

**ART**

Autorità
di Regolazione
dei Trasporti

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

Relazione istruttoria.

ART

SOMMARIO

Premessa	4
1 Procedimento istruttorio	6
1.1 Iter procedurale	6
1.2 Valutazioni preliminari	8
1.3 Contesto di applicazione.....	8
1.4 Esito della Consultazione	10
1.5 Struttura del Documento.....	11
2 PARTE I - Aspetti generali.....	12
2.1 Tematiche generali e ambito di applicazione.....	12
2.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione.....	12
3 PARTE II - MODELLO A – Aeroporti con traffico superiore ad un milione di passeggeri	13
3.1 Regolazione del Modello A	13
3.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione.....	14
3.2 Metodologia di calcolo dei diritti nel periodo tariffario.....	19
3.2.1 Impostazione generale e dinamica nel periodo dei costi operativi ammessi all’Anno base ..	20
3.2.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione	20
3.2.2 Obiettivi di efficienza della gestione ed Elasticità (η) dei costi operativi al variare del traffico (WLU)	23
3.2.3 Profit Sharing	26
3.2.3.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione	26
3.2.4 Capitale investito netto e Indice di rivalutazione	27
3.2.4.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione	27
3.2.4.2 Approfondimenti.....	29
3.2.5 Tasso di remunerazione del capitale investito e WACC incrementale	30
3.2.5.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione	30
3.2.6 Stime delle discontinuità di costo - Componente tariffaria k e v	37
3.2.6.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione	37
3.2.7 Stime delle discontinuità di costo - Poste figurative	38
3.2.7.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione	38
3.2.8 Trattamento del margine commerciale.....	39
3.2.8.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione	39
3.2.9 Proposta definitiva della Dinamica tariffaria e monitoraggio annuale.....	41
3.2.9.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione	41
3.2.10 Sostenibilità del rischio traffico	43
3.2.10.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione	43
3.2.11 Qualità e tutela ambientale ai fini della dinamica tariffaria	44
3.2.11.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione	44
3.3 Struttura tariffaria – Sub articolazioni, accorpamento e Basket.....	46
3.3.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione.....	46
4 PARTE III – MODELLO B – Aeroporti con traffico pari o inferiore a un milione di passeggeri... 46	

4.1 Regolazione del Modello B	46
4.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione.....	47
5 PARTE IV – Principi e criteri per la regolazione delle reti e dei sistemi aeroportuali	47
5.1 Reti e sistemi aeroportuali.....	47
5.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione.....	48
6 PARTE V – Contabilità regolatoria	49
6.1 Contabilità regolatoria	49
6.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione.....	50
6.2 Linee Guida sulla Contabilità regolatoria	54
6.2.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione.....	54
7 PARTE VI – Incentivi all’attività volativa	56
7.1 Incentivi all’attività volativa	56
7.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione.....	56
7.1.2 Approfondimenti	57
8 PARTE VII – Service Level Agreements (SLA)	59
8.1 Service Level Agreements (SLA)	60
8.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione.....	60
9 PARTE VIII – Disposizioni sull’entrata in vigore con riferimento ai contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009	61
9.1 Disposizioni sull’entrata in vigore con riferimento ai contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009	61
9.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione.....	61
9.1.2 Approfondimenti	61
10 Parere pervenuto ai sensi dell’articolo 71, comma 3, del d.l. 1/2012.....	62

Premessa

In data 23 marzo 2022, con delibera n. 42/2022, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART) ha avviato il procedimento per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali dalla stessa precedentemente approvati.

Successivamente, con delibera n. 80/2022 del 12 maggio 2022, l'Autorità ha indetto una consultazione pubblica sullo schema di Atto di regolazione recante "*Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali*", allegato A alla medesima delibera, costituito da **8 Parti**, che prevedono **30 Misure regolatorie** e **14 Annessi**.

Le citate Parti hanno ad oggetto rispettivamente:

- I. gli aspetti generali di regolazione, ovvero definizioni, ambito di applicazione, finalità e principi generali;
- II. il Modello A, per la regolazione degli aeroporti con traffico superiore a un milione di passeggeri annui;
- III. il Modello B, per la regolazione degli aeroporti con traffico pari o inferiore a un milione di passeggeri annui, con la definizione di una procedura di revisione semplificata dei diritti aeroportuali;
- IV. i principi e criteri per la regolazione tariffaria di Reti e Sistemi aeroportuali che adottano un sistema tariffario comune e trasparente, nonché le relative distinte misure di natura procedurale e operativa;
- V. il sistema di Contabilità regolatoria, la relativa definizione di obblighi di separazione contabile e delle regole di compilazione dei relativi schemi contabili;
- VI. i principi e criteri di trattamento ai fini tariffari degli incentivi all'attività volativa;
- VII. i principi e criteri di definizione dei *Service Level Agreements* (SLA);
- VIII. le disposizioni afferenti all'entrata in vigore del provvedimento regolatorio in riferimento agli aeroporti oggetto dei contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009, i quali, ai sensi dell'articolo 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37 (che ha sostituito l'articolo 73 del d.l. 1/2012), ricadono sotto la vigilanza dell'Autorità.

Agli Annessi 2, 3 e 4 sono allegati altrettanti **fogli di calcolo** per la compilazione delle informazioni economico-tariffarie da parte dei gestori aeroportuali; inoltre sono state poste in consultazione le **Linee guida** per la compilazione degli schemi contabili regolatori da parte dei predetti gestori.

Al fine di semplificare la lettura della presente Relazione istruttoria, si precisa quindi che nel testo si adotterà la seguente nomenclatura:

- sarà denominato "**Documento di consultazione o Documento**" il citato schema di atto di regolazione recante "*Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali*", che costituisce l'Allegato A alla delibera n. 80/2022;
- sarà denominato "**Atto di regolazione o Atto**" il documento contenente le misure di regolazione dei diritti aeroportuali, che costituisce l'Allegato A alla delibera di conclusione del procedimento di revisione dei Modelli di regolazione avviato con la delibera n. 42/2022.

In riferimento al Documento posto in consultazione, entro il termine del 15 luglio 2022¹ sono pervenuti i contributi degli *stakeholder* riportati nella seguente tabella.

¹ Il termine per la formulazione di osservazioni e proposte, inizialmente fissato al 24 giugno 2022 con la citata delibera n. 80/2022, è stato prorogato al 15 luglio 2022 con delibera n. 103/2022 del 16 giugno 2022.

n. stakeholder	Quesiti Q&A	n. Osservazioni al doc. in consultazione
11 SEA S.p.A. - prot. ART 16480/2022 ACI-Europe - prot. ART 16484/2022 ADR S.p.A. - prot. ART 16485/2022 Aeroporti 2030 - prot. ART 16497/2022 Assaeroporti - prot. ART 16499/2022 SAVE S.p.A. - prot. ART 16504/2022 AERTRE - prot. ART 16506/2022 Catullo S.p.A. - prot. ART 16511/2022 Aragon-Partners - prot. ART 16542/2022 A4E, IATA, IBAR - prot. ART 16553/2022 F2i-e-ARDIAN - prot. ART 16704/2022	23 (10 quesiti da Aeroporti 2030 e 13 quesiti da Assaeroporti)	ca. 300²

Di seguito si riportano alcune considerazioni di carattere generale sui contributi complessivamente pervenuti:

- i. le posizioni delle **associazioni di settore**, tra cui Aeroporti 2030, Assaeroporti e ACI Europe, e **dei gestori aeroportuali** (ADR S.p.A., SEA S.p.A., SAVE S.p.A., Catullo S.p.A. e AERTRE S.p.A.) risultano sostanzialmente allineate sulla maggior parte delle misure e sulle tematiche regolatorie di carattere più generale oggetto di osservazione (quali l’obiettivo di recupero di produttività da efficientamento, il parametro dell’elasticità, la sostenibilità del rischio traffico, gli incentivi all’attività volativa e il trattamento del margine commerciale), sebbene alcune di esse risultino caratterizzate da peculiarità e differenziazioni (vedi *infra*);
- ii. le posizioni dei **rappresentanti delle compagnie aeree**, A4E-IATA-IBAR, sostanzialmente si contrappongono alle posizioni di cui al punto (i); in ultimo,
- iii. le posizioni **dei fondi di investimento** 2i Aeroporti S.p.A.³ (di proprietà di f2i e di Ardian) e del fondo f2i⁴ vertono su tematiche regolatorie di carattere sia generale che specifico, limitatamente ad alcune misure (attinenti rispettivamente al WACC, al trattamento del margine commerciale ed all’efficienza dei costi operativi), e le posizioni di **una società di consulenza**, Aragon Partners, fanno specifico riferimento ad elementi di continuità tra i periodi regolatori e alla contabilità regolatoria.

I citati contributi, tempestivamente pubblicati sul sito *web* istituzionale dell’Autorità, sono stati illustrati dai partecipanti alla consultazione nel corso dell’audizione innanzi al Consiglio, che si è tenuta in data 27 luglio 2022 presso la sede dell’Autorità medesima.

Al riguardo giova ricordare che, in risposta ad alcune richieste di chiarimento pervenute dalle associazioni dei gestori aeroportuali Assaeroporti e Aeroporti 2030 durante la fase di consultazione indetta con delibera n. 80/2022, l’Autorità ha già fornito gli elementi di chiarimento richiesti, concernenti, tra gli altri, l’obiettivo di recupero di produttività da efficientamento e l’elasticità dei costi operativi al variare del traffico, provvedendo altresì alla loro pubblicazione sul proprio sito *web* istituzionale, nella stessa pagina dedicata alla consultazione di cui trattasi.

A tal proposito, l’Autorità non ha ritenuto necessario avviare ulteriori consultazioni con gli *stakeholder*, in

² Nel conteggio delle osservazioni riportate va considerato che gli aeroporti di SAVE S.p.A., Catullo S.p.A. e AERTRE S.p.A. hanno presentato n. 48 osservazioni identiche e pertanto sono state conteggiate come un unico soggetto.

³ Che controlla i gestori di sei aeroporti (Milano Malpensa, Milano Linate, Napoli, Torino, Bologna, Olbia).

⁴ Che controlla i gestori di due aeroporti (Alghero e Trieste).

considerazione delle sopra citate diverse occasioni di interazione messe a disposizione dei medesimi, nonché, più in generale, in considerazione dell'esperienza maturata in sede di applicazione dei modelli vigenti e delle relative interlocuzioni avvenute nel corso degli anni, ivi incluse quelle relative al procedimento conclusosi con delibera n. 136/2020.

1 Procedimento istruttorio

Sulla base della legge istitutiva, l'Autorità è chiamata a garantire che i gestori aeroportuali assicurino condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture aeroportuali da parte dei vettori aerei. A questi fini, la regolazione economica *ex ante* dell'Autorità deve essere elaborata secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori.

In particolare, ART è chiamata a svolgere le funzioni di Autorità di vigilanza di cui agli articoli da 71 a 82 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, di attuazione della Direttiva 2009/12/CE (di seguito: Direttiva) concernente i diritti aeroportuali, convertito in legge, con modificazioni, dalla L. 24 marzo 2012, n. 27 (pubblicata nel S.O. n. 53, relativo alla G.U. 24/03/2012, n. 71). In tale contesto, l'Autorità garantisce che, nella determinazione dei diritti, siano rispettati i principi di correlazione ai costi, di trasparenza, pertinenza e ragionevolezza degli stessi, di non discriminazione tra i vettori, di orientamento alla media europea dei diritti aeroportuali, e che sia assicurato il rispetto delle norme e procedure che presiedono alla consultazione degli utenti.

Da ultimo, per effetto dell'articolo 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37 ("*Legge europea 2018*"), che ha novellato l'articolo 73 del d.l. 1/2012, l'Autorità svolge funzioni di regolazione e di vigilanza anche con riferimento ai contratti di programma (di seguito: CdP) previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78.

1.1 Iter procedurale

Allo scopo di esercitare le funzioni di Autorità di vigilanza di cui al citato d.l. 1/2012, l'Autorità, con la delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014, ha approvato i primi tre Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, differenziati sulla base del traffico annuale di passeggeri dei gestori aeroportuali soggetti a regolazione, distinguendo questo in tre distinte fasce di variabilità (superiore a 5 milioni di passeggeri, compreso tra 5 e 3 milioni di passeggeri e inferiore a 3 milioni di passeggeri).

Successivamente, con la delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017, i citati Modelli sono stati oggetto di un limitato intervento di *mid-term review* dei contenuti.

Con delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020, l'Autorità ha poi provveduto ad approvare i nuovi Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali ed i relativi annessi, determinando che gli stessi entrassero in vigore il 1° luglio 2021.

Con delibera n. 68/2021 del 20 maggio 2021, in considerazione degli effetti sui volumi di traffico aereo movimentato e del persistere delle condizioni di incertezza che hanno caratterizzato il settore aeroportuale a causa della pandemia da Covid-19, l'Autorità ha inizialmente differito al 1° gennaio 2023 l'entrata in vigore dei Modelli di cui alla citata delibera n. 136/2020, ha emanato disposizioni applicative e integrative dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n. 92/2017 ed ha disposto che le previste misure di regolazione fossero soggette alla Verifica di impatto della regolazione (di seguito: VIR), da concludersi entro il 30 ottobre 2022.

Considerati gli esiti della Verifica di impatto della regolazione, conseguentemente effettuata dai competenti Uffici dell'Autorità ai sensi del regolamento AIR-VIR - che ha consentito, tra l'altro, non solo di rilevare gli effetti positivi prodotti negli anni dall'applicazione della vigente regolazione tariffaria, di cui alla citata

delibera n. 92/2017, ma anche di valutarne il grado di attualità e resilienza in considerazione del verificarsi della pandemia da Covid-19 e in relazione agli effetti che la stessa pandemia ha avuto sulla domanda di trasporto aereo - con la delibera n. 42/2022 del 23 marzo 2022, l'Autorità ha avviato il procedimento per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con la delibera n. 92/2017, come integrati dalla delibera n. 68/2021, al fine di affinare e semplificare, alla luce dell'esperienza attuativa maturata negli anni, il quadro regolatorio di riferimento, superando eventualmente - anche in considerazione delle importanti mutazioni sia di contesto, che interne, nel frattempo intervenute per il settore aeroportuale - la delibera n. 136/2020.

Con la delibera n. 80/2022 del 12 maggio 2022, l'Autorità ha indetto la consultazione degli *stakeholder* e disposto la pubblicazione dello schema di atto di regolazione a tal fine predisposto.

Come già citato, con nota del 3 giugno 2022 (prot. ART 14080/2022), in risposta alle istanze pervenute con note del 27 maggio 2022 da parte delle associazioni di categoria dei gestori aeroportuali, Assaeroporti e Aeroporti 2030, (prott. ART 31572/2022 e 13612/2022), data la complessità del procedimento e la rilevanza che i Modelli di regolazione rivestono per l'intero comparto, l'Autorità ha acconsentito alla trasmissione di eventuali richieste di chiarimenti, le quali, essendo pervenute, nel rispetto delle condizioni di non discriminazione e trasparenza, sono state oggetto di pubblicazione in una sezione dedicata del sito *web* istituzionale dell'Autorità, unitamente ai chiarimenti forniti dagli Uffici dell'Autorità, a beneficio di tutti i portatori di interesse.

Con delibera n. 103/2022 del 16 giugno 2022, l'Autorità ha rinviato al 15 luglio 2022 il termine ultimo per l'invio dei contributi da parte dei soggetti interessati, accogliendo le istanze presentate dalle associazioni di categoria dei gestori aeroportuali (note prott. ART 14468/2022 e 14603/2022), che, stante la rilevanza e la complessità delle tematiche affrontate, chiedevano la possibilità di disporre di maggior tempo al fine di formulare le proprie osservazioni.

I contributi pervenuti, tempestivamente pubblicati sul sito *web* istituzionale dell'Autorità, sono stati illustrati dai partecipanti alla consultazione nel corso dell'audizione innanzi al Consiglio, che si è tenuta in data 27 luglio 2022 presso la sede dell'Autorità medesima.

Vista la numerosità e la complessità dei contributi ricevuti nell'ambito della consultazione pubblica, e tenuto conto delle rilevanti finalità del procedimento, sono risultati necessari, per il completamento dell'istruttoria e dei correlati adempimenti procedurali, adeguati approfondimenti e valutazioni in merito ai contenuti delle osservazioni e delle proposte pervenute.

A tal fine, con delibera n. 155/2022 del 23 settembre 2022, il termine per la conclusione del procedimento è stato prorogato al 23 dicembre 2022.

Con nota prot. 24260/2022 dell'11 novembre 2022, formalizzando la richiesta di parere ai sensi dell'articolo 71, comma 3, del d.l. 1/2012, l'Autorità ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché al Ministero dell'economia e delle finanze, lo schema di Atto di regolazione elaborato - a partire dal documento di consultazione - sulla base della valutazione delle osservazioni pervenute in esito alla consultazione svolta.

Con delibera n. 248/2022 del 22 dicembre 2022 l'Autorità, in attesa dei pareri sopracitati, ha ritenuto necessario, per collaborazione istituzionale e tenendo anche conto dell'esigenza di assicurare la ragionevole durata e la celere conclusione del procedimento, di prorogare al 31 gennaio 2023 il termine per la conclusione del procedimento di cui alla delibera n. 42/2022.

Conseguentemente, al fine di assicurare continuità regolatoria al settore aeroportuale, l'Autorità, con delibera n. 255/2022 del 29 dicembre 2022, ha differito al 1° febbraio 2023 l'entrata in vigore dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n. 136/2020 e prorogato le disposizioni di cui alla delibera n. 68/2021.

Con delibera n. 19/2023 del 31 gennaio 2023 l'Autorità, preso atto che gli Uffici di Gabinetto dei Ministeri sopra citati si sono riservati di trasmettere all'Autorità le osservazioni di competenza entro e non oltre il 6 febbraio 2023, ha ulteriormente prorogato il termine di conclusione del procedimento di cui alla delibera n.

42/2022 al 24 febbraio 2023.

Conseguentemente, al fine di assicurare continuità regolatoria al settore aeroportuale, l'Autorità, con delibera n. 20/2023 del 31 gennaio 2023, ha differito al 1° marzo 2023 l'entrata in vigore dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali di cui alla delibera n. 136/2020 e prorogato le disposizioni di cui alla delibera n. 68/2021.

Con nota del 6 febbraio 2023 (prot. ART 1866/2023) il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell'economia e delle finanze hanno, infine, trasmesso il previsto parere di competenza, in forma congiunta. Al riguardo si rimanda al Capitolo 10 della presente relazione, per l'illustrazione dei contenuti del predetto parere e delle controdeduzioni degli Uffici dell'Autorità.

A seguito della valutazione del citato parere e a conclusione dell'attività istruttoria, l'Atto di regolazione ed i relativi annessi sono stati quindi sottoposti al Consiglio dell'Autorità per la relativa approvazione finale.

1.2 Valutazioni preliminari

In generale, nell'elaborare i Modelli, l'Autorità ha inteso perseguire l'efficienza delle gestioni, la trasparenza dei costi e del processo di determinazione dei diritti e la non discriminazione nell'accesso alle infrastrutture, assicurando, in coerenza con i principi della Direttiva 2009/12/CE, un corretto svolgimento del processo di consultazione fra gestore e utenti e la possibilità di adire l'Autorità in caso di mancato accordo.

Si premette che l'Atto di Regolazione prevede specifiche misure introdotte allo scopo di garantire la flessibilità necessaria onde poter fronteggiare periodi connotati da stati di emergenza conclamati, nonché altri eventi eccezionali, che incidano sui volumi di traffico e che non siano imputabili ai gestori aeroportuali.

Quattro sono le principali chiavi di lettura dei nuovi Modelli.

In primo luogo, l'Atto di regolazione introduce nuove misure che hanno come obiettivo la promozione della trasparenza, attraverso la definizione di regole e schemi di Contabilità regolatoria e tramite una maggiore esplicitazione della documentazione informativa da fornire da parte del gestore in sede di consultazione. Rispetto ai Modelli oggi vigenti è, inoltre, confermato che gli utili da attività commerciali possono essere impiegati per finanziare gli investimenti in infrastrutture e incentivare lo sviluppo delle rotte (c.d. *dual till*), a condizione che siano soddisfatti criteri di trasparenza sull'utilizzo del margine commerciale (MC). Non ultimo, con riferimento agli incentivi all'attività volativa, i Modelli prevedono obblighi di trasparenza rafforzati per evitarne un impiego potenzialmente discriminatorio e distorsivo della concorrenza.

In secondo luogo, per assicurare uniformità prima di tutto nell'applicazione della metodologia di calcolo per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito netto, ma anche per assicurarne il medesimo valore, unico per il settore, l'Atto di regolazione prevede che tutte le variabili che determinano il WACC siano calcolate dall'Autorità.

In terzo luogo, in coerenza con la finalità, indicata dalla legge di settore, di orientamento dei Modelli a "obiettivi di efficienza" (articolo 71, comma 3, d.l. 1/2012), le misure introducono un *benchmark* di riferimento dell'efficienza delle gestioni, che consiste in un tasso di recupero annuale "potenziale" della produttività dei gestori aeroportuali indicato dall'Autorità e reso pubblico. A fronte di esso, all'esito della consultazione degli utenti, è definito un tasso di recupero annuale "reale" della produttività e l'eventuale scostamento dal *benchmark* è sottoposto ad uno specifico onere di motivazione.

In quarto luogo, l'Atto di regolazione, attraverso la definizione di uno specifico Modello, delinea una base regolatoria semplificata per gli aeroporti con traffico annuo pari o inferiore al milione dei passeggeri.

1.3 Contesto di applicazione

Nei Rapporti Annuali al Parlamento, l'Autorità ha periodicamente reso conto degli effetti della propria

regolazione economica sulle tariffe aeroportuali, sull'andamento del traffico aereo di passeggeri e di merci e anche sugli investimenti negli aeroporti.

L'Autorità ha, sino alla data del presente documento, esaminato le procedure di revisione dei diritti aeroportuali applicati da circa la metà degli aeroporti aperti al traffico commerciale, verificandone la conformità ai Modelli in essere. Una sintetica *overview* dell'attività di regolazione e vigilanza svolta dall'Autorità nel settore aeroportuale è riprodotta nella seguente tabella:

Stato della regolazione	Numero aeroporti	Aeroporti	Totale passeggeri 2021 ⁵	Share passeggeri 2021
Revisione tariffaria di periodo con Modelli ART – (aeroporti che l'hanno applicata per un periodo regolatorio)	9	Bergamo, Napoli, Catania, Bari, Treviso, Lamezia Terme, Brindisi, Taranto, Foggia.	25.262.829	31%
Revisione tariffaria di periodo con Modelli ART – (aeroporti che l'hanno applicata per due periodi regolatori)	11	Pisa, Firenze, Bologna, Torino, Trieste, Parma, Palermo, Cagliari, Verona, Olbia, Genova.	20.872.453	26%
In attesa di prima applicazione Modelli ART	20	Alghero, Cuneo, Bolzano, Trapani, Comiso, Pantelleria, Lampedusa, Reggio Calabria, Crotone, Perugia, Ancona, Pescara, Grosseto, Elba, Salerno, Rimini, Brescia, Albenga, Aosta e Forlì.	3.164.912	4%
Vigilanza su aeroporti titolari di contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009"	5	Roma Fiumicino/Ciampino, Milano Linate/Malpensa, Venezia	31.164.341	39%
Totale complessivo	45		80.464.535	100%

Come confermato dagli *stakeholder* nell'ambito della consultazione oggetto del presente procedimento, l'esercizio della regolazione dell'Autorità, fondato su principi di proporzionalità, trasparenza, stabilità e prevedibilità, ha consentito la realizzazione di rilevanti investimenti aeroportuali e ha promosso lo sviluppo del traffico aeroportuale, in coerenza con gli obiettivi di *policy* del settore, pur in un contesto storico caratterizzato da rilevanti profili di concorrenzialità, sia inter-modale che intra-modale, e quindi nell'ambito della stessa *Industry*.

In particolare, alcuni gestori ed associazioni di categoria hanno espresso apprezzamento per l'impianto regolatorio posto in consultazione. Al riguardo vengono di seguito riportate alcune osservazioni.

Aeroporti di Roma, gestore degli scali di Fiumicino e Ciampino, nel suo contributo, evidenzia come "Lo schema di regolazione proposto, mantenendo inalterato nei suoi aspetti fondanti l'assetto regolatorio attualmente vigente che ha proficuamente contribuito al favorevole trend del settore del decennio passato ed eliminando alcune delle modifiche sostanziali all'assetto regolatorio di cui sopra che erano state introdotte con la delibera n. 136/2020, fornisca segnali positivi a gestori aeroportuali ed investitori internazionali interessati".

Assaeroporti, un'associazione di categoria di alcuni aeroporti italiani, apprezza che nel suo insieme la delibera n. 80/2022, posta in consultazione, introduce "alcune forme di semplificazione e flessibilità⁶".

Assaeroporti, in materia di margine commerciale, accoglie positivamente quanto affermato dall'Autorità stessa che "la vigente regolazione dell'Autorità si è dimostrata un efficace strumento per lo sviluppo del settore aeroportuale nazionale, consentendo – soprattutto per gli scali di grandi e medie dimensioni – il reperimento delle risorse necessarie per la realizzazione degli investimenti".

Inoltre, nello specifico apprezza la proposta dell'Autorità che ha individuato nell'ultimo esercizio non

⁵ Fonte: elaborazione ART su dati ENAC. Dati riferiti ai servizi di linea e *charter*.

⁶ Assaeroporti si riferisce, in particolare, "allo snellimento del procedimento di revisione tariffaria per gli aeroporti con traffico inferiore a 1 milione di passeggeri e la possibilità per gli scali tra 1 e 5 milioni di determinare i corrispettivi con riferimento ai costi regolatori ammessi complessivamente considerati."

caratterizzato dallo stato d'emergenza, ossia il 2019, una *proxy* dell'Anno base da utilizzare nelle "revisioni tariffarie la cui prima annualità di applicazione decorra prima del 2025".

Infine, si dichiara favorevole alla semplificazione apportata ai Modelli, sia di natura procedurale sia di calcolo dei corrispettivi, introdotta attraverso la Misura 12 - Modello B - che disciplina le procedure di regolazione tariffaria per gli aeroporti con traffico pari o inferiore a un milione di passeggeri.

Con riferimento al meccanismo di sostenibilità del rischio traffico, Assaeroporti esprime apprezzamento per la proposta dell'Autorità di tornare a un meccanismo di allocazione degli effetti economici derivanti dalle variazioni del traffico nel periodo regolatorio (il cd. "rischio traffico") di natura simmetrica, superando dunque il sistema asimmetrico che era stato introdotto con la delibera n. 136/2020.

Aeroporti 2030, un'altra associazione di categoria di alcuni aeroporti italiani, nel commentare l'osservazione relativa al meccanismo di sostenibilità del rischio traffico, per cui l'Autorità ha modificato i dettagli applicativi, afferma positivamente che "[...] gli anni più recenti riportano evidenze di eventi non prevedibili, al di fuori del controllo dei gestori aeroportuali, in grado di determinare una forte riduzione del traffico e un significativo aumento della percezione del rischio di settore in capo agli investitori, ragion per cui appare ancor più positivo il ritorno ad un meccanismo simmetrico del rischio traffico".

1.4 Esito della Consultazione

La Relazione illustrativa relativa alla delibera n. 80/2022 reca la descrizione degli istituti e delle tematiche rilevanti, nonché degli elementi essenziali del provvedimento sottoposto a consultazione, unitamente alla *ratio* degli interventi regolatori. Laddove non siano intervenute precisazioni nel testo in esito alla procedura di consultazione, si rinvia - quindi - al documento di cui all'Allegato A alla medesima delibera n. 80/2022 e alla citata Relazione Illustrativa.

Ciò premesso, nel proseguo della presente Relazione istruttoria si darà conto, sinteticamente, della fase finale del procedimento, ossia:

- delle osservazioni formulate dagli *stakeholder* in relazione ai contenuti del Documento, in merito alle quali si rimanda altresì a quanto pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità⁷;
- delle valutazioni degli Uffici dell'Autorità, relative alle già menzionate osservazioni, motivate e riportate secondo la seguente classificazione:

Valutazione sintetica	Descrizione
Da accettare	Osservazioni che hanno reso opportuno introdurre delle precisazioni della posizione dell'Autorità, e conseguentemente del testo del Documento nel pertinente paragrafo o dei relativi annessi.
Da accettare con modifiche	Osservazioni che hanno reso opportuno introdurre delle precisazioni della posizione dell'Autorità, e conseguentemente del testo del Documento nel pertinente paragrafo o dei relativi annessi, ed inoltre hanno richiesto la parziale riscrittura di altre parti del testo, nell'ottica di assicurare maggiore chiarezza espositiva.
Chiarimento	Osservazioni che hanno reso opportuno precisare la posizione dell'Autorità nella presente relazione istruttoria, senza la necessità di una riscrittura del pertinente testo del Documento.
Da respingere	Osservazioni che non hanno comportato una revisione della posizione dell'Autorità, sulla base delle motivazioni espresse nella presente relazione istruttoria.
Da respingere con precisazioni	Osservazioni che, pur non comportando una revisione della posizione dell'Autorità, hanno richiesto la parziale riscrittura di parti del testo del Documento o dei relativi annessi, nell'ottica di assicurare maggiore chiarezza espositiva.

