguire la riduzione degli oneri informativi, economici o finanziari introdotti dalla regolazione"*.

Gli esiti di tale verifica hanno consentito non solo di rilevare gli effetti positivi prodotti dalla vigente regolazione tariffaria applicata, ma, seguendo la metodologia delineata nel regolamento AIR/VIR, di valutarne il grado di attualità, efficacia ed efficienza rispetto al mutamento, anche in termini previsionali, del contesto di mercato intervenuto successivamente all'adozione della delibera n. 136/2020, a causa soprattutto degli effetti della pandemia da COVID-19, nonché della possibile variazione strutturale della domanda da essa derivata (i.e. crescita delle *Low Cost Carrier* e variazioni della distribuzione del traffico intercontinentale).

In particolare, in merito alla *"Valutazione dell'attualità, efficacia ed efficienza della regolazione"* è emerso, in sintesi, quanto segue.

Con riguardo all'efficacia della regolazione, è stato osservato che 20 aeroporti su un totale di 45 aeroporti aperti al traffico commerciale hanno adottato i modelli tariffari ART, avviando conseguentemente le consultazioni con gli utenti (si veda la Tavola 8 nella Sezione C del presente documento). Questi aeroporti rappresentano il 47% del traffico nazionale passeggeri, pari a 91.225 mln di passeggeri (dato 2019) e se si escludono gli aeroporti con Contratto di Programma ex d.l. 78/2009 (5 aeroporti che rappresentano il 50% del traffico passeggeri), i quali rientrano nella regolazione ART solo a partire dall'adozione della Legge 3 maggio 2019, n. 37, cd. Legge Europea, i restanti 20 aeroporti coprono solo il 3% in termini di passeggeri.

Con riferimento agli aeroporti aventi traffico pari o inferiore al milione di passeggeri annui, si è riscontrato che molti gestori rientranti in tale fascia non hanno ritenuto di avviare la procedura di revisione tariffaria prevista dai vigenti modelli, in ragione, è stato ritenuto, tra l'altro, della difficoltà di definire tariffe correlate ai costi pertinenti e al tempo stesso sostenibili per il mercato.

Sempre in merito all'efficacia delle procedure di consultazione, un elemento di riscontro positivo è fornito dalla circostanza che si è registrato un solo procedimento per la risoluzione di controversie nel periodo di osservazione (i.e. dall'entrata in vigore dei modelli ex delibera n. 92/2017)³².

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

³¹ Termine inizialmente prorogato al 1° febbraio 2023 con la delibera n. 255/2022 del 29 dicembre 2022, successivamente al 1° marzo 2023 con delibera n. 20/2023 del 31 gennaio 2023, e, quindi, al 1° aprile 2023 con la delibera n. 27/2023 del 23 febbraio 2023.

³² Ci si riferisce alle istanze di ricorso presentate dalla compagnia aerea easyJet e dall'associazione IBAR ad ART, avverso la proposta di revisione dei diritti per il periodo 2020-2023, del gestore aeroportuale Società Gestione Aeroporto S.p.a. – SOGAER. L'Autorità, nel merito, ha dichiarato tali istanze non accoglibili (si veda la delibera n. 207/2020 del 17 dicembre 2020).

sia l'attività per la verifica di conformità sia quella del gestore di presa in carico dei correttivi).

È stato poi rilevato, tra le principali criticità applicative riscontrate nei procedimenti di revisione di periodo, che in quasi tutte le procedure di conformità avviate, l'Autorità ha disposto l'applicazione, da parte dei gestori, di correttivi volti a ricondurre le proposte tariffarie nell'alveo della piena conformità al quadro regolatorio previsto dai modelli³³.

Una ridotta efficacia della regolazione è stata individuata a proposito degli obiettivi di efficientamento dei costi operativi del gestore aeroporuale. Sul tema dell'efficienza dei costi operativi, infatti, i livelli di efficientamento potenziale, individuati secondo la metodologia adottata da ART basata su modelli econometrici di *Stochastic Frontier Analysis*, hanno evidenziato come i target di efficienza fissati nelle consultazioni tra gestori e utenti non possano essere considerati adeguati. In 11 casi su 12, il tasso di efficienza non ha superato lo 0,7%, quando il tasso medio di efficientamento potenziale risultava essere 1,5% (computato considerando tutti gli aeroporti con traffico superiore a 1 mln pax).

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

Nell'elaborare le necessarie revisioni in relazione ai profili di cui sopra, confluite nei Modelli posti in consultazione con la delibera n. 80/2022 del 12 maggio 2022 e quindi nella versione definitiva elaborata in esito alla suddetta consultazione, l'Autorità ha inteso perseguire i seguenti obiettivi:

- (i) migliorare l'attuale assetto regolatorio in termini di trasparenza, non discriminazione e proporzionalità;
- (ii) razionalizzare i processi che portano all'individuazione delle tariffe per i servizi aeroportuali regolati resi dal Gestore dell'aeroporto agli Utenti, nonché il loro aggiornamento annuale;
- (iii) facilitare l'*enforcement* della regolazione, assicurando l'applicazione dei Modelli a tutti gli aeroporti;
- (iv) semplificare l'assetto regolatorio con particolare riferimento agli aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri annui;
- (v) in relazione ai processi di incentivazione dell'attività volativa, conferire maggiore trasparenza ed assicurare il rispetto dei principi sotτesi allo svolgimento del test MEO;

³³ In proposito, i correttivi hanno riguardato prevalentemente le seguenti tematiche: erronea identificazione dei parametri posti a base della determinazione del tasso di remunerazione del capitale (*beta*, premio al debito, *risk free rate*); metodologia applicata per la determinazione del saldo crediti/debiti non coerente con i modelli; allocazione (nell'ambito dei costi operativi, anziché nel parametro tariffario *v*) degli oneri sostenuti ma non ancora effettivamente versati dal gestore per la contribuzione al fondo istituito dall'art. 1, comma 1328 della l. 17 dicembre 2006, n. 296 (servizio antincendio); criticità nella riconciliazione dei dati di contabilità regolatoria all'anno base con il bilancio di esercizio di competenza; criticità nell'allocazione dei costi operativi generali tra i diversi prodotti aeroportuali e presenza di costi di natura straordinaria a fini tariffari; criticità nella corretta allocazione dei costi di capitale tra i vari prodotti aeroportuali; adozione, nella determinazione dei costi ammissibili all'anno base, di un tasso d'inflazione differente da quello risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile; criticità nel computo degli oneri di progettazione attraverso il parametro tariffario *k*.

- (vi) un contenimento dei costi per i gestori aeroportuali in relazione all'attività di monitoraggio da parte dell'ART attraverso l'adozione di prospetti di COREG strutturati e di apposite Linee guida per la loro compilazione.

Il nuovo sistema regolatorio è teso primariamente ad aumentare l'efficacia dello strumento della Consultazione tra gestore dell'aeroporto e utenti, e pertanto appare idoneo all'individuazione di sistemi tariffari funzionali al conseguimento di elevati livelli di efficienza e qualità dei servizi. Ciò, a vantaggio anche dei passeggeri, che sono fruitori dei servizi offerti loro dalle compagnie aeree e dall'aeroporto, che unitamente vengono a formare la *customer experience* del servizio di trasporto aereo.

Tenuto conto dei fini dell'Atto di regolazione, trascorso un adeguato periodo di applicazione dei modelli, la successiva Verifica di impatto della regolazione terrà conto, tra l'altro, dei seguenti indicatori:

1. Nr di APT che adottano per la prima volta i sistemi tariffari previsti dalla regolazione dell'Autorità;
2. Nr di Consultazioni annuali/di periodo tra gestore aeroportuale e utenti concluse con un accordo;
3. Nr di istanze di risoluzione delle controversie e relativo esito;
4. Tasso di partecipazione degli utenti alle Consultazioni annuali/di periodo con il gestore aeroportuale;
5. Nr delle Consultazioni annuali/di periodo tra gestore aeroportuale e utenti indette per lo stesso giorno;
6. Nr di procedimenti di verifica di conformità della procedura di revisione dei diritti aeroportuali di periodo conclusi con l'indicazione di correttivi;
7. Nr di gg di durata dalla Consultazione di periodo degli utenti all'entrata in vigore dei diritti aeroportuali definitivi;
8. Nr di APT che hanno presentato istanza di WACC incrementale, Nr di APT che ne hanno beneficiato e livelli accordati di WACC incrementale;
9. Livelli di efficientamento dei costi operativi concordati nelle Consultazioni tra gestori aeroportuali e utenti;
10. Livelli di soglia, e gli scostamenti da questa, del meccanismo traffico definiti in Consultazioni tra gestori aeroportuali e utenti;
11. Impatto economico del passaggio al 100% dell'extra soglia in eccesso/difetto generatosi dall'applicazione del rischio traffico;
12. Evoluzione delle incentivazioni alle attività volative, delle *policy* adottate dagli APT, e verifiche dell'Autorità inerenti all'applicazione del test MEO o alle analisi di redditività a supporto degli schemi di incentivazione adottati dall'APT;
13. Nr di compagnie aeree incentivate per aeroporto, incentivi erogati e loro quota di rappresentatività rispetto al numero di pax imbarcati;
14. Evoluzione delle attività commerciali, trattamento dei margini sulle attività commerciali da parte dei gestori aeroportuali e conseguenti impatti sulle gestioni;
15. Utilizzo degli strumenti di flessibilità ai fini di una migliore sostenibilità delle gestioni delle infrastrutture aeroportuali previsti dall'Atto di regolazione (per es. utilizzazione di Anno base diverso da quello precedente l'Anno ponte, quando non rappresentativo; ricorso a poste figurative all'interno del periodo regolatorio e oltre periodo regolatorio in cui si sono generate, *etc.*);
16. Nr di piccoli APT che ricorrono all'uso di *benchmark* tariffari per definire le tariffe aeroportuali.