⁷ <https://www.autorita-trasporti.it/consultazioni/consultazione-sulla-revisione-dei-modelli-di-regolazione-dei-diritti-aeroportuali-approvati-con-la-delibera-n-92-2017-come-integrati-dalla-delibera-n-68-2021/>

1.5 Struttura del Documento

L'Atto di regolazione si applica a tutti gli aeroporti aperti al traffico commerciale (ad oggi 45 aeroporti) e prevede due Modelli (Modello A e Modello B) applicabili a due differenti *cluster* dimensionali degli aeroporti (≤ 1 milione passeggeri e > 1 milione passeggeri), individuati considerando i volumi di traffico registrati nel quinquennio precedente.

La presente relazione, oltre alla parte introduttiva - Premessa e Capitolo 1 relativo al Procedimento Istruttorio - dal Capitolo 2 al 9 reca le osservazioni pervenute nel corso della consultazione avviata con delibera n. 80/2022 e le relative valutazioni elaborate dagli Uffici; tali capitoli sono strutturati riflettendo la struttura dell'Atto di regolazione, e si riferiscono alle seguenti **Parti** dello stesso:

- la **Parte I**, comprendente le Misure dalla 1 alla 4 del Documento, definisce, oltre che l'ambito di applicazione delle misure regolatorie in esso contenute, le finalità e i principi generali. Fornisce altresì un capitolo di definizioni, comuni in ambito aeroportuale, utili alla lettura del Documento stesso;
- la **Parte II**, comprendente le Misure dalla 5 alla 11, 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. Tra le misure regolatorie contenute in questa sezione, la Misura 10, in particolare, si concentra sui parametri cardine della metodologia di calcolo dei diritti aeroportuali;
- la **Parte III**, comprendente le Misure dalla 12 alla 17, individua alcune specifiche misure regolatorie che trovano applicazione per gli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, che abbiano registrato un traffico pari o inferiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei cinque anni precedenti l'Anno ponte, valutato sulla base del computo dei passeggeri annui trasportati per i quali il dato sia disponibile. Tra le misure regolatorie contenute in questa sezione, la Misura 16 in particolare, si concentra sui parametri cardine della metodologia di calcolo dei diritti aeroportuali;
- la **Parte IV**, comprendente le Misure dalla 18 alla 26, individua i principi e i criteri per la regolazione delle Reti e dei Sistemi aeroportuali, con riferimento, in particolare, agli aspetti procedurali per la revisione dei diritti;
- la **Parte V**, comprendente la Misura 27 relativa agli aspetti generali, l'elenco dei documenti, i criteri generali di ammissibilità dei costi e di allocazione della Contabilità Regolatoria, come anche la separazione contabile e le prestazioni erogate dal gestore aeroportuale. In questa sezione vengono, per omogeneità di argomento, trattate anche le osservazioni pervenute relative alle Linee Guida sulla Contabilità regolatoria;
- la **Parte VI**, comprendente la Misura 28 relativa agli incentivi all'attività volativa;
- la **Parte VII**, comprendente la Misura 29 relativa ai principi e ai criteri del Service Level Agreements (SLA);
- la **Parte VIII**, comprendente la Misura 30 relativa alle specifiche disposizioni sull'applicazione delle misure regolatorie con riferimento ai contratti di programma **ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009**.

La presente relazione si conclude al Capitolo 10, con le osservazioni circa il parere congiunto pervenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, alle quali gli Uffici dell'Autorità hanno dedicato un *focus* di riscontro specifico.

2 PARTE I - Aspetti generali

2.1 Tematiche generali e ambito di applicazione

La Parte I dell'Atto di regolazione si struttura in una sezione dedicata alle definizioni, all'ambito di applicazione e ai principi generali. Nello specifico, riguarda le Misure dalla 1 alla 4, che si riferiscono sia al Modello A che al Modello B.

Modello A: si applica agli aeroporti il cui traffico ha superato il milione di passeggeri in almeno uno dei cinque anni precedenti l'Anno ponte (ossia l'anno precedente l'inizio del periodo regolatorio). Implementa una formula tariffaria dettagliata, basata sui parametri x , k e v in analogia con il vigente sistema tariffario.

Modello B: si applica agli aeroporti il cui traffico è stato inferiore a un milione di passeggeri in ciascuno dei cinque anni precedenti l'Anno ponte. Attua un approccio semplificato tenendo conto di un'analisi comparativa dei livelli tariffari proposti con altri aeroporti e determina tariffe che tendono a principi di orientamento ai costi.

2.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
1	SEA	Chiede che venga chiarito che le attività accessorie svolte al di fuori del sedime abbiano impatto solo per gli utenti, passeggeri, altri soggetti dell'aeroporto gestito.	Da accettare	Si ritiene la variazione proposta utile per una maggiore precisione della sezione "Definizioni" all'Atto di regolazione.
1	Assaeroporti	Osserva che il termine "Comitato Utenti" viene indicato nelle "Definizioni" ma non è mai utilizzato all'interno del documento; ne propone dunque l'eliminazione.	Da accettare	Si ritiene la variazione proposta utile per una maggiore precisione della sezione "Definizioni" all'Atto di regolazione.
1	SEA	Rappresenta che il richiamo all'articolo 77 non è un aspetto definitorio. L'Atto di regolazione prevede chiaramente procedure e obblighi di trasparenza per l'autorizzazione all'applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente ex articolo 74, comma 3 del d.l. 1/2012.	Da respingere	Si respinge l'osservazione evidenziando che la definizione di "Sistema aeroportuale" contenuta nell'Atto di regolazione corrisponde esattamente a quanto disciplinato all'articolo 74 del d.l. 1/2012.
1	Assaeroporti	Per chiarezza espositiva, chiede di esplicitare che, ai fini del calcolo delle WLU, non si considerino – in linea con l'approccio utilizzato anche da ENAC – né i passeggeri <i>infant</i> , né quelli in transito diretto né la merce avio-camionata.	Da respingere con precisazioni	La definizione delle WLU, comprensive degli <i>infant</i> , è utile all'applicazione del Modello anche ai fini della determinazione dei parametri di efficientamento e di elasticità. Pertanto, la definizione proposta è stata guidata anche dall'esperienza maturata dall'Autorità nel corso delle recenti raccolte dati che hanno consentito la creazione di un dataset aeroportuale.
1	SEA	Richiede conferma che i corrispettivi dei beni di uso comune ed esclusivo fatturati agli <i>handlers</i> non ricadano nell'ambito del presente Atto di regolazione.	Chiarimento	Si rimanda a quanto disposto dall'articolo 71, comma 5 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1. Nei limiti di quanto sopra, l'Atto di regolazione trova applicazione anche per i corrispettivi fatturati agli <i>handlers</i> .
2	Assaeroporti	Ritiene necessario che le "specifiche misure regolatorie" per gli aeroporti con traffico al di sotto di cinque milioni di passeggeri annui trovino applicazione per tutti gli aeroporti che ricadono all'interno del Modello A.	Da respingere	Le previsioni di cui trattasi sono definite nell'applicazione del criterio di trasparenza di cui all'art. 80 del d.l. 1/2012. Si ritiene pertanto che gli utenti, al fine di valutare la proposta di <i>pricing</i> avanzata dal gestore, quale per esempio un <i>basket</i> tariffario, debbano disporre di tutte le informazioni di dettaglio, ivi comprese le informazioni sui costi per singolo prodotto regolato. Si osserva inoltre che secondo il considerando n. 13 della Direttiva 2009/12/CE "è essenziale che gli utenti dell'aeroporto ricevano periodicamente dal gestore aeroportuale le informazioni sulle modalità e sulla base di calcolo
2	SEA	Chiede di semplificare significativamente tutte le previsioni che impongono un obbligo informativo di dettaglio per ogni singolo prodotto regolato, o in subordine richiede che le "specifiche misure regolatorie" semplificate per gli scali con un traffico compreso tra 1 e 5 milioni di passeggeri trovino applicazione per tutti gli aeroporti di cui al Modello A, poiché ritiene l'impostazione	Da respingere	

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
		complessiva del modello diseconomica e non in linea con le previsioni della Direttiva.		<i>dei diritti aeroportuali. Questa trasparenza consentirebbe ai vettori aerei di essere informati sulle spese sostenute dall'aeroporto e sulla redditività degli investimenti da questo effettuati".</i> Con riferimento alla richiesta concernente alla semplificazione nella metodologia di calcolo per gli aeroporti aventi traffico superiore ai cinque milioni di passeggeri annui si rimanda a quanto già rappresentato al paragrafo 4.1.1 della Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022.
2	SEA	Richiede di prevedere che la decorrenza dei nuovi Modelli non si sovrapponga alle previsioni della delibera 68/2021 al fine di non ledere il legittimo affidamento dei gestori che intendono avviare le consultazioni nel 2022 sulla base dei Modelli di regolazione vigenti. Inoltre, richiede sia garantita la continuità tra periodi regolatori.	Da respingere	Per l'applicazione dell'Atto di regolazione si rimanda alla modifica apportata al paragrafo 2.5 dell'Atto stesso. Il nuovo periodo tariffario deve avere decorrenza coerente con l'avvio della consultazione degli utenti e dovrà essere coerente altresì con l'arco temporale su cui è stata ottenuta l'approvazione tecnica del Piano investimenti dall'ENAC.
2	Assaeroporti	Ritiene non chiaro il criterio da applicare nella definizione delle tariffe del periodo successivo per il calcolo degli eventuali conguagli scaturenti dall'applicazione della citata delibera n. 68/2021.	Da respingere	Per quanto riguarda i conguagli della delibera n. 68/2021 si rappresenta che gli stessi non sono oggetto del presente Atto di regolazione e si rimanda a quanto già rappresentato al paragrafo 2.1.3 della Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022.
4	SAVE	Chiede, per gli aeroporti ai sensi dell'articolo 17, co. 34-bis del d.l. n. 78/2009, di modificare la misura allineando la durata dei principi e dei criteri fissati dai Modelli tariffari alla durata del contratto di programma; allineamento necessario ai fini di una adeguata pianificazione economico finanziaria e programmazione degli investimenti di carattere almeno decennale attualmente richiesta ai sistemi aeroporti di rilevanza nazionale.	Da respingere	Per il riscontro all'osservazione si rimanda al Capitolo 10 della presente relazione.
4	SEA	Chiede conferma che la durata del periodo regolatorio possa essere inferiore a cinque anni, quindi anche annuale.	Chiarimento	Si conferma che la durata del periodo regolatorio può essere inferiore a cinque anni e, ove ne ricorrano i presupposti, o comunque in accordo con l'utenza, un periodo regolatorio può afferire anche ad una singola annualità.
4	A4E-IATA-IBAR	Chiedono di modificare la previsione permettendo la partecipazione degli utenti, sia in forma singola che associata, in modo da favorirne il più possibile la partecipazione stessa in consultazione.	Da accettare	Si ritiene la variazione proposta utile al fine di favorire la piena partecipazione degli utenti, in forma singola o associata.

3 PARTE II - MODELLO A – Aeroporti con traffico superiore ad un milione di passeggeri

3.1 Regolazione del Modello A

La Parte II disciplina l'applicazione del Modello A agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, che hanno registrato in almeno uno dei cinque anni precedenti l'Anno ponte, per i quali il dato sia disponibile, un traffico superiore a un milione di passeggeri annui e individua, inoltre, alcune specifiche misure regolatorie per gli aeroporti che non hanno superato i cinque milioni di passeggeri annui per ciascuno dei cinque anni precedenti.

Nell'ambito del Modello A, la Misura 5 riguarda l'ambito di applicazione, mentre le Misure 6 e 7 si riferiscono, rispettivamente, alla procedura di revisione dei diritti aeroportuali e all'informativa da parte dei gestori e dei vettori in tale ambito; la Misura 8 contiene poi disposizioni circa gli adempimenti successivi alla consultazione e descrive il procedimento di consultazione annuale e di monitoraggio della qualità e degli investimenti. Infine, la Misura 9 disciplina l'attività di vigilanza dell'Autorità, nonché le definizioni delle controversie.

3.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
6	A4E-IATA-IBAR	Richiedono l'estensione da 4 mesi a 6 mesi della procedura di consultazione in via ordinaria per la revisione dei diritti aeroportuali in modo da garantire una sufficiente interazione tra gestore e utenti.	Da respingere, con precisazioni	Si è ritenuto opportuno respingere l'osservazione formulata - in considerazione della peculiarità della revisione di periodo, che richiede una serie di adempimenti preliminari - ma al contempo adeguare il testo del paragrafo 8.2 dell'Atto di regolazione.
6	SEA	Ritiene opportuno che per la Misura 6.2 siano adottati gli stessi riferimenti temporali della Misura 6.4.2, comma 8, dove per la rappresentatività degli utenti, vengono prese in considerazione le ultime due stagioni IATA di cui siano disponibili i dati.	Da accettare	Nel recepire l'osservazione, che si ritiene in coerenza con la Misura 6.4.2, e per ragioni di coordinamento con le altre previsioni all'interno dell'Atto di regolazione, la Misura di cui trattasi è stata riformulata.
6	A4E-IATA-IBAR	Richiedono la modifica del requisito relativo alla partecipazione degli utenti in base alle WLU passando da 2/3 delle WLU a 1/3 delle WLU.	Da respingere, con precisazioni	Si ritiene di respingere l'osservazione perché la misura di cui trattasi, rispondendo ai principi di ragionevolezza e proporzionalità, disciplina il requisito per avviare la consultazione per la revisione dei diritti nel corso della vigenza del periodo tariffario; tale requisito deve essere correlato ad una maggioranza qualificata di utenti favorevoli all'avvio della revisione durante la vigenza di un periodo regolatorio. Infine, si osserva che per ragioni di coordinamento con altre previsioni del Modello, la misura di cui trattasi è stata riformulata.
6	SEA	Propone una diversa formulazione della tempistica sostituendo il riferimento temporale di "48 ore" con l'espressione <i>"due giorni lavorativi al fine di evitare che il conteggio delle ore coincida con giorni festivi."</i>	Da accettare	Nel recepire l'osservazione, che si ritiene ragionevole, è stata adeguata la formulazione specificando che il termine è pari a due giorni lavorativi.
6	A4E-IATA-IBAR	Chiedono di integrare la formulazione con la possibilità per gli utenti di formulare richieste e domande al gestore in ogni fase della consultazione.	Da respingere	Si ritiene opportuno, ai fini di una consultazione efficace, prevedere un lasso di tempo contenuto, ma pur sempre congruo ai fini della valutazione delle osservazioni da parte del gestore. Si osserva, ad ogni buon conto, che per ragioni di coordinamento con altre previsioni del Modello, la misura di cui trattasi è stata riformulata.
6	Assaeroporti	Chiede di modificare la formulazione consentendo che lo scambio di comunicazioni possa avvenire anche tramite indirizzo di posta elettronica ordinaria.	Da respingere	Per i vettori stranieri sprovvisti di PEC, dovranno essere condivise le modalità di trasmissione in accordo con i legali rappresentanti. In caso di ricorso o di mancato accordo, l'uso della PEC garantisce la ricezione delle comunicazioni.
6	SEA	Richiede di integrare la formulazione del paragrafo 6.4.2, comma 8, inserendo una specifica previsione che disciplini il subentro, a seguito di acquisizione totale o parziale, di un nuovo soggetto al quale viene conferita la corrispondente quota parte delle bande orarie (slot) di un soggetto non più operante sullo scalo.	Da respingere	Nel respingere l'osservazione si rimanda all'articolo 8, comma 4, del Regolamento (CEE) n. 95/93, che disciplina quanto segue: <i>"le bande orarie possono essere liberamente scambiate tra vettori aerei o trasferite da uno stesso vettore aereo, da una determinata rotta ad un'altra o da un determinato tipo di servizio ad un altro, in base ad un reciproco accordo o in seguito ad un'acquisizione totale o parziale oppure unilateralmente. Tali scambi e trasferimenti devono essere trasparenti e devono essere soggetti alla conferma di fattibilità da parte del coordinatore che accerta che: a) le attività aeroportuali non siano pregiudicate; b) le limitazioni imposte da uno Stato membro in base all'articolo 9 siano rispettate; c) una modifica della destinazione della banda oraria non rientri nel campo d'applicazione dell'articolo 11"</i> . Si ritiene di non dover riformulare la misura di cui trattasi, poiché la modifica richiesta sarebbe limitativa rispetto alla più ampia definizione fornita in materia dal Regolamento sopra riportato.

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
6	SEA	Chiede di integrare la formulazione del paragrafo 6.4.2, comma 13, escludendo gli utenti che non hanno fornito la documentazione informativa di cui alla Misura 7.3 dalla possibilità di presentare istanza per la definizione della controversia avverso la proposta definitiva adottata dal gestore. In subordine richiede il ripristino della previsione di cui al Capitolo 3, paragrafo 3.4.2, comma 10 dell'Allegato 1 alla delibera n. 92/2017.	Da respingere	Al fine di coinvolgere pienamente gli utenti nell'intero processo di consultazione, e al fine di non limitare il loro contributo alle mere osservazioni in sede di audizione, si ritiene opportuno respingere la modifica proposta.
6	A4E-IATA-IBAR	Richiedono di sostituire l'uso della PEC con una comunicazione scritta, di qualsiasi natura, per informare il gestore della partecipazione degli utenti alle consultazioni.	Da respingere, con precisazioni	Nel respingere l'osservazione, si osserva che, in caso di ricorso o di mancato accordo, l'uso della PEC garantisce l'avvenuta comunicazione alla partecipazione alla consultazione. Si precisa inoltre che per i vettori stranieri sprovvisti di PEC, potranno essere condivise le modalità di trasmissione in accordo con i legali rappresentanti; inoltre, gli stessi possono far riferimento alle associazioni di categoria che li rappresentano.
6	Assaeroporti	Chiede di consentire che lo scambio di comunicazioni tra gestore e utenti possa avvenire anche tramite indirizzo di posta elettronica ordinaria, al fine di agevolare gli utenti sprovvisti di PEC.	Da respingere	Al fine di apportare opportuni chiarimenti si è introdotta una precisazione nella Misura 6.4.2, punto 2.
6	A4E-IATA-IBAR	Richiedono di estendere la possibilità di convocare audizioni pubbliche supplementari anche agli utenti, oltre che ai gestori.	Da respingere	Stante quanto espresso dall'articolo 6, paragrafo 1, della Direttiva 2009/12/CE, si respinge la richiesta di estendere la possibilità di convocare audizioni pubbliche agli utenti, oltre che ai gestori.
6	A4E-IATA-IBAR	Richiedono di eliminare la necessità di delega scritta da parte del legale rappresentante per partecipare al voto.	Chiarimento	Si osserva che per esercitare il diritto di voto è necessario essere muniti di idonei poteri di rappresentanza.
6	Assaeroporti	Richiede il ripristino della previsione di cui ai Modelli ex delibera n. 92/2017 concernente il quorum deliberativo di cui alla Misura 6.4.2, punto 10. In subordine, ritiene in ogni caso indispensabile chiarire che il quorum deliberativo corrisponde al superamento del 50% delle WLU rappresentate in audizione da soggetti aventi diritto al voto, in modo da garantire il raggiungimento di una intesa pienamente rappresentativa.	Da accettare	Si ritiene la formulazione della Misura posta in consultazione utile ad incentivare la partecipazione degli utenti e garantire la più ampia rappresentatività degli stessi alle consultazioni. Si ritiene infine di dover accogliere la proposta di riformulazione concernente i soggetti aventi diritto di voto.
7	SEA	Richiede di modificare la previsione relativa alla coerenza tra la durata del periodo regolatorio e la vigenza del piano degli interventi approvato dall'ENAC per consentire a gestori e utenti di concordare in consultazioni durate inferiori al periodo tariffario quinquennale standard, senza dover rivedere il piano degli interventi sottoposto all'ENAC.	Chiarimento	Si conferma che la durata del periodo regolatorio può essere inferiore a cinque anni e, ove ne ricorrano i presupposti o comunque in accordo con l'utenza, un periodo regolatorio può afferire anche ad una singola annualità del piano degli interventi approvato da ENAC. Il periodo regolatorio non potrà avere durata maggiore rispetto al citato piano.
7	SEA	Ritiene che il Documento informativo di consultazione predisposto dal gestore non dovrebbe riferirsi ad altri corrispettivi regolati diversi dai diritti aeroportuali.	Da respingere, con precisazioni	Con la dicitura "e degli altri corrispettivi regolati" si intendono, ad esempio, il corrispettivo per il controllo di sicurezza sul passeggero e sul suo bagaglio a mano (articolo 5, comma 3, D.L. 9/92 convertito con L. 217/92 e D.M. 85/99), ancorché rientranti nella definizione di diritti aeroportuali di cui all'Atto di regolazione. Si è ritenuto comunque opportuno introdurre una precisazione nel testo della Misura del Modello A e, per ragioni di coerenza, è stata adeguata la corrispondente Misura del Modello B.
7	SEA	Chiede che l'Autorità fornisca a ciascun gestore aeroportuale il valore annuale di potenziale recupero di produttività πt^* entro 15 giorni dal completamento del dataset inviato annualmente dal gestore o in alternativa appena disponibile.	Da respingere	Si rappresenta che la misura è volta a fissare il <i>cap</i> e il <i>floor</i> da mettere in consultazione e che solo ad esito della stessa potrà essere ritenuto definito il valore annuale di potenziale recupero di produttività, con conseguente applicazione sulla

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
7	Assaeroporti	Ritiene necessario evidenziare che, stante la rilevanza del valore annuale di potenziale recupero di produttività πt^* per l'equilibrio economico-finanziario dei concessionari, è fondamentale che lo stesso venga messo a disposizione di tutti i gestori che ne facciano richiesta, e ciò a prescindere dalla data di avvio delle consultazioni per le revisioni di periodo.	Da respingere	definizione dei diritti aeroportuali. Parimenti le eventuali modifiche che dovessero sorgere in fase di consultazione o ad esito della verifica di conformità costituiscono tutti elementi che impattano sulla stesura definitiva del Piano economico finanziario (di seguito: PEF) del gestore. Si ricorda altresì che anche nella regolazione precedente il parametro di efficientamento doveva essere posto in consultazione (al riguardo si rimanda paragrafo 8.4.4, comma 2, della delibera n. 92/2017).
7	A4E-IATA-IBAR	Chiedono di modificare la previsione tenendo conto anche del contenimento dei costi per utenti, imprese e consumatori, nonché dell'accesso equo e non discriminatorio, prevedendo una illustrazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali, delle sue motivazioni e dei suoi principali impatti sull'efficienza operativa del gestore e dei vettori rispetto ai corrispettivi vigenti, nonché la dimostrazione della coerenza con i principi di non discriminazione e di proporzionalità.	Da respingere	In ottemperanza alla normativa vigente in materia di diritti aeroportuali, il paragrafo 7.1.1 prevede già che il Documento di consultazione sia redatto comprendendo, tra l'altro, l'illustrazione di meccanismi ed obiettivi di efficientamento annuale proposti per il periodo tariffario e la descrizione dell'applicazione data alla metodologia per il calcolo dei diritti aeroportuali.
7	A4E-IATA-IBAR	Richiedono, al fine di aumentare la trasparenza e facilitare la consultazione, di prevedere che il listino dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi rechi anche la percentuale di variazione tra diritti vigenti e nuova proposta."	Da accettare	Si ritiene che la modifica proposta faciliti la comprensione delle variazioni dei diritti aeroportuali proposti e non comporti un onere incrementale significativo per i gestori.
7	A4E-IATA-IBAR	Richiedono che il valore dell'obiettivo di efficientamento annuale individuato dall'Autorità sia reso disponibile quanto prima all'interno del Documento di consultazione predisposto dal gestore. per consentire agli utenti la presentazione di eventuali osservazioni.	Da respingere	Si respinge l'integrazione alla formulazione in quanto, contestualmente all'avvio della consultazione, il gestore mette a disposizione degli utenti la documentazione secondo quanto previsto dal Modello di regolazione, ivi incluso il livello del valore obiettivo di recupero dell'efficientamento individuato dall'Autorità, nonché il livello del suddetto parametro proposto dal gestore.
7	A4E-IATA-IBAR	Richiedono che l'evoluzione dei ricavi afferenti ai prodotti regolati siano presentati all'utenza con le relative disaggregazioni e spiegazioni a commento di tale evoluzione. Chiedono che, nel processo di consultazione, la documentazione inviata dai gestori all'Autorità possa essere inviata contestualmente anche agli utenti per consentire loro di contribuire fattivamente al procedimento.	Da respingere	Si ritiene che le informazioni fornite in sede di consultazione siano circostanziate e sufficienti, ferma restando la facoltà per gli utenti di formulare eventuali osservazioni e chiedere integrazioni nei termini e nelle modalità di cui all'Atto di regolazione.
7	Assaeroporti	Con riferimento alle audizioni annuali, propone di consentire l'utilizzo di tecniche di stima semplificate per l'aggiornamento delle previsioni di traffico per le annualità residue del periodo tariffario, in quanto queste ritenute di carattere meramente informativo, senza richiedere necessariamente l'uso dei medesimi principi utilizzati in sede di consultazione di periodo.	Da respingere	Si ritiene necessario che le future previsioni di traffico siano strumento utile all'utenza, per esempio, per capire l'eventuale impatto prospettico sui meccanismi di rischio traffico e per richiedere, ove ne ricorrano i presupposti, l'avvio della revisione dei diritti aeroportuali.
7	SEA	Richiede l'espunzione dell'obbligo di redigere l'aggiornamento periodico delle previsioni di traffico con le stesse modalità di inizio periodo, in quanto estremamente oneroso e di limitata utilità.		

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
7	A4E-IATA-IBAR	Chiedono di integrare la previsione concernente l'informativa sugli interventi per i quali vengono prospettati dal gestore forme di prefinanziamento, prevedendo che gli stessi siano approvati dagli utenti in sede di consultazione e che inoltre possano riguardare esclusivamente interventi che prefigurano un incremento dell'efficienza operativa del gestore nel corso del periodo regolatorio.	Da respingere	Si ritiene che quanto riportato nella disposizione, come l'intera proposta tariffaria, sia utile e assoggettato all'accordo con l'utenza e alle verifiche dell'Autorità.
7	Assaeroporti	Ritiene opportuno sostituire il riferimento alla Carta dei Servizi tenuto conto che, in materia di Piano della qualità, l'ENAC ha adottato disposizioni <i>ad hoc</i> di cui alle LG 2019/01 - Ed. 1 del 15/04/2019 - Linee guida per la proposta e la valutazione degli indicatori di qualità nei contratti di programma.	Da accettare, con modifiche	Si ritiene utile riformulare rendendo meno stringente il riferimento alla Carta dei Servizi di cui al paragrafo 7.1.4, punto 2, all'Atto di regolazione.
7	SEA	Ritiene che l'informazione relativa alle FTE (<i>full-time equivalent</i>) possa essere fornita solo a livello aggregato, senza evidenziare il numero di unità impiegate a tempo determinato e quelle a tempo indeterminato.	Da respingere	Si ritiene che la fornitura dell'informazione relativa alle FTE (<i>full-time equivalent</i>), nel dettaglio richiesto, non costituisca un particolare aggravio per il gestore aeroportuale, in quanto riferibile ad una ordinaria attività di controllo di gestione e possa essere quindi fornita all'Autorità al fine di facilitare le verifiche della stessa.
7	Assaeroporti	Rappresenta che alcuni gestori potrebbero non avere a disposizione alcuni dati per il 2019 con lo stesso livello di dettaglio richiesto dalla Parte V dei nuovi Modelli. In caso di indisponibilità del dato per il 2019, ne verrà data motivata evidenza nella Relazione illustrativa.	Chiarimento	Si precisa che il gestore potrà fornire il dato per l'annualità 2019 come da Contabilità Regolatoria certificata già in suo possesso.
7	SEA	Richiede di non subordinare l'obbligo di fornire informazioni in capo agli utenti alla richiesta scritta dei gestori e richiede altresì che detto obbligo sia annuale.	Da respingere	Si ritiene importante che venga effettuata la richiesta formale da parte del gestore, anche al fine di rendere edotti gli utenti circa l'intenzione del gestore di avviare una procedura di revisione dei diritti aeroportuali.
7	Assaeroporti	Ritiene opportuno individuare congrui meccanismi per far sì che i vettori adempiano ai loro obblighi di trasmissione ai gestori le informazioni previste dal paragrafo 7.3 dell'Atto di regolazione. Tra questi, si potrebbe valutare l'opportunità di riconoscere il diritto a presentare istanza di definizione delle controversie ai soli utenti che, oltre a soddisfare le condizioni di cui alla Misura 9.3.1, punto 3, abbiano trasmesso le informazioni di cui sopra.	Da respingere	Al fine di assicurare un adeguato livello di coinvolgimento degli utenti nell'intero processo di consultazione e al fine di non limitare il loro contributo alle mere osservazioni in sede di audizione, viene respinta la modifica proposta, fermo restando quanto disciplinato dal paragrafo 7.3.
8	A4E-IATA-IBAR	Coerentemente con le linee guida del Forum di Salonicco, raccomanda di rendere nota anche agli utenti la relazione a corredo della proposta finale consentendo a quest'ultimi la piena comprensione del processo decisionale adottato dal gestore.	Chiarimento	Secondo quanto previsto dall'Atto di regolazione, ad esito della procedura di consultazione, il gestore è già tenuto a fornire la documentazione prodotta che motivi l'accoglimento o il respingimento delle osservazioni degli utenti.
8	A4E-IATA-IBAR	Richiedono che, alla conclusione della procedura di consultazione per la revisione di periodo, il gestore provveda ad inviare una tempestiva comunicazione indirizzata ai singoli utenti, anche tramite e-mail, con il fine di preservare il diritto di quest'ultimi di presentare appelli che altrimenti potrebbe essere pregiudicato.	Da respingere	La misura prevede che il gestore pubblichi sul proprio sito web la chiusura della Procedura di consultazione e contestualmente lo comunichi agli utenti ed informi le Associazioni di categoria. Il gestore dovrà assicurare il rispetto del principio di trasparenza di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012 scegliendo il mezzo di comunicazione (preferibilmente a mezzo PEC) che consenta di assicurare e accertare l'informazione dei singoli utenti.