C. DESTINATARI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE

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

Tavola 7. Elenco aeroporti aperti al traffico commerciale (settembre 2022)

AEROPORTI APERTI AL TRAFFICO CIVILE COMMERCIALE (*)	CODICE ICAO	CODICE IATA	Tipologia gestione	Società/Ente di gestione
1 ALBENGA	LIMG	ALL	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporto di Villanova d'Albenga A.V.A. S.p.A.
2 ALIGHERO FERTILIA	LIEA	AHO	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società Gestione Aeroporti Alghero SO.GE.A.AL. S.p.A.
3 ANCONA FALCONARA	LIPY	AOI	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aerorica S.p.A.
4 AOSTA	LIMW	AOT	aeroporto regionale affidato in concessione	Aeroporto Valle d'Aosta AVDA S.p.A.
5 BARI PALESE MACCHIE	LIBD	BRI	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporti di Puglia S.p.A.
6 BERGAMO ORIO AL SERIO	LIME	BGY	gestione totale ex lege	Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio S.A.C.B.O. S.p.A.
7 BOLOGNA BORG PANIGALE	LIPE	BLQ	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A
8 BOLZANO	LIPB	BZO	gestione parziale	ABD Airport S.p.A.
9 BRESCIA MONTICHIARI	LIFO	VBS	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.
10 BRINDISI CASALE	LIBR	BDS	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporti di Puglia S.p.A.
11 CAGLIARI ELMAS	LIEE	CAG	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società Gestione Aeroporto SO.G.AER. S.p.A.
12 CATANIA FONTANAROSSA	LICC	CTA	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società Aeroporto Catania S.A.C. S.p.A.
13 COMISO	LICB	CIY	aeroporto regionale affidato in concessione	Società dell'Aeroporto di Comiso SO.A.CO S.p.A.
14 CROTONE S. ANNA	LIBC	CRV	gestione totale ex art. 704 c.n.	Società Aeroportuale Calabrese S.A.CAL. S.p.A.
15 CUNEO LEVALDIGI	LIMZ	CUF	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società di gestione Aeroporto di Cuneo Levaldigi S.p.A.
16 FIRENZE PERETOLA	LIRQ	FLR	gestione totale ex D.M. 521/1997	Toscana Aeroporti S.p.A.
17 FOGLIA	LIFB	FOG	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporti di Puglia S.p.A.
18 FORLÌ	LIPK	FRL	gestione totale ex art. 704 c.n.	FA. S.R.L.
19 GENOVA SESTRI	LIMJ	GOA	gestione totale ex lege	Aeroporto di Genova S.p.A.
20 GROSSETO	LIRS	GRS	gestione parziale	Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.E.A.M. S.p.A.
21 LAMEZIA TERME	LICA	SUF	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società Aeroportuale Calabrese S.A.CAL. S.p.A.
22 LAMPEDUSA	LICD	LMP	gestione totale ex art. 704 c.n.	AST Aeroservizi S.p.A.
23 MARINA DI CAMPO	LIRJ	EBA	aeroporto privato	Alatoscana S.p.A.
24 MILANO LINATE	LIML	LIN	gestione totale ex lege	Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.
25 MILANO MALPENSA	LIMC	MXP	gestione totale ex lege	Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.
26 NAPOLI CAPODICHINO	LIRN	NAP	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società Gestione Servizi Aeroporti Campani GE.S.A.C. S.p.A.
27 OLBIA	LIEO	OLB	gestione totale ex D.M. 521/1997	Gestione Aeroporti Sardi GEASAR S.p.A.
28 PALERMO PUNTA RAISI	LICJ	PMO	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo GES.A.P. S.p.A.
29 PANTELLERIA	LICG	PNL	gestione diretta ENAC	ENAC
30 PARMA	LIMP	PMF	gestione totale ex D.M. 521/1997	SO.GE.A.P. S.p.A.
31 PERUGIA	LIRZ	PEG	gestione totale ex D.M. 521/1997	S.A.S.E. S.p.A.
32 PESCARA	LIBP	PSR	gestione totale ex D.M. 521/1997	S.A.G.A. S.p.A
33 PISA S. GIUSTO	LIRP	PSA	gestione totale ex D.M. 521/1997	Toscana Aeroporti S.p.A.
34 REGGIO CALABRIA	LICR	REG	gestione totale ex art. 704 c.n.	Società Aeroportuale Calabrese S.A.CAL. S.p.A.
35 RIMINI MIRAMARE	LIPR	RMI	gestione totale ex art. 704 c.n.	Alirimum 2014 S.p.A.
36 ROMA CIAMPINO	LIRA	CIA	gestione totale ex lege	Aeroporti di Roma S.p.A.
37 ROMA FIUMICINO	LIRF	FCO	gestione totale ex lege	Aeroporti di Roma S.p.A.
38 SALERNO PONTECAGNANO	LIRI	QSR	gestione totale ex D.M. 521/1997	Società Gestione Servizi Aeroporti Campani GE.S.A.C. S.p.A.
39 TARANTO GROTTAGLIE	LIBG	TAR	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporti di Puglia S.p.A.
40 TORINO CASELLE	LIMF	TRN	gestione totale ex lege	Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino S.A.G.A.T. S.p.A.
41 TRAPANI BIRGI	LICT	TPS	gestione totale ex D.M. 521/1997	Algesi S.p.A.
42 TREVISO S. ANGELO	LIPH	TSF	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporto di Treviso Aertre S.p.A.
43 TRIESTE RONCHI DEI LEGIONARI	LIPQ	TRS	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporto Friuli-Venezia Giulia S.p.A.
44 VENEZIA TESSERA	LIPZ	VCE	gestione totale ex lege	SAVE S.p.A.
45 VERONA VILLAFRANCA	LIPX	VRN	gestione totale ex D.M. 521/1997	Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.

(*) Gli aeroporti aperti al traffico commerciale sono gli aeroporti certificati ai sensi del Reg. (UE) n. 139/2014 e del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (ed. 2 - 2014). Nella lista figura anche l'aeroporto di Pantelleria - attualmente in attesa del rilascio della certificazione. Non figura invece l'aeroporto di Olbia-Fenosu, che è attualmente chiuso al traffico commerciale e per il quale è stata presentata istanza ai sensi dell'art. 6 del Regolamento ENAC per l'affidamento degli aeroporti demaniali di aviazione generale.

Fonte: ENAC, 2022, Dati di traffico 2021

Gli aeroporti che hanno costituito una rete aeroportuale, allo stato, sono: Bari, Brindisi, Foggia e Taranto (rete pugliese).

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

sottoscritto un CdP ex d.l. 78/2009. Nel dettaglio, si osservano 4 aeroporti (Bergamo, Napoli, Catania e Lamezia Terme) che applicano tariffe elaborate sulla base dei Modelli ex delibera n. 64/2014, mentre 16 aeroporti hanno adottato tariffe sulla base dei Modelli ex delibera n. 92/2017. Con riguardo agli aeroporti con CdP ex d.l. 78/2009, sono state svolte le attività di monitoraggio annuale, di vigilanza e di risoluzione delle controversie a partire dall'entrata in vigore della l. 37/2019, il 26 maggio 2019.

Nella Tavola 8 si riporta una distinzione tra gli aeroporti che hanno già adottato i modelli dell'Autorità, e per i quali l'Autorità ha svolto le verifiche di conformità, e quelli che non hanno ancora proceduto alla revisione dei diritti aeroportuali sulla base di detti modelli.

Tavola 8. Aeroporti italiani e loro adozione dei sistemi tariffari dei modelli ART

	Nr		Nr Pax 2019	
Aeroporti aperti al traffico commerciale	45	100%	192.200.078	100%
Aeroporti che applicano i sistemi tariffari ART	20	44%	91.224.521	47%
Modello 1 (traffico pax > 5 mln pax) (a)	6		56.580.932	
Modello 2 (3 mln pax < traffico pax < 5 mln pax) (b)	8		23.352.415	
Modello 3 (con traffico inferiore a 3 mln pax) (c)	6		11.291.174	
Aeroporti che non hanno ancora adottato i sistemi tariffari ART	25	56%	100.975.557	53%
APT con traffico superiore ai 5 mln pax	5		95.956.561	
- di cui APT che hanno sottoscritto un CdP ex d.l. 78/2009	5	11%	95.956.561	50%
APT con traffico compreso tra i 3 e i 5 mln pax	0		0	
APT con traffico inferiore ai 3 mln pax	20	45%	5.018.996	3%

Fonte: Elaborazione ART; dati traffico APT aperti al traffico commerciale ENAC (pax servizi di linea e charter)

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

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

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

Con i dati di consuntivo relativi al traffico passeggeri 2021, gli aeroporti che hanno adottato sistemi tariffari ART (Modello 1, Modello 2 e Modello 3) rappresentano il 57% del totale pax.

Gli aeroporti, con riguardo alle tariffe applicate nell'annualità 2023, si possono suddividere in tre diverse categorie:

1. Gestori aeroportuali con periodo tariffario al 2023 ancora in vigore;
2. Gestori aeroportuali con periodo tariffario in scadenza/scaduto al 2022 e che hanno fatto istanze di proroga dei diritti aeroportuali ai sensi della delibera n. 68/2021;
3. Gestori aeroportuali che non hanno mai applicato i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali ART.

Nella Tavola 9 che segue vengono individuati gli aeroporti che rientrano nel punto 1 e cioè quegli aeroporti con periodo tariffario al 2023 ancora in vigore e che nel corso del 2022 hanno svolto regolare revisione tariffaria annuale.

Tavola 9. Gestori aeroportuali con periodo tariffario al 2023 ancora in vigore

Gestore	Aeroporto/i	Periodo tariffario
SOGAER S.p.a.	Cagliari	2020-2023
Aeroporto di Genova S.p.a.	Genova	2020-2023
Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.a.	Trieste	2020-2023
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.a.	Verona	2020-2023
GES.A.P. S.p.a.	Palermo	2020-2023
SAGAT S.p.a.	Torino	2020-2023

A questi aeroporti appartenenti alla prima categoria, può essere affiancato l'aeroporto di Bologna che ha avviato già nel 2022 una procedura per l'adozione di nuovo sistema tariffario 2023-2026 (in vigenza di un periodo tariffario 2020-2023), successivamente revocata, e poi oggetto di ulteriore comunicazione ad ART³⁴.

Nella tavola che segue vengono illustrati gli aeroporti che rientrano nella seconda categoria e cioè quegli aeroporti il cui periodo regolatorio era in scadenza nel 2022, che hanno deciso di prorogare i diritti aeroportuali vigenti ai sensi della delibera n. 68/2021³⁵ per l'annualità 2023.

Tavola 10. Gestori aeroportuali con scadenza del sistema tariffario nell'anno 2022

Gestore	Aeroporto/i	Periodo tariffario
Toscana Aeroporti S.p.a.	Pisa ³⁶	2019-2022
Toscana Aeroporti S.p.a.	Firenze	2019-2022
AERTRE S.p.a.	Treviso ³⁷	2019-2022
S.E.A.P. S.p.a.	Bari, Brindisi, Foggia, Grottaglie	2019-2022

³⁴ Si vedano le delibere n. 12 e n. 13/2023 del 27 gennaio 2023.

³⁵ La delibera n. 68/2021 prevede, al punto 3 del dispositivo, con disposizione di carattere più generale, che "i gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022" possono proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell'istanza stessa anche a valere sull'annualità successiva, adempiendo agli obblighi informativi e di trasparenza indicati nella delibera stessa (o, alternativamente, avviare l'indicata procedura di consultazione ai sensi di quanto previsto dai Modelli ex delibera n. 92/2017, integrati con le disposizioni applicative e integrative di cui all'Allegato A alla delibera stessa).

³⁶ Si precisa che il gestore TOSCANA AEROPORTI dell'aeroporto di Pisa, ha presentato istanza di proroga delle tariffe ai sensi della delibera n. 68/2021, prevedendo tuttavia un conguaglio, a favore dell'utenza, all'interno della proposta tariffaria 2023.

³⁷ AERTRE, gestore dell'aeroporto di Treviso, ha presentato istanza di proroga delle tariffe ai sensi della delibera n. 68/2021, prevedendo tuttavia un conguaglio, a favore dell'utenza, all'interno della proposta tariffaria 2023.

Geasar S.p.a.	Olbia ³⁸	2019-2022
---------------	---------------------	-----------

Agli aeroporti di cui alla tavola che precede, in ragione delle istanze di proroga delle tariffe aeroportuali già pervenute all’Autorità, si aggiungono nella seconda categoria ulteriori aeroporti che hanno ottenuto la proroga ai sensi della citata delibera n. 68/2021³⁹. In particolare, nel corso del 2021 e del 2022, sono state accolte rispettivamente istanze di proroga al 2022 delle tariffe 2021 e istanze di proroga al 2023 delle tariffe 2022 da parte dei seguenti aeroporti:

- l’aeroporto di Napoli (GE.S.A.C. S.p.a.) e di Lamezia Terme (SACAL S.p.a.), con riferimento alle tariffe 2019, già prorogate per gli anni 2020, 2021 e 2022;
- gli aeroporti di Bergamo (SACBO S.p.a.), Catania (SAC S.p.a.) e il sistema aeroportuale milanese - Malpensa e Linate – (SEA S.p.a.) con riferimento alle tariffe 2020, già prorogate per l’anno 2021 e 2022;
- l’aeroporto di Venezia (SAVE S.p.a.); il sistema aeroportuale romano – Ciampino e Fiumicino – (Aeroporti di Roma S.p.a.), già prorogate per l’anno 2022.

In ultimo, il gestore So.Ge.A.P. S.p.a., responsabile per l’aeroporto di Parma, ha attivato, seppur con ritardo, l’audizione prevista dal Modello di regolazione di riferimento a seguito dell’istanza di proroga delle tariffe 2021 sul 2022. Si attende l’attivazione dell’audizione per l’istanza di proroga per l’anno in corso.

Nella tavola che segue vengono infine elencati gli aeroporti che rientrano nella terza categoria e cioè quegli aeroporti che ad oggi non hanno mai applicato i Modelli ART di regolazione dei diritti aeroportuali. Essi sono ugualmente soggetti destinatari dell’intervento di regolazione in esame.

Tavola 11. Gestori aeroportuali che non hanno ancora applicato i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (sistema tariffario)

Gestore	Aeroporto/i
Alatoscana S.p.a.	Elba
ABD Airport S.p.a.	Bolzano
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.a.	Brescia
Ancona International Airport S.p.a.	Ancona
Airstest S.p.a.	Trapani
AIRiminum 2014 S.p.a.	Rimini
AST Aeroservizi S.p.a.	Lampedusa
Riviera-Airport S.p.a.	Albenga

³⁸ Geasar, gestore dell’aeroporto di Olbia, ha presentato istanza di proroga delle tariffe ai sensi della delibera n. 68/2021, ha anch’esso previsto un conguaglio, a favore dell’utenza, all’interno della proposta tariffaria 2023.

³⁹ Nell’atto di regolazione, è presente una specifica misura con riguardo agli aeroporti con CdP ex d.l. 78/2009, secondo la quale: “le disposizioni di cui al presente Atto di regolazione sono recepite in atti aggiuntivi o accordi convenzionali comunque denominati stipulati tra concedente e concessionario” (Misura 30, p.to 1).

AVDA S.p.a.	Aosta
G.A.P. S.p.a.	Pantelleria
F.A. S.r.l.	Forlì
GEAC S.p.a.	Cuneo
GE.S.A.C. S.p.a.	Salerno
SACAL S.p.a.	Reggio Calabria
SACAL S.p.a.	Crotone
SAGA S.p.a.	Pescara
SASE S.p.a.	Perugia
SEAM S.p.a.	Grosseto
SAC S.p.a.	Comiso
SOGEAAL S.p.a.	Alghero ⁴⁰

È importante poi sottolineare che sono soggetti ugualmente destinatari dell'intervento di regolazione di ART gli utenti dell'aeroporto, cioè le compagnie aeree che operano nel comparto passeggeri e/o in quello cargo, e in quanto tali anche per loro verrà effettuata l'analisi di impatto della regolazione delle misure oggetto della presente Relazione AIR.

⁴⁰ SOGEAAL S.p.a. ha notificato all'Autorità in data 22 febbraio 2023 (prot. ART 2860/2023 integrata con successive note di pari data) l'avvio, in data 10 marzo 2023, della procedura di consultazione degli utenti, avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2023-2026.

D. DESCRIZIONE DELLO STATUS QUO

D.1 I Modelli di regolazione aeroportuale ART

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

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

Modello 1: per aeroporti compresi nella fascia oltre i 5 milioni di passeggeri annui;

Modello 2: per aeroporti nella fascia compresa tra i 3 ed i 5 milioni di passeggeri annui;

Modello 3: per aeroporti delle due fasce di traffico inferiori ai 3 milioni di passeggeri annui.

Per tali fasce la regolazione risulta differenziata e progressivamente più leggera al diminuire della fascia di traffico⁴¹; tale modulazione riflette l'esigenza di offrire, da un lato, maggiori garanzie agli utenti degli aeroporti di maggiori dimensioni e, dall'altro, di permettere maggiore snellezza e semplificazione procedurale ai gestori già soggetti alle sollecitazioni del mercato, alleggerendo nel contempo i costi connessi all'implementazione della regolazione.

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

A chiusura del sistema, al fine di fornire la più ampia tutela per le parti coinvolte nel processo di Consultazione finalizzata alla determinazione dei diritti aeroportuali, tali modelli (**"Modelli ex delibera n. 92/2017"**) prevedono anche la possibilità di proporre all'Autorità un'istanza di risoluzione di controversie insorte in caso

⁴¹ Ad esempio, in termini di oneri di contabilità regolatoria e di obiettivi minimi di efficientamento (vedi oltre).

di disaccordo su una decisione inerente ai diritti aeroportuali presa dal gestore aeroportuale, conformemente agli articoli 6 e 11 della direttiva 2009/12/CE.

D.2 Le disposizioni comuni dei Modelli ex delibera n. 92/2017

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

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

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

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

Essa è basata su un 'Documento di consultazione' che includa almeno tutti gli elementi previsti dalla pertinente normativa nazionale e sovranazionale (si veda l'art. 7 della direttiva 2009/12/CE).

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

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

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

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

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

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

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

L'equo profitto è accordato in termini di ritorno sul capitale investito e definito sulla base del criterio standard di tipo WACC/CAPM, con predeterminazione - da parte di ART - di alcuni indici di riferimento (per i quali si rinvia alla Tavola 14), nonché dei criteri applicativi per la determinazione degli altri parametri.

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

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

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

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

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

Tavola 12. Principali caratteristiche dei Modelli ex delibera n. 92/2017

Tematiche	Elementi essenziali
Definizioni Anno base ed Anno ponte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anno base: l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato e certificato da società di revisione contabile ▪ Anno ponte: l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del Periodo tariffario, nel corso del quale il gestore provvede ai propri adempimenti
Struttura tariffaria	Determinazione dei diritti basata sull'applicazione di una metodologia ART
Trattamento dei margini commerciali	<i>Dual till</i>
Efficienza e elasticità dei costi di gestione	<p>Efficienza: determinata all'esito della Consultazione degli utenti a partire da una soglia minima definita da ART e riferita ai costi operativi.</p> <p>Elasticità: coefficienti individuati da ART</p> <p><i>Per la differenziazione tra i modelli su tali soglie e coefficienti v. Sezione D3</i></p>
Aspetti di natura procedurale	<p>Definizione dei requisiti di trasparenza, equità e non discriminazione per lo svolgimento della Consultazione con gli utenti sulla proposta di revisione tariffaria di periodo formulata dal gestore.</p> <p>Possibilità di adire l'Autorità per la risoluzione delle controversie in caso di mancato accordo in esito alla procedura di Consultazione.</p>
Reti aeroportuali	Integrazione tramite delibera n. 68/2021. È previsto un <i>costing</i> per singolo aeroporto ed un pricing a livello di rete attraverso delle poste figurative di trasferimento
Sistemi aeroportuali	Integrazione tramite delibera n. 68/2021. È previsto un <i>costing</i> per singolo aeroporto ed un pricing a livello di rete attraverso delle poste figurative di trasferimento
Incentivazione attività volativa	Nella Consultazione con gli utenti, il gestore rende disponibili informazioni sulla policy relativa all'erogazione di contributi all'attività volativa, secondo le prescrizioni ART
Remunerazione del capitale investito e WACC incrementale	<p>Calcolo da parte del gestore sulla base di criteri determinati da ART</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ RFR in base alle media annuale dei BTP benchmark 10Y ▪ ERP (equity risk premium) fisso ▪ D/E (grado di indebitamento) nozionale per il <i>relevering</i> del parametro beta ▪ Previsione di WACC incrementale contenuto, in eccezionali casi e per una durata di tempo limitata <p><i>per la differenziazione tra i modelli su tali criteri v. Tavola 14</i></p>
Contabilità regolatoria e separazione contabile	<p>Modelli contabili e Linee guida ENAC (di cui al decreto interministeriale n. 231 del 2008).</p> <p><i>Per la differenziazione prevista all'interno del Modello 3 per gli aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri v. Sezione D.3</i></p>

D.3 Le differenziazioni tra i tre Modelli ex delibera n. 92/2017

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

I **Modelli 1 e 2** prevedono, in merito ai **coefficienti di elasticità**, dei coefficienti per tipologia di costo a valori costanti nel periodo tariffario e pari a quelli riportati nella Tavola seguente, già presente nelle Linee guida ENAC approvate con decreto interministeriale n. 231 del 17 novembre 2008⁴².