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
8	SEA	Con riferimento agli adempimenti successivi alla conclusione della procedura di consultazione, richiede di espungere la previsione relativa alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, poiché ritiene che la pubblicazione sul sito <i>web</i> , corredata dalle comunicazioni agli utenti e alle associazioni di categoria risponda pienamente all'obbligo di pubblicità. Rileva inoltre che anche i vettori non associati alla IATA aggiornano autonomamente i propri sistemi.	Da respingere	Si ritiene opportuno mantenere tale obbligo per garantire ampiamente il rispetto del principio di trasparenza di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012, fermo restando il fatto che, ad eccezione della questione sul cambio di nominativi dei soggetti responsabili, l'esperienza applicativa della misura di cui trattasi non ha rilevato criticità e non sembra nella pratica costituire un aggravio gestionale. Si sottolinea che tale obbligo ovviamente non può trovare applicazione in caso di sostituzione dei soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA che non sia stata comunicata preventivamente ai gestori.
8	Assaeroporti	Non si ravvede il fondamento giuridico in base al quale il gestore debba fornire una ulteriore comunicazione a favore di uno specifico <i>Global Distribution System</i> avente natura privatistica, a cui peraltro non aderiscono tutti i vettori. Reputa opportuno che la trasmissione avvenga a cura dell'Autorità o che, quantomeno, i soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA abbiano l'obbligo di comunicare eventuali modifiche/integrazioni all'Autorità, per successiva informativa ai gestori.		
8	SEA	Richiede di modificare la previsione con la possibilità da parte dell'Autorità di rimodulare eventualmente i diritti, come previsto dalla Direttiva 2009/12/CE, escludendo la possibilità di correzione nel valore complessivo.	Da respingere	Come riportato al punto 1 della medesima Misura oggetto dell'osservazione, nel corso della propria attività di vigilanza l'Autorità istruisce un procedimento di verifica sulla corretta applicazione delle misure di cui al Modello. Nel caso in cui vengano rilevate delle non conformità, l'Autorità è tenuta a formulare puntuali prescrizioni al gestore al fine di assicurare il rispetto dei principi e dei criteri definiti nel Modello di regolazione nell'ambito normativo declinato dal d.l. 1/2012 di recepimento della Direttiva 2009/12/CE e dall'articolo 37 del d.l. 201/2011.
8	SEA	Richiede di eliminare il riferimento alla preventiva approvazione del cronoprogramma da parte dell'ENAC.	Da accettare, con modifiche	Si ritiene opportuno riformulare il paragrafo, ferma restando la necessità che il gestore recepisca le validazioni dell'ENAC, confermatrice o rettificative delle componenti tariffarie <i>k</i> , <i>v</i> ed <i>ε</i> , con le modalità previste dall'Atto di regolazione.
8	A4E-IATA-IBAR	Chiedono che venga garantito che gli utenti ricevano direttamente e tempestivamente la documentazione relativa alle informazioni di carattere regolatorio senza essere costretti a dover controllare sistematicamente la pubblicazione della documentazione sul sito del gestore prima dell'audizione annuale.	Da accettare, con modifiche	Per agevolare la condivisione delle informazioni e la comunicazione agli utenti, si ritiene ragionevole accettare l'integrazione proposta, prevedendo la trasmissione del Documento informativo annuale direttamente agli utenti, oltre che all'Autorità. Per ragioni di coerenza è stata adeguata la corrispondente Misura del Modello B.
8	Assaeroporti	Ritiene che i benefici connessi alla pubblicazione del Documento informativo annuale al più tardi 150 giorni prima della data prevista di entrata in vigore dei diritti aeroportuali per l'anno seguente siano di gran lunga inferiori agli svantaggi derivanti dall'utilizzo di valori affetti da maggior incertezza, stante il gran numero di variabili che potrebbe influenzare il dato a consuntivo. Propone quindi di fissare al più tardi 90 giorni prima della data prevista di entrata in vigore dei corrispettivi, la suddetta pubblicazione.	Da respingere	Si conferma la previsione dei 150 giorni prima della data prevista di entrata in vigore dei nuovi diritti per quanto concerne la pubblicazione del Documento Informativo Annuale. Al riguardo si richiamano le motivazioni già espresse nel paragrafo 4.2.3.1 della Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022, in quanto si è sicuramente traguadato l'obiettivo di allargare opportunamente la finestra temporale nella quale si possono svolgere le audizioni annuali, ma al contempo la misura è volta a razionalizzare i processi di verifica di conformità tariffaria che l'Autorità è chiamata a svolgere. Anche sulla base dell'esperienza applicativa dei precedenti Modelli, si ritiene fondamentale poter assicurare un eventuale intervento dell'Autorità nel modo più tempestivo possibile, al fine di assicurare che eventuali correttivi possano esser recepiti nei

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
				diritti applicati agli utenti nel più breve tempo possibile e scongiurando la necessità di eventuali conguagli annuali. Inoltre, si osserva che i precedenti Modelli basavano l'attività di aggiornamento annuale dei diritti su valori di consuntivo per otto mesi e di preconsuntivo per gli ultimi quattro mesi della stessa annualità. Pertanto, non si ravvede una consistente differenza rispetto ad una stima basata su sei mesi e si reputano i vantaggi della previsione adeguati a bilanciare l'eventuale incertezza basata su un differenziale di soli due mesi rispetto alla previsione attuale. Infine, si ravvede un forte vantaggio per gli utenti nel disporre il prima possibile di tutte le informazioni utili a ricostruire l'aggiornamento tariffario per l'annualità successiva.
8	Assaeroporti	Richiede che la prima data utile per le audizioni (che l'ART colloca nella propria proposta al 10 settembre di ogni anno) deve essere compatibile con le attività di monitoraggio in capo all'ENAC, in modo tale che, quantomeno in sede di audizione pubblica, l'utenza possa avere contezza dei livelli tariffari effettivamente applicati nell'annualità successiva.	Da respingere	Al riguardo si richiamano le motivazioni già espresse nel paragrafo 4.2.3.1 della Relazione Illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022, dove si specifica in particolare che, nel caso in cui le validazioni rilasciate dall'ENAC non siano rese disponibili con le tempistiche previste dal Modello, i conseguenti impatti debbano essere considerati al fine del monitoraggio annuale nell'annualità successiva.
9	A4E-IATA-IBAR	Richiedono di ampliare la tipologia delle fattispecie per le quali l'Autorità può annullare la procedura di consultazione, in quanto le motivazioni ad oggi in essere, che riguardano la fornitura di informazioni totalmente e/o anche parzialmente incorrette, potrebbe fuorviare le decisioni degli utenti aeroportuali.	Da respingere	Si respinge la richiesta di modifica della misura precisando che l'Autorità ha facoltà di imporre correttivi alla proposta tariffaria del gestore, nonché disporre la riapertura della consultazione tra gestore e utenti.
9	SEA	Richiede di restringere la possibilità di presentare istanza di definizione della controversia a quegli utenti che hanno fornito la documentazione informativa di cui al paragrafo 7.3.	Da respingere	Al fine di coinvolgere pienamente gli Utenti nell'intero processo di consultazione e al fine di non limitare il loro contributo alle mere osservazioni in sede di audizione, viene respinta la modifica proposta.
9	A4E-IATA-IBAR	Ritiene che limitare la possibilità di appello soltanto ai soggetti che hanno partecipato alla consultazione sia in violazione dell'art. 11 paragrafo A della Direttiva 2009/12/CE nonché del d.l. 201/2011 all'articolo 37 paragrafo 3, lettera g).	Da respingere	Si respinge l'osservazione in relazione a quanto disposto dall'art. 6 par. 1, 2 e 3. Si ritiene che la partecipazione alla consultazione debba costituire presupposto per ricorrere all'Autorità in coerenza con la manifestazione di un interesse concreto, diretto e attuale.
9	Assaeroporti	Ritiene utile allineare la terminologia utilizzata nei Modelli di regolazione con quella prevista nella Direttiva 2009/12/CE che, all'articolo 11, comma 7, prevede che l'Autorità di vigilanza indipendente <i>"pronuncia una decisione il più rapidamente possibile, e comunque entro quattro mesi dal deferimento della questione. Questo periodo può essere prorogato di due mesi in casi eccezionali e debitamente giustificati"</i> .	Da respingere	Si ritiene che la Direttiva 2009/12/CE sia stata correttamente declinata nei suoi articoli all'interno dei Modelli di regolazione predisposti dall'Autorità.

3.2 Metodologia di calcolo dei diritti nel periodo tariffario

La Misura 10 descrive la disciplina di *costing* e di *pricing* cui il gestore deve attenersi nella determinazione *ex ante* dei costi operativi e di capitale ammessi ai fini della costruzione tariffaria, nonché i criteri da applicare *ex post* per l'aggiornamento annuale dei diritti aeroportuali e per determinare eventuali impatti regolatori

infra-periodali.

3.2.1 Impostazione generale e dinamica nel periodo dei costi operativi ammessi all'Anno base

I paragrafi 10.1.1 e 10.1.2 riguardano l'impostazione generale e la dinamica nel periodo dei costi operativi ammessi all'Anno base.

3.2.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.1.1 e 10.1.2	Assaeroporti	Richiede di prevedere la facoltà di utilizzare come Anno base, non l'esercizio precedente a quello dell'annualità caratterizzata dallo stato d'emergenza ma più in generale l'ultimo esercizio che risulti non caratterizzato dallo stato d'emergenza oppure l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte, apportando, ove necessario, opportune e motivate rettifiche alla correlata Contabilità regolatoria, certificate da società di revisione contabile (esempio il 2022 per il periodo 2024-2027).	Da respingere	Si precisa che nell'ambito dell'Atto di regolazione, per la determinazione dell'Anno base, qualora lo stesso non risulti rappresentativo della gestione ordinaria aeroportuale, l'Autorità, in caso di dichiarazioni di stato d'emergenza, ha fornito la possibilità al gestore di riferirsi all'ultimo esercizio non caratterizzato dallo stato d'emergenza, fornendo così uno strumento che si ritiene efficace, efficiente ed omogeneo per il settore aeroportuale.
10.1.1 e 10.1.2	SEA	Richiede, con riferimento alle rettifiche che potranno essere proposte nella determinazione dell'Anno base nel caso in cui lo stesso ricada in un anno soggetto ad eventi eccezionali, che le stesse non debbano essere anch'esse certificate da una società di revisione ritenendo tale richiesta inapplicabile e onerosa per il gestore.	Da respingere, con precisazioni	Al fine di garantire l'oggettività delle rettifiche alla Contabilità regolatoria e al fine di correlare le stesse a principi di carattere economico-bilancistico, si ritiene necessario che le stesse siano certificate da una società di revisione. Al fine di agevolare l'attività di revisione è stato meglio specificato che l'evento eccezionale deve afferire a indisponibilità dell'infrastruttura per cause non dipendenti dalla volontà del gestore. È stata inoltre esplicitata la facoltà per l'Autorità di imporre i correttivi ritenuti necessari, tra cui l'utilizzo dell'Anno base precedente a quello non rappresentativo e l'applicazione delle disposizioni di cui al paragrafo 10.1, punto 1, lettera a), dell'Atto di regolazione.
10.1.1 e 10.1.2	Assaeroporti	Chiede di apportare una modifica alla formulazione della Misura, per mera chiarezza espositiva, dove, nel caso in cui il gestore adotti la Contabilità regolatoria di cui al punto 1, la stessa si riferisca non all'esercizio precedente all'Anno base ma più in generale all'ultimo esercizio non caratterizzato dallo stato d'emergenza.	Da respingere, con precisazioni	Si ritiene opportuno respingere la richiesta di chiarimento alla luce della riformulazione effettuata dall'Autorità della Misura stessa con riferimento, in particolare, al paragrafo 10.1.1, punto 1, lettera b), dell'Atto di regolazione.
10.1.1 e 10.1.2	SEA	Ritiene che la componente relativa al trattamento del margine commerciale (MC), debba essere eliminata dalla formula di calcolo dei corrispettivi poiché in contraddizione con quanto la stessa Autorità dichiara nella Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 42/2022 per cui vige per il gestore il mantenimento dell'attuale approccio <i>dual till</i> .	Da respingere	Al paragrafo 10.8, punto 1, del Documento di consultazione, si specifica che, "il gestore provvede a determinare in quale misura e con quali modalità tener conto, nella costruzione tariffaria, del margine derivante dalle attività accessorie". Da questo deriva che il gestore, qualora si avvalga di un regime <i>dual till</i> , può azzerare la componente di cui trattasi eliminando così dalla formula di calcolo dei corrispettivi la componente MC.
10.1.1 e 10.1.2	Assaeroporti	Richiede, come all'osservazione proposta con riferimento al paragrafo 10.8 punto 1, l'espunzione dalla formula di calcolo dei corrispettivi per il gestore di provvedere a determinare in quale misura e con quali modalità tener conto del margine derivante dalle attività accessorie."		Mentre si ritiene necessario e opportuno che, al fine di assicurare il rispetto del principio di trasparenza di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012, il gestore fornisca adeguata informazione, anche agli utenti, circa la programmazione, la consuntivazione, nonché l'utilizzo del margine commerciale (MC).
10.1.1 e 10.1.2	Aeroporti 2030 / ADR	Ritiene che la formula di calcolo dei corrispettivi al paragrafo 10.1.1 del documento in consultazione debba essere modificata eliminando il riferimento alla possibile detrazione del margine commerciale (MC).		

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.1.1 e 10.1.2	SAVE, Catullo e AERTRE	Ritengono che il trattamento del margine commerciale (MC) non debba comparire nella formula di calcolo dei corrispettivi. Ulteriori osservazioni relative al trattamento del margine commerciale possono essere trovate in risposta al paragrafo 10.8.		
10.1.1 e 10.1.2	A4E-IATA- IBAR	Ritengono che i costi del personale negli anni del periodo regolatorio non debbano essere soggetti a rivalutazione poiché questi sono legati a Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro (CCNL) e non si adattano con la stessa frequenza al tasso di inflazione programmato.	Da respingere	Come specificato nella Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022, l'Atto di regolazione non ammette in tariffa, come discontinuità normativa e/o regolamentare di cui alla componente tariffaria v, i maggiori oneri - come, ad esempio, il rinnovo del CCNL - i cui effetti sono già incorporati nella dinamica inflattiva dei costi operativi all'anno base, di cui al paragrafo 10.1.3 dell'Atto di regolazione.
10.1.1 e 10.1.2	A4E-IATA- IBAR	Ritengono che gli eventuali incentivi legati al superamento degli obiettivi di qualità e tutela ambientale non debbano essere inclusi nei corrispettivi regolamentati pagati dagli utenti ma debbano rientrare nell'ambito degli accordi concessori.	Da respingere	Al fine di incentivare il gestore ad offrire un servizio migliorativo in termini di standard qualitativi e al fine di incentivare il gestore alla riduzione delle esternalità ambientali connesse all'attività aeroportuale, vengono fissati degli obiettivi il cui superamento o mancato raggiungimento danno luogo rispettivamente ad un premio/penale. Questo meccanismo ha come scopo quello di incentivare comportamenti virtuosi nel gestore con beneficio sulla collettività aeroportuale in generale e degli utenti in particolare, motivo per cui tale meccanismo ha natura economico - tariffaria in quanto, comunque, il gestore per il raggiungimento degli obiettivi predetti deve inevitabilmente effettuare quegli investimenti migliorativi che altrimenti non necessariamente farebbe. Si precisa altresì che i piani di qualità e ambiente sono soggetti a consultazione gestore utenti e che il relativo parametro tariffario prevede sia premi sia penalità.
10.1.1 e 10.1.2	Assaeroporti	Si richiama il commento di cui al paragrafo 2, punto 2 del Documento, circa l'opportunità che le "specifiche misure regolatorie" proposte per i soli scali con un traffico compreso tra 1 e 5 milioni di passeggeri trovino applicazione per tutti gli aeroporti che ricadono all'interno del Modello A. Conseguentemente, il corrispettivo non è più quello "del singolo prodotto j-esimo" bensì il "corrispettivo medio unitario per il totale dei servizi regolati".	Da respingere	Con riferimento alla richiesta concernente alla semplificazione nella metodologia di calcolo per gli aeroporti aventi traffico superiore ai cinque milioni di passeggeri annui si rimanda a quanto già rappresentato al paragrafo 4.1.1 della Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022.
10.1.1 e 10.1.2	SEA	Ritiene ingiustificatamente discriminatorie le previsioni che introducono trattamenti differenziati per i gestori che danno avvio alla revisione tariffaria con Anno base caratterizzato da dichiarazione di stato di emergenza (per esempio i <i>caveat</i> concernenti il parametro di elasticità, il <i>profit sharing</i> e le poste figurative). In particolare, osserva che, a parità di dati di input, il meccanismo di aggiornamento della dinamica dei costi per le fattispecie "normali" (paragrafo 10.1.2, punto 1) rispetto a quelle con Anno Base antecedente alla dichiarazione dello stato di emergenza (paragrafo 10.1.2, punto 1) può determinare valori di costi ammessi nel periodo tariffario differenti. Sottolinea in proposito che l'adozione di una delle due fattispecie precedentemente descritte non è una facoltà del gestore, ma deriva da elementi non prevedibili <i>ex ante</i> (l'inferenza tra la scadenza del precedente	Da respingere, con precisazioni	Il paragrafo 10.1.2 disciplina la dinamica dei corrispettivi in una specifica casistica di eccezionalità in cui l'Anno Base ricada in un anno affetto da un evento (o più eventi) eccezionali tali da non renderlo rappresentativo della normale operatività dello scalo e quindi utilizzabile ai fini del calcolo dei corrispettivi. Per quanto riguarda la convergenza tra dinamica dei costi operativi parametrizzata e quella ordinaria, permangono delle differenze date dal fatto che la dinamica parametrizzata è stata introdotta per gestire le citate situazioni straordinarie e, al riguardo, si rimanda a quanto già rappresentato al paragrafo 4.2.2.3 della Relazione illustrativa di cui alla delibera n. 80/2022. Alla luce dell'osservazione ricevuta: - sono state meglio esplicitate le formule di dinamica dei costi operativi ed è stato comunque aggiornato l'annesso Excel di

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
		periodo regolatorio e la dichiarazione dello stato di emergenza da parte del Governo).		dinamica tariffaria per far convergere, in assenza di variazioni di traffico, i due scenari;
10.1.1 e 10.1.2	Assaeroporti	Ritiene che a parità di input nel corso del periodo regolatorio (i.e., dinamica delle WLU nel quadriennio/ quinquennio, inflazione, efficientamento, elasticità e <i>opex</i> all'Anno base), le due formule sulla dinamica dei corrispettivi dovrebbero condurre a valori di costi regolatori ammessi analoghi altrimenti le formule sarebbero discriminatorie, come dimostrabile ipotizzando lo stesso livello di <i>opex</i> e traffico all'Anno base e gli stessi input nel corso del periodo regolatorio, che le formule di cui ai paragrafi 1 e 2 della Misura in esame conducono a dinamiche dei costi regolatori ammessi diverse.		- è stata precisata nell'Atto di regolazione la formula per il calcolo del cumulo di inflazione ed efficientamento. In aggiunta, si sottolinea che è stata esplicitata la facoltà per ART di imporre i correttivi necessari, tra cui l'utilizzo dell'Anno base precedente a quello non rappresentativo e l'applicazione delle disposizioni di cui al paragrafo 10.1, punto 1, lettera a) dell'Atto di regolazione. Per quanto riguarda le poste figurative e il profit sharing si rimanda alla parte specifica della presente relazione.
10.1.1 e 10.1.2	A4E-IATA-IBAR	Ritengono che l'utilizzo delle WLU come unico parametro di riferimento per rappresentare i volumi di traffico, ai fini dell'applicazione del coefficiente di elasticità, potrebbe rivelarsi inaccurato e potrebbe sovra/sottostimare l'impatto dei cambiamenti nei componenti sottostanti le WLU. Considerando che in ogni caso gli aeroporti sono tenuti a disaggregare i loro costi operativi per tipo di attività (es. decollo-atterraggio, terminal, sicurezza) il fattore di elasticità si potrebbe applicare per singolo prodotto ed utilizzando relativi driver di costo.	Da respingere	Si rimanda innanzitutto alla Relazione illustrativa allegata al documento di consultazione dove l'Autorità ha illustrato la scelta di definire un unico coefficiente di elasticità dei costi per tutti gli aeroporti. Inoltre, non si ritiene percorribile la definizione di coefficienti di elasticità modulati sulle attività, anche alla luce dei risultati, a volte contraddittori e non sempre significativi, presentati nei documenti citati dai soggetti proponenti nei propri contributi.
10.1.1 e 10.1.2	A4E-IATA-IBAR	Ritengono che l'obiettivo perseguito delle banche centrali sia il raggiungimento di un tasso di inflazione moderato. Qualora i dati disponibili non coprissero l'intera durata del periodo tariffario, propone pertanto di utilizzare la media delle ultime tre annualità quale valore di stima.	Da respingere	Secondo quanto previsto dal paragrafo 8.2.1 dell'Atto di regolazione, il tasso di inflazione programmata della dinamica dei costi operativi viene aggiornato annualmente; modifica che si ritiene renda tale previsione più adeguata, sulla base dei criteri che regolano il <i>price cap</i> , e maggiormente allineata all'andamento effettivo dei costi operativi rispetto all'utilizzo della media delle ultime tre annualità.
10.1.1 e 10.1.2	A4E-IATA-IBAR	Richiedono di non spalmare il recupero dell'intero canone concessorio esclusivamente sull'attività o ai prodotti regolati.	Da respingere	Come specificato nelle Linee guida sulla Contabilità regolatoria, il canone concessorio rientra tra i costi generali, da allocarsi quindi anche alle attività non regolate.
10.1.1 e 10.1.2	Assaeroporti	Chiede di esplicitare nella Misura, relativa alla dinamica nel periodo dei costi operativi ammessi all'Anno base, il richiamo al principio secondo cui i costi operativi addizionali maturati all'anno ponte sono ammessi come discontinuità tariffaria, ferma restando la dimostrazione di assenza di sovracompensazione rispetto a quanto riconosciuto con i meccanismi di aggiornamento di cui al paragrafo 10.1.2. Ripropone all'interno di questa osservazione, la richiesta di introdurre una semplificazione nella metodologia di calcolo per gli aeroporti aventi traffico superiore ai cinque milioni.	Da respingere	Si precisa che il paragrafo 10.1.2 fa riferimento ai costi operativi ammessi all'anno base, a differenza del par. 10.9 che afferisce ai costi in discontinuità k. Al riguardo si rappresenta che il paragrafo 10.9, per la valorizzazione delle <i>opex</i> k, già richiama le disposizioni del paragrafo 10.1.2. Con riferimento alla richiesta concernente alla semplificazione nella metodologia di calcolo per gli aeroporti aventi traffico superiore ai cinque milioni di passeggeri annui si rimanda a quanto già rappresentato al paragrafo 4.1.1 della Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022.
10.1.1 e 10.1.2	Assaeroporti	Chiede conferma che, anche nel caso di dinamica riconducibile allo stato di emergenza, i costi operativi vengono aggiornati all'Anno Ponte solo in termini di inflazione e di elasticità al variare del traffico.	Da accettare, con modifiche	Alla luce dell'osservazione ricevuta, sono state meglio esplicitate le formule di dinamica dei costi operativi.

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.1.1 e 10.1.2	Assaeroporti	Richiede un chiarimento con riferimento all'annesso Excel denominato "Schema di costruzione tariffaria", in particolare con riferimento al segno del valore dell'obiettivo di efficientamento cumulato da considerare nella relativa formula.	Chiarimento	Si rappresenta che l'annesso Excel è stato modificato a seguito di altra osservazione. Si conferma che l'efficientamento va riportato con segno negativo.
10.1.1 e 10.1.2	ADR	Chiede conferma che l'aggiornamento all'Anno ponte dei costi operativi ammessi all'Anno base è calcolato in funzione del tasso di inflazione programmato e dell'elasticità dei costi alle variazioni dei volumi di traffico.	Da accettare, con modifiche	Alla luce dell'osservazione ricevuta, sono state meglio esplicitate le formule di dinamica dei costi operativi

3.2.2 Obiettivi di efficienza della gestione ed Elasticità (η) dei costi operativi al variare del traffico (WLU)

Ai paragrafi 10.1.3 e 10.1.4 vengono definite le misure afferenti rispettivamente all'obiettivo di recupero di produttività da efficientamento e all'elasticità dei costi operativi al variare del traffico, due parametri che hanno lo scopo rispettivamente di efficientare i costi operativi e di variare gli stessi in relazione al variare del traffico del gestore. Queste due componenti s'inseriscono nella formula del calcolo della dinamica dei diritti aeroportuali nel periodo tariffario.

All'Annesso 1 all'Atto di regolazione è invece definita la metodologia con la quale l'Autorità ha inteso e intende determinare i citati parametri di cui alle indicate misure.

Considerato il carattere prettamente tecnico e la sostanziale analogia di contenuto delle osservazioni pervenute, si è ritenuto utile per una lettura più fluida e organica, concentrare le risposte alle osservazioni formulate su dette misure e relativi annessi in un'unica trattazione globale e omnicomprensiva. Si rimanda invece alla pagina *web* dedicata alla pubblicazione degli specifici contributi, per una loro puntuale consultazione.

Al paragrafo 10.1.4 vengono fissati il *cap* e il *floor* del parametro di efficientamento che vanno posti dal gestore in consultazione con gli utenti. Questi valori sono calcolati dall'Autorità, per ciascun aeroporto, attraverso l'applicazione della metodologia di modellizzazione economico-stocastica denominata *Stochastic Frontier Analysis* (di seguito: FSA).

Nello specifico, il *cap* corrisponde al valore di efficientamento ottenuto attraverso l'implementazione della metodologia descritta nell'Annesso 1 della delibera n. 80/2022 e ulteriormente precisata nella Relazione illustrativa allegata, mentre il *floor* corrisponde al 30% del valore del *cap*. Per tutelare le condizioni caratterizzate da maggiori inefficienze, l'Autorità ha deciso di adottare due azioni cautelative nei confronti sia dei gestori che degli utenti quali: (i) l'eliminazione dei valori superiori al 90esimo percentile della distribuzione degli obiettivi ottenuti per la totalità del campione (definito come *cap* alla negoziazione in fase consultiva) e (ii) l'adozione del valore corrispondente al 10cimo percentile (definito come *floor* alla medesima negoziazione in fase consultiva) nel caso specifico in cui 30% dell'obiettivo del gestore, calcolato dall'Autorità, risultasse a quest'ultimo superiore.

Quindi, come nella regolazione precedente (delibera n. 92/2017), il parametro di efficientamento da applicarsi nella definizione dei diritti aeroportuali è negoziato e conosciuto dalle parti solo ad esito della procedura di contrattazione. Parimenti, le eventuali modifiche che dovessero sorgere in fase di consultazione o ad esito della verifica di conformità costituiscono tutti elementi che impattano sulla stesura definitiva del PEF del gestore. Questa modalità lascia alle parti la possibilità di negoziare liberamente, con il solo vincolo, a tutela di tutti i soggetti coinvolti, che il valore definitivo ricada nell'intervallo individuato dall'Autorità secondo una metodologia scientifica e oggettiva, fermo restando che il gestore ha comunque facoltà di produrre tutta la documentazione necessaria a supportare la propria proposta di efficientamento, sempre che si collochi nel range individuato dall'Autorità.

La metodologia attraverso la quale l'Autorità giunge a definire i singoli obiettivi di efficientamento, quindi il *cap* e *floor* della contrattazione, beneficia anche dell'esperienza maturata nel procedimento concluso con la delibera n. 136/2020, rispetto al quale sono state apportate alcune migliorie, riconosciute dagli stessi *stakeholder*, che hanno altresì replicato la metodologia proposta nel documento di consultazione dall'Autorità (cfr. documento *The Brattle Group*).

Al riguardo si ritiene utile ribadire che l'Autorità applica l'efficienza al totale dei costi operativi sostenuti per i servizi oggetto di regolazione ai sensi del d.l. 1/2012, al netto dei costi relativi ai canoni concessori, ai canoni corrisposti per il servizio antincendio e per la sicurezza. Questo permette di avere una corrispondenza tra costi sostenuti dal gestore e produzione. La metodologia si basa sull'utilizzo: (i) del *likelihood ratio test* per scegliere la forma funzionale, (ii) del criterio della significatività dei parametri relativi alla distribuzione del termine di errore e di inefficienza, nonché il segno e la significatività delle variabili "necessarie" della funzione di costo (prezzi dei fattori produttivi e output), per la selezione dei modelli, (iii) della copertura dei diversi ambiti, dell'assenza di marcata correlazione, della stabilità dei coefficienti per la scelta delle variabili di controllo.

Si osserva inoltre che le variabili di controllo inserite sono il più possibile di carattere esogeno (ragionevolmente al di fuori del controllo del *management*) in modo da simulare un confronto tra operatori a parità di condizioni.

In merito alle osservazioni sui modelli indicati, si condivide l'affermazione circa l'esistenza in letteratura di modelli SFA più recenti tuttavia, essi, essendo appunto modelli recenti, sono stati meno testati; per contro, quelli considerati dall'Autorità sono stati utilizzati non solo in numerosi studi ma anche da taluni regolatori e, data l'esperienza acquisita dalla comunità scientifica nel loro utilizzo, se ne conoscono pregi e limiti, motivo per cui sono stati preferiti ad altri modelli.