Tavola 13. Coefficienti elasticità Modelli ex delibera n. 92/2017

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

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

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

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

A partire dal secondo periodo tariffario, nei **Modelli 1 e 2** può essere applicato un meccanismo di ***profit sharing***, in base al quale il gestore predispone la proposta di revisione tariffaria in modo che i costi operativi del nuovo Anno base (che corrisponde al penultimo anno del periodo tariffario in fase di conclusione) possano essere incrementati, nel limite massimo dello **Z% concordato nella Consultazione** relativa al periodo tariffario precedente, per tenere conto, in quota parte, dell'eventuale eccedenza di produttività conseguita dal gestore. Tale eccedenza di produttività è determinata dalla differenza tra: (i)– i costi operativi previsti *ex ante* per il penultimo anno del periodo tariffario in fase di conclusione, eventualmente rideterminati nel corso

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

del periodo tariffario stesso per tenere conto delle variazioni del traffico intervenute rispetto alle previsioni, a parità di elasticità, e (ii) i costi operativi consuntivati per la stessa annualità di cui sopra, come risultanti dalla contabilità analitica per i prodotti regolati.

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

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

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

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

Tavola 14. Parametri WACC Modelli ex delibera n. 92/2017

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

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

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

Nella presente analisi di impatto vengono presi in esame i seguenti temi regolatori:

1. L'articolazione dei modelli di regolazione dei corrispettivi in relazione agli aeroporti con traffico pari o inferiore a 1 mln di passeggeri annui;
2. La procedura di revisione dei diritti aeroportuali;
3. La determinazione dell'Anno base e lo sviluppo della dinamica tariffaria;
4. L'aggiornamento inflattivo della componente *OpEx* e *CaPex*;
5. I parametri di efficienza ed elasticità dei costi di gestione;
6. La metodologia di calcolo del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC);
7. Il riconoscimento di remunerazione incrementale del capitale investito (WACC incrementale);
8. Gli incentivi al volativo;
9. Il trattamento del Margine commerciale;
10. Le previsioni e sostenibilità del rischio di traffico;
11. La Contabilità Regolatoria.

Nel prosieguo si riportano le analisi di impatto della regolazione per ciascuno di questi temi. Come da prassi, l'Opzione 0 rappresenta lo *status quo*, mentre l'Opzione 1 è quella confluente nell'Atto di regolazione.

La valutazione di impatto viene effettuata confrontando benefici e oneri di ciascuna opzione regolatoria rispetto allo *status quo*.

Nel caso specifico, i benefici che si prevede di ottenere dall'attuazione delle misure di regolazione presentano varia natura, anche di tipo ambientale, allo stato non valutabili a livello quantitativo ma comunque rinvenibili nel miglioramento dei seguenti aspetti:

- **trasparenza** dei sistemi tariffari adottati dai gestori aeroportuali;
- **riduzione delle barriere all'accesso** che possono impedire/rendere difficoltosa la fruizione dei servizi regolati da parte degli utenti dell'aeroporto, e che possono essere sia di tipo strategico/comportamentale, sia di tipo formale, procedurale e/o informativo;
- **tutela del principio di non discriminazione** tra i diversi utenti dell'aeroporto;
- **efficienza e sostenibilità gestionale** degli operatori aeroportuali sui quali ricade l'obbligo di ottemperanza alle misure di regolazione, ma anche con riferimento ai vantaggi per gli utenti dell'aeroporto in termini di contenimento delle tariffe, conseguibile attraverso il più ampio principio di orientamento al costo e all'efficienza dell'attività del gestore aeroportuale.

Gli oneri incrementali provengono invece da "obblighi regolatori" e "obblighi amministrativi":

- a) gli obblighi regolatori sono azioni o condotte di cittadini e/o imprese e/o Pubbliche Amministrazioni che una norma richiede di compiere o evitare, per finalità di interesse pubblico;
- b) gli obblighi amministrativi consistono nel reperimento, produzione, conservazione ed invio delle informazioni riguardanti azioni e condotte di cittadini e/o imprese, che una norma richiede di fornire alla Pubblica Amministrazione o ad altri soggetti terzi.

Pertanto, gli oneri correlati all'attuazione delle misure di regolazione possono consistere in:

- oneri regolatori (es.: da costi per l'adeguamento ai nuovi requisiti introdotti dalla regolazione);
- oneri amministrativi (es.: nuovi schemi di contabilità regolatoria).

Per ciascuno dei temi esaminati, l'impatto delle opzioni regolatorie viene valutato a livello qualitativo rispetto allo *status quo*, mediante una scala di valori da 0 (impatto nullo) a +++ (impatto forte), distinguendo, laddove l'impatto si presume significativo, fra 2 tipologie di soggetti: gestore dell'aeroporto e utenti dell'aeroporto stesso che fruiscono dei servizi regolati offerti dal gestore aeroportuale (i.e. compagnie aeree). Le analisi conclusive sono sinteticamente rappresentate nella 0 della Sezione F.

E.1 L'articolazione dei modelli di regolazione in relazione agli aeroporti con traffico pari o inferiore al milione di passeggeri annui

Posto che la regolazione ART si estende alla totalità degli aeroporti italiani aperti al traffico commerciale, una differente declinazione degli obblighi di natura regolatoria per classi di aeroporti (tipicamente identificati in base al traffico registrato) risponde all'esigenza di calibrare la regolazione rispettando il criterio della proporzionalità, valutando quindi attentamente il rapporto tra costi e benefici.

Opzione 0

I modelli regolatori vigenti (ossia quelli approvati con la delibera n. 92/2017, come integrati dalla delibera n. 68/2021) prevedono un'articolazione suddivisa in tre *cluster* – Modello 1, Modello 2, Modello 3 - identificati per volumi di traffico ricadenti negli intervalli: (i) superiore a 5 milioni di passeggeri annui, (ii) tra i 3 e 5 milioni di passeggeri annui e (iii) inferiore ai 3 milioni di passeggeri annui.

I modelli vigenti, come illustrato nella Sezione D, presentano per la maggior parte delle misure regolatorie elementi comuni ed elementi distintivi solo con riferimento ai seguenti parametri di: (i) efficientamento; (ii) WACC e (iii) contabilità regolatoria. In generale, si può comunque affermare che, passando dal Modello 1 al Modello 2 e dal Modello 2 a quello 3, il quadro regolatorio applicabile risulta più semplificato.

In ragione delle modifiche introdotte con la delibera n. 68/2021, esiste poi uno specifico *setting* regolatorio per i sistemi tariffari applicabili a Reti e a Sistemi aeroportuali.

Opzione 1

I nuovi modelli di regolazione si applicano come i precedenti agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, prevedendo un'articolazione suddivisa in due *cluster* – Modello A e Modello B – identificati rispettivamente con gli aeroporti che:

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

Specifiche misure (Parte IV - Principi e criteri per la regolazione delle Reti e dei Sistemi aeroportuali) disciplinano poi gli aeroporti che abbiano costituito una Rete aeroportuale ai sensi dell'articolo 74, comma

1, del d.l. 1/2012, o compongano un Sistema aeroportuale ai sensi del comma 3 del medesimo articolo, intervenendo nella misura con una più esplicativa procedura di comunicazione della relativa istanza.

Per il computo dei passeggeri trasportati, di entrambi i Modelli, si fa riferimento al **traffico consuntivo in arrivo e partenza**, incluso fra i dati comunicati dal gestore nella COREG, di cui alla Parte V dell'Atto di regolazione; ove non disponibili, si fa riferimento al traffico di consuntivo pubblicato sul sito istituzionale di ENAC o, in subordine, a quello pubblicato sui siti web delle associazioni di categoria.

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

Il Modello B, applicandosi agli aeroporti aventi traffico pari o inferiore al milione di passeggeri, beneficia di una procedura di revisione dei diritti aeroportuali che prevede una maggior semplificazione dell'iter di Consultazione, fermo restando il rispetto dei principi di: (a) trasparenza, pertinenza, ragionevolezza; (b) Consultazione degli utenti aeroportuali; (c) non discriminazione; (d) orientamento dei diritti alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso; (e) correlazione ai costi⁴³.

Rispetto allo *status quo*, nell'Opzione 1 si registrano due soli Modelli - Modello A e Modello B - invece dei tre attualmente vigenti. L'unico valore-soglia, stabilito in un milione di passeggeri annui e in linea anche con la normativa nazionale, è infatti emerso essere maggiormente idoneo a identificare quell'insieme di aeroporti per i quali si può contenere significativamente l'onere regolatorio a fronte di una potenziale diminuzione dei benefici per gli utenti che si stima trascurabile. Tra gli oneri regolatori in riduzione, è compreso il sistema di contabilità regolatoria, che per gli aeroporti ricadenti nel perimetro del Modello B è significativamente semplificato.

Si consideri che la platea degli aeroporti beneficiari della riduzione degli oneri regolatori si riduce rispetto all'Opzione 0, che includeva nel *cluster* inferiore gli aeroporti fino a 3 milioni di passeggeri annui. Tuttavia, in coerenza con il principio di proporzionalità della regolazione, si valutano prevalenti i benefici per l'utenza derivati dall'accresciuto controllo informativo - *ex ante* ma soprattutto *ex post* - di ART sui conti dei gestori aeroportuali stessi che prima rientravano nel Modello 3 e che ora sono assoggettati ad un regime regolatorio più articolato. Questi ultimi, caratterizzati da volumi di traffico superiori al milione ricadono nel Modello A - e non più nel *cluster* inferiore dei Modelli vigenti -, dovranno fornire all'Autorità un maggior dettaglio della contabilità regolatoria, che consentirà un puntuale allineamento delle tariffe ai costi pertinenti alla produzione dei servizi, facendo registrare in tal modo dei benefici incrementali per gli utenti in termini di maggior sostenibilità economica delle loro gestioni. Con l'Opzione 1 risultano inoltre accessibili istituti funzionali al miglioramento della sostenibilità delle gestioni, come illustrato in E.3.

⁴³ Nel caso di disequilibri nei conti del gestore, anche attraverso l'eventuale elaborazione e la trasmissione all'Autorità di un piano industriale finalizzato ad assicurare, entro un arco temporale ragionevole, il conseguimento dell'equilibrio economico-finanziario.

E.2 La procedura di revisione dei diritti aeroportuali

Secondo la regolazione ART, i sistemi tariffari per i vari settori regolati, di norma, si estendono su periodi regolatori pluriennali, ciò per dare certezza all'utenza circa il quadro economico di riferimento in modo tale da agevolarla nella programmazione della propria attività.

Opzione 0

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

Opzione 1

L'Opzione 1 introduce alcuni affinamenti in ambito procedurale relativi alla partecipazione e alla votazione in sede di Consultazione degli utenti⁴⁴, tra cui la definizione del **quorum costitutivo** in base a cui, affinché l'audizione con gli utenti sia considerata validamente costituita, **la quota necessaria di partecipanti è pari al superamento del 15% delle WLU**. Dato l'ormai abituale svolgimento telematico della maggior parte delle audizioni, il nuovo modello regolatorio inserisce poi espressamente la possibilità di svolgere e partecipare alle audizioni anche in modalità telematica tramite piattaforme *web*.

È prevista inoltre la facoltà per l'Autorità di prescrivere l'attivazione della procedura di Consultazione nei confronti degli aeroporti che non avessero già provveduto a rivedere i diritti aeroportuali utilizzando il pertinente Modello ART entro il 31 dicembre 2024.

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

Le sopracitate previsioni, complessivamente considerate, appaiono migliorative dello *status quo* in quanto rafforzano l'effettività e l'efficacia della procedura di Consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali. Viene così superato il meccanismo di "silenzio assenso" consentito dai modelli vigenti, in base ai quali, stante l'assenza di un **quorum costitutivo**, a fronte di audizioni poco partecipate la proposta del gestore risultava approvata, evento quest'ultimo che potrebbe verificarsi anche nel caso di opposizione sollevata da parte degli unici utenti presenti. La maggiore condivisione e rappresentatività delle decisioni prese in seno alle audizioni costituisce una garanzia di maggiore trasparenza e assenza di discriminazione⁴⁵. Vengono inoltre ridotte le barriere all'entrata in quanto si rende meno onerosa la partecipazione alle audizioni consentendo espressamente la partecipazione in modalità telematica. A fronte di ciò, i costi incrementalni per i gestori, legati per lo più alle diverse tempistiche e modalità di effettuazione dell'audizione, appaiono proporzionati e di lieve entità.

⁴⁴ Nel nuovi Modelli regolatori, la maggioranza qualificata per l'istanza al gestore di avvio della consultazione per la revisione dei diritti deve riguardare 2/3 delle WLU consuntivate nelle ultime due stazioni IATA.

⁴⁵ Si consideri che nel caso esista un utente con una quota di WLU superiore al 50%, l'intesa è raggiunta quando è superata la soglia determinata dalla quota dell'operatore più importante a cui viene sommato un 10%.

E.3 La determinazione dell'Anno base e sviluppo della dinamica tariffaria

Uno degli elementi necessari per la costruzione del sistema tariffario è l'individuazione dell'Anno base e con esso dei costi pertinenti ed ammissibili per la produzione dei servizi offerti all'utenza da parte del gestore. Sulla base delle risultanze relative all'Anno base (documentate dagli schemi di COREG), si sviluppa la dinamica tariffaria secondo quanto previsto dai modelli di regolazione. Le differenze più significative, rispetto allo *status quo*, in tale ambito emergono con riguardo agli aeroporti di più grandi dimensioni (Modello A).

Opzione 0

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

Opzione 1

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

L'Opzione 1 prevede per il Modello A una serie di innovazioni che appaino suscettibili di produrre significativi benefici non solo ai gestori, ma anche all'utenza. Ciò in ragione dei seguenti elementi: (i) adozione di coefficienti di elasticità calibrati nell'ambito di specifici modelli econometrici che guidano l'evoluzione dei costi operativi in maniera più aderente a quanto attualmente garantito dai coefficienti di elasticità per voci di costo presenti nelle Linee guida ENAC (si veda E.5); (ii) utilizzo di più Anni ponte e il ricorso **all'Anno base l'esercizio precedente a quello dell'annualità caratterizzata dallo stato d'emergenza** (ii) dinamica normalizzata nel caso **l'Anno base risulti non rappresentativo di normali condizioni operative della infrastruttura aeroportuale** in ragione di eventi eccezionali; (iii) aggiornamento dei costi ammissibili dall'Anno base al primo anno del periodo regolatorio effettuato considerando l'elasticità rispetto ai volumi di traffico intervenuti (e non solo l'applicazione del tasso di inflazione programmata come è nello *status quo*); (iv) possibilità di fruire di poste figurative al di fuori del periodo regolatorio di pertinenza sebbene con introduzione di limiti massimi alla parte "recuperabile", quali: per il secondo periodo regolatorio, **il limite massimo è pari al 30% dei costi ammessi all'Anno base** (del primo periodo regolatorio); per i successivi periodi regolatori **il limite massimo è pari al 10% dei costi ammessi all'Anno base del periodo immediatamente precedente**.

L'Opzione 1 favorisce la sostenibilità delle gestioni, da un lato, e la trasparenza dei livelli tariffari, dall'altro lato, in quanto meglio consente, rispetto alla situazione attuale, adeguamenti necessari in risposta agli *shock* esogeni che possono intervenire in ragione di stati di emergenza e/o eventi eccezionali (ad es. come documentato dalla dichiarazione di stato d'emergenza per la pandemia da COVID-19, oppure nel caso di una chiusura temporanea di una pista), prevedendo la possibile applicazione di diversi strumenti di flessibilità nella costruzione del sistema tariffario.

Tra i possibili strumenti di flessibilità, ricopre inoltre un ruolo importante il ricorso a poste figurative che garantiscono la sostenibilità economica delle gestioni sia del gestore che degli utenti anche in caso di eventi

eccezionali e più in generale assicurano gradualità all’evoluzione tariffaria. A questo proposito, l’introduzione di limiti al loro utilizzo al di fuori del periodo regolatorio di pertinenza dei costi ammissibili a fini tariffari, consente di mantenere un certo grado di orientamento delle tariffe ai costi sottostanti, evitando al contempo di gravare sul valore di subentro a fine concessione. Al tal fine si è precisato che l’utilizzo delle poste figurative deve essere comunque limitato all’intervallo temporale strettamente indispensabile al suo assorbimento, compatibilmente con la dinamica tariffaria oggetto di consultazione. In definitiva, attraverso tali limiti di recupero nel periodo si influisce positivamente anche in termini di riduzione delle barriere all’accesso.

E.4 L’aggiornamento inflattivo della componente OpEx e CapEx

Secondo quanto pubblicato dal Ministero dell’economia e delle finanze (di seguito: MEF), l’inflazione programmata nel 2022 è stata individuata pari al 7,1% e, secondo le previsioni riportate nella Nota di aggiornamento del MEF (NADEF) 2022 pubblicata a settembre 2022, sebbene in riduzione, le attese per il 2023 si attestano ad un livello di inflazione programmata pari al 4,3%. Si consideri che solo nel 2021 l’inflazione programmata era pari allo 0,5% e l’anno precedente era stato stimato un valore negativo (-0,2%)⁴⁶.

Opzione 0

OpEx: L’attuale quadro regolatorio determina i diritti aeroportuali sulla base dell’applicazione, per la sola componente legata al riconoscimento in tariffa dei costi operativi ammessi, di una metodologia di calcolo di tipo *price-cap*. Tale componente legata ai costi operativi ammessi si aggiorna nel corso del periodo tariffario considerando l’ultimo dato di inflazione programmata disponibile nell’ultimo DEF. Il suddetto tasso inflattivo non trova aggiornamento ma rimane fisso al valore individuato all’ultimo dato disponibile al momento della revisione del sistema tariffario.

CapEx: L’attuale quadro regolatorio determina i diritti aeroportuali sulla base dell’applicazione, per la sola componente legata al riconoscimento in tariffa dei costi da capitale che si aggiorna nel corso del periodo tariffario con l’ultimo valore dell’inflazione programmata nel DEF. Anche in questo caso, il tasso inflattivo non viene aggiornato, ma rimane fisso al valore più recente disponibile al momento della revisione del sistema tariffario.

Opzione 1

OpEx: A differenza di quanto previsto dal quadro regolatorio vigente, nell’Opzione 1 il tasso di inflazione programmata riveste un ruolo nell’aggiornamento della dinamica di periodo della componente *OpEx*, e precisamente nel Modello A, dove è previsto esplicitamente l’aggiornamento annuale dei costi operativi al tasso di inflazione programmata. Ciò appare mitigare l’eventuale indisponibilità, al momento dell’elaborazione del sistema tariffario, del tasso di inflazione programmata per tutte le annualità. Infatti, nel corso degli anni di applicazione dei modelli vigenti si è assistito, da una parte, ad una progressiva riduzione del numero di annualità per il quale il tasso viene pubblicato nel DEF e, dall’altra, ad una rilevante variazione di tali tassi, specie in tempi recenti⁴⁷.

⁴⁶ Fonte: MEF, 2023, “Tasso di inflazione programmata (TIP)”, rilevazione al 30/01/2023; si veda al link: https://www.dt.mef.gov.it/it/attivita_istituzionali/analisi_programmazione_economico_finanziaria/inflaz_programmata/

⁴⁷ Nel caso in cui l’inflazione programmata non copra tutte le annualità del periodo regolatorio, si può ricorrere al deflatore investimenti se il DEF non fornisce annualità successive a quella del tasso inflattivo “di prima istanza”.