Sono stati testati sia modelli *time invariant* che *time varying* e la scelta finale è stata fatta sulla base della bontà dei parametri relativi ai termini di errore e di inefficienza (σ_u , σ_v , σ_{u2} , σ_{v2} ...). Si sottolinea che i risultati ottenuti sono in linea con quelli che si otterrebbero applicando gli altri modelli testati ma scartati per via della non significatività dei relativi parametri; tanto emerge anche dal citato documento redatto da *The Brattle Group* (cfr. pag. 13 del documento). Non si condivide l'osservazione circa la possibile sovrastima dell'inefficienza da parte dei modelli di tipo *time invariant*, poiché dipende dall'andamento dell'inefficienza nel tempo: se questa tendesse a diminuire nel tempo, nell'ultimo anno si avrebbe una sovrastima dell'inefficienza ma, se crescesse, sarebbe vero l'opposto. In ogni modo, il risultato che il modello fornisce è un valore medio meno soggetto a *shock* idiosincratici relativi ad un singolo anno e le stime sono ottenute su un orizzonte ragionevolmente lungo pari a 7 anni (2013-2019). In merito alla richiesta da parte di un'osservante di utilizzare un approccio caratterizzato dal "beneficio del dubbio", si ritiene che la disponibilità di molteplici variabili di controllo di diversa natura e l'utilizzo di più specificazioni (i cui output vengono mediati per ottenere il valore finale dei singoli obiettivi di efficientamento) permetta di considerare di volta in volta le specificità che caratterizzano le singole gestioni, ottenendo, quindi, un risultato ragionevolmente robusto.

Per quanto riguarda l'osservazione in merito alle variabili omesse, premesso che l'eventuale assenza di variabili rilevanti non comporta necessariamente una sovrastima dell'inefficienza, le specificazioni individuate dall'Autorità contengono un elevato numero di controlli di diversa natura, anche suggeriti dagli stessi *stakeholder* nella consultazione relativa alla delibera n. 136/2020, che permettono di catturare molteplici fattori esterni che potrebbero influenzare i costi sostenuti dal gestore. Alla luce del numero elevato di variabili di controllo che, o congiuntamente o singolarmente, sono state inserite nelle specificazioni, si ritiene di aver rappresentato i principali *cost drivers* noti in letteratura. Si sottolinea, peraltro, come il numero delle variabili inserite nelle specificazioni da parte dell'Autorità sia pari o superiore al numero delle variabili utilizzate nello studio effettuato da *the Brattle Group* per conto di Assaeroporti in sede di consultazione. Riguardo a quanto sostenuto sulle variabili ambientali, si osserva che queste variabili servono a "pulire" i differenziali di costo imputabili al contesto ambientale, per rendere i gestori il più possibile confrontabili tra loro e quindi "richiedere" miglioramenti di efficienza effettivamente conseguibili per tutti. Inoltre, si rappresenta che è stato affiancato al modello selezionato (sulla base della significatività dei parametri delle regressioni relativi alla distribuzione del termine di errore e di inefficienza per determinare il parametro di

efficientamento) il *modello True Random Effects* (TRE), noto per la sua specificità di “sottostimare” l’inefficienza così da contenere eventuali sovrastime. Gli scores di efficienza generati dal modello TRE possono essere considerati come un *lower bound* delle stime ottenute con gli altri modelli di inefficienza e permettono di giungere, utilizzati congiuntamente agli altri modelli, ad un risultato ragionevole e prudentiale nella stima dei livelli di inefficienza. Questo modello permette di catturare tutte quelle variabili non considerate, costanti nel tempo, che caratterizzano le singole gestioni, arginando, quindi, il citato problema delle variabili omesse.

Per quanto riguarda la scelta delle variabili che misurano output e prezzi, necessarie alla individuazione della funzione di costo, si conferma quanto già scritto nella delibera n. 80/2022: l’output è costituito dalle WLU effettive (così come definite nella definizione 37 di cui alla Misura 1) perché misura sintetica di passeggeri e merci, mentre sono individuati due prezzi: quello del fattore lavoro e quello relativo a tutti gli altri fattori produttivi diversi dal lavoro stesso. Si rappresenta che, nel corso delle analisi effettuate dall’Autorità, sono state implementate diverse *sensitivity* sulla scelta dell’output e dei prezzi e tutte hanno confermato la robustezza dei risultati ottenuti dal modello prescelto. Inoltre, si precisa che non è stato possibile testare il terzo prezzo (identificato nel costo di manutenzione, cfr. documento *The Brattle Group*) per la presenza di alcuni *missing value* di alcuni dettagli relativi ai costi imputabili all’attività di manutenzione (quali ad esempio i costi per materie prime) da parte di alcuni gestori. Inoltre, va evidenziato che l’utilizzo del terzo prezzo, rappresentando in media (2013-2019) solo circa l’11% degli *opex* (16% degli *opex* regolati), comporterebbe l’impiego di gradi di libertà che si preferiscono risparmiare per lasciare, piuttosto, spazio alle numerose variabili di controllo.

Si condivide l’osservazione riguardo l’inopportunità dell’utilizzo, per la sua specificità, dell’annualità 2020 affiancata alle altre annualità 2013-2019, mentre non si ravvedono particolari criticità relative alla dinamica dei costi operativi rispetto alle WLU per il biennio 2013-2014 (cfr. documento *The Brattle Group*). Inoltre, i risultati ottenuti con il modello prescelto sul periodo considerato 2013-2019 sono in linea con quelli che si ottengono replicando le analisi, a parità di specificazioni, modello, e forma funzionale sul periodo 2015-2019. Inoltre, il modello *True Random Effects*, affiancato al modello prescelto per via delle sue specificità, non converge se applicato al quinquennio. Si ritiene che l’orizzonte temporale considerato, quale il 2013-2019, sia sufficientemente lungo per tenere conto di eventuali discontinuità di costo legate anche al piano degli investimenti e alle variazioni significative dei volumi di traffico.

Per quanto concerne l’osservazione sull’eventuale presenza di eventuali *outlier* (valore anomalo) in grado di influenzare le stime, si rappresenta che si è proceduto a replicare le analisi in assenza del gestore risultato più inefficiente, assicurandosi che l’esito delle suddette analisi sia altamente correlato a quelli complessivamente ottenuti.

Tutti i risultati ottenuti sono stati validati solo dopo il superamento di numerosi test di robustezza (su forma funzionale, modello di inefficienza, definizione dei prezzi, orizzonte temporale, output) e risultano (in termini di distanze dalla frontiera, *rank* di efficienza, nonché di elasticità), correttamente, altamente e significativamente correlate tra loro.

Infine, riguardo la richiesta di chiarire se il coefficiente di recupero della produttività annuo ($\pi t+1$) è a valere dall’Anno ponte del periodo tariffario, si specifica che, considerando che il valore del citato coefficiente è negoziato in consultazione, lo stesso possa agire solamente a decorrere dal primo anno del periodo tariffario e non a partire dall’Anno ponte/Anni ponte.

Riguardo alla stima del coefficiente di elasticità, il cui valore è posto pari al 30%, si precisa che essa avviene attraverso l’applicazione della metodologia di cui all’Annesso 1 della delibera n. 80/2022. Attraverso il documento di consultazione si è quindi fornita la metodologia di calcolo attraverso la quale l’Autorità determina il valore finale che, in esito all’applicazione della stessa, valutati anche i contributi pervenuti, il gestore deve applicare nel suo Modello. Si rappresenta che il valore finale del coefficiente di elasticità è ottenuto dalla media di tutti i coefficienti di elasticità generati dall’applicazione del modello selezionato per la definizione degli obiettivi di efficientamento sviluppato su più specificazioni così da tenere in considerazione i diversi elementi che possono influenzare le singole gestioni; la lista dei controlli utilizzati ha beneficiato dei suggerimenti pervenuti dagli stessi *stakeholder* già a partire dalla consultazione che aveva

portato alla pubblicazione della delibera n. 136/2020. Al riguardo, il documento redatto da *The Brattle Group*, presenta l'applicazione della metodologia di calcolo, e i relativi risultati, come proposta dall'Autorità in sede di consultazione. Dal citato documento, dove vengono presentati tutti i possibili scenari ed indicato quale è il "preferito", risulta evidente che il procedimento descritto nella delibera n. 80/2022 sia stato ben compreso. Non appare quindi necessaria un'ulteriore consultazione pubblica avente ad oggetto le modalità di stima del coefficiente di elasticità così come si respinge la richiesta di applicare, nelle more, un parametro di elasticità calcolato come media dei vigenti parametri di elasticità, ponderati per le singole voci di costo del singolo gestore, tenuto conto che quello risultato dall'applicazione della metodologia risulterebbe peraltro in linea con quanto eventualmente richiesto.

Riguardo alla richiesta di condivisione dei dati sottostanti le analisi dell'Autorità si rappresenta che, trattandosi di analisi di *benchmarking*, la possibilità di replicare le suddette analisi è strettamente collegata alla disponibilità di tutti i dati (in certi casi confidenziali soggetti alla disciplina in materia di riservatezza) che i singoli gestori trasmettono annualmente all'Autorità in sede di attività di monitoraggio dei diritti aeroportuali. Non si ritiene nemmeno opportuna la condivisione di codici che, applicati ad una diversa base dati, generebbero risultati diversi, non confrontabili e potenziali conclusioni fuorvianti. Da ultimo, si sottolinea che trattandosi di analisi caratterizzate da un elevato grado di discrezionalità tecnica, la loro attendibilità e accuratezza applicativa è garantita dall'Annesso metodologico e dalla Relazione illustrativa che ne descrivono specificità, scopi, elementi e passaggi implementati dall'Autorità stessa.

Da ultimo, con riferimento al paragrafo 10.1.3, si segnala che uno *stakeholder* ha proposto di specificare che il verificarsi di un trend negativo di traffico è da intendersi riferibile al periodo regolatorio rispetto all'Anno base e può riguardare anche uno o più Anni ponte e che la riduzione del traffico di breve periodo possa riferirsi anche a riduzioni per due anni consecutivi, laddove il trend negativo inferiore a 12 mesi si collochi a cavallo tra la seconda parte di un anno e la prima parte dell'anno successivo. Nel recepire l'osservazione, che si ritiene ragionevole, è stata adeguata la formulazione al citato paragrafo nell'Atto di regolazione.

3.2.3 Profit Sharing

Il paragrafo 10.1.5 dell'Atto di regolazione definisce il meccanismo di *profit sharing*. Il medesimo meccanismo era previsto già nei Modelli vigenti.

Come già rappresentato al paragrafo 4.2.2.3 della Relazione illustrativa di cui alla delibera n. 80/2022, si è ritenuto – al fine di evitare distorsioni nell'utilizzo – di prevederne l'inapplicabilità in caso di parametrizzazione della dinamica tariffaria rispetto all'Anno base conseguente alla dichiarazione di stato di emergenza, limitandone quindi l'applicabilità a contesti ordinari.

3.2.3.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.1.5	SEA	Ritiene discriminatoria la non applicabilità del meccanismo di <i>profit sharing</i> ai gestori che sviluppano la dinamica dei costi ammessi all'Anno base antecedente alla dichiarazione di stato di emergenza. Chiede pertanto l'eliminazione del comma 6 del paragrafo 10.1.5.	Da respingere	Si ritiene di dover respingere la richiesta di espunzione del comma 6 dalla Misura in oggetto. Il paragrafo 10.1.2 disciplina la dinamica dei corrispettivi in una specifica casistica di emergenza in cui l'Anno base ricade in un anno affetto da un evento (o più eventi) eccezionali tali per cui non lo rendano utilizzabile ai fini del calcolo dei corrispettivi. Come già rappresentato al paragrafo 4.2.2.3 della Relazione illustrativa di cui alla delibera n. 80/2022, si ribadisce la necessità – al fine di evitare distorsioni nell'utilizzo della suddetta Misura in una casistica di carattere emergenziale – di azzerare il <i>profit sharing</i> , limitandone quindi la sua applicabilità a contesti di definizioni tariffarie ordinarie.
10.1.5	Assaeroporti	Ritiene discriminatoria la non applicabilità del meccanismo di <i>profit sharing</i> a seconda che il gestore si trovi ad adottare, in ragione della scadenza del rispettivo periodo tariffario, una dinamica tariffaria "ordinaria" oppure riconducibile a dichiarazione di stato di emergenza. Chiede pertanto l'eliminazione del comma 6 del paragrafo 10.1.5.		

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.1.5	A4E-IATA-IBAR	Richiedono di eliminare l'applicazione del meccanismo di <i>profit sharing</i> a partire dal secondo periodo tariffario, poiché ritengono che l'applicazione del meccanismo di <i>profit sharing</i> sia una scelta unilaterale del gestore che penalizza i consumatori.	Da respingere	Si ritiene di dover respingere la richiesta di espunzione della Misura relativa al meccanismo di <i>profit sharing</i> . Si ricorda come questo sia un evidente strumento per il gestore finalizzato a incentivare l'efficienza delle gestioni aeroportuali, determinando un vantaggio tangibile per gli utenti sulla dinamica dei costi ammessi per il periodo regolatorio successivo.
10.1.5	Aragon	Richiede un chiarimento riguardo al trattamento nei nuovi Modelli del meccanismo di <i>profit sharing</i> : (i) generatosi dai Modelli vigenti da considerarsi nei nuovi Modelli; (ii) generatosi nell'ultimo periodo regolatorio del nuovo Modello, da considerarsi nel primo periodo di un futuro Modello regolatorio.	Chiarimento	Con riferimento al meccanismo del <i>profit sharing</i> maturato ad esito dei periodi precedenti si applicano le condizioni concordate in sede di consultazione ai sensi dei Modelli allora vigenti (ovvero ai sensi delle delibere nn. 64/2014 e 92/2017). Si rappresenta inoltre che eventuali modifiche della Misura potranno essere disciplinate nelle eventuali future revisioni dei Modelli.

3.2.4 Capitale investito netto e Indice di rivalutazione

I paragrafi dal 10.2 al 10.3 dell'Atto di regolazione definiscono i criteri per la determinazione del capitale investito netto (di seguito: CIN) all'Anno base e la relativa evoluzione nel periodo tariffario, nonché le aliquote di ammortamento delle immobilizzazioni e l'indice di rivalutazione da utilizzare per l'aggiornamento del valore residuo dei cespiti autofinanziati.

3.2.4.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.2	SEA	Con riferimento al saldo tra i crediti verso clienti ed i debiti verso fornitori, rappresenta che non esistono crediti riferiti alle attività di incentivazione.	Da respingere	Si ritiene di dover respingere l'osservazione alla Misura di cui trattasi poiché la stessa fa riferimento all'allocazione ai singoli prodotti, quali regolati, non regolati, non pertinenti e incentivi, tramite <i>driver</i> del totale dei crediti iscritti a bilancio. Qualora non ci siano crediti afferenti alle attività di incentivazione si ritiene che la relativa allocazione, sulla base del criterio di pertinenza citato nella Misura di cui trattasi, possa essere pari allo 0%.
10.2	SEA	Richiede di espungere la previsione sull'esclusione dei crediti riferiti ad alcuni prodotti (diritti imbarco passeggeri, corrispettivi di sicurezza e PRM), poiché determinerebbe una sottovalutazione del capitale circolante riconosciuto nei corrispettivi regolati. In subordine, richiede di ribaltare la quota di crediti verso clienti relativa ai servizi afferenti al passeggero sugli altri corrispettivi regolati, al fine di mantenere invariata la porzione di crediti ammessi dei prodotti regolati.	Da respingere	Si respinge la richiesta di espunzione e in subordine di modifica di quanto al paragrafo 10.2, punto 4, lettera b), punto ii), in quanto l'attuale formulazione del suddetto paragrafo ha l'obiettivo di stimolare il gestore nell'accelerare il processo di riscossione dei crediti.
10.2	Assaeroporti	Richiede di espungere la previsione sull'esclusione dei crediti riferiti ad alcuni prodotti (diritti imbarco passeggeri, corrispettivi di sicurezza e PRM). In subordine, pur condividendo che tali costi non gravino sui corrispettivi al passeggero, richiede di ribaltare la quota di crediti verso clienti relativa ai servizi afferenti al passeggero sugli altri corrispettivi regolati, al fine di mantenere invariata la porzione di crediti ammessi dei prodotti regolati.		
10.2	ADR	Richiede che il modello consenta la successiva riallocazione della relativa quota dei crediti ammissibili sugli altri servizi regolati.		

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.2	SEA	Con riferimento agli schemi contabili in formato Excel, richiede di aggiungere specifiche righe recanti gli ammortamenti e il CIN relativi alle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici ammesse in coerenza con quanto previsto dal paragrafo in oggetto.	Da respingere, con precisazioni	I file Excel della Contabilità regolatoria alle voci "ammortamenti beni materiali di cui afferenti ad immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici ammissibili ai fini tariffari" e alla voce "immobilizzazioni materiali realizzate con contributi pubblici ammissibili ai fini tariffari" si riferiscono a quanto definito al paragrafo 10.2, punto 4, lettera d) relativamente alle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici.
10.2	A4E-IATA-IBAR	Raccomandano che i gestori utilizzino la contabilità basata sui costi storici. Non condividono il prefinanziamento attraverso il ricorso ai costi correnti e la minore trasparenza dovuta alla possibilità di alternare cespiti correnti e storici all'interno del CIN.	Da respingere	Si respinge la richiesta in quanto l'opzione della scelta crea una discontinuità tra i criteri di rilevazione delle immobilizzazioni della Contabilità regolatoria. Inoltre le due modalità di rilevazione, costo storico rivalutato o contabile, sono neutrali ai fini del calcolo della dinamica tariffaria.
10.2 e 10.4	A4E-IATA-IBAR	Ritengono che le immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici, a prescindere dalla tempistica dell'investimento o dall'erogazione dei contributi stessi, per definizione non dovrebbero costituire un costo per il gestore. Contestano, inoltre, l'ammissibilità delle immobilizzazioni finanziate con contributi pubblici per la determinazione del CIN, benché i costi di acquisto e produzione di tali immobilizzazioni non siano stati sostenuti dal gestore aeroportuale.	Da respingere	Si respinge la richiesta di modifica relativa al trattamento delle immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici poiché la Misura in oggetto limita la casistica alle immobilizzazioni per le quali rileva l'ingresso a titolo oneroso di soggetti privati nel capitale della società di gestione.
10.2 e 10.4	Assaeroporti	Ritiene necessario che tutte le componenti incluse nel CIN siano soggette a rivalutazione, ivi comprese le lavorazioni in corso. In alternativa è necessario chiarire che a tale valore si applica il WACC nominale, al fine di garantire l'equivalenza in valore attuale del flusso dei ricavi previsti nelle due opzioni (WACC nominale – CIN a valore contabile rispetto a WACC reale – CIN a valore rivalutato). Richiede di rivalutare le lavorazioni in corso risultanti dal bilancio e al netto delle progettazioni sulla base dell'indice degli Investimenti Fissi Lordi.	Da respingere	La rivalutazione, qualora il gestore abbia optato per tale modalità di calcolo degli asset, è applicabile solo al valore complessivo dei beni entrati in esercizio, Pertanto, si respinge l'osservazione, specificando che le lavorazioni in corso presentano necessariamente un regime diverso dei beni in esercizio e fruibili dagli utenti in quanto sono già espresse a valori correnti nel periodo di esecuzione.
10.2	Assaeroporti	Reputa necessario procedere con un aggiustamento del parametro di inflazione utilizzato sia per la determinazione del WACC sia per la rivalutazione del CIN, adottando un approccio <i>forward-looking</i> e <i>market-driven</i> .	Da respingere, con precisazioni	Valutato il rapporto tra il numero di annualità per le quali è pubblicato il deflatore degli investimenti rispetto all'inflazione programmata negli ultimi documenti di economia e finanza, si ritiene opportuno modificare il testo del Modello nei paragrafi 10.5.1, 10.5.7 e 10.2. Si specifica che, nel caso in cui il gestore si avvalga della rivalutazione degli asset come al paragrafo 10.2 e pertanto applichi ai suddetti asset la remunerazione pre-tax reale, in assenza di dati disponibili per il tasso di inflazione programmata di tutte le annualità del periodo regolatorio, si fa riferimento all'ultimo deflatore investimenti pubblicato nel Documento di Economia e Finanza, nei dodici mesi precedenti al termine individuato al paragrafo 10.5.4, punto 4, solo nel caso in cui i dati disponibili per detto deflatore coprissero un orizzonte temporale di tali cinque annualità maggiore rispetto al tasso di inflazione programmata.
10.2	ADR	Ritiene opportuno prevedere un aggiornamento annuale del valore corrente del capitale investito netto nel periodo tariffario, utilizzando: - l'indice IFL per la rivalutazione annua degli asset; - il tasso di inflazione programmata ultimo disponibile per la rivalutazione del saldo crediti/debiti allocato al singolo prodotto e per le lavorazioni in corso.		

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.2	SAVE, Catullo e AERTRE	Raccomandano che i costi di progettazione riferiti ad investimenti inclusi nel Piano degli investimenti e approvati in linea tecnica da ENAC siano altresì inclusi nelle lavorazioni in corso (LIC).	Da respingere	Si ritiene che gli oneri di progettazione relativi ad un'opera progettuale non possano essere considerati alla stregua di lavorazioni in corso poiché per loro natura potrebbero essere associati ad un'opera che potrebbe non trovare effettiva realizzazione. Pertanto, onde evitare di gravare immotivatamente sull'utenza, gli oneri di progettazione potranno essere inclusi in tariffa solo quando l'opera a cui sono correlati è entrata in esercizio.
10.2	SAVE, Catullo e AERTRE	Raccomandano all'Autorità la disposizione di misure volte ad assicurare al gestore il recupero del valore residuo (al netto degli ammortamenti) delle aree oggetto di espropri, trattandosi queste di asset gratuitamente devolvibili al termine della concessione, che, essendo funzionali alle attività accessorie, non trovano riconoscimento nel CIN in quanto il riconoscimento nel CIN è limitato strettamente alle aree relative ai prodotti <i>aviation</i> .	Da respingere	Fermo restando quanto previsto dal paragrafo 10.8 dell'Atto di regolazione, si respinge la richiesta, in quanto, nella determinazione dei diritti aeroportuali deve essere rispettato il principio di pertinenza, di cui all'articolo 80, comma 1, del d.l. 1/2012.
10.2	Aragon	Suggerisce di esplicitare, nella formulazione della componente tariffaria x del costo del capitale, la considerazione dell'effetto del <i>lag regolatorio</i> (slittamento di un anno) applicato nel periodo tariffario precedente, dando continuità e coerenza al calcolo tra i diversi periodi. Osserva che, nei Modelli ex delibera n. 136/2020, per il calcolo della componente tariffaria di costruzione era prevista una formulazione che potrebbe essere riproposta nei nuovi Modelli.	Da respingere, con precisazioni	Si ritiene opportuno respingere l'osservazione relativa al paragrafo 10.2. Al riguardo si rappresenta che l'Autorità ha comunque ritenuto opportuno introdurre una integrazione al paragrafo 10.9 dell'Atto di regolazione, prevedendo che i costi di capitale restino contabilizzati nell'annualità successiva.
10.3	SEA	Chiede di ricomprendere nella previsione anche i terreni acquisiti dal gestore e vincolati all'utilizzo aeroportuale, indipendentemente dall'essere stati oggetto di specifica procedura di esproprio e di preventivo passaggio al demanio.	Da respingere	Si respinge la richiesta di estendere la Misura alla totalità dei terreni acquisiti dal gestore limitandola a soli terreni oggetto di specifica procedura di esproprio e di preventivo passaggio al demanio.

3.2.4.2 Approfondimenti

I paragrafi dal 10.2 al 10.4 riguardano - oltre che, più in generale, i criteri di calcolo del capitale investito e la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito - anche l'aggiornamento di alcuni parametri specifici all'inflazione programmata, di cui viene previsto l'aggiornamento in base all'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile (DEF). Al riguardo la maggior parte dei partecipanti converge nel proporre un indicatore alternativo (Deflatore degli Investimenti o IPCA) per il quale il Documento di Economia e Finanza disponibile (DEF) fornisce valori *forward-looking*, comunque, coerenti con il tasso di inflazione utilizzato nella rivalutazione del CIN ed in linea con gli obiettivi di lungo termine definiti dalla Banca Centrale Europea (BCE). A riguardo la posizione dell'Autorità è stata quella di confermare il riferimento inflazionistico al tasso di inflazione programmata cui alla delibera n. 80/2022, ritenendo altresì ragionevole in subordine, nella sola circostanza in cui i dati dell'inflazione programmata nel DEF non coprissero la totalità delle annualità del periodo, di poter far riferimento all'ultimo deflatore investimenti pubblicato nel Documento di Economia e Finanza solo nel caso in cui i dati disponibili per detto deflatore coprissero un orizzonte temporale maggiore rispetto al tasso inflazionistico di prima istanza.

Rimane invece del tutto invariato lo schema di regolazione proposto dall'Autorità con riferimento all'equivalenza tra l'opzione di una remunerazione da WACC nominale - che implica un CIN espresso a costi storici - e remunerazione da WACC reale - che implica un CIN espresso a costi correnti: l'adozione dello stesso tasso di inflazione nella derivazione del WACC reale dal WACC nominale (attraverso la formula di Fisher) e nell'aggiornamento del CIN a valori correnti garantisce la predetta equivalenza.

3.2.5 Tasso di remunerazione del capitale investito e WACC incrementale

Il paragrafo 10.5 dell'Atto di regolazione definisce la metodologia utilizzata per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito netto. Il paragrafo 10.6 dell'Atto di regolazione riporta inoltre i criteri per il riconoscimento di un incremento del tasso di remunerazione del capitale investito netto, al fine di incentivare la realizzazione di alcune tipologie di investimento.