I benefici incrementali per i gestori degli aeroporti regolati sono facilmente individuabili in un allineamento della componente *OpEx* al loro valore corrente lungo il periodo regolatorio che permette agli stessi gestori di far meglio fronte agli *shock* inflattivi. Dal lato degli utenti, questo tipo di intervento non necessariamente aggrava il livello tariffario (in quanto l'effetto dipenderà dall'andamento effettivo del valore dell'inflazione programmata⁴⁸), correggendo peraltro l'asimmetria che si riscontra tra compagnie aeree, che possono immediatamente adeguare i propri prezzi all'inflazione in ragione del regime di mercato di libera concorrenza, e il gestore aeroportuale, che vincola le proprie tariffe ad un orizzonte temporale pluriennale.

CapEx: Nell'Opzione 1 con l'aggiornamento del CIN nel periodo regolatorio è stata garantita l'equivalenza tra le due opzioni offerte attualmente ai gestori aeroportuali dalla regolazione: (a) remunerazione del CIN computata in base al WACC nominale – che implica un CIN espresso a costi storici – e (b) remunerazione del CIN in base al WACC reale – che implica un CIN espresso a costi correnti. L'adozione dello stesso tasso di inflazione programmata nella derivazione del WACC reale, operata a partire del WACC nominale (attraverso la formula di Fisher) e nell'aggiornamento del CIN a valori correnti, garantisce la predetta equivalenza, dissipando anche ogni possibile discriminazione tra utenti di diversi aeroporti (magari in concorrenza tra di loro).

Non si ravvisano oneri regolatori o di altra natura rispetto allo *status quo*.

E.5 I parametri di efficienza ed elasticità dei costi di gestione

La norma istitutiva dell'Autorità pone all'attenzione il tema del contenimento dei costi per gli utenti e al contempo la sostenibilità delle gestioni dei soggetti regolati. I parametri di efficienza ed elasticità (dei costi operativi di gestione) rientrano nelle "leve" regolatorie utilizzate al fine del conseguimento di questi obiettivi.

Opzione 0

Con specifico riferimento al parametro di efficienza, i modelli regolatori vigenti prevedono che l'obiettivo di incremento della produttività da efficientamento per le annualità del periodo tariffario venga negoziato nella Consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali tra gestore e utenti, e che tale valore non possa essere inferiore al 30% dell'inflazione programmata per i gestori che applicano i Modelli 1 e 2, mentre debba essere maggiore di zero per i gestori che ricadono nel Modello 3.

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

Il gestore, pertanto, sulla base dei costi ammessi all'Anno base, aggiorna questi ultimi sulla base dell'inflazione all'Anno ponte, ed in ragione: (i) della variazione del traffico attesa nelle annualità del periodo considerato; (ii) dell'elasticità presente nelle Linee guida ENAC delle singole voci di costo operativo a valersi sulla variazione del traffico atteso; (iii) dell'obiettivo di incremento della produttività da efficientamento; (iv) dal tasso di inflazione programmata risultante – per le annualità corrispondenti a quelle del periodo tariffario – dall'ultimo DEF disponibile al momento della revisione tariffaria di periodo.

⁴⁸ Infatti, se il livello inflattivo si abbassa questo meccanismo risulta a diretto beneficio degli Utenti. Invece, in caso di aumento, il ricorso alle poste figurative assicura gradualità dell'incremento tariffario, producendo un effetto di calmieramento.

Opzione 1

In tema di efficientamento, per gli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del Modello A, l'opzione regolatoria prevede l'individuazione, da parte dell'Autorità, dell'obiettivo di potenziale recupero di produttività tramite l'applicazione della metodologia *Stochastic Frontier Analysis*, espresso come un intervallo tra un valore minimo e un valore massimo per singolo aeroporto, entro cui si posiziona la proposta relativa al livello del parametro di efficientamento che il gestore provvede a calcolare ex ante e ottenuto in esito alla Consultazione per la specifica annualità del periodo tariffario. Il valore massimo è quello risultante dall'applicazione della metodologia SFA e rappresenta il grado massimo di efficientamento conseguibile dal singolo aeroporto (i.e. la distanza dalla frontiera di costo operativo efficiente espressa percentualmente e ripartita sui cinque anni del periodo regolatorio). Laddove però tale valore fosse più grande del 90-esimo percentile, riferito alla distribuzione dei diversi valori della distanza dalla frontiera di costo efficiente dei vari gestori aeroportuali appartenenti all'insieme considerato, allora il valore massimo coincide con quello associato al 90-esimo percentile. Il valore minimo è individuato pari al 30% del valore di massimo efficientamento e quando questo supera la soglia del 10-immo percentile coincide con tale valore.

Il valore, pertanto, su cui avviare la Consultazione non è più slegato da qualsivoglia valutazione economica, ma è personalizzato sul singolo gestore e calcolato attraverso l'applicazione di un metodo scientifico che permette di tenere in considerazione i diversi *driver* di costo che possono influenzare le singole gestioni aeroportuali. Inoltre, sono stati posti dei limiti ai valori estremi della distribuzione degli obiettivi annuali stimati così da correggere per eventuali situazioni “outlier”.

Si consideri che, in ragione dell'adozione di una specifica metodologia di stima dei tassi di efficientamento dei costi operativi e dei coefficienti di elasticità, appaiono conseguibili benefici in termini di maggiore sostenibilità delle gestioni a favore degli utenti e dei gestori. Infatti, i nuovi target di efficientamento introdotti nella dinamica tariffaria aumentano gli incentivi del gestore aeroportuale a conseguire effettivamente le riduzioni di costi operativi previste dal modello, che si rispecchiano a loro volta in livelli tariffari inferiori per gli utenti (in misura diversa a seconda del livello di efficientamento stabilito in Consultazione con gli utenti). È stato quindi stimato il potenziale risparmio annuo complessivo del settore misurabile tra i 6,5 mln euro (nel caso di utilizzo dei *floor*, eventualmente ricondotti al decimo percentile) e i 25,2 mln euro (nel caso di utilizzo dei *cap*, eventualmente ricondotti al novantesimo percentile), considerando l'applicazione dei singoli obiettivi annuali di recupero di efficienza ai costi operativi regolati (anno 2019) per 22 aeroporti considerati (con traffico superiore ai mln pax).

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

Con riferimento sempre all'Opzione 1, a partire dallo stesso modello econometrico utilizzato per la stima del parametro di recupero di produttività, si ricava poi il valore del coefficiente di elasticità dei costi operativi al variare del traffico, costante nel periodo tariffario e medesimo per ogni aeroporto. Il suddetto coefficiente applicato dal singolo gestore aeroportuale si applica ai costi operativi ammissibili, unitariamente considerati. Per quanto riguarda la dinamica dei costi operativi, rispetto ai modelli vigenti, nell'Opzione 1 l'elasticità, computata secondo la nuova metodologia, deve essere applicata a partire dall'Anno ponte. Il valore stimato del coefficiente di elasticità risulta pari allo 0,3.

Si consideri che tale valore rientra nella forchetta dei valori di coefficienti ENAC finora utilizzati (0,15-0,35); inoltre, il valore ottenuto attraverso l'applicazione della SFA risulta in linea a quello che si otterrebbe anche dalla media ponderata dei coefficienti di elasticità di cui alle linee guida ENAC applicate ai costi effettivi sostenuti nel periodo 2013-2019.

Nell'Opzione 1, la determinazione del tasso di elasticità dei costi operativi al variare del traffico basata sugli stessi modelli impiegati per l'identificazione dei target di efficientamento garantisce un approccio metodologico coerente, che aumenta la trasparenza della formula tariffaria rispetto all'Opzione 0, nella quale i valori dell'elasticità sono mutuati dalle Linee guida ENAC, adottate nel 2008, e quindi da ritenersi non più attuali sia nel loro valore che nella loro derivazione metodologica.

L'adozione di unico coefficiente, applicabile alla totalità dei costi operativi, permette inoltre di superare eventuali criticità nel processo di definizione delle stime puntuale e di restituire ai gestori flessibilità nella gestione operativa. La presenza di categorie di costo con coefficienti diversi potrebbe, infatti, indurre a rimodulazioni dei costi distorsive.

Non si rilevano costi incrementali né a carico degli utenti né dei gestori in quanto tali parametri - efficientamento ed elasticità - sono forniti dall'Autorità in sede di revisione di periodo regolatorio.

E.6 La metodologia di calcolo del tasso di remunerazione del capitale investito netto (WACC)

I costi di capitale in ambito aeroportuale rappresentano una consistente componente tariffaria e in essa è compresa la remunerazione del capitale, fissata sulla base del WACC. Il livello del WACC influenza sulle scelte di investimento da parte dei soggetti finanziatori (azionisti del gestore e finanziatori terzi) e perciò è molto rilevante.

Opzione 0

La metodologia per la stima del tasso di remunerazione investito (WACC) prevede attualmente un approccio differenziato a seconda del modello di riferimento, come illustrato nella Sezione D (Tavola 14). In particolare, per quanto riguarda le variabili esogene, tutti i modelli prevedono la stessa metodologia di determinazione lasciando al gestore l'onere di calcolare il solo *risk free rate*. Per quanto riguarda le variabili endogene, i Modelli 1 e 2 prevedono che i gestori aeroportuali procedano al loro calcolo utilizzando i dati societari, ad eccezione della leva finanziaria da utilizzare per il *relevering* del *beta asset*, mentre il Modello 3 fornisce direttamente il valore dei parametri del WACC, ad eccezione del *risk free rate*, riducendo l'onere per questi soggetti.

Opzione 1

La metodologia proposta per il calcolo del tasso di remunerazione del capitale investito netto viene uniformata agli altri settori regolati dall'Autorità, con l'introduzione di un tasso di rendimento "nozionale", senza differenziazioni sulla base di *cluster* dimensionali degli aeroporti. Ciò consentirà di eliminare elementi

discrezionali presenti nei modelli vigenti, causa di forte eterogeneità di valori fra gli aeroporti regolati⁴⁹. Nei nuovi Modelli il valore del WACC viene fornito ai gestori direttamente dall'Autorità e non è un parametro oggetto di negoziazione in sede di Consultazione degli utenti.