3.2.5.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.5	Assaeroporti	Rileva come l'approccio proposto nei nuovi Modelli non tenga in considerazione l'attuale contesto macroeconomico; infatti, risulta sostanzialmente identico a quello proposta durante la consultazione del 2019 e poi recepita nei Modelli approvati con delibera n. 136/2020.	Da respingere	L'attuale quadro macroeconomico ha reso necessario valutare soluzioni che siano in grado di coniugare da un lato le esigenze degli stakeholder di allineare la remunerazione al rischio allocata alle gestioni, dall'altro di offrire certezza a operatori e investitori, garantendo un livello di remunerazione omogeneo per il settore e congruo rispetto alle condizioni dei mercati finanziari nonché adeguato a supportare gli investimenti che i gestori devono affrontare. L'Autorità ha delineato i principali indirizzi relativi alla metodologia per la determinazione del WACC, in sostanziale continuità con i criteri attualmente in vigore apportando le modifiche necessarie per garantire, in analogia agli altri settori regolati, una uniforme applicazione della metodologia e un valore unico per l'intero settore aeroportuale.
10.5	Aeroporti 2030	Rappresenta che la metodologia di calcolo del WACC proposta dall'Autorità presenta rilevanti criticità, sia di impostazione generale, sia di implementazione delle stime dei parametri e non tiene conto delle mutate condizioni del contesto macroeconomico che oggi determinano incertezza e forte volatilità di inflazione e tassi di interesse. Inoltre, la metodologia proposta si basa prevalentemente su dati storici risultando in tal modo in contro-tendenza rispetto alle decisioni recenti dei regolatori in Italia e all'estero. Afferma inoltre che la teoria economica e la prassi regolatoria affermano in maniera univoca che il CIN rivalutato deve esprimere il valore corrente degli asset (calcolo <i>backward-looking</i> che aggiorna il valore corrente degli asset per l'inflazione consuntivata/consuntivanda), mentre il WACC deve esprimere il tasso di rendimento prospettico chiesto dagli investitori (calcolo <i>forward-looking</i> poggiante sulle aspettative di mercato).	Da respingere	Per quanto riguarda la metodologia di stima del WACC utilizzata dall'Autorità, riportata nel paragrafo 10.5, questa classifica le variabili in esogene ed endogene. Le prime catturano le influenze del quadro macroeconomico, in particolare attraverso il RFR, mentre le seconde permettono di cogliere le peculiarità del settore. Si deve altresì evidenziare come una metodologia non debba essere modificata al mutare di alcune condizioni, anzi debba poter assorbire i differenti scenari a cui è sottoposta. Come rappresentato di seguito nell'analisi delle osservazioni relative ai singoli parametri, il WACC regolatorio costituisce un parametro in grado di fornire garanzie di certezza e prevedibilità agli investitori offrendo una adeguata rappresentazione dell'evoluzione attesa dei rendimenti senza subire le fluttuazioni dei mercati durante il periodo di applicazione garantendo un livello equo di remunerazione. Si respinge inoltre la richiesta di utilizzare un tasso di rivalutazione degli investimenti differente rispetto a quello utilizzato per il calcolo del WACC reale, in quanto, per garantire equivalenza finanziaria tra l'utilizzo del CIN rivaluto (remunerato a WACC reale) e CIN espresso a valori non rivaluti (remunerato al WACC nominale), ad un aumento (diminuzione) del tasso di rivalutazione deve corrispondere un aumento (diminuzione) del valore del CIN e una proporzionale diminuzione (aumento) del WACC.
10.5	ACI Europe	Osserva che, nei prossimi anni, in caso di evoluzione dell'inflazione, l'applicazione della metodologia proposta porterebbe a ritorni sul capitale ben al di sotto del <i>fair opportunity cost</i> del capitale stesso. Rileva inoltre che il rischio legato all'andamento dell'inflazione non dovrebbe gravare interamente	Da respingere, con precisazioni	Si accetta la richiesta di modificare il riferimento inflazionistico e, valutato il rapporto tra il numero di annualità per i quali è pubblicato il deflatore investimenti rispetto all'inflazione programmata negli ultimi Documenti di Economia e Finanza, si ritiene opportuno modificare il testo del Modello nelle Misure ai paragrafi 10.2, 10.5.1 e 10.5.7. Si

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
		sul gestore in quanto, sebbene questa dinamica possa essere attribuita a fenomeni macroeconomici transitori, avrebbe un impatto negativo in termini di certezza della regolazione e le conseguenze relative ai segnali per gli investitori.		specifica che, nel caso in cui il gestore si avvalga della rivalutazione degli asset di cui al paragrafo 10.2 e pertanto applichi ai suddetti asset la remunerazione pre-tax reale, in assenza di dati disponibili per il tasso di inflazione programmata di tutte le annualità del periodo regolatorio, si fa riferimento all'ultimo deflatore investimenti pubblicato nel Documento di Economia e Finanza, nei dodici mesi precedenti al termine individuato al paragrafo 10.5.4, punto 4, solo nel caso in cui i dati disponibili per detto deflatore coprissero un orizzonte temporale di tali cinque annualità maggiore rispetto al tasso di inflazione programmata.
10.5	SEA	Chiede di utilizzare al posto del tasso di inflazione programmata indicatori di inflazione alternativi (Deflatore degli Investimenti o IPCA) per il quale il DEF fornisce valori <i>forward-looking</i> .	Da accettare, con modifiche	
10.5	ADR	Ritiene che l'Autorità debba convertire il WACC nominale in valore reale con il tasso di inflazione implicito calcolato sulla base dell' <i>interest rate swap</i> indicizzato all'inflazione coerente con il futuro periodo di regolazione e non con l'inflazione programmata.	Da respingere, con precisazioni	
10.5	SAVE, Catullo e AERTRE	Suggerisce all'Autorità l'utilizzo di una stima di medio/lungo periodo del tasso di inflazione che si estenda su un orizzonte temporale in linea con quello incorporato all'interno del <i>Risk-free rate</i> , al fine di evitare valori reali del WACC che si muovano in direzione opposta a quanto evidenziato dai mercati.	Da respingere, con precisazioni	
10.5	SEA	Considerato il <i>timing</i> di approvazione dei Modelli 2022 in fase di consultazione, per i gestori che attiveranno la procedura di revisione nel corso del 2022 sarà necessario disporre di un WACC le cui variabili (in particolare quelle esogene) siano aggiornate il più recentemente possibile, tenuto conto della particolare situazione di incertezza dei mercati finanziari, in particolare per il tasso <i>risk free</i> che risulta in significativa crescita rispetto ai valori 2021.	Chiarimento	Si conferma che verrà pubblicato un WACC per ogni annualità, e che il valore adottato avrà valenza per l'intero periodo regolatorio. Al riguardo si ritiene opportuno che, considerato il termine di entrata in vigore dell'Atto di regolazione, venga definito un valore del WACC da utilizzarsi, da parte dei gestori aeroportuali, per l'elaborazione delle proposte di revisione dei diritti a far data dal predetto termine e fino al successivo aggiornamento, che avverrà nei termini previsti dal paragrafo 10.5.4, punto 4, integrando in tal senso il punto stesso.
10.5	Assaeroporti	Richiede di anticipare di un paio di mesi la data di pubblicazione dei valori dei parametri del WACC.	Da respingere	La data del 31 maggio di ogni anno è da intendersi come termine massimo. Il WACC per il 2023 è determinato in funzione della data di entrata in vigore dell'Atto di regolazione. L'Autorità procederà a rideterminare il valore del WACC con cadenza annuale; il termine massimo del 31 maggio è funzionale, ove opportuno, al recepimento dei parametri pubblicati nel DEF.
10.5	SEA	Data la situazione economico-geopolitica degli ultimi anni, rileva che la metodologia di calcolo del RFR proposta in consultazione effettuata mediante un'analisi esclusivamente <i>backward-looking</i> , non costituirebbe una <i>proxy</i> adeguata delle condizioni future di accesso al mercato finanziario da parte delle imprese.		È noto che il quadro macroeconomico è mutato negli ultimi anni, ma l'Autorità ritiene che la metodologia adottata possa assorbire i differenti scenari che è chiamata a rappresentare. Elemento qualificante è che il WACC, e conseguentemente i parametri che lo compongono, rappresentino un riferimento che garantisce stabilità e continuità nel periodo di applicazione per il mercato regolato in quanto viene stabilito <i>ex ante</i> ed in modo trasparente.
10.5	A4E-IATA-IBAR	Ritengono opportuno considerare per il calcolo del <i>risk free rate</i> una finestra temporale coerente con l'orizzonte di stima del beta, pari a 5 anni.		Per questo motivo non viene prevista alcuna revisione di medio periodo.
10.5	ADR	Chiede che il calcolo del Risk Free Rate tenga conto degli aspetti congiunturali del mercato e dell'evoluzione attesa dei tassi nel corso del periodo regolatorio, come ARERA che, nella determinazione del tasso di remunerazione, ha corretto al rialzo introducendo tre parametri che tengono conto di valutazioni prospettiche: (i) <i>convenience premium</i> ; (ii) <i>forward premium</i> ; (iii) <i>uncertainty premium</i> .	Da respingere	Al riguardo, con specifico riferimento alle istanze delle Associazioni dei vettori, l'Autorità ritiene che il rendimento basato sugli ultimi 12 mesi rappresenti una misura più appropriata del RFR rispetto ai rendimenti calcolati in un orizzonte temporale di 5 anni, dal momento che incorpora le aspettative sui rendimenti futuri in una finestra temporale più coerente con un'analisi di tipo prospettico.
10.5	SAVE, Catullo e AERTRE	Suggeriscono all'Autorità l'integrazione di evidenza <i>forward-looking</i> e/o l'aggiunta di premi a copertura del rischio al fine di minimizzare		

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
		l'esposizione degli operatori all'incertezza nei mercati.		Per quanto attiene ai riferimenti ai criteri adottati da ARERA, è opportuno evidenziare come, nell'ambito dell'Eurozona, i titoli di stato garantiscono rendimenti differenziati riflettendo in una certa misura il livello del rischio dei singoli Paesi. È noto, infatti, come il termine "spread" sia stato riferito alla differenza tra i rendimenti dei titoli di stato dei paesi eurozona rispetto a quello tedesco.
10.5	F2i-Ardian	Con riferimento al <i>Risk free rate</i> e al <i>tasso di inflazione</i> : - richiede che la regolazione preveda la possibilità di aggiornamenti infra-periodo fissando dei livelli soglia al di sopra dei quali alcuni parametri (e.g. <i>risk-free rate</i> e <i>beta</i>) verrebbero aggiornati; - richiede che l'Autorità fissi il valore del <i>risk-free rate</i> facendo riferimento non soltanto a valori storici ma anche su base "forward looking".		Pertanto, l'uso del rendimento dei titoli di stato di lungo periodo del proprio paese come il RFR fornisce una <i>proxy</i> oltre che del reale tasso privo di rischio, anche del corrispondente rischio paese di natura non diversificabile. Al contrario la regolazione ARERA, citata in consultazione, ha differenziato il rendimento Eurozona da quello del singolo paese, con due differenti componenti, la prima delle quali riferita ad un paniere di stati europei con tripla A che ha fatto riscontrare un valore negativo, a riduzione del tasso finale. Per le motivazioni sopra espresse, si conferma la modalità di calcolo espressa nella Misura.
10.5	SEA	Richiede la modifica del calcolo dell'ERP applicando un peso non inferiore a 88% alla media aritmetica.	Da respingere	L'Autorità esegue una ponderazione tra il risultato della media aritmetica e geometrica applicate alle serie storiche di Dimson, Marsh & Staunton, per le motivazioni già rappresentate nel paragrafo 4.2.2.9 della Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022.
10.5	A4E-IATA-IBAR	Richiedono la modifica della metodologia di calcolo dell'ERP considerando la media geometrica delle serie storiche, come stimato dalle altre Autorità di regolazione.	Da respingere	
10.5	SEA	Chiede di considerare il calcolo del <i>gearing</i> al netto delle disponibilità liquide di cassa, in linea con la prassi di altri regolatori europei di settore.		L'indebitamento netto, proposto per il calcolo del <i>gearing</i> , potrebbe causare una sottovalutazione del peso del debito finanziario, causato da una non efficiente capacità di impiegare i mezzi finanziari a disposizione. Al contrario è necessario avere contezza dell'effettivo debito contratto verso i vari soggetti finanziatori, anche per garantire la coerenza di calcolo per la determinazione del relativo costo.
10.5	F2i-Ardian	Con riferimento ai parametri del <i>gearing</i> e del costo del debito richiede che l'Autorità preveda la possibilità di diversi valori nozionali (cluster), sulla base delle diverse caratteristiche degli operatori. Inoltre, richiede la presenza di un periodo di transizione ai valori nozionali e in riferimento all'indebitamento netto (non lordo) ai fini del calcolo del <i>gearing</i> .	Da respingere	In particolare, si evidenzia che l'utilizzo, nel calcolo del <i>gearing</i> , di un indebitamento lordo è coerente con le modalità di stima del costo del capitale di debito (che per l'appunto non prende in conto le componenti dell'attivo). Si consideri, inoltre, che l'utilizzo di un indebitamento netto (e non di quello lordo) avrebbe l'effetto distorsivo di sovrastimare la quota di <i>equity</i> , soggetta a maggiore remunerazione. Con riferimento, infine, all'utilizzo di parametri nozionali per l'intero settore, si rimanda a quanto rappresentato nel paragrafo 4.2.2.9 della Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022 nonché ai riscontri forniti agli altri <i>stakeholder</i> all'interno del presente paragrafo.
10.5	SEA	Chiede che nel computo del costo del debito vengano inclusi i proventi finanziari. Segnala che, per quanto concerne il costo del debito nozionale, talune banche stanno ancora applicando commissioni sulle giacenze, per far fronte alla volatilità del mercato Aviation post crisi pandemica e ritiene inoltre che il <i>cap</i> del 2% non risulti giustificabile.	Da respingere	Il costo del debito è determinato dal rapporto tra il costo dell'indebitamento, costituito da interessi passivi ed oneri accessori, ed il debito esistente. I proventi finanziari non sono riferibili al debito, piuttosto ad eventuali crediti finanziari, tipicamente interessi bancari, pertanto si respinge la richiesta. Il <i>cap</i> al premio al debito ha lo scopo di limitare le remunerazioni sul debito che non siano frutto di una gestione efficiente. Senza il <i>cap</i> la società di gestione non avrebbe interesse a negoziare i tassi in quanto sarebbero trasferiti all'utenza. Il valore al 2% viene confermato dalla regolazione vigente

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
				in quanto risulta essere congruo rispetto ai valori medi rilevati per le società di gestione facente parte del campione in esame.
10.5	SEA	<p>L'individuazione del campione per le stime del <i>beta equity</i> di riferimento è essenziale (ved. la Misura al paragrafo 10.5.6 punto 11 del Documento di consultazione). Segnala la circostanza che il campione sarà costituito in misura più che significativa da aeroporti europei caratterizzati da specifiche condizioni di mercato, operativo e finanziario e richiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> • che i titoli considerati siano sufficientemente liquidi; • che le stime dei <i>beta</i> dovranno essere fornite da primarie società finanziarie internazionali (ad es., Bloomberg, Thomson Reuters). <p>Inoltre, suggerisce l'utilizzo del "valore di mercato dell'<i>Equity</i>" in luogo del "capitale proprio" nella determinazione della leva finanziaria ai fini del <i>de-levering</i> della società i-esima inclusa nel campione.</p>		<p>Si ritiene ragionevole accettare l'indicazione di effettuare i test di liquidità per la determinazione dei <i>comparables</i> per il parametro <i>beta</i>.</p> <p>Per quanto riguarda i dati da utilizzare per le stime del <i>beta</i>, si fa presente che la banca dati della società Thomson Reuters, indicata nell'osservazione è diventata Refinitiv, ed è pertanto la stessa che viene utilizzata, al momento, dall'Autorità.</p> <p>Per quanto riguarda il <i>de-levering del beta equity</i>, l'Autorità non ha ritenuto di utilizzare il valore di mercato dell'<i>equity</i>, in quanto potenzialmente influenzabile anche da fattori esterni alla società quali ad esempio comportamenti speculativi. Al contrario ha scelto di utilizzare dati omogenei derivanti dai bilanci delle società campione per determinare sia il valore del debito sia il valore dell'<i>equity</i> da considerare nel calcolo della leva finanziaria. Non si è ritenuto di considerare un fattore addizionale per l'<i>asset beta</i> anche in considerazione del fatto che detto valore è calcolato con riferimento a società comparabili che operano anche in mercati non regolati e, conseguentemente, potrebbe riflettere una maggiore rischiosità rispetto a quella specifica del singolo aeroporto con riferimento ai servizi regolati.</p>
10.5	SAVE, Catullo e AERTRE	Suggeriscono l'utilizzo delle sole società il cui livello di liquidità risulta sufficiente al fine di evitare una stima del <i>beta</i> influenzata da valori i quali non incorporano le attuali condizioni di mercato in quanto non sufficientemente liquide. Inoltre, ritengono opportuno l'utilizzo della capitalizzazione di mercato e del valore contabile del debito ai fini del <i>de-levering</i> effettuato nel calcolo del valore dell' <i>asset beta</i> medio registrato dalle società incluse nel campione.	Da respingere, con precisazioni	Si rileva inoltre che la formula di Blume, utilizzata nella regolazione vigente, ha sempre prodotto un effetto incrementativo del valore del <i>beta</i> , ma in letteratura non vi è uniformità di posizione circa la correzione di possibile <i>bias</i> e pertanto non vi è stata evidenza che migliorasse l'accuratezza della stima.
10.5	ADR	<p>Ritiene che il coefficiente <i>beta</i> debba essere stimato sui dati di mercato di un campione di società quotate confrontabili i cui rendimenti sono rappresentativi della rischiosità perché superano i test di liquidità standard (numero di <i>trading days</i>, <i>bid-ask spread</i>, <i>turnover</i>). La trasformazione corretta dell'<i>equity beta</i> in <i>asset beta</i> si basa sui valori di mercato dell'<i>equity</i> e del debito e non sui valori di libro. I regolatori degli aeroporti all'estero utilizzano la leva finanziaria calcolata sui valori di mercato, tranne in Francia dove il regolatore per l'aeroporto di Parigi utilizza i valori di libro di <i>equity</i> e debito.</p> <p>Rileva che la soluzione pratica sia di usare il valore contabile del debito, che è una buona indicazione del valore di mercato del debito, nonché il valore di mercato dell'<i>equity</i>.</p> <p>Sostiene infine che l'<i>asset beta</i> debba tenere conto della maggiore rischiosità operativa dovuta alla rilevanza e complessità di specifici piani degli investimenti e deve essere incrementato di un correttivo addizionale che tenga conto della rischiosità specifica del singolo aeroporto.</p>		Per le motivazioni sopra riportate, si respingono le proposte di modifica del parametro <i>beta</i> coerentemente con le decisioni dell'Autorità assunte in altri settori regolati.
10.5	SEA	Propone di inserire, ai fini del calcolo del parametro <i>beta</i> , l'aggiustamento di Blume, in quanto consente di ridurre l'impatto degli errori campionari nella stima del <i>beta raw</i> della singola impresa ed è una metodologia ampiamente utilizzata da regolatori italiani ed esteri nel calcolo del parametro <i>beta</i> (di diversi settori regolamentati), nonché da parte di analisti di mercato finanziario.	Da respingere	Si rimanda inoltre a quanto già rappresentato al paragrafo 4.2.2.9 della Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022.
10.5	SEA	Richiede di considerare nel calcolo del WACC un valore addizionale relativo al <i>beta</i> (c.d. <i>Beta Addizionale</i>)		

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.5	SEA	Chiede di effettuare le stime del parametro <i>beta</i> sulla base di osservazioni settimanali su arco temporale di tre anni o mensili con orizzonte temporale di cinque anni.	Da respingere	<p>Il parametro <i>beta</i> viene calcolato sulla base di:</p> <ul style="list-style-type: none"> osservazioni giornaliere, per garantire robustezza e accuratezza della stima, rispetto alle osservazioni settimanali (generalmente effettuate il venerdì); un arco temporale di cinque anni, in virtù di una maggiore stabilità. <p>La richiesta di ridurre la frequenza delle osservazioni su base settimanale o mensile può implicare un peggioramento dell'intervallo di confidenza della stima, riflettendo nel caso mensile un unico dato normalmente basato sulla chiusura borsistica a fine mese. Al contrario l'incremento della frequenza sul dato giornaliero di chiusura mercato migliora l'accuratezza. Pertanto, si è scelto di respingere la richiesta.</p>
10.5	A4E-IATA-IBAR	Per la definizione del coefficiente <i>beta</i> ritengono necessario che si debbano apportare aggiustamenti al coefficiente ottenuto in base al campione di società di gestione comparabili. Inoltre, ritengono che si dovrebbe considerare la possibilità di recuperare le perdite dovute a variazioni di traffico o a circostanze eccezionali come proposto al paragrafo 10.7.3, punto 5. Rappresentano infine che si dovrebbero escludere dal calcolo del coefficiente <i>beta</i> i dati finanziari relativi agli anni interessati dalla pandemia COVID-19 (o comunque aggiustarli significativamente).	Da respingere	<p>Il parametro <i>beta</i> nozionale di settore, determinato dall'Autorità con la metodologia descritta nel paragrafo 10.5 dell'Atto di regolazione, non riflette la rischiosità del singolo gestore ma piuttosto una rischiosità media di un gestore efficiente.</p> <p>Pertanto, si respinge la richiesta di correggere il <i>beta</i> sulla base del livello di rischio del gestore.</p> <p>Si ritiene inoltre che l'intervallo di rilevazione di cinque anni consenta di tenere in considerazione un periodo sufficientemente lungo così da assorbire totalmente la fase pandemica. Ad ogni modo la variabilità del mercato viene riflessa negli andamenti dei titoli borsistici che permettono di stimare il parametro <i>beta</i>.</p> <p>L'Autorità ha altresì previsto l'utilizzo di test di liquidità per la definizione del campione da utilizzare, come richiesto da alcuni <i>stakeholder</i>.</p> <p>Si rimanda infine a quanto già rappresentato al paragrafo 4.2.2.9 della Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022.</p>
10.5	F2i-Ardian	Con riferimento al parametro <i>beta</i> , richiede la previsione di margini di flessibilità nella selezione del campione di riferimento delle società quotate ai fini del calcolo del parametro <i>beta</i> .	Da respingere	<p>L'Autorità ha evidenziato, al paragrafo 4.2.2.9 della Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022, quali sono le possibili società da prendere in considerazione come <i>comparable</i>.</p> <p>I criteri di selezione sono riferiti alla capitalizzazione ed alla liquidità del titolo, essendo tutte società quotate. Per ogni determinazione dell'Autorità saranno seguiti i criteri esposti che potrebbero anche avere la conseguenza di una differente scelta di <i>comparable</i>. Si rappresenta da ultimo che l'Autorità ha altresì previsto l'utilizzo di test di liquidità accogliendo la richiesta formulata da alcuni <i>stakeholder</i>.</p>
10.5	SEA	Rappresenta che i valori delle aliquote di imposta effettivamente corrisposte sul reddito di ogni società del campione inclusi da ART nella tabella 3 del paragrafo 4.2.2.9. della Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022, non risultano in linea con le aliquote IRES estrapolate da primari database di società internazionali (i.e. KPMG) nell'orizzonte temporale di stima del <i>raw beta</i> di riferimento. Ritiene quindi opportuno integrare la misura al fine di utilizzare i database di primarie società internazionali.	Da respingere	<p>Si respinge l'osservazione e si osserva che l'Autorità utilizza, con specifico riferimento alla formula di <i>de-levering</i>, l'aliquota di imposta effettivamente corrisposta dalle società campione, in quanto più accurato per depurare il parametro <i>beta</i> dalla componente finanziaria. Il dato fornito da KPMG suggerito nell'osservazione è al contrario riferito all'aliquota legale.</p> <p>Il dato utilizzato dall'Autorità viene estratto dalla banca dati di Refinitiv.</p>
10.5	A4E-IATA-IBAR	Rappresentano che il Thessaloniki Forum raccomanda un <i>gearing</i> nozionale che rappresenti un efficiente struttura del capitale, alla quale i gestori dovrebbero tendere. In considerazione di	Da respingere	<p>L'utilizzo un <i>gearing</i> nozionale, permette di definire la struttura finanziaria di un operatore efficiente, che l'Autorità ha determinato nel valore medio registrato dalle società aeroportuali aventi</p>

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
		ciò, chiede che venga utilizzato un <i>gearing</i> pari al 50%.		traffico annuo maggiore di 1 Milione di passeggeri. In questo modo il comportamento della singola impresa in termini di operazioni con ricaduta sullo stato patrimoniale di fine anno non influenza direttamente il calcolo del WACC.
10.5	A4E-IATA-IBAR	Rappresentano che, analogamente alla metodologia utilizzata per il calcolo della produttività, ritengono che l'Autorità dovrebbe mettere a punto un sistema in cui il costo del debito consentito e (o almeno tende ad essere) uguale a quello pagato dall'azienda finanziariamente più efficiente del campione di riferimento. Il costo nozionale del debito, come il fattore di produttività, si dovrebbe basare su un costo efficiente del debito per aziende con un <i>credit rating</i> simile.	Da respingere	Si respinge la richiesta di modifica in quanto il costo del debito, come già rappresentato rispetto alle osservazioni pervenute sul <i>gearing</i> , viene calcolato con l'intento di fornire un valore riferito ad una società mediamente efficiente operante nel mercato italiano. Per questo motivo vengono analizzati i dati di bilancio delle società aeroportuali aventi traffico annuo maggiore di 1 Mln di passeggeri. A tutela dell'efficienza gestionale del gestore è stato inoltre inserito un cap al 2% sul premio al debito.
10.5	ADR	Ritiene che nei casi in cui il gestore aeroportuale è quotato, il <i>gearing</i> dovrebbe essere calcolato con il valore contabile del debito e il valore di mercato dell' <i>equity</i> . Per le società che redigono bilancio consolidato, il calcolo dovrebbe includere anche il patrimonio netto di pertinenza di terzi. In linea con ARERA, propone di attribuire un peso dell'85% al debito esistente e del 15% al debito di nuova emissione, coerente con una stima di rifinanziamento del 10% del debito all'anno. Si ritiene che non vi debba essere un cap sul costo del debito. Propone che sia prevista una clausola di salvaguardia, riconoscendo nel costo del debito una quota parte del costo del debito riconosciuto nel WACC del periodo tariffario precedente.		L'Autorità ha scelto di determinare un <i>gearing</i> nozionale, in modo da evitare che le specifiche strutture finanziarie delle società di gestione possano influenzare direttamente il valore del WACC e pertanto, non è prevista una differenziazione tra società quotate e non quotate. Riguardo l'osservazione sul patrimonio netto di terzi, si evidenzia come, in un bilancio consolidato, la partecipazione di minoranza riferita ad aziende terze, ovvero non facenti parte del gruppo societario, genera eventualmente utile con destinazione esterna al gruppo stesso e, pertanto, tale posta è stata esclusa dal computo del patrimonio netto. La scelta di un parametro nozionale con cap al 2% favorisce la ricerca di condizioni di indebitamento più favorevoli. Il valore 2% costituisce un valore consolidato della regolazione dell'Autorità e viene confermato dalla regolazione vigente coerentemente con la media a cinque anni riscontrata dalle società di gestione facente parte del campione in esame. L'adeguamento del costo del debito della singola società al valore nozionale non è necessario; al contrario qualora detto valore sia superiore al costo del debito effettivo della società, questa può beneficiare della più efficiente gestione finanziaria introitando nel periodo regolatorio la differenza. Per le motivazioni esposte in riscontro ad altri stakeholder, si ritiene che tale valore debba essere unico per il settore e le società non necessitano di adeguare la loro struttura finanziaria.
10.5	SAVE, Catullo e AERTRE	Ritengono opportuno: - l'utilizzo di diversi livelli di <i>gearing</i> nozionali al fine di assicurare che i livelli nozionali rispecchino le effettive caratteristiche degli operatori a cui il valore nozionale viene applicato. - l'utilizzo della capitalizzazione di mercato e non del patrimonio netto per le società quotate incluse nel campione di società proposte all'Autorità ai fini del calcolo del livello del <i>gearing</i> ; - l'introduzione di un passaggio graduale ai valori nozionali, al fine di permettere ai diversi operatori di effettuare le modifiche alla struttura finanziaria necessarie per allinearsi con i valori nozionali.	Da respingere	Si rappresenta da ultimo che il costo del debito viene determinato utilizzando gli oneri finanziari come risultanti dal bilancio di esercizio, che includono i costi accessori.
10.5	SAVE, Catullo e AERTRE	Suggeriscono l'aggiunta di un premio a copertura dei costi di transizione e di emissione nella formulazione del costo del debito in linea con quanto fatto a livello Europeo da altri regolatori e una rivalutazione dell'attuale limite fissato al 2% per il valore del premio al debito. Si suggerisce all'Autorità di porre una maggiore enfasi ai valori più recenti. Inoltre, si suggerisce all'Autorità l'utilizzo di diversi livelli del costo del debito nozionale. Suggeriscono inoltre l'implementazione di un passaggio graduale ai valori nozionali del costo del debito al fine di permettere agli operatori un passaggio organico al livello nozionale del costo del debito nel corso del periodo regolatorio.		
10.5	F2i-Ardian	Richiede la previsione di diversi valori nozionali (<i>cluster</i>) per quanto riguarda i valori del <i>gearing</i> e		

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
		del costo del debito, sulla base delle diverse caratteristiche degli operatori.		
10.6	A4E-IATA-IBAR	Ritiene che il riconoscimento di un WACC incrementale non debba essere previsto nei Modelli di regolazione aeroportuale. Laddove l'Autorità ritenesse di non modificare la misura proposta e di applicare un WACC incrementale, quest'ultimo dovrebbe essere fissato dall'Autorità dopo analisi del rischio incrementale dell'investimento come valore massimo applicabile. Il gestore dovrebbe quindi definire in consultazione il livello di rischio incrementale dimostrando che la remunerazione incrementale rispetto alla riduzione del rischio per gli investitori.	Da respingere, con precisazioni	Si osserva che, secondo il paragrafo 10.6 relativo al WACC incrementale, l'Autorità, in casi eccezionali, può valutare l'applicazione temporanea di contenute misure incrementative del WACC pari all'1% e al 50% della vita utile dell'investimento meritevole, su specifica e motivata richiesta formulata dal gestore aeroportuale previo assenso del concedente, che opera in base agli indirizzi del Governo. Si ritiene che la combinazione equilibrata dei criteri di valutazione adottati e dell'obbligo di preventivo assenso del concedente possa comportare un'applicazione ragionevole e proporzionata della Misura, orientando adeguatamente le politiche di investimento dei gestori aeroportuali. Si ritiene inoltre che la Misura proposta contemperi le esigenze di incentivazione di una determinata tipologia di investimenti e quella di contenimento dei costi per gli utenti. Per ragioni di coerenza è stata adeguata la corrispondente Misura al punto 4 lettera d), del paragrafo 13.1, del Modello B dell'Atto di regolazione.
10.6	Assaeroporti	Sul tema del WACC incrementale, in riscontro a quanto indicato da codesta Autorità nelle Q&A, ritiene evidente che, nel rispetto del principio di legittimo affidamento, le nuove misure troveranno applicazione solamente <i>pro-futuro</i> . Pertanto, agli investimenti a cui è attualmente riconosciuta la remunerazione incrementale ai sensi delle delibere nn. 64/2014 e 92/2017 continueranno ad applicarsi le condizioni stabilite in sede di prima consultazione con gli utenti (in termini di entità della maggiorazione del WACC e di durata del meccanismo).		Con riferimento all'applicazione del WACC incrementale, si rappresenta che agli investimenti a cui è stata riconosciuta una remunerazione incrementale ai sensi delle delibere nn. 64/2014 e 92/2017 continueranno ad applicarsi le condizioni stabilite nei suddetti Modelli.
10.6	Catullo e AERTRE	Suggeriscono l'applicazione del tetto e durata massima per il WACC incrementale solamente per gli investimenti effettuati sotto il nuovo regime regolatorio e il mantenimento del WACC incrementale già approvato per gli investimenti effettuati in precedenza.		La formulazione della Misura, in ossequio al principio di ragionevolezza di cui all'art. 80 del d.l. 1/2012, non prevede l'applicazione di regole diverse da quelle dell'Atto di regolazione, in quanto non risponderebbero.
10.6	ADR	Richiede di prevedere un periodo transitorio con una salvaguardia per gli investimenti del piano di sviluppo per cui è prevista la contrattualizzazione e/o realizzazione nei prossimi dieci anni previa verifica della presenza di congrui benefici (benefici superiori ai costi). Richiede inoltre di esplicitare che gli investimenti effettuati continuano a beneficiare dell'incentivazione attuale.	Chiarimento	Si rimanda ai Capitoli 9 e 10 della presente relazione.
10.6	SAVE	Suggerisce l'applicazione del tetto e durata massima per il WACC incrementale solamente per gli investimenti effettuati sotto il nuovo regime regolatorio e il mantenimento del WACC incrementale già approvato per gli investimenti effettuati in precedenza.		
10.6	SEA	Ritiene necessario che venga specificato che il presente Atto di regolazione non si applica agli investimenti per i quali siano state definite in passato misure incrementative del WACC.		

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.6	Assaeroporti	Chiede di individuare tre classi a cui associare differenti livelli di WACC incrementale e diversi periodi eleggibili. Analogia richiesta sarà formulata, per coerenza, anche nei confronti dell'ENAC nell'ambito della definizione delle Linee Guida "Criteri per l'individuazione degli investimenti strategici ai fini dell'applicazione della remunerazione incrementale".	Da respingere	Si respinge la richiesta di modifica in quanto la Misura riflette un'applicazione ragionevole e proporzionata orientando adeguatamente le politiche di investimento dei gestori aeroportuali, come peraltro già rappresentato al paragrafo 4.2.2.10 della Relazione illustrativa di cui alla delibera n. 80/2022. Nella definizione della suddetta Misura l'Autorità ha ritenuto doveroso perseguire, oltre che una proporzionata incentivazione, il contenimento dei costi per gli utenti di cui all'articolo 37 del d.l. 201/2011. Si veda inoltre quanto rappresentato al Capitolo 10 della presente relazione.
10.6	Aeroporti 2030	La metodologia proposta non prevede alcuna flessibilità che potrebbe, invece, apparire opportuna agli esiti di una più attenta e puntuale analisi di costi e benefici dei singoli progetti. Questo avviene, inoltre, senza che ART condivida, a supporto delle proprie posizioni, analisi che suffragano l'assunto che non sarebbero necessari ulteriori investimenti tesi ad aumentare la capacità aeroportuale nel nostro Paese.		
10.6	F2i-Ardian	Con riferimento ai parametri del WACC incrementale, richiede la rimozione dei limiti massimali previsti per il valore e per la durata del WACC incrementale		

3.2.6 Stime delle discontinuità di costo - Componente tariffaria k e v

I paragrafi 10.7.1 e 10.7.2 dell'Atto di regolazione contengono la disciplina relativa alle discontinuità di costo quali le componenti tariffarie k e v.

3.2.6.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.7.1	Aragon	Propone una modifica al testo per estendere il meccanismo del <i>lag</i> regolatorio a tutti gli anni del periodo tariffario, così come definito nei Modelli di cui alla delibera n. 92/2017.	Da respingere	Si rimanda alla definizione della componente tariffaria k, di cui al paragrafo 10.1.1. dell'atto di regolazione. Al riguardo si rappresenta che l'Autorità ha ritenuto opportuno introdurre una integrazione al paragrafo 10.9 dell'Atto di regolazione, prevedendo che i costi di capitale restino contabilizzati nell'annualità successiva.
10.7.1	Aragon	Non viene riscontrata evidenza di una eventuale rivalutazione dei costi della componente tariffaria k da prevedere nella tariffa dell'anno successivo a quello di effettiva spesa.	Chiarimento	Il paragrafo 10.2 dispone che il gestore provvede alla stima della componente tariffaria k per singola annualità del periodo considerato, tenendo conto delle voci di costo afferenti agli investimenti che prevede saranno realizzati nelle annualità che intercorrono tra l'anno ponte e l'anno immediatamente precedente, come indicato nel Piano degli interventi allegato al Documento di consultazione.
10.7.1	Aragon	Richiede di chiarire se esistono delle casistiche di eccezione per cui il costo alla componente tariffaria v viene assorbito in tariffa nell'anno di competenza della spesa (es. gli oneri per il finanziamento del servizio antincendio negli aeroporti).	Chiarimento	Si chiarisce che gli oneri sostenuti dal gestore per la contribuzione al fondo istituito dall'articolo 1, comma 1328 della legge n. 296/2006 (Legge Finanziaria 2007) per il finanziamento del servizio antincendio negli aeroporti devono essere adeguatamente considerati nel parametro tariffario v a valere sull'annualità successiva rispetto a quella in cui sono stati sostenuti.
10.7.2	Assaeroporti	Chiede, al fine di evitare forme di sotto-remunerazione, in circostanze eccezionali (quali ad esempio uno stato di emergenza o un evento assimilabile), le quali possono produrre effetti infra-periodo sui costi ben superiori rispetto alla dinamica inflattiva prevista all'inizio del periodo regolatorio, che tali impatti vengano opportunamente analizzati e considerati.	Da respingere	Fermo restando il principio secondo cui i maggiori oneri i cui effetti sono già incorporati nella dinamica inflattiva dei costi operativi all'Anno base non possono essere ammessi in tariffa come discontinuità normativa e/o regolamentare per evitare un <i>double-counting</i> , si evidenzia che l'Autorità ai paragrafi 10.1.1 e 10.1.2 ha già introdotto forme di flessibilità in grado di assorbire

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
				effetti distorsivi infra-periodo nella dinamica dei costi operativi.
10.7.2	Assaeroporti	Richiede, nel rispetto di quanto indicato nella legge istitutiva dell'Autorità circa la necessità di tener conto "dell'esigenza di assicurare l'orientamento ai costi e l'equilibrio economico delle imprese regolate", di valutare possibili meccanismi di natura regolatoria tesi a "correggere" gli effetti distorsivi causati dallo shock energetico e di calmarne l'impatto sui diversi operatori della filiera.	Da respingere	Si ritiene di dover respingere tali osservazioni, in quanto l'Autorità, alla luce delle esigenze emerse nell'attuale contesto di mercato in cui i prezzi dell'energia sono aumentati in maniera considerevole nell'ultimo anno, ha ritenuto opportuno modificare l'aggiornamento della dinamica di periodo dei costi all'Anno base con l'inflazione programmata.

3.2.7 Stime delle discontinuità di costo - Poste figurative

Il paragrafo 10.7.3 dell'Atto di regolazione contiene la disciplina relativa all'uso delle poste figurative.

3.2.7.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.7.3	SEA	Richiede l'espunzione del trattamento differenziato per l'applicazione dei Modelli nei casi in cui l'Anno base ricada in un periodo per il quale sia stato dichiarato lo stato di emergenza poiché reputa che tale fattispecie sia assorbita dalla previsione generale di cui al comma 4, lasciando spazio alla consultazione tra gestori e utenti. Condivide di mantenere il vincolo relativo alla previsione di azzerare il saldo delle poste figurative entro il termine della concessione, che dovrebbe essere esteso <i>erga omnes</i> .	Da respingere, con precisazioni	Si conferma la necessità di mantenere i predetti limiti per l'esigenza di temperare (i) la presumibile necessità di contenimento tariffario a fronte di volumi previsionali che ancora risentono della situazione pandemica con (ii) il rispetto, almeno nel medio termine, del principio di correlazione ai costi e con (iii) la necessità di limitare l'impatto delle scelte effettuate oggi sugli utenti futuri (<i>pay per use</i>). Si ritiene opportuno modificare il paragrafo 10.7.3, punto 5, prevedendo che i limiti di trasferimento delle poste figurative (soglie del 30%, 10%) tra periodi regolatori siano applicabili a qualsiasi Anno base, indipendentemente dall'adozione di un Anno base precedente alla dichiarazione di stato d'emergenza. Si respinge la richiesta di estensione oltre i termini concessori per il recupero delle poste figurative, al fine di minimizzare eventuali barriere all'ingresso per il futuro subentrante.
10.7.3	Assaeroporti	Chiede di eliminare l'intero paragrafo 10.7.3, punto 5, in subordine richiede che vengano individuati congrui meccanismi di recupero dell'intero credito, quali, ad esempio, il trasferimento alla scadenza della concessione al nuovo concessionario che ne terrà conto nella determinazione dei propri diritti e corrispettivi aeroportuali, meccanismo analogo a quello proposto da codesta Autorità relativamente al cd. "rischio traffico".		
10.7.3	ADR	Chiede che le poste figurative, capitalizzate al WACC, debbano essere calcolate con opzione di azzeramento entro la fine della concessione, e comunque in più periodi tariffari. Richiede di consentire – come già previsto per i concessionari autostradali – il recupero del credito da poste figurative entro la scadenza del periodo concessorio senza porvi alcun limite costruito sui costi ammessi degli Anni base dei periodi tariffari, a condizione della previsione di tariffe orientate ai costi non disincentivanti per lo sviluppo dello scalo che assicurino una dinamica tariffaria sostanzialmente costante in termini reali (in linea con l'inflazione).		
10.7.3	SAVE, Catullo e AERTRE	Ritengono opportuno che, almeno con riferimento alle poste figurative utilizzate in condizioni eccezionali (legate ad esempio alla proroga delle tariffe ex delibera n. 68/2021 o all'eventuale recupero delle perdite accumulate durante la pandemia), venga garantita l'esclusione dei limiti imposti per periodo tariffario e l'opzione di azzeramento entro la fine della concessione, e		

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
		comunque in più periodi tariffari, fatto salvo il principio della neutralità economico-finanziaria.		
10.7.3	Aragon	Richiede di specificare il trattamento previsto per eventuale credito/debito di poste figurative generatosi: (i) nel periodo regolatorio precedente e relativo alla delibera n. 92/2017 all'interno dei nuovi Modelli di regolazione, (ii) nell'ultimo periodo regolatorio del nuovo Modello, da considerare nel primo periodo di un futuro modello.	Da accettare, con modifiche	Si ritiene utile rispondere all'osservazione apportando una modifica alla previsione contenuta nell'Atto di regolazione. Si rappresenta inoltre che eventuali modifiche della presente Misura, laddove dovessero dimostrarsi effettivamente necessarie, saranno disciplinate nelle eventuali future revisioni dei Modelli.

3.2.8 Trattamento del margine commerciale

Il paragrafo 10.8 dell'Atto di regolazione contiene la disciplina relativa al trattamento tariffario del margine derivante dalle attività accessorie.

3.2.8.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.8	SEA	Richiede di eliminare il punto 3 e il punto 4 del paragrafo 10.8. In subordine, pur condividendo la possibilità di rappresentare agli utenti dell'aeroporto la quantificazione del margine commerciale (MC) dell'Anno base e dei singoli anni del periodo regolatorio, rappresentandola <i>ex post</i> nell'ambito del documento informativo annuale, non ritiene possibile ottemperare alla richiesta di fornire indicazioni, <i>ex ante</i> ed <i>ex post</i> , relativamente all'utilizzo del margine commerciale, in quanto ritiene le informazioni richieste comporterebbero lo sviluppo di una dinamica dei costi da attività accessorie onerosa e poco utile. Segnale, inoltre, che normalmente i gestori aeroportuali non definiscono <i>ex ante</i> la destinazione del margine commerciale (MC).	Da respingere	Al paragrafo 10.8, punto 1, del documento di consultazione, si specifica che, " <i>il gestore provvede a determinare in quale misura e con quali modalità tener conto, nella costruzione tariffaria, del margine derivante dalle attività accessorie</i> ". Pertanto, nel respingere l'osservazione, si osserva che in caso di adozione del regime tariffario di tipo <i>dual till</i> , il gestore può porre pari a zero la componente tariffaria del margine commerciale (MC), salvo quanto previsto dal paragrafo 10.8, punti 1 e 2. Inoltre, al fine di assicurare il rispetto del principio di trasparenza di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012, si ritiene opportuno che il gestore fornisca adeguata informazione anche agli utenti circa la propria programmazione, nonché la consuntivazione, dell'utilizzo del margine commerciale.
10.8	Assaeroporti	Al fine di evitare possibili contestazioni in sede di consultazione, ritiene necessario espungere l'intero punto 1 del paragrafo 10.8, perché ritenuta in contraddizione con la scelta dell'Autorità di mantenere l'attuale approccio <i>dual till</i> . In subordine segnala fin d'ora che il dato relativo all'utilizzo pro quota del margine commerciale, a consuntivo e a maggior ragione prospettico, non essendo tecnicamente producibile, non potrà essere fornito perché non sarà in alcun modo possibile per il gestore specificare che l'X% è destinato al finanziamento degli investimenti e il restante X% all'attività di incentivazione, trattandosi di voci aventi natura differente e tra loro non conciliabili. Evidenzia infine che le informazioni contenute nella Contabilità regolatoria (ammontare del margine commerciale, investimenti realizzati in ciascun anno, incentivi erogati, etc.) si reputano ampiamente sufficienti per consentire all'Autorità di condurre tutte le analisi <i>ex post</i> ritenute necessarie.		Si ritiene inoltre che la destinazione prospettica del margine commerciale costituisca elemento noto al gestore, che è chiamato a predisporre, con riferimento al periodo regolatorio, all'interno del piano degli interventi, il Piano economico e finanziario. Inoltre, i gestori che non pongono pari a zero la componente tariffaria relativa al margine commerciale (MC) potranno esplicitare la destinazione del margine alla riduzione dei corrispettivi aeroportuali.
10.8	SAVE, Catullo e AERTRE	Raccomandano la conferma del regime <i>dual till</i> nelle modalità attualmente previste dalla delibera n. 92/2017, escludendo dalla formula di calcolo dei corrispettivi il parametro relativo al margine		

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
		commerciale (MC) e limitando gli obblighi informativi a quelli nei confronti dell'Autorità, essendo questi sufficienti a garantire il rispetto del principio di trasparenza.		
10.8	Aeroporti 2030	Ritiene essenziale modificare la formula di calcolo dei corrispettivi con l'eliminazione del riferimento alla possibile detrazione del margine commerciale (MC) dai corrispettivi. Chiede inoltre di rimuovere dalla Misura il riferimento agli utenti quali destinatari delle modalità di utilizzo in autofinanziamento del gestore del trattamento del margine commerciale. La Misura dovrebbe prevedere unicamente che il gestore aeroportuale calcoli il margine commerciale comunicando esclusivamente all'Autorità, e non anche agli utenti, le modalità di utilizzo in autofinanziamento da parte del gestore.		
10.8	F2i-Ardian	Con riferimento al regime <i>dual till</i> : - richiede una piena conferma di tale regime tariffario e la rimozione del parametro relativo al margine commerciale (MC) dalla formula di calcolo dei costi ammessi; - richiede di eliminare gli ulteriori oneri informativi introdotti in merito al calcolo e soprattutto all'utilizzo del margine commerciale, da trasmettere ai vettori.		
10.8	A4E-IATA-IBAR	Ritengono che i gestori aeroportuali dovrebbero applicare il sistema <i>single till</i> . Osservano che in Italia non vi sono altri settori regolati in cui l'operatore abbia la facoltà di escludere alcune attività dal perimetro della regolazione. Le attività commerciali, quali negozi, ristoranti ed altri servizi non esisterebbero in assenza di traffico aereo, inoltre il gestore è l'unico soggetto che può esercitare poteri discrezionali con riguardo alle autorizzazioni relative all'esercizio delle attività commerciali. Pertanto, non ritengono giustificabile l'esclusione selettiva di alcune attività dal computo dei diritti aeroportuali. Laddove l'Autorità non ritenesse di dover modificare la Misura proposta rappresentano quanto segue: - il paragrafo 10.8 si pone in contrasto con l'articolo 11 -- <i>nonies</i> del d.l. 203/2005 convertito nella legge n. 248/2005 (che prevede l'obbligo di considerare il margine commerciale, per una quota non inferiore al 50%, in riduzione delle tariffe), con il secondo considerando della Direttiva 2009/12/CE e con l'articolo 37, comma 2, lett. b) del d.l. 201/2011, poiché tale previsione regolatoria rimette al gestore la decisione su come tener conto del margine commerciale, eventualmente non prevedendo nessuna riduzione dei diritti aeroportuali applicabili; - pertanto, il paragrafo 10.8, delinea un approccio diametralmente opposto alla normativa di riferimento, escludendo in via generale l'obbligatorietà del regime tariffario inclusivo del margine commerciale, così venendo a mancare la riduzione delle tariffe almeno in misura pari al 50% degli utili, in genere di notevole portata, ricavati dal gestore	Da respingere	Si ritiene di dover respingere l'osservazione, in quanto al paragrafo 10.8, punto 1, non si esclude la possibilità di prevedere l'adozione da parte del gestore di un regime tariffario di tipo <i>single till</i> , o eventuali forme intermedie quali per esempio un regime di tipo <i>hybrid till</i> . In ogni caso, il gestore è tenuto a porre in consultazione con gli utenti la determinazione della misura e delle modalità volte a tener eventualmente in conto, nella costruzione tariffaria, del margine derivante dalle attività accessorie. Ai sensi dell'articolo 1, comma 220, della legge n. 190/2014, l'Autorità non ha più l'obbligo di attenersi, nella predisposizione dei Modelli tariffari, al rispetto dei principi e dei criteri di cui all'articolo 11-nonies del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248.

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
		aeroportuale mediante lo sfruttamento commerciale dello scalo.		
10.8	Assaeroporti	Richiede che il paragrafo 10.8, punto 2, venga escluse le attività relative ai servizi di assistenza a terra svolti in regime di concorrenza ritenendo che l'eventuale marginalità prodotta per la fornitura dei suddetti servizi non debba rientrare nel computo del margine commerciale.	Da respingere	Non si ritiene opportuno escludere specifici servizi dalla previsione relativa al trattamento del margine commerciale, per i quali permangono gli obblighi di trasparenza e la possibilità di tenere in considerazione gli stessi ai fini della determinazione dei diritti aeroportuali.

3.2.9 Proposta definitiva della Dinamica tariffaria e monitoraggio annuale

Il paragrafo 10.9 dell'Atto di regolazione contiene la disciplina relativa Proposta definitiva della Dinamica tariffaria e monitoraggio annuale.

3.2.9.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.9	SEA	Richiede di espungere la limitazione all'ammissibilità dei costi operativi addizionali poiché l'eventuale contemporaneità di un incremento del traffico è fattore indipendente rispetto all'entrata in esercizio di un intervento infrastrutturale (vd. anche "Risposta alle richieste di chiarimento pervenute da Assaeroporti" pubblicate dall'Autorità il 30 giugno 2022 sul proprio sito web istituzionale).	Da respingere	Richiamando la "Risposta alle richieste di chiarimento pervenute da Assaeroporti" pubblicata dall'Autorità il 30 giugno 2022 sul proprio sito web istituzionale, anche in risposta a codesta osservazione si rimanda al paragrafo 4.2.2.3 della Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022. L'eventuale sovra compensazione di cui trattasi potrebbe derivare dalla contemporanea presenza di una discontinuità tariffaria (per esempio, per maggiori oneri di gestione) e di un incremento del traffico, entrambi correlati all'entrata in esercizio di un intervento infrastrutturale.
10.9	SEA	Richiede l'espunzione della richiesta, ritenuta onerosa, di corredare il Documento Informativo con l'attestazione da parte del gestore di avvenuta trasmissione ad ENAC della dichiarazione di cui ai punti 5 e 8 del paragrafo 10.9, per le verifiche e le validazioni annuali di competenza dell'Ente.	Da accettare	Ritenendo ragionevole l'osservazione proposta, il Modello è stato adeguato eliminando la richiesta dell'attestazione da parte del gestore di avvenuta trasmissione ad ENAC della dichiarazione di cui ai punti 5 e 8, per le verifiche e le validazioni annuali di competenza dell'Ente.
10.9	A4E-IATA-IBAR	Richiedono di espungere il punto 16 del paragrafo 10.9 che prevede l'aggiornamento della componente x al tasso di inflazione programmata nel periodo, ritenendo la previsione sproporzionata e contraria al principio dell'orientamento ai costi in considerazione al fatto che il gestore ha sempre la facoltà di ridurre il periodo regolatorio a 2-3 anni in modo da limitare il rischio inflazione al minimo.	Da respingere	Si ritiene di dover respingere l'osservazione, rimandando al paragrafo 4.2.2.7 della Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022 con riferimento alla scelta di prevedere l'aggiornamento annuale del tasso di inflazione programmato. Si evidenzia inoltre che tale misura è volta proprio a rispettare il principio dell'orientamento al costo, consentendo inoltre di adeguare i diritti aeroportuali a favore dell'utenza nel caso di riduzione del tasso di inflazione programmato per l'annualità successiva. In ultimo, si rappresenta che è facoltà di una maggioranza qualificata degli utenti, ai sensi del paragrafo 6.2, richiedere l'attivazione della procedura di consultazione nel corso della vigenza del periodo tariffario.
10.9	Aragon	Richiede se l'aggiornamento annuale del tasso di inflazione programmata debba essere considerato nella sola dinamica dei costi operativi assorbiti nella componente tariffaria x, o anche nelle dinamiche dei costi operativi delle componenti tariffarie k e v. Richiede inoltre se l'aggiornamento del tasso di inflazione per la determinazione della componente tariffaria x debba essere considerato	Chiarimento	Si chiarisce che le componenti tariffarie k e v accolgono dati previsionali e dati consuntivi dei costi operativi gestionali. Con riferimento al calcolo del conguaglio, il paragrafo 10.9 del documento di consultazione, che riguarda la Proposta definitiva della Dinamica tariffaria e monitoraggio annuale: - prevede l'aggiornamento della componente tariffaria x solo per l'annualità t+1. Al riguardo la Relazione illustrativa del documento di

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
		o meno nel calcolo del conguaglio di cui al paragrafo 10.9, punto 13.		consultazione prevede che l'aggiornamento dell'inflazione nei costi operativi non generi conguaglio; - definisce il trattamento tariffario del conguaglio relativo alle componenti tariffarie k e v al quale si applica il tasso di remunerazione nominale e non il tasso d'inflazione programmata per l'annualità successiva.
10.9	SEA	Richiede che le incombenze relative agli investimenti realizzati e ai costi addizionali da riconoscere mediante la componente tariffaria v siano inglobate nei prospetti di Contabilità regolatoria, prevedendo un unico invio.	Da respingere	Fermo restando quanto rappresentato nel riscontro alle altre osservazioni, si conferma la necessità di acquisire le informazioni richieste nei tempi previsti dai Modelli all'Atto di regolazione, anche al fine di garantire ai gestori e agli utenti una pronta attività di monitoraggio da parte degli Uffici dell'Autorità e una effettiva consultazione su tutti gli elementi che compongono la proposta tariffaria.
10.9	Assaeroporti	Richiede di eliminare la previsione sulle dichiarazioni di preconsuntivo relative alle componenti tariffarie k e v, in analogia di quanto disposto dal nuovo Schema tipo del contratto di programma ENAC e chiede di conseguenza di espungere la lettera a) ai punti 5 e 8 del paragrafo 10.9 e richiede di puntualizzare al paragrafo 10.9, punto 9, il rinvio ai predetti punti. Conferma la previsione di cui al paragrafo 10.9, punto 13, che prevede l'applicazione di conguagli in caso di scostamenti tra i dati di preconsuntivo utilizzati per il calcolo dei corrispettivi dell'anno successivo e i dati a consuntivo.	Da respingere	Si respinge la richiesta di eliminare le previsioni di cui al paragrafo 10.9 dell'Atto di regolazione e si rimanda alle motivazioni riportate al paragrafo 4.2.1.5 della Relazione Illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022, ivi incluso il fatto che la disponibilità di una congrua previsione temporale di un mese e mezzo, per lo svolgimento delle audizioni, appare funzionale all'obiettivo, tra l'altro, di un efficace coordinamento fra i gestori nella calendarizzazione delle audizioni con gli utenti, e di evitare così eventuali sovrapposizioni tra le stesse, nonché di promuovere un'ampia e attiva partecipazione degli utenti. Si ritiene necessario che il gestore fornisca i dati di preconsuntivo in quanto gli stessi garantiscono una maggiore aderenza ai principi di consultazione, trasparenza e correlazione al costo.
10.9	Assaeroporti	Chiede di modificare le tempistiche alla lettera b del paragrafo 10.9, punti 5 e 8, sostituendo entro 15 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio con il 31 luglio, poiché le suddette tempistiche non sono coordinate con quelle indicate all'articolo 10, comma 11 e all'articolo 11, comma 2, dello Schema tipo del contratto di programma ENAC.	Da accettare	Al solo fine di allineare il riferimento del "limite massimo" di presentazione della documentazione dell'Autorità (nello specifico il 30 luglio di ogni anno) con quanto previsto dallo schema tipo del contratto di programma dell'ENAC (nello specifico il 31 luglio di ogni anno), si accetta di posporre il suddetto "limite massimo" al 31 luglio di ogni anno.
10.9	ADR	Ritiene, come previsto in altri settori – trasmissione elettrica e trasporto del gas – maggiormente equilibrato che gli investimenti rilevanti, e cioè quegli investimenti la cui realizzazione richiede un orizzonte temporale superiore a quattro anni: - siano remunerati al WACC nelle tariffe regolate fino all'anno in cui si realizza un ritardo per cause imputabili al gestore; - siano remunerati nelle tariffe, dall'entrata in esercizio, mediante capitalizzazione degli oneri finanziari che contribuirà all'aumento del valore dell'investimento. Gli oneri finanziari vengono riconosciuti dall'anno del ritardo dovuto a cause imputabili al gestore all'anno di entrata in esercizio.	Da respingere	Richiamando quanto osservato nella Relazione Illustrativa di cui alla delibera n. 80/2022 circa il fatto che tale previsione regolatoria, che incide direttamente sui livelli tariffari, rappresenta un incentivo a completare gli investimenti nei termini previsti nei documenti di programmazione e condivisi con l'utenza, si ritiene necessario respingere l'osservazione. Per quanto riguarda gli oneri finanziari capitalizzati si rimanda al paragrafo 27.3.2 dell'Atto di regolazione, che disciplina l'inammissibilità degli stessi in considerazione del principio dell'orientamento al costo.

3.2.10 Sostenibilità del rischio traffico

Il paragrafo 10.10 dell'Atto di regolazione contiene la disciplina relativa al meccanismo del rischio traffico.

3.2.10.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.10	SEA	In linea generale ritiene che l'intera previsione relativa al meccanismo di sostenibilità del rischio traffico debba essere espunta poiché vanifica il principio cardine della Direttiva n. 2009/12/CE che pone al centro il confronto tra gestori e utenti.	Da respingere	Si respinge la richiesta di espungere la previsione in quanto il meccanismo del rischio traffico è uno strumento di "garanzia" tanto nei confronti del gestore, quanto nei confronti dell'utenza e ha l'obiettivo di evitare, oltre una determinata soglia, che si generino sovra o sotto compensazioni; inoltre è volto a stimolare, attraverso la messa in consultazione del valore della soglia Y%, il confronto tra gestori e utenti.
10.10	ADR	Condivide la previsione di un meccanismo simmetrico e chiede alcune modifiche alla previsione, in particolare: - che il valore soglia del meccanismo di sostenibilità del rischio traffico debba essere applicato ai ricavi regolati complessivamente considerati e non debba, quindi, essere applicato ai ricavi di ciascun prodotto regolato, sulla base dei quantitativi consuntivati e previsti <i>ex ante</i> ; - che sia ripristinato il valore simmetrico pari al 50% e non al 100% dell'ammontare dei ricavi (oltre la soglia $\pm Y$) in eccesso o in difetto consuntivati nel quinquennio tariffario rispetto al valore soglia percentuale individuato in sede di consultazione.	Da respingere	Si ritiene opportuno confermare che il meccanismo di sostenibilità rischio traffico si applica a ciascun prodotto regolato stante il fatto che: - si può verificare la condizione per cui la soglia Y% venga superata anche per un solo prodotto; - in applicazione a quanto disciplinato al paragrafo 11.3 "Basket e rimodulazione tariffaria", è prevista la possibilità di aggregare prodotti regolati. Non si ritiene accoglibile la richiesta di rivedere la % dell'extra-ricavo oltre soglia attribuibile alle maggiori o minori unità di traffico e, come già illustrato al paragrafo 4.2.3.2 della Relazione Illustrativa riguardante la delibera n. 80/022, si precisa che la rimodulazione del valore percentuale, ora pari al 100%, deriva dall'espunzione del parametro W% afferente al rischio traffico annuale e che l'innalzamento del valore costituisce uno stimolo per il gestore e l'utente a formulare previsioni di traffico affidabili. In particolare, si evidenzia che - il gestore è tenuto a formulare previsioni di traffico ai sensi del paragrafo 7.1.2 dell'Atto di regolazione, e - gli utenti sono tenuti a fornire al gestore quanto previsto al paragrafo 7.3 dell'Atto di regolazione e a esprimere eventuali osservazioni in fase di consultazione. In ultimo, si rappresenta che è facoltà del gestore, ai sensi del paragrafo 6.2, attivare la procedura di consultazione nel corso della vigenza del periodo tariffario.
10.10	SAVE, Catullo e AERTRE	Ritengono non auspicabile e potenzialmente dannosa la definizione di uno <i>sharing factor</i> pari al 100% oltre la soglia Y% e ritiene quindi appropriata la conferma del meccanismo attualmente previsto dalla delibera n. 92/2017, con uno <i>sharing factor</i> pari al 50% oltre la soglia Y%. Ritengo opportuno che il meccanismo di condivisione del rischio sia applicato ai ricavi regolati considerati nel complesso, sulla base delle WLU consuntivate e previste <i>ex ante</i> nel quinquennio tariffario, e non sulla base di ciascun prodotto regolato e delle unità di servizio associate, come per altro attualmente previsto dalla delibera n. 92/2017. In alternativa, in ragione del grado di incertezza che attualmente caratterizza il settore del trasporto aereo, potrebbe essere delineato un meccanismo di condivisione graduale, con una soglia Y% e uno <i>sharing factor</i> maggiore per deviazioni oltre una soglia T%, superiore a Y%.		
10.10	Aeroporti 2030	Ritiene che la previsione del recupero del 100% dei ricavi in eccesso rispetto al valore soglia non incentiverebbe le parti in consultazione alla definizione di un accordo e pertanto richiede di eliminare la previsione di restituzione o recupero in tariffa del 100%, dei maggiori e dei minori ricavi prevedendo una percentuale inferiore (sostituendola con 50% o comunque di una diversa percentuale).		
10.10	Assaeroporti	Ritiene opportuno, a tutela dei gestori e degli utenti, confermare il meccanismo attualmente previsto dalla delibera n. 92/2017, con uno <i>sharing factor</i> pari al 50% oltre la soglia Y%.		