Premesso che il WACC regolatorio costituisce un parametro in grado di fornire garanzie di certezza e prevedibilità agli investitori, garantendo un livello di remunerazione trasparente, l'Opzione regolatoria 1 prevede specifiche metodologie di calcolo per i seguenti parametri:

- (i) la struttura finanziaria - *gearing*;
- (ii) il costo del debito;
- (iii) il coefficiente beta (β) e
- (iv) la stima del tasso di inflazione.

In particolare, l'Autorità ha ritenuto di modificare il calcolo dei parametri di cui sopra con l'intento di applicare una metodologia uniforme e trasparente, che prevede il ricorso a fonti informative, riferimenti temporali, numero di rilevazioni, tecniche economico-quantitative e *database* impiegati da ART per gli altri settori regolati. In merito poi alla determinazione del parametro beta, l'opzione considera ragionevole utilizzare i *comparables* in base al c.d. test di liquidità⁵⁰.

Il gestore utilizza il tasso di remunerazione del capitale investito oggetto di pubblicazione annuale da parte dell'Autorità, identico per l'intero settore, da applicare sull'intero periodo regolatorio in caso di revisione del sistema tariffario.

Benefici incrementali rispetto allo *status quo* possono ravvisarsi (i) nella condivisione di un parametro unico di settore il cui calcolo è determinato dall'Autorità sulla base di una metodologia condivisa, trasparente e immune da possibili "distorsioni" nel calcolo dei vari parametri e (ii) nell'applicazione di una metodologia stabile nel periodo regolatorio. In base alle stime dell'Autorità, si registrerebbero dei benefici per gli utenti in termini di riduzione del tasso di remunerazione del capitale che si riverserebbero positivamente in una riduzione dei costi ammissibili ai fini tariffari, con conseguente miglioramento delle loro gestioni⁵¹.

Ulteriori benefici attesi, di tipo indiretto, possono ravvisarsi in relazione al minore onere amministrativo a carico dei gestori, dal momento che spesso questi ultimi si sono avvalsi nel passato di società di consulenza specialistiche per il calcolo del WACC e delle sue singole componenti. Inoltre, si segnala la maggiore trasparenza nei confronti dell'utenza e la maggiore prevedibilità del processo nel suo insieme, ed in particolare nei confronti degli investitori interessati al settore aeroportuale.

Non si rilevano costi incrementali in quanto tali parametri sono forniti dall'Autorità.

E.7 Il riconoscimento di remunerazione incrementale del capitale investito (WACC incrementale)

⁴⁹ Con riferimento al WACC pre-tax nominale, per i vigenti sistemi tariffari adottati sulla base dei criteri stabiliti nei Modelli ART, si sono registrati valori da un minimo del 4,85% ad un massimo del 14,01% (con valore medio pari a 9,05% e valore mediano pari a 8,61%).

⁵⁰ Il test di liquidità si propone di considerare nell'individuazione dei c.d. *comparables* solo le società quotate i cui titoli siano "sufficientemente liquidi". Per un approfondimento si rinvia alla RI correlata all'Atto di regolazione.

⁵¹ Per i vigenti sistemi tariffari adottati secondo i modelli ART, risulterebbe che solo in un caso si avrebbe un aumento del WACC (pre-tax nominale), mentre negli altri casi si registrerebbe una diminuzione.

Opzione 0

Per quanto riguarda il WACC incrementale, nello *status quo* esso è consentito in via eccezionale in determinate circostanze e consiste nell'applicazione temporanea di contenute misure incrementative del WACC, a seguito di segnalazione da parte di ENAC⁵².

Opzione 1

Nell'Opzione in esame si prevedono modifiche con riguardo a: (i) ambito di applicazione, (ii) ammontare e periodo temporale; (iii) ambito procedurale.

In particolare, viene introdotta la discrezionalità valutativa, riferita a **casi eccezionali, dell'applicazione temporanea di contenute misure incrementative del WACC** e viene fornita una descrizione delle caratteristiche degli investimenti elegibili a cui si aggiungono condizioni necessarie per l'applicabilità (come, ad esempio, l'assenza di obblighi normativi ad effettuare l'investimento *de quo*), eliminando il requisito della segnalazione di ENAC, sostituito con un **previo assenso del concedente, prima dell'invio** da parte del gestore di una motivata richiesta all'Autorità. Inoltre, vengono definiti *ex ante* sia il valore dell'extra remunerazione **pari all'1%**, sia la durata di applicazione **temporanea** che **non può superare il 50% della vita utile dell'investimento**. Infine, sono escluse le lavorazioni in corso dal computo del CIN al quale si può applicare la maggiorazione.

Nell'Opzione 1 sono evidenti i benefici per i gestori nell'affrontare investimenti di particolare rischiosità e/o valore sociale e dall'altro - pur perseguendo il contenimento dei costi per gli utenti – ciò si traduce nella possibilità di accedere ad infrastrutture aeroportuali più adeguate anche alle necessità delle compagnie aeree. Il tetto all'ammontare massimo al valore incrementativo appare proporzionato, a tutela degli utenti in ragione degli effetti, in aumento, a parità di condizioni, sul livello delle tariffe.

Non si rilevano costi incrementalni in quanto tali parametri sono forniti dall'Autorità.

E.8 Gli incentivi ai vettori aerei

Come riportato in A.5, nel 2019 il totale delle risorse destinate dai gestori aeroportuali alle compagnie aeree sotto forma di incentivi alle attività volative ammontava a 273 mln euro e, dal 2015, in crescita costante nel tempo (+74% nell'arco di tempo osservato, 2015-2019). Dei vettori riceventi incentivi pari a 68 soggetti, due incamerano il 77% degli incentivi e il primo soggetto ne percepisce il 55%⁵³.

Il tema degli incentivi, portato anche all'attenzione del Gruppo di esperti dei Regolatori indipendenti della Commissione europea, Forum di Salonicco, è certamente rilevante per la quantificazione dei diritti aeroportuali effettivamente corrisposti dagli utenti.

Opzione 0

⁵² Secondo la regolazione vigente, possono essere valutati dall'Autorità incrementi del WACC in caso di "investimenti nello sviluppo ed ammodernamento di infrastrutture aeroportuali che possano comportare, per alcune società di gestione e per gli investitori privati, un rischio di costruzione e finanziario eccessivamente oneroso in particolare allorché imposto da disposizioni di legge per motivi di interesse generale, di pubblica sicurezza od ambientale." (misura 8.9 dei Modelli varati con delibera n. 92/2017).

⁵³ Dalla Relazione AIR effettuata per l'atto di regolazione adottato con delibera n. 136/2020, era già emerso come l'indice di correlazione tra la percentuale di incentivi erogati dagli aeroporti verso il primo vettore e la quota in termini di nr pax da esso detenuta presso i medesimi aeroporti era positivo e pari a 0,54. (fonte: [Relazione AIR](#), cit. p. 37).

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

Opzione 1

Si prevede l’introduzione di richieste di informazioni aggiuntive per la verifica del **rispetto dell’obbligo di trasparenza e di pari accessibilità valido per tutti gli schemi di incentivi in capo ai vettori aerei**, quali: (i) l’introduzione di una precisa definizione di incentivazioni all’attività volativa; (ii) la fornitura da parte del gestore all’utenza, nel corso della Consultazione, dei dati afferenti all’ammontare delle incentivazioni erogate nel periodo regolatorio precedente e delle WLU ad esse associate e, all’interno della *policy*, dell’ammontare unitario (o, qualora non disponibile, dell’algoritmo di calcolo sottostante) e complessivo degli incentivi che si intendono erogare; (iii) la declinazione dei criteri di allocazione degli incentivi nella contabilità regolatoria che, tra l’altro, ora distingue i costi dell’attività di incentivazione con una classe a sé (esclusa dal perimetro dei costi ammissibili); (iv) il *format* con cui le informazioni sulle incentivazioni devono essere inviate all’Autorità.

Tali modifiche garantiscono agli utenti benefici quali una maggior tutela del principio di non discriminazione, in ragione di accresciuta trasparenza e riduzione delle barriere all’entrata.

Si rileva la presenza di costi incrementali per il gestore, sostenuti per gli adempimenti informativi a utenti e all’Autorità, comunque di lieve entità, anche a fronte del fatto che alcune informazioni che il gestore precedentemente doveva inviare all’Autorità annualmente, devono ora essere fornite solo su richiesta.

E.9 Il trattamento del Margine commerciale

Tra le entrate del gestore, sono annoverati i ricavi derivanti da quelle attività commerciali, non regolate, ma svolte sul sedime aeroportuale e fornite agli utenti, ai passeggeri o ad altre persone che possono accedere all’infrastruttura. Si possono avere più regimi regolatori che stabiliscono se e il modo in cui tali attività concorrono alla definizione delle tariffe aeroportuali: regime di *single till*, le attività commerciali rientrano nella determinazione delle tariffe aeroportuali; regime di *dual till*, le attività commerciali non rientrano nel computo delle tariffe; regimi misti.

Opzione 0

I Modelli di regolazione vigenti, ex delibera n. 92/2017, consentono l’applicazione del regime tariffario di tipo *dual till*; il gestore provvede a determinare in quale misura e con quali modalità tener conto delle entrate da attività non regolate; il gestore deve fornire all’Autorità elementi informativi sulle attività commerciali come precisato nella contabilità regolatoria.

Opzione 1

L'opzione regolatoria analizzata prevede che sia consentito al gestore l'applicazione del *dual till*, a condizione che siano verificati i criteri di trasparenza, in fase di Consultazione e nel Documento Informativo annuale, con riguardo principalmente: (i) alla quantificazione del margine commerciale con riferimento all'Anno base e (ii) al suo utilizzo pro quota sia all'Anno base sia, in termini previsionali, in ciascuna delle annualità del periodo tariffario.

Questa opzione regolatoria persegue il fine di migliorare la trasparenza nei confronti dell'utenza sulla destinazione del margine commerciale da parte del gestore ed è coerente con la normativa comunitaria.

Gli oneri di tipo informativo a carico dei gestori aeroportuali possono essere considerati di entità lieve, in quanto già nella regolazione vigente il gestore è tenuto a fornire elementi informativi di dettaglio sul margine commerciale all'Autorità, mentre nei nuovi Modelli le medesime informazioni sono destinate anche agli utenti. I benefici incrementali per gli utenti derivanti da questo intervento scaturiscono dalla trasparenza sulle modalità di utilizzo delle risorse generate dalle attività commerciali.