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.10	Aragon	Richiede precisazioni sul trattamento del meccanismo del rischio traffico: (i) generatosi dai Modelli vigenti da considerarsi nei nuovi Modelli; (ii) generatosi nell'ultimo periodo regolatorio del nuovo Modello, da considerarsi nel primo periodo di un futuro Modello regolatorio.	Chiarimento	Con riferimento al meccanismo di sostenibilità del rischio traffico maturato ad esito dei periodi precedenti, si applicano le condizioni concordate in sede di consultazione ai sensi dei Modelli allora vigenti (ovvero ai sensi delle delibere nn. 64/2014 e 92/2017). Quanto al punto (ii) si rappresenta, inoltre, che saranno le eventuali future revisioni dei Modelli a disciplinare il relativo trattamento, ove l'esperienza applicativa ne dovesse dimostrare la necessità.
10.10	SEA	Richiede di adeguare i prospetti di Contabilità regolatoria allegati all'Atto di regolazione al fine di includere esplicitamente nella previsione il riferimento alla scadenza della concessione.	Da respingere	Nel respingere l'osservazione si ribadisce quanto già chiarito nell'ambito delle Q&A pubblicate dall'Autorità sul proprio sito <i>web</i> . Inoltre, si rappresenta che la mutazione dei costi tra periodi regolatori non è disciplinata in questa previsione: si rimanda, in proposito, a quanto previsto al paragrafo 10.7.3 relativo al trattamento delle Poste Figurative.
10.10	Assaeroporti	Si dice perplessa riguardo la risposta fornita dall'Autorità che, nell'ambito delle Q&A, ha chiarito che i 2 meccanismi individuati nei nuovi Modelli (ossia a valere sul successivo periodo tariffario oppure mediante trasferimento al concessionario subentrante) non sono da considerarsi alternativi ma che, al contrario, "l'ammontare dei maggiori/minori ricavi sarà trasferito al nuovo concessionario solo nel caso in cui ci si trovi nell'ultimo periodo regolatorio della concessione, che evidentemente non può essere seguito da un ulteriore periodo tariffario". Ritiene pertanto che, soprattutto in contesti altamente volatili come l'attuale, sia fondamentale individuare meccanismi di recupero/restituzione degli importi a credito/debito alternativi rispetto ai vigenti. In tal senso, ritiene che vada considerato nella previsione che sia facoltà in capo al gestore di trasferire il credito in parola, opportunamente rivalutato, al concessionario subentrante indipendentemente dall'approssimarsi della scadenza (e dunque non solo nell'ultimo periodo regolatorio della concessione)		
10.10	A4E-IATA-IBAR	Richiedono di prevedere che il valore del WACC venga determinato in esito alla consultazione tra gestori e utenti, anche in considerazione dell'esito della determinazione della soglia Y%, in quanto ritengono che suddetta soglia non può essere definita separatamente dal WACC.	Da respingere	Nel respingere l'osservazione si rimanda: - a quanto già espresso in risposta alle osservazioni sul meccanismo del rischio traffico e - a quanto riportato nel paragrafo 3.2.5 della presente relazione e alla definizione contenuta nell'Atto di regolazione riguardo al parametro <i>beta</i> , che rappresenta la misurazione del rischio sistematico e non diversificabile cui è soggetta l'impresa quotata operante in un determinato mercato.

3.2.11 Qualità e tutela ambientale ai fini della dinamica tariffaria

Il paragrafo 10.11 dell'Atto di regolazione contiene la disciplina relativa alla qualità e tutela ambientale ai fini della dinamica tariffaria (parametro ϵ).

3.2.11.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
10.11	SAVE, Catullo e AERTRE	Ritengono asimmetrico e non adeguato il meccanismo di premi/penalità della variazione tariffaria da applicare ai prodotti regolati, che può assumere un valore variabile tra -2% e +1%.	Chiarimento	Si ritiene che la proporzionalità adottata per premi e penali sia adeguata a fornire un corretto incentivo al gestore per il raggiungimento degli

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
				obiettivi legati agli standard di qualità e di tutela ambientale.
10.11	A4E-IATA-IBAR	Ritengono importante la partecipazione degli utenti nella individuazione degli indicatori di qualità e ambiente e che eventuali incentivi riconosciuti al gestore dovrebbero rimanere in capo al concedente. In caso di applicazione di penali, ritengono che il valore pari a -2% non sembra essere commisurato all'impatto causato dal mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità. Rilevano, infine, che nella Misura 29 è prevista la definizione di uno SLA tra gestore ed utenti aeroportuali lasciando in quell'ambito la discussione in merito ad eventuali penalità.	Da respingere	L'individuazione degli indicatori è basata sui criteri stabiliti dalle Linee Guida ENAC che, per pronto riscontro, di seguito si richiamano: 1) Linee guida per la proposta e la valutazione degli indicatori di qualità: https://www.enac.gov.it/la-normativa/normativa-enac/linee-guida/lg-201901 e 2) Linee guida per la proposta e la valutazione degli indicatori ambientali: https://www.enac.gov.it/la-normativa/normativa-enac/linee-guida/lg-20151-apt .
10.11	A4E-IATA-IBAR	Ritengono non condivisibile la necessità di un sistema premiante per il raggiungimento degli obiettivi sintetici di qualità ed ambiente, peraltro ritenuti poco sfidanti.	Da respingere	Si ritiene utile ricordare che, ai sensi della normativa vigente, i Modelli di tariffazione aeroportuale devono essere espressamente orientati anche al miglioramento degli standard qualitativi dei servizi all'utenza. Inoltre, il meccanismo di premialità/penalità, come peraltro richiamato anche nelle pertinenti Linee Guida ENAC, proprio in virtù di questa dualità, costituisce uno stimolo per il gestore al miglioramento dei livelli di qualità del servizio offerto e alla minimizzazione degli impatti ambientali.
10.11	A4E-IATA-IBAR	Richiedono di poter visionare qualche esempio pratico di quanto previsto al paragrafo 10.11.4, punti da 8 a 10.	Chiarimento	Si rimanda al file Excel recante gli schemi di costruzione tariffaria al foglio "7 - qualità e ambiente", che illustra in dettaglio il calcolo del parametro ϵ sia ai fini della definizione delle tariffe, sia ai fini del monitoraggio del parametro stesso. I Piani della qualità e della tutela ambientale, che includono la scelta degli indicatori, sono posti dal gestore in consultazione come previsto dal paragrafo 7.1.1, punto 2, lettera f). Le risultanze della misurazione dei suddetti indicatori, e, di conseguenza, l'eventuale superamento dell'obiettivo che determina il premio o la penale in tariffa, sono illustrate nel Documento informativo annuale come previsto dal paragrafo 8.2.1, punto 2, lettera f), e pubblicate sul sito <i>web</i> del gestore.
10.11	SEA	Richiede l'esplicitazione degli obiettivi di miglioramento (Oq e Oa) in termini di variazione del valore dei singoli indicatori analitici di ciascun set, rispetto al valore rilevato all'Anno base anziché di incremento.	Da accettare	Si ritiene ragionevole accettare l'osservazione e modificare la Misura per prevedere la possibilità che vi siano indicatori che potrebbero rilevarsi decrescenti nel tempo.
10.11	SEA	Richiede di modificare il termine previsto per la presentazione ad ENAC e all'Autorità del dato a consuntivo del parametro ϵ , in modo che sia coerente con quanto previsto all'art. 13, comma 3 dello schema tipo di contratto di programma dell'ENAC.	Da respingere, con precisazioni	Si respinge tale richiesta rimandando alle motivazioni riportate nel paragrafo 3.2.9 della presente relazione. Si ritiene di accettare l'allineamento del termine massimo di presentazione della documentazione ad ART (nello specifico il 30 luglio di ogni anno) con quanto previsto dallo schema tipo CdP (nello specifico il 31 luglio di ogni anno).
10.11	Assaeroporti	Richiede che sia sostituito il riferimento "entro 15 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio" con il 31 luglio al termine previsto per la presentazione ad ENAC e all'Autorità del dato a consuntivo del parametro ϵ .	Da respingere, con precisazioni	

3.3 Struttura tariffaria – Sub articolazioni, accorpamento e Basket

La Misura 11 reca le disposizioni concernenti la modalità di determinazione dei diritti aeroportuali afferenti a tutte le classi di sub-articolazione o aggregazione di prodotti, nonché l'applicazione del meccanismo di basket tariffario.

3.3.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
11	A4E-IATA-IBAR	Ritengono opportuno che la previsione non faccia riferimento ad un elenco esplicito di sub-articolazioni tariffarie (che potrebbe limitare le scelte del gestore), quanto piuttosto a dei principi generali.	Da respingere	Si osserva che, come peraltro indicato nella misura stessa, l'elenco di cui trattasi è esplicitato a titolo esemplificativo e non esaustivo, ferme restando le prerogative di proposta del gestore agli utenti in consultazione e la necessità di adottare le sub-articolazioni tariffarie di cui alla normativa vigente.
11	SEA	Richiede che la previsione di cui al paragrafo 11.2 relativa all'accorpamento di prodotti regolati sia espunta per lasciare alla consultazione con gli utenti la decisione di accorpamento dei prodotti regolati in linea con le richieste del mercato.	Da respingere	Nel rispetto dei principi di consultazione, trasparenza e non discriminazione, si ritiene che l'accorpamento dei servizi debba essere assoggettato alla consultazione degli utenti, anche ai sensi dell'articolo 77, comma 2, lett. B) del d.l. 1/2012.
11	SEA	Ritiene che la formulazione del paragrafo 11.3 relativa al meccanismo del <i>Basket</i> tariffario sia ingiustificatamente dettagliata e prescrittiva, tale da rendere estremamente complessa l'applicazione dello stesso. Auspica che la possibilità di differenti <i>basket</i> tariffari e di articolazioni innovative possano essere sottoposti agli utenti, nel rispetto dei principi generali della regolazione espressi all'articolo 80, comma 1 del d.l. 1/2012.	Da respingere	Nel rispetto dei principi di consultazione, trasparenza e non discriminazione, si ritiene che i <i>basket</i> debbano essere posti in consultazione e sottoposti alla votazione degli utenti. In aggiunta l'Autorità effettua, per gli stessi, attività di vigilanza sul rispetto dei principi declinati all'interno delle previsioni dell'atto di regolazione.
11	A4E-IATA-IBAR	Richiedono l'espunzione dell'intera Misura relativa ai <i>Basket</i> e alla rimodulazione tariffari.		
11	A4E-IATA-IBAR	Con riferimento al <i>Basket</i> tariffario, propongono l'espunzione della previsione relativa al perseguimento di un ragionevole riequilibrio delle tariffe dei prodotti del <i>basket</i> e dei connessi <i>caveat</i> .	Da respingere	La previsione risponde ai principi di cui all'articolo 80, comma 1, lett. d) del d.l. 1/2012.
11	Assaeroporti	Richiama il commento al paragrafo 2.2 circa l'opportunità che le "specifiche misure regolatorie" proposte per i soli scali con un traffico compreso tra 1 e 5 milioni di passeggeri trovino applicazione per tutti gli aeroporti che ricadono all'interno del Modello A. Ove tale istanza venisse accolta dall'Autorità, la Misura concernente il " <i>basket</i> tariffario" sarebbe, nei fatti, superata.	Da respingere	Con riferimento alla richiesta concernente la semplificazione nella metodologia di calcolo per gli aeroporti aventi traffico superiore ai cinque milioni di passeggeri annui, si rimanda a quanto già rappresentato al paragrafo 4.1.1 della Relazione illustrativa di cui alla delibera n. 80/2022.

4 PARTE III – MODELLO B – Aeroporti con traffico pari o inferiore a un milione di passeggeri

4.1 Regolazione del Modello B

La Parte III disciplina l'applicazione del Modello B agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, che hanno registrato, in ciascuno dei cinque anni precedenti l'Anno ponte, un traffico pari o inferiore a un milione di passeggeri annui.

Nell'ambito del Modello B, la Misura 12 riguarda gli aspetti procedurali per la revisione dei diritti aeroportuali, mentre la Misura 13 si riferisce all'informativa da parte dei gestori in tale ambito; la Misura 14 reca le disposizioni circa gli adempimenti successivi alla consultazione e descrive il procedimento di consultazione

annuale e di monitoraggio della qualità e degli investimenti. La Misura 15 disciplina l'attività di vigilanza dell'Autorità, nonché il procedimento per la definizione delle controversie. La Misura 16 reca la metodologia di calcolo dei diritti nel periodo tariffario ed infine la Misura 17 reca le disposizioni concernenti la struttura tariffaria della proposta del gestore.

Il Modello B prevede un approccio semplificato, che si basa sul *benchmarking* delle tariffe con altri aeroporti e su principi di orientamento al costo. Il gestore individua, quindi, un campione di aeroporti:

- (i) europei con caratteristiche infrastrutturali, traffico e standard dei servizi simili;
- (ii) limitrofi che si avvalgono dei modelli definiti dall'Autorità.

Per il primo anno del periodo regolatorio il gestore elabora la proposta tariffaria sulla base del *benchmarking* tenendo conto della correlazione tra ricavi e costi.

Per gli anni successivi al primo il gestore aggiorna la proposta tariffaria sulla base del tasso di inflazione programmato dal Governo italiano e, con l'obiettivo di evitare sovra compensazioni, sulla base dei volumi di traffico previsti per il periodo regolatorio di riferimento.

4.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
15	A4E-IATA-IBAR	Ritengono che qualsiasi utente dovrebbe poter presentare istanza di opposizione alla proposta del gestore del livello dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi regolati all'Autorità. Richiedono di non prevedere alcuna soglia minima per poter presentare istanza di opposizione.	Da respingere	Si precisa che quanto disciplinato dal paragrafo 15.2, punto 1, vale solo per gli aeroporti che aderiscono al Modello B. Si respinge la richiesta di eliminazione della soglia minima per poter presentare istanza di opposizione, in quanto si ritiene che la stessa possa essere presentata solo da un'utenza che abbia una congrua rappresentanza, legata all'operatività sullo scalo di riferimento, rilevata da almeno il 50% delle WLU consuntivate
16	A4E-IATA-IBAR	Richiedono l'espunzione della previsione al paragrafo 16.1 in quanto non ritengono utile l'uso di un <i>benchmarking</i> generico delle tariffe o dei costi di <i>turnaround</i> . Richiedono inoltre di condividere con gli utenti la metodologia per la selezione degli aeroporti comparabili.	Da respingere	Si respinge la richiesta di espunzione rappresentando che: - il <i>benchmark</i> è comunque sottoposto a consultazione e alle verifiche dell'Autorità; - la previsione risponde altresì al principio di cui all'articolo 80, comma 1, lett. d) del d.l. 1/2012.
16	A4E-IATA-IBAR	Richiedono di eliminare la previsione di cui al paragrafo 16.3, punto 2 che avrebbe un suo fondamento teorico solo nell'ambito di un modello regolatorio basato sul sistema del single till e del price floor. Ritengono inoltre che sia prerogativa dell'Autorità approvare una dinamica dei corrispettivi non orientata alla media europea (d.l. 1/2012 articolo 80.1.d).	Da respingere	Si respinge la richiesta di espunzione rappresentando che: - la proposta tariffaria è sottoposta a consultazione e alle verifiche dell'Autorità; - la previsione risponde altresì ai principi di cui all'articolo 80 del d.l. n. 1/2012.

5 PARTE IV – Principi e criteri per la regolazione delle reti e dei sistemi aeroportuali

5.1 Reti e sistemi aeroportuali

La Parte IV contempla le Misure dalle 18 alla 26 dell'Atto di regolazione, attraverso le quali vengono disciplinati le finalità, gli aspetti procedurali, le regole di *costing* e *pricing*, sia per quanto riguarda le Reti aeroportuali, che per quanto riguarda i Sistemi aeroportuali.

5.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
18-26	A4E-IATA-IBAR	Ritengono che le Misure relative alle Reti e ai Sistemi aeroportuali non siano in linea con il principio di correlazione delle tariffe ai servizi forniti (ICAO), ritenendo che gli aeroporti debbano essere gestiti e regolati separatamente. L'applicazione di un sistema speciale per le Reti e i Sistemi risulta inoltre discriminatoria nei confronti degli aeroporti che, non facendo parte di una rete, non possono avvalersi di un sistema di sovvenzionamenti incrociati. Ritengono infine che il ricorso a questi ultimi non sia conforme ai principi di una gestione efficiente, alla correlazione ai costi, pertinenza e ragionevolezza, di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012.	Da respingere	Si respinge la richiesta di espunzione rappresentando che: - la previsione risponde ai principi di cui all'articolo 74 del d.l. 1/2012 e agli articoli 4 e 5 della Direttiva 2009/12/CE; - la proposta tariffaria del gestore della Rete è sottoposta a consultazione e alle verifiche dell'Autorità.
19	SEA	Richiede che vengano esplicitate le modalità di calcolo dei <i>quorum</i> costitutivo e approvativo nel caso delle Reti aeroportuali.	Chiarimento	Al riguardo si rimanda al paragrafo 19.3, dal quale si desume che il calcolo del <i>quorum</i> costitutivo e approvativo avviene al livello di Rete aeroportuale: " <i>si applica quanto previsto dalla Misura 6 del Modello A; tali misure si applicano al gestore della Rete aeroportuale e coinvolgono gli utenti di detta Rete</i> ".
19	A4E-IATA-IBAR	Chiedono di eliminare l'intera sezione di Misure che va dalla 18 alla 26 o in subordine chiedono di modificare la formulazione eliminando la richiesta di fornire informazioni a livello di Rete ma lasciando il riferimento a livello di singolo scalo.	Da respingere con precisazioni	Si ritiene la previsione in linea con i principi di cui agli articoli 74 e 77 del d.l. 1/2012 e con gli articoli 4 e 5 della Direttiva 2009/12/CE. Ai fini di una maggiore attinenza al principio di cui all'articolo 77 del d.l. 1/2012, si è ritenuto necessario modificare il pertinente paragrafo dell'Atto di regolazione.
19	SEA	Richiede di espungere la previsione circa la predisposizione di alcune informazioni di sintesi a livello di Rete aeroportuale, soprattutto con riferimento al Piano della qualità e tutela ambientale.	Da respingere	Si ritiene opportuno fornire all'utenza un quadro di sintesi dei Piani a livello di Rete aeroportuale, anche in considerazione della particolare complessità che caratterizza la gestione coordinata di più aeroporti. Si precisa, inoltre, che il documento di sintesi deve recare in modo succinto le principali informazioni di tutti gli aeroporti all'interno della Rete aeroportuale, anche al fine di facilitare l'accesso alle informazioni di rilievo per gli utenti, nonché di assicurare il rispetto del principio di trasparenza.
20	A4E-IATA-IBAR	Richiedono l'espunzione di misure incrementative della remunerazione del capitale investito.	Da respingere	Si osserva che l'Autorità, in casi eccezionali, può valutare l'applicazione temporanea di contenute misure incrementative del WACC pari all'1% e a valere sul 50% della vita utile dell'investimento meritevole, su specifica e motivata richiesta formulata dal gestore aeroportuale, previo assenso del concedente, che opera in base agli indirizzi del Governo. Si ritiene che la combinazione equilibrata dei criteri di valutazione adottati e dell'obbligo di preventivo assenso del concedente possa comportare un'applicazione ragionevole e proporzionata della Misura, orientando adeguatamente le politiche di investimento dei gestori aeroportuali.

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
21	SEA	Richiede di semplificare le previsioni concernenti la modulazione tariffaria delle Reti, consentendo al gestore la più ampia libertà di utilizzo dello strumento delle poste figurative da sottoporre agli utenti nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione. In particolare, richiede che l'utilizzo delle poste figurative possa essere gestito garantendo la neutralità economico finanziaria dei costi aggregati <i>ex ante</i> e dei costi aggregati <i>ex post</i> all'interno del periodo tariffario.	Chiarimento	Si ritiene che la previsione sia in linea con i principi di cui agli articoli 74 e 77 del d.l. 1/2012 e agli articoli 4 e 5 della Direttiva 2009/12/CE. Per quanto riguarda le poste figurative, si ritiene che le stesse siano utilmente assoggettate a consultazione, accordo con l'utenza e alle verifiche dell'Autorità.
21	A4E-IATA-IBAR	Ritengono che la modulazione tariffaria tra aeroporti di una Rete sia contraria ai principi di gestione efficiente, correlazione ai costi, pertinenza e ragionevolezza, di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012	Da respingere	Si ritiene che la previsione sia in linea con i principi di cui all'articolo 74 del d.l. 1/2012 e all'articolo 5 della Direttiva 2009/12/CE.
21	A4E-IATA-IBAR	Richiedono che sia opportuno integrare il paragrafo 21.6 specificando che i <i>basket</i> e la modulazione tariffaria siano previsti anche nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione.	Da respingere	Si conferma che l'Atto di regolazione in generale riguarda i principi della legislazione nazionale e comunitaria, ivi inclusi il rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione.
21	Assaeroporti	Richiede che, in caso di Reti tra aeroporti con traffico inferiore a 1 milione di passeggeri, la disciplina applicabile sia quella del Modello B	Da respingere	Si ritiene che la previsione sia in linea con i principi di cui all'articolo 74 del d.l. 1/2012 e all'articolo 5 della Direttiva 2009/12/CE
23	SEA	Con riferimento all'istanza di applicazione di un Sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente, chiede chiarimenti in merito alla "documentazione necessaria" da produrre e alle tempistiche di verifica e riscontro da parte di ART, posto che si dà per scontato che il decreto di distribuzione del traffico del sistema aeroportuale milanese non debba essere prodotto all'Autorità. In linea generale richiede una semplificazione del processo relativo a detta istanza.	Chiarimento	Si rappresenta che la documentazione di cui al paragrafo 23.2, necessaria a consentire all'Autorità le verifiche di competenza, è adeguatamente dettagliata nell'Annesso 10. Al fine di rendere maggiormente chiaro il paragrafo 23.2, si è ritenuto necessario dettagliare la documentazione da allegare all'istanza. Si ritiene utile acquisire i file di <i>costing</i> e <i>pricing</i> congiuntamente all'istanza di applicazione di un sistema di tariffazione comune, in quanto tale documentazione contiene gli elementi che consentono di verificare l'intensità e la "direzione" dei trasferimenti di costi tra gli scali. Inoltre, al fine di assicurare un quadro applicativo chiaro, si è ritenuto necessario dettagliare la procedura e le tempistiche connesse all'istanza di applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente.
23	Assaeroporti	Richiede di prevedere un termine massimo entro cui concludere, positivamente o negativamente, l'istruttoria concernente l'istanza di applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente.	Da accettare, con modifiche	Al fine di assicurare un quadro applicativo chiaro, si è ritenuto necessario dettagliare la procedura e le tempistiche connesse all'istanza di applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente.

6 PARTE V – Contabilità regolatoria

6.1 Contabilità regolatoria

La Parte V dell'Atto di regolazione riporta i principi ed i criteri relativi alla predisposizione degli schemi di Contabilità regolatoria.

6.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
27	A4E-IATA-IBAR	Richiedono che gli utenti debbano essere messi in condizione di comprendere i criteri di allocazione dei proventi, dei costi e dei cespiti. È compito dell'Autorità assicurare che tale consultazione abbia luogo, asseverando la correttezza delle informazioni presentate. Osservano inoltre che i criteri di allocazione dovrebbero essere soggetti a consultazione con gli utenti.	Chiarimento	L'Autorità ha più volte posto in consultazione la metodologia di allocazione dei costi e dei proventi con cui i gestori definiscono la Contabilità regolatoria; da ultimo, nel corso della consultazione indetta con la delibera n. 80/2022, ogni partecipante ha, in maniera trasparente, presentato le proprie osservazioni circa tale metodologia. L'Autorità, inoltre, con la predetta consultazione, ha aperto la possibilità di trasmettere contributi in merito ad eventuali metodologie alternative proposte dai partecipanti.
27	SEA	Richiede di mantenere i termini già previsti nei Modelli di regolazione vigenti pari a 60 giorni, o in subordine si richiede che il termine di 60 giorni possa essere mantenuto in via transitoria per almeno 1-2 anni.	Da respingere, con precisazioni	Nel respingere l'osservazione, si ritiene opportuno introdurre la differenziazione delle tempistiche di invio, da parte del gestore, all'Autorità della contabilità regolatoria, solo nel caso specifico al paragrafo 10.1, punto 1, lettera b), in quanto si è riscontrato un possibile aggravio nella compilazione degli schemi contabili dovuto alle rettifiche di cui alla Misura citata.
27	SEA	La riclassifica dei prospetti di Bilancio elaborati con principi contabili IAS secondo gli schemi dei principi contabili italiani è un'attività estremamente onerosa e non aggiunge informazioni rispetto a quanto indicato nei prospetti di Contabilità regolatoria. L'Autorità, nella Relazione istruttoria di cui alla delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020 di conclusione del procedimento avviato con delibera n. 84/2018, aveva accettato la proposta di SEA, ma tale variazione non è stata inclusa nei nuovi Modelli posti in consultazione. Segnala che anche le Linee Guida per la compilazione dei format di Contabilità regolatoria per il settore aeroportuale allegate alla Relazione Illustrativa specificano che <i>"Qualora il gestore rediga il bilancio secondo i principi IAS/IFRS è tenuto a riconciliare i prospetti del bilancio di esercizio con i prospetti di contabilità redatti sulla base dei format di cui al file allegato"</i> (paragrafo 4.3). Richiede il ripristino della formulazione di cui al paragrafo 9.3 all'allegato A della delibera n. 136/2020.	Da respingere, con precisazioni	Si respinge la richiesta in quanto l'attività non rappresenta un onere aggiuntivo in capo alla società di gestione aeroportuale. Come noto, infatti, gli schemi contabili presentano la colonna del bilancio di esercizio secondo i criteri ITAGAAP che dovranno essere compilati per l'attività di riconciliazione. Si è precisato che, ai fini regolatori, è obbligatoria la riconciliazione fra i prospetti del bilancio di esercizio, anche quando redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS, ed i prospetti di Contabilità regolatoria. Pertanto, il gestore è comunque tenuto a effettuare la riclassificazione tra i bilanci (IAS e ITAGAAP), che sarà esplicitata all'Autorità in modo che possa avere la piena conoscenza del processo di riconciliazione.
27	Assaeroporti	La richiesta di riclassificare l'intero bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani appare sproporzionata rispetto alle esigenze informative di Contabilità regolatoria. Peraltro tale istanza, rappresentata anche nell'ambito della consultazione di cui alla delibera n. 118/2019, era stata ritenuta meritevole di accoglimento da parte di codesta Autorità nella delibera n. 136/2020 (<i>"Nel recepire l'osservazione, che si ritiene ragionevole, è stato precisato che, ai fini regolatori, è obbligatoria la sola riconciliazione fra i prospetti del bilancio di esercizio, anche quando redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS, ed i prospetti di contabilità regolatoria"</i>).		
27	A4E-IATA-IBAR	Richiedono di poter aver copia della documentazione relativa alla Contabilità regolatoria.	Da respingere	Le informazioni che il gestore è tenuto a fornire in sede di consultazione, in aggiunta al bilancio pubblicato dallo stesso, sono sufficienti ed esaustive per gli utenti e rispondono ai principi di trasparenza e consultazione.

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
27	Assaeroporti	Segnala la necessità di coordinamento tra le tempistiche indicate nei Modelli e quelle di cui allo Schema tipo CdP ENAC (articolo 8, comma 1, lettera h).	Da respingere, con precisazioni	Nel respingere l'osservazione, si ritiene opportuno introdurre la differenziazione delle tempistiche di invio da parte del gestore all'Autorità della Contabilità regolatoria solo nel caso specifico di cui al paragrafo 10.1, punto 1, lettera b), in quanto si è riscontrato un possibile aggravio nella compilazione degli schemi contabili dovuta alle rettifiche di cui alla Misura citata.
27	ADR	Richiede l'estensione del termine di consegna della Contabilità Regolatoria a 60 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio.		
27	ADR	Chiede di integrare la previsione in modo che il gestore sia tenuto a riclassificare i prospetti di bilanci in accordo con i paragrafi 27.3.1. e 27.3.2. all'interno del documento "Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria" e prevedendo che i valori di bilancio successivamente inseriti nei prospetti economici e patrimoniali indicati ai paragrafi 27.2.2, punto 1 lettere d), e), e f) saranno, quindi, coerenti con la suddetta riclassifica.	Da accettare, con modifiche	Si recepisce l'osservazione, che si ritiene ragionevole, in quanto precisa che devono essere inseriti negli schemi contabili i valori di bilancio riconciliati.
27	Assaeroporti	Osserva che la compilazione del foglio relativo alle componenti patrimoniali comporta per i gestori oneri significativi.	Da respingere	Si ritiene fondamentale disporre del quadro completo dei conti economici - patrimoniali ai fini di una corretta ed esaustiva applicazione della normativa sull' <i>unbundling</i> contabile del gestore, di cui all'articolo 37, comma 3, del d.l. 201/2011, anche ai fini di evidenziare i costi di indebitamento e le partite infragruppo. È da rimarcare come venga chiesto il dettaglio per singolo prodotto regolato solo per i conti pertinenti e pertanto l'aggravio amministrativo scaturente dalla richiesta è minimo.
27	SEA	Richiede l'espunzione degli oneri assicurativi non previsti da obblighi normativi dagli oneri non pertinenti.	Da respingere	Si respinge la richiesta di espunzione di tale previsione, in quanto gli oneri in oggetto, ricadendo nella discrezionalità del gestore, non possono essere messi a carico degli utenti.
27	Assaeroporti	Richiede che gli oneri processuali e assicurativi vengano espunti dagli oneri non pertinenti o che, quantomeno, venga specificato che la soccombenza deve essere accertata solo al termine dell'ultimo grado di giudizio.		
27	ADR	Richiede l'espunzione degli oneri assicurativi non previsti da obblighi normativi dagli oneri non pertinenti.		
27	A4E-IATA-IBAR	Ritengono la Misura in palese contrasto con il principio di effettività dei costi declinato dall'articolo 71, comma 3, del d.l. 1/2012. Il paragrafo 27.3.1.2. è censurabile anche sotto un ulteriore profilo: l'utilizzo ed il rilascio di fondi di accantonamento per mancato utilizzo possono riguardare anche spese di manutenzione ciclica ed ogni altra tipologia di spesa capitalizzata. In tale ipotesi il Documento non prevede però che tali fondi vadano inclusi come voce di costo ammissibile.	Da respingere	La Misura tiene in conto proprio l'effettivo sostenimento dei costi, in quanto viene ammessa la quota dei fondi effettivamente utilizzati. In caso di mancato utilizzo, il fondo non è ammissibile.
27	A4E-IATA-IBAR	Richiedono l'inclusione degli accantonamenti per crediti inesigibili in quelli non pertinenti.	Da respingere	Si respinge la richiesta evidenziando come i crediti siano ammissibili nel limite del 25% incluso il fondo relativo che non può includere crediti dichiarati inesigibili.