E.10 Le previsioni di traffico e sostenibilità del rischio “traffico”

Le previsioni sullo sviluppo del traffico sono determinanti nella costruzione della dinamica delle tariffe dei servizi regolati e dal momento che possono, a consuntivo, registrarsi delle variazioni rispetto ai livelli stimati *ex ante*, la regolazione disciplina come ripartire il rischio traffico tra gestore aeroportuale e utenti.

Opzione 0

I Modelli attuali prevedono che il gestore presenti agli utenti: i dati di preconsuntivo per l'Anno ponte; le previsioni di traffico per ciascuna annualità del periodo tariffario, in forma disaggregata per categorie omogenee di traffico, coerentemente con i parametri assunti per determinare le tariffe. Inoltre, si indicano le fonti informative di riferimento in base alle quali tali previsioni devono essere elaborate e si richiede al gestore la redazione di una relazione illustrativa di dettaglio sulla metodologia di elaborazione utilizzata. Annualmente, il gestore deve rendere disponibili eventuali aggiornamenti infra-periodo delle previsioni stesse (all'utenza, all'Autorità e all'ENAC).

In merito alla sostenibilità del rischio traffico, i Modelli attuali prevedono un meccanismo simmetrico di spartizione del rischio tra gestore e utente in base al quale in Consultazione si stabiliscono due soglie relative allo scostamento del totale delle WLU consuntivate rispetto alle WLU previsionali per il medesimo periodo tariffario. La prima è una soglia $+/-Y\%$ superata la quale il 50% del montante ricavi attribuibile alle WLU eccedenti va: se lo scostamento è positivo, accantonato in un Fondo finalizzato alla realizzazione di interventi infrastrutturali a costo zero per gli utenti a valere sul nuovo periodo tariffario; se lo scostamento è negativo, recuperato in tariffa a valere sul nuovo periodo tariffario. La seconda è una soglia $+/-W\%$ superata la quale le parti hanno facoltà di chiedere, sulla base delle nuove stime di traffico, l'immediata rimodulazione dei parametri tariffari (x, k, v) per le annualità residue del periodo in corso.

Opzione 1

In merito alle previsioni di traffico, l'Opzione 1, fermo restando la natura negoziale del parametro soglia $+/-Y\%$, prevede una rivalutazione della metodologia del meccanismo stesso che, data l'esperienza maturata dall'Autorità nel corso degli ultimi anni, ha deciso di eliminare il parametro annuale $W\%$ che calcolava il differenziale tra il totale delle unità di servizio consuntivate e il totale delle unità di servizio programmate.

È introdotta una verifica da parte dell'Autorità in relazione alla metodologia impiegata e all'eventuale disallineamento con una delle fonti informative di riferimento indicate (i.e. tendenze evolutive espresse da organismi di settore quali IATA o Eurocontrol).

In merito alla sostenibilità del rischio di traffico, che resta simmetrica tra utenti e gestore, si prevede:

- (i) l'eliminazione del meccanismo annuale (di cui alla seconda soglia sopra descritta), mantenendo quello di periodo e rafforzandolo con l'innalzamento della quota al 100%, invece che del 50%, per il recupero del montante ricavi eccedente la soglia +/-Y%;
- (ii) viene circoscritto al singolo prodotto regolato lo scostamento delle WLU tra consuntivo e previsionale per l'attivazione del meccanismo stesso e non più alla totalità delle WLU dell'aeroporto; e infine
- (iii) viene rimossa la previsione dell'accantonamento al Fondo di cui sopra, disponendo anche per scostamenti in eccesso un recupero diretto in tariffa a valere sul periodo regolatorio successivo.

L'opzione regolatoria, così come concepita, ha l'obiettivo di rendere la misura ancora più incisiva nello stimolare sia il gestore che l'utenza, nel formulare ipotesi di traffico affidabili, minimizzando così eventuali comportamenti opportunistici da ambo le parti.

Per l'utenza si rilevano benefici in termini di garanzia di maggiore trasparenza delle informazioni fornite durante la Consultazione e una maggiore congruità delle stime alla base della progressione tariffaria che si possono ricondurre ad un'accresciuta sostenibilità della gestione.

Per i gestori, le modifiche sulla sostenibilità del rischio traffico comportano sicuramente una maggiore sostenibilità della gestione. I costi incrementali generati per questi ultimi sono pressoché nulli, e legati soltanto ad un eventuale bisogno di riscontrare la verifica dell'Autorità inerente alle previsioni di traffico di cui sopra.

E.11 La contabilità regolatoria

La contabilità regolatoria rappresenta la base informativa che consente all'Autorità di esercitare il monitoraggio delle gestioni aeroportuali e di acquisire quel patrimonio conoscitivo che le può consentire di elaborare modelli di stima degli indicatori di efficienza e di elasticità che confluiscano nel modello tariffario aeroportuale.

Opzione 0

Gli oneri di COREG si differenziano a seconda della classe di traffico dell'aeroporto. In particolare, è permesso l'utilizzo di una contabilità semplificata per gli aeroporti con traffico inferiore a tre milioni di passeggeri annui.

Non sono previste inoltre informazioni di carattere patrimoniale, oltre a quelle relative al calcolo del capitale investito netto e relativo valore di ammortamento.

Opzione 1

L'Opzione 1 prevede la predisposizione di un sistema di raccolta dati, articolato su alcuni schemi contabili predisposti, finalizzati ad avere a disposizione un differente set di informazioni. I nuovi principi di rendicontazione ai fini regolatori afferiscono ai dati tecnici, di traffico, di qualità, di investimenti, di conto

economico e patrimoniale, di incentivazione alle attività volative, ma non si discostano eccessivamente da quelli vigenti, in modo da contemperare la necessità dell’Autorità di ottenere informazioni dettagliate con l’esigenza di contenere gli oneri per i soggetti regolati. Le principali novità riguardano una maggiore attenzione alla separazione contabile riferita alla totale riconciliazione dei conti economici e patrimoniali col bilancio di esercizio, una specifica sezione di dati ed informazioni riferiti alle attività di incentivazione, ed informazioni che qualificano lo scalo dal punto di vista infrastrutturale e della gestione del traffico. Si prevede inoltre un termine di presentazione della contabilità regolatoria all’Autorità più esteso (60 giorni invece di 30 giorni dalla data di approvazione del bilancio d’esercizio) in relazione agli adempimenti informativi maggiormente onerosi.

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

Gli oneri incrementali, di entità media, in capo ai gestori aeroportuali - che peraltro godranno di *format* specifici e linee guida interpretative - possono essere considerati non sproporzionati e controbilanciati dai benefici attesi in termini di maggior tutela del principio di non discriminazione, maggiore trasparenza e riduzione delle barriere all’entrata, nonché di corretta individuazione dei costi ammissibili a vantaggio della sostenibilità delle gestioni degli utenti.

Inoltre, le Linee guida della contabilità regolatoria prevedono l’inclusione, tra le varie informazioni da fornire da parte del gestore, anche di informazioni patrimoniali. Questo intervento, necessario all’Autorità per disporre di un set informativo economico-patrimoniale del gestore, è in linea con il set informativo che in altri settori regolati viene puntualmente fornito alle Autorità di competenza.

F. IDENTIFICAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

Sulla base dell'analisi effettuata nella sezione precedente, si sintetizza l'effetto complessivamente atteso dall'introduzione delle nuove misure di regolazione.

L'adozione dei nuovi modelli si colloca a valle della consultazione avviata con la delibera n. 80/2022 in data 12/05/2022, con termine per la presentazione di contributi fissato al 28/06/2022 e successivamente prorogato al 15/07/2022 (con delibera n. 103/2022).

Come previsto dalla normativa vigente, lo schema di atto di regolazione modificato a valle della consultazione è stato poi sottoposto per il Parere al MIT e al MEF in data 11/11/2022; i citati Dicasteri hanno riscontrato congiuntamente in data 06/02/2023. Delle modifiche effettuate allo schema di atto di regolazione sottoposto alla consultazione nonché delle valutazioni in merito ai contenuti delle osservazioni presentate dagli stakeholders e del Parere MIT/MEF pervenuto, gli Uffici hanno dato ampio riscontro nella RI alla quale si rinvia per le specifiche osservazioni nel merito.

Il confronto sintetico, di natura qualitativa (secondo il sistema cosiddetto dell'algebra prudenziale), viene effettuato rispetto allo *status quo* regolatorio (dove lo zero equivale a nessun impatto). Si osservi che la colonna "Costi" è riferita sia ai gestori che agli utenti dell'infrastruttura aeroportuale, visto che l'intervento dell'Autorità ha effetti diretti su entrambi.

Tavola 15. Impatto delle misure di regolazione

Profili regolatori	BENEFICI					COSTI	
	Trasparenza	Riduzione barriere all'accesso	Non discriminazione	Efficienza e sostenibilità gestionale		Oneri incrementali	
		Utenti	Utenti	Utenti	Gestori	Utenti	Gestori
1 – Articolazione dei modelli, APT con Nr pax ≤ 1 mln pax	+	+	0	+++(b)	++	+(a)	0
2 – Procedura di revisione dei diritti aeroportuali	++	++	+	+	+	+	0
3 – Determinazione dell'Anno base e lo sviluppo della dinamica tariffaria	+	++	0	+++	++	0	0
4 – Aggiornamento inflattivo componenti <i>OpEx</i> e <i>CapEx</i>	++	+	++	++	0	0	0
5 – Parametri di efficienza ed elasticità dei costi di gestione	++	+	0	++	++	0	0
6 – WACC e WACC incrementale	++	+	++	++	+	0	0
7 – Incentivi al volativo	++	++	++	0	0	+	0
8 – Trattamento del margine commerciale	++	++	0	0	0	+	0
9 – Previsioni e sostenibilità del rischio di traffico	++	++	0	+	+	0	0
10 – Contabilità regolatoria	++	++	++	0	+	++	0

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

- (a) APT rientranti nel Modello A.
 (b) APT ricadenti nel perimetro del Modello B.

Torino, 1° marzo 2023

Il Dirigente dell'Ufficio Affari economici
Cinzia Rovesti

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)



Via Nizza 230 – 10126 Torino
www.autorita-trasporti.it