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
27	Aragon	Richiede di esplicitare per la Contabilità Regulatoria se il calcolo della RAB debba essere effettuato con le stesse regole della Dinamica Tariffaria, in modo da avere lo stesso trattamento, oppure se debba basarsi su presupposti diversi. In particolare, sul trattamento del <i>lag regolatorio</i> , ovvero lo slittamento di un anno con cui i costi di capitale (remunerazione sul CIN da immobilizzazioni, ammortamenti) sono riconosciuti in tariffa rispetto alla loro data di effettiva spesa.	Chiarimento	Al riguardo si rappresenta che l'Autorità ha ritenuto opportuno introdurre una integrazione al paragrafo 10.9 dell'Atto di regolazione, prevedendo che i costi di capitale restino contabilizzati nell'annualità successiva.
27	SEA	Richiede se sia corretto interpretare che, laddove il consolidamento sia effettuato mediante il metodo dell'elisione integrale delle poste infragruppo, non siano da compilare tutte le parti dei prospetti riferite a poste infragruppo. Richiede conferma all'Autorità della correttezza di tale interpretazione.	Chiarimento	Si conferma che in caso di elisione integrale le poste infragruppo non devono essere riportate.
27	ADR	Nella redazione degli schemi di conto economico consolidati rispetto a tutte le società incluse nel perimetro di consolidamento, richiede di considerare adeguatamente eccezioni argomentate e motivate dal gestore aeroportuale.	Da respingere	Si respinge la richiesta precisando che non possono essere ammesse eccezioni alla fattispecie contabile in quanto verrebbe meno: - la possibilità di <i>benchmarking</i> tra gestori; - la possibilità di riconciliazione con il bilancio consolidato; - la trasparenza delle informazioni rese all'Autorità.
27	Aragon	Richiede chiarimento nel caso in cui il gestore disponga di un'informazione contabile di origine di minor dettaglio rispetto a quanto richiesto dai prospetti.	Chiarimento	La Contabilità regolatoria dovrà essere compilata con i dati della contabilità analitica; pertanto, è pacifico che dovrà essere adeguata rispetto alle richieste informative. Durante la fase di adeguamento dei sistemi di rilevazione contabile da parte delle aziende, che potrà avere impatto sul primo anno di rilevazione, verrà ammessa la compilazione anche attraverso l'utilizzo di criteri di ripartizione extracontabili da esplicitare nella relazione allegata agli schemi contabili.
27	SEA	Ritiene che le componenti economiche e patrimoniali generali non debbano essere ripartite sulle attività di incentivazioni e sulle attività non pertinenti.	Da respingere	Tutte le attività della società di gestione assorbono componenti generali, per questo motivo si conferma la previsione.
27	ADR	Richiede che la Misura al paragrafo 27.5.1 tenga conto di <i>"altre allocazioni indirette, costruite sull'insieme delle attività specifiche di un singolo scalo, o di una singola Area di Business attraverso l'analisi di allocazioni specifiche di cui ai precedenti punti a), b) e c)"</i> .	Da respingere	I tre criteri indicati nella Misura in argomento permettono di allocare la totalità dei costi pertinenti. In particolare, per i costi in comune ad una pluralità di attività (area di <i>business</i> indicata da AdR) è prevista già l'identificazione da parte della società di un opportuno <i>driver</i> da esplicitare e motivare nella relazione di accompagnamento.
27	Aragon	Suggerisce di evidenziare in maniera esplicita nel testo della delibera la definizione e la natura dei criteri di allocazione afferenti alle attività allocabili: dirette, dirette <i>pro quota</i> e indirette, come richiesti nella rappresentazione degli stessi all'interno dei tracciati di Conto Economico e Stato Patrimoniale.	Chiarimento	Ogni impresa ha una profonda conoscenza dei propri processi aziendali e delle modalità di misurazione degli stessi. Si ritiene opportuno lasciare, in un primo momento, ai gestori la possibilità di individuare i suddetti criteri di allocazione, rimandando ad un secondo momento l'attività di interlocuzione tra i gestori e l'Autorità. Dall'analisi dei dati acquisiti, l'Autorità potrà valutare l'opportunità di sviluppare la tematica nella direzione indicata. Si rimanda altresì a quanto rappresentato nel Capitolo 10 della presente relazione.

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
27	Aragon	Suggerisce di inserire una definizione esplicita di criteri di allocazione di natura "indiretta", al fine di limitare possibili errori di interpretazione nel trattamento e nella rappresentazione degli stessi all'interno dei tracciati di Conto Economico e Stato Patrimoniale. A tal scopo si chiede conferma se nella costruzione dei criteri di allocazione "indiretta" (es. Chiave Costi Generali), debbano essere tenute in considerazione anche le attività del punto 5 lettere c) e d) del paragrafo 27.4. Si chiede se, in tal caso, le eventuali scritture di riclassifica IAS ed ITA GAAP, considerate come non pertinenti, debbano essere incluse nel calcolo della Chiave Costi Generali (punto 4).	Chiarimento	Si precisa che nella costruzione dei criteri di allocazione indiretta sono incluse le attività di cui al paragrafo 27.4, punto 5, lettere c) e d) dell'Atto di regolazione.
27	Assaeroporti	Ritiene opportuno non individuare un'unica tipologia di <i>driver</i> per l'allocazione dei costi in via residuale. Ritiene invece ragionevole utilizzare il <i>driver</i> avente maggiore attinenza alla natura del costo (es: mq, fatturato, n. medio dipendenti, altro).	Da respingere	Per le attività riferibili ad una pluralità di servizi il gestore ha facoltà di scelta del <i>driver</i> di allocazione, come previsto al paragrafo 27.5, punto 1; pertanto il gestore potrebbe anche non ricadere nella casistica di cui al punto 3 dello stesso paragrafo.
27	Assaeroporti	Richiede di modificare la previsione di cui al paragrafo 27.5, punto 4 in quanto non condivide l'approccio proposto nei nuovi Modelli che si basa sull'assunto che l'"attività di incentivazione" svolta dal gestore, nonché le "attività non pertinenti" abbiano caratteristiche tali da assorbire una parte di costi generali.	Da respingere	La Misura intende favorire il rispetto dei principi di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012. Si ritiene che anche le attività di incentivazione comportino dei costi generali dei quali è necessario tenere conto.
27	Assaeroporti	Osserva che i paragrafi 27.4 e 27.6 includono tra le "attività aeroportuali" anche il corrispettivo PRM, la cui disciplina, come indicato nella nota 5 del documento di consultazione, è dettata dall'ENAC. Richiede pertanto di confermare, anche a valle di un opportuno coordinamento con l'ENAC, se i costi generali debbano essere allocati anche al servizio PRM o meno.	Chiarimento	È noto che il servizio PRM ricade tra le competenze assegnate dal vigente contesto normativo ad ENAC; tuttavia, ai fini di definire una corretta e pertinente Contabilità regolatoria e altresì garantire la riconciliazione con il bilancio d'esercizio, rimane fondamentale mantenere la contabilità relativa all'attività aeroportuale asservita alle PRM.
27	SEA	Richiede chiarimenti circa l'inclusione di beni di uso esclusivo affidati a operatori di assistenza a terra (<i>handler</i>), posto che l'Atto di regolazione disciplina i rapporti tra gestori e utenti.	Da respingere	Si rimanda alle definizioni 16 e 35, a quanto disposto dall'articolo 72, comma 1, lettera d), e dall'articolo 71, comma 5 del d.l. 1/2012, nonché a quanto previsto dall'Atto di regolazione alla Misura 2, punto 4, lettera b). Nei limiti di quanto sopra, l'Atto di regolazione trova applicazione anche per i corrispettivi fatturati agli <i>handlers</i> . Si conferma che all'interno dell'Atto di Regolazione, al paragrafo 27.6, si riporta l'elenco delle " <i>Prestazioni erogate dal gestore aeroportuale</i> " ed in particolare al punto 1, lettera h), del suddetto paragrafo si riportano a titolo di esempio alcuni eventuali corrispettivi per l'utilizzo di beni di uso comune.

6.2 Linee Guida sulla Contabilità regolatoria

6.2.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
2	Assaeroporti	Richiede l'estensione a 60 giorni per la trasmissione della Contabilità regolatoria.	Da respingere, con precisazioni	Si introduce la differenziazione delle tempistiche di invio da parte del gestore all'Autorità della Contabilità regolatoria solo nel caso specifico alla Misura 10.1, comma 1, lettera b), in quanto si è riscontrato un possibile aggravio nella compilazione degli schemi contabili dovuta alle rettifiche di cui alla Misura citata.
2	ADR	Propone l'integrazione del testo inserendo alcune specificazioni in merito alla componente indiretta.	Da accettare, con modifiche	Il gestore si riferisce alle voci c) e d) del paragrafo 27.5.1, in luogo di b) e c), pertanto si recepisce l'osservazione con il corretto riferimento, che si ritiene ragionevole; si aggiornano le Linee Guida con l'integrazione richiesta.
3	SEA	Richiede chiarimenti circa l'elenco numerato. Richiede di espungere le informazioni circa la struttura proprietaria dei singoli <i>handlers</i> .	Da accettare, con modifiche	Si ritiene utile espungere la parola "numerato" dalla Misura in risposta al chiarimento richiesto. Si ritiene di respingere la richiesta di espunzione al secondo punto, poiché si ritiene che il gestore sia in grado di fornire le informazioni circa la struttura proprietaria dei singoli <i>handlers</i> .
4	Assaeroporti	Propone che i <i>format</i> da firmare digitalmente siano solamente gli schemi contabili di cui ai paragrafi 27.2.2, punto 1, lettere d), e), f) e g). Richiede inoltre di specificare che la firma è quella del legale rappresentante.	Da respingere	Gli schemi contabili sono a tutti gli effetti documenti ufficiali che richiedono la sottoscrizione della Società emittente. La procedura di firma digitale è pratica nota nei settori soggetti a trasmissione della Contabilità regolatoria. Si conferma che la firma è quella del legale rappresentante.
4	SEA	Richiede di eliminare la richiesta di firma digitale ad ogni invio.	Da respingere	Gli schemi contabili sono a tutti gli effetti documenti ufficiali che richiedono la sottoscrizione della Società emittente. La procedura di firma digitale è pratica nota nei settori soggetti a trasmissione della Contabilità regolatoria.
4	SEA	Richiede di espungere il testo: <i>"di cui da attività non regolate: dettaglio, da calcolare rispetto alla percentuale di autofinanziamento dell'incentivazione, della percentuale della quota autofinanziata alimentata da attività accessorie."</i>	Da accettare	Considerando che in Contabilità regolatoria, nei Modelli posti in consultazione, è presente un'apposita colonna relativa all'attività di incentivazione, si ritiene si possa accettare tale richiesta.
4	ADR	Suggerisce di sostituire il testo: <i>"determinato mediante il principio di cassa"</i> con <i>"determinato in base al principio della competenza"</i> .	Da respingere	Si respinge in quanto l'obiettivo della regolazione è quello di remunerare solo gli investimenti effettivamente realizzati e consuntivati, in linea con quanto approvato dall'ENAC, e tale spesa è determinata mediante il principio di cassa.
4	ADR	Ritiene inutile e gravoso prevedere che la Co.Re gestisca poste di bilancio patrimoniali non incluse nel calcolo tariffario.	Da respingere	Si ritiene fondamentale disporre del quadro completo dei conti patrimoniali del gestore anche ai fini di evidenziare i costi di indebitamento e le partite infragruppo. È da rimarcare come venga chiesto il dettaglio per singolo prodotto regolato solo per i conti pertinenti e pertanto l'aggravio amministrativo scaturente dalla richiesta è minimo.
4	ADR	La conversione dei valori di bilancio IAS/IFRS a quelli ITA GAAP (vedi commento al paragrafo 27.1.3), è propedeutica all'inserimento dei valori da allocare ai servizi nel modello di Co.Re. Pertanto, non sarà più necessario commentare eventuali rettifiche di conversione negli schemi economici, in quanto i dati di Bilancio saranno valorizzati direttamente in ITA GAAP. I commenti richiesti saranno contenuti nel documento "Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria".	Da respingere, con precisazioni	Nel respingere l'osservazione, si è ritenuto, comunque, opportuno precisare che, ai fini regolatori, è obbligatoria la sola riconciliazione fra i prospetti del bilancio di esercizio, anche quando redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS, e i prospetti di Contabilità regolatoria.

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
4	ADR	Evidenzia incoerenza tra (i) l'assegnazione ai costi di coordinamento di scalo della natura di costi allocabili esclusivamente con chiave indiretta a tutti i servizi e (ii) la sua contemporanea presenza nell'elenco delle "Infrastrutture Centralizzate" del successivo paragrafo 4.4. Ritiene che il coordinamento di scalo sia una prestazione da allocare ai soli servizi Aviation, chiave indiretta servizi regolati di scalo.	Da accettare, con modifiche	Si accetta l'osservazione, ritenuta ragionevole. Si rimanda, conseguentemente, alla modifica pertinente effettuata nel testo delle Linee Guida.
4	Assaeroporti	Propone di eliminare la previsione secondo cui anche alle attività non pertinenti va allocata la quota dei costi indiretti correlata.	Da respingere	Si precisa che nella costruzione dei criteri di allocazione indiretta sono incluse le attività di cui al paragrafo 27.5, punto 4.
4	Assaeroporti	Ritiene che la previsione riguardante le informazioni contabili relative alle Attività e Passività da Stato patrimoniale siano da espungere.	Da respingere	Si ritiene fondamentale, per le analisi di cui necessita l'Autorità, disporre di una fotografia completa dei dati contabili del gestore, per cui risulta ad oggi imprescindibile includere l'informazione relativa allo stato patrimoniale, una parte della quale viene, per altro, già fornita in sede di definizione delle tariffe
4	ADR	L'elenco indicato include infrastrutture centralizzate che non vengono fatturate direttamente all'utenza come servizi, ma rappresentano costi operativi allocabili ai servizi stessi, tra i quali: - coordinamento generale di scalo; - l'informativa di scalo; - impianto depurazione acqua/oli; Il gestore rappresenterà il dettaglio dei costi esclusivamente per le infrastrutture oggetto di specifico corrispettivo all'utenza. I banchi biglietteria e info concessi come "beni di uso esclusivo" ai vettori aerei sono sempre stati considerati tra i servizi non regolati, al pari delle Sale VIP.	Da respingere	Si respinge la richiesta in quanto le voci delle quali viene suggerita l'eliminazione sono già definite dalla regolazione vigente. Lo schema di dettaglio chiede esclusivamente di rappresentare i costi e gli investimenti riferibili alle suddette voci riferite a determinate tipologie di infrastruttura.
4	SEA	Chiede un chiarimento circa la definizione di margine lordo.	Chiarimento	Si chiarisce che per Margine lordo si intende quanto definito al punto 4 del Conto economico degli schemi contabili posti in consultazione.
5	SEA	Si richiede di escludere l'informazione relativa ai passeggeri dirottati (riga 55 del foglio <tecnici traffico e qualità>, schema di Contabilità regolatoria), in quanto i gestori possono disporre solo dei dati relativi ai passeggeri effettivamente transitati dallo scalo (solo passeggeri dirottati in arrivo).	Da accettare con modifiche	Nei modelli Excel il dato sui passeggeri dirottati è da intendersi come passeggeri dirottati in arrivo. Nel caso di mancata disponibilità, da parte del gestore, del dato, il gestore può avvalersi della dicitura "non disponibile" anche nella sua forma abbreviata "n.d."
5	SEA	Con riferimento ai Parametri Ambiente (righe 132-137) del foglio <tecnici traffico e qualità>, schema di Contabilità regolatoria), sottolinea che non tutti i dati potrebbero essere a disposizione dei gestori e chiede pertanto un chiarimento.	Chiarimento	Nel caso di mancata disponibilità del dato, il gestore può avvalersi della dicitura "non disponibile" anche nella sua forma abbreviata "n.d.". Si sottolinea che il mancato utilizzo a fini tariffari delle informazioni di cui trattasi non implica la non rilevazione del dato.
n.d.	Assaeroporti	Non appaiono chiari i criteri di compilazione del foglio "attività di incentivazione". Segnala fin d'ora che, in assenza di chiarimenti da parte dell'Autorità, i valori indicati nelle due righe (Ricavo teorico da tariffa e Ricavo effettivo) non potranno che coincidere. Quanto alla riga "altri oneri di gestione" non appare chiara quale sia l'attinenza con gli incentivi.	Chiarimento	Si chiarisce che con ricavo teorico si intende il ricavo previsto ex ante. La voce "altri oneri di gestione" rappresenta un campo residuale rispetto alla voce servizi.

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
n.d.	Assaeroporti	Ritiene mancante un prospetto recante la somma delle componenti che evidenzia il totale dei costi allocati ai prodotti. Chiede di chiarire, inoltre, se nel "conto economico indiretto" siano da riportare anche le spese generali oppure no. Quanto ai prospetti patrimoniali, si rimanda al commento alla Misura al paragrafo 27.2.2 paragrafo 1.	Chiarimento	Si ritiene ragionevole e utile implementare un foglio Excel che evidenzia la somma dei costi allocati ai prodotti.
n.d.	Assaeroporti	Rappresenta che in alcuni casi di dati relativi a FTE, kWh, mc acqua, mc gas non sempre direttamente imputabili ai diversi servizi. Chiede pertanto di esplicitare che i dati relativi a FTE, kWh, mc acqua, mc gas allocati ai singoli servizi vanno indicati solo ove disponibili.	Da respingere	Si respinge la richiesta in quanto i dati richiesti per singolo prodotto sono utili per definire il parametro di efficientamento, anche laddove disponibili solo in forma parametrica.

7 PARTE VI – Incentivi all'attività volativa

7.1 Incentivi all'attività volativa

La Parte VI dell'Atto di regolazione alla Misura 28 disciplina, in ambito regolatorio, l'attività di incentivazione all'attività volativa.

7.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
28	SAVE, Catullo, AERTRE, F2i-Ardian, Assaeroporti, ADR, Aeroporti 2030	Ritengono che gli attuali obblighi di <i>disclosure</i> informativa nei confronti degli utenti riguardanti le <i>policy</i> di incentivazione siano sufficienti a garantire obiettivi quali trasparenza e parità di accesso e che l'obbligo che consiste nel comunicare, in sede di consultazione con gli utenti, l'ammontare totale degli incentivi erogati dal gestore nel periodo regolatorio precedente e quantificazione delle WLU ad essi collegate, sia superfluo e privo di motivazioni. Pertanto, richiedono di confermare, con riferimento al trattamento degli incentivi all'attività volativa, l'approccio attualmente previsto dalla delibera n. 92/2017, anche al fine di evitare ulteriori oneri informativi.	Da respingere	La pubblicazione della <i>policy</i> , priva di alcun dato quantitativo, non appare sufficiente a dimostrare la trasparenza e non discriminazione. La richiesta di fornire i dati aggregati, relativi a WLU e incentivi totali erogati nei 5 anni precedenti e il dato relativo all'incentivo unitario e complessivo che si intende offrire per il periodo successivo, non pare costituire un aggravio amministrativo. Se, come si sostiene, gli accordi tra gestore e vettore devono basarsi su logiche di mercato, le caratteristiche tecnico-economiche dell'offerta devono essere, almeno in maniera generale, conoscibili a tutti gli attori di tale mercato.
28	ADR	Specifica espressamente che ogni informazione fornita all'Autorità debba considerarsi riservata e non divulgabile.	Chiarimento	Le informazioni fornite ad ART sono da considerarsi di natura riservata e potranno essere oggetto di divulgazione solo in modalità aggregata e/o anonimizzata.
28	Assaeroporti	Come rappresentato anche in occasione di precedenti consultazioni, ritiene indispensabile chiarire che il principio dell'operatore economico privato (il cd. test MEO) è rilevante esclusivamente per quelle incentivazioni che, essendo finanziate con risorse pubbliche, potrebbero costituire - ove il test MEO non venisse superato - un aiuto di Stato. Chiede, pertanto, di esplicitare che l'eventuale trasmissione all'Autorità della documentazione istruttoria comprovante le risultanze del MEO test è limitata ai soli casi in cui il rispetto del suddetto principio è previsto dalla normativa comunitaria.	Da accettare, con modifiche	Qualora non si applichi la normativa degli Aiuti di Stato, potranno essere richieste le analisi di redditività, anziché i test MEO. Si è ritenuto quindi opportuno adeguare la Misura.
28	Assaeroporti	Quanto alla richiesta di indicare obbligatoriamente nelle <i>policy</i> l'ammontare unitario e complessivo	Da respingere	Per quanto riguarda la disponibilità del dato complessivo, si ritiene ragionevole che i gestori

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
		degli incentivi che si intende erogare, rileva come tali informazioni (soprattutto il dato complessivo) non siano sempre disponibili alla data dell'audizione, ma in molti casi vengano definite all'esito della negoziazione con i vettori.		siano in grado quantomeno di indicare un dato di <i>budget</i> o un tetto massimo all'ammontare di incentivi erogabili nell'anno, come è emerso anche dai contributi di un gestore aeroportuale. Si respinge pertanto l'osservazione.
28	SEA	Segnala che non è possibile individuare a priori un ammontare di incentivazioni per rotta, bensì per un insieme di rotte, e che frequentemente si incentivano i volumi, stanziando un <i>budget</i> complessivo, senza individuare a priori un ammontare unitario.	Da accettare, con modifiche	Si ritiene ragionevole accettare l'osservazione per quanto riguarda l'individuazione delle rotte da incentivare per la presenza dei <i>network</i> . Si ritiene di precisare, invece, come determinare l'ammontare unitario dell'incentivo che deve essere comunicato, qualora sia basato su passeggeri/movimenti/merci.
28	A4E-IATA-IBAR	Richiedono di specificare che, nell'ambito della raccolta dati sul settore aeroportuale prevista annualmente dall'Autorità, al fine di assicurare che gli incentivi non siano costi imputabili alla attività volativa, ciascun gestore fornisce i dati di dettaglio ivi richiesti, tra l'altro, relativamente agli incentivi all'attività volativa.	Da respingere	La distinzione dell'attività di incentivazione rispetto alle attività aeroportuali, accessorie e non pertinenti, è già stata specificata nella Misura 27.

7.1.2 Approfondimenti

Le osservazioni pervenute, da un lato, esprimono condivisione per le intenzioni dell'Autorità di assicurare la trasparenza delle *policy* dei gestori e la parità di accesso; dall'altro lato, ritengono superflua e non sufficientemente argomentata la previsione di fornire, nell'ambito della consultazione, i dati concernenti gli incentivi erogati ai vettori.

In merito alla trasparenza, in particolare, viene citata una definizione del Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators (di seguito: Thessaloníki Forum). Tuttavia, proprio in merito agli incentivi e alla consultazione, il Thessaloniki Forum sostiene⁸ che gli incentivi dovrebbero essere oggetto di consultazione, e che consultazione e trasparenza su questi regimi sono necessarie per scoraggiare effetti discriminatori. In particolare, il Thessaloniki 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.

Dai dati nella disponibilità degli Uffici, appare evidente come l'incidenza degli incentivi sui ricavi regolati sia in media pari al 24%, con un picco pari al 52%, e che quindi tali incentivi, soprattutto se distribuiti in maniera asimmetrica tra gli operatori, generino uno squilibrio nell'ammontare dei diritti aeroportuali unitari pagati dalle diverse compagnie aeree; ciò costituisce fatto noto nel settore.⁹

Come si deduce dai dati nella disponibilità degli Uffici, nel 2019, nonostante i vettori ricevuti incentivi siano circa 70, circa l'80% degli incentivi sono stati erogati a favore di due soli di essi; di questi un vettore ne percepisce circa il 55% del totale. Non si tratta di una caratteristica nuova del mercato, in quanto tale

⁸ Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators (2018) - Recommendations on Consultation and Transparency, pag. 3: "Incentive schemes resulting in rebates or discounts on the normally payable charges should be consulted on Consultation and transparency on these schemes are 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." (enfasi aggiunta).

⁹ In merito, si veda il contributo di Easyjet (prot. ART n. 11557/2019 del 30 settembre 2019) alla consultazione del procedimento avviato con delibera n. 84/2018, laddove il vettore afferma che "ART is correct in arguing that incentives modify the structure of charges".

tendenza era già emersa nel 2017, come dimostrano le Figure 26 e 27 dell’AIR della delibera n. 136/2020 (https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2020/07/Modelli-apt_Relazione-AIR.pdf), e come riscontrato dagli Uffici nei dati a disposizione, raccolti a partire dal 2015.

Appare evidente che la richiesta di ART di fornire i dati relativi all’ammontare degli incentivi erogati nel periodo regolatorio precedente, assieme alle WLU ad esse collegate, vada nella direzione indicata dal Thessaloniki Forum, pur rispettando le esigenze di riservatezza e temperando l’onere amministrativo per i gestori aeroportuali. I dati richiesti sono infatti in numero estremamente contenuto: 5 dati relativi agli incentivi, uno per ogni anno del precedente periodo regolatorio, e 5 per le WLU annue collegate. Tali dati sono da fornire in maniera aggregata (e quindi anonima), ossia rappresentando l’ammontare totale annuo erogato dall’aeroporto a titolo di incentivo¹⁰, e non quello per singolo vettore incentivato. A fronte di tale incremento degli obblighi è stato espunto, invece, rispetto ai Modelli precedenti, quello concernente la comunicazione annuale delle risultanze dei test MEO effettuati dai gestori e la documentazione inerente alle procedure di concessione di un’incentivazione, sostituendo l’onere periodico con la previsione di trasmissione delle pertinenti informazioni previa richiesta dell’Autorità.

Gli utenti ritengono che la mera presentazione delle *policy* commerciali in sede di consultazione e la loro pubblicazione sul sito *web* da parte del gestore garantiscano parità di trattamento e trasparenza.

Tuttavia, come emerge dalle analisi svolte nel corso degli anni da ART, tali *policy* sono generalmente di tipo descrittivo, finalizzate a definire gli obiettivi, in termini di frequenza e di rotte, degli incentivi, ma non contengono – ad eccezione di qualche rara casistica – l’ammontare dello sconto sui diritti aeroportuali; inoltre, non è mai definito l’ammontare massimo degli incentivi a passeggero o degli incentivi di *co-marketing*. La mancanza di dettagli, necessari alla trasparenza, nelle *policy* commerciali è stata già sottolineata nel documento di valutazione della Direttiva 2009/12/CE¹¹, dal quale emerge che: (i) l’intento della Direttiva era di fare in modo che tutti gli sconti fossero calcolati secondo una formula pubblicata e soggetti a obiettivi e criteri documentati, mentre tali dati di dettaglio, necessari alla trasparenza, non sono sempre pubblicati¹²; (ii) sebbene pubblicamente disponibili, alcuni incentivi, per loro natura, possono essere implicitamente discriminatori¹³; (iii) alcune compagnie aeree hanno la capacità di ottenere un miglior livello di diritti e incentivi¹⁴.

La mera pubblicazione di criteri per l’eventuale accesso alle incentivazioni non appare quindi sufficiente ad assicurare trasparenza e parità di trattamento, anche a fronte del fatto che dette *policy* generalmente non contengono un algoritmo di calcolo della scontistica.

Infine, le osservazioni convergono nel sostenere da un lato la piena trasparenza delle *policy* in termini di incentivi, e dall’altro il fatto che la mera rivelazione del totale degli incentivi erogati dal gestore nel periodo

¹⁰ Si osserva peraltro che in diversi casi dagli stessi bilanci di esercizio delle società di gestione aeroportuale sono desumibili, almeno in parte, gli importi di incentivi erogati complessivamente.

¹¹ Steer Davies Gleave, (2017). “Support study to the Ex-post Evaluation of Directive 2009/12/EC on Airport Charges - Final Report”. European Commission, DG Move.

¹² “Not all airports publish fully transparent details of their discount structure. The intent of the Directive is that all discounts should be calculated according to a published formula and be subject to objective and documented criteria. However, we are aware of cases where this is not the practice, and yet has the implicit acceptance of the national ISA. Moreover, in some cases published criteria are such that they are only available to a limited number of airlines” (pp. 351-352).

¹³ “Although publicly available and open to all airlines, some incentives by their nature may be implicitly discriminating. For example, incumbents may not stand to benefit from base development incentives, while new entrants may not be able to benefit from volume incentives. In certain situations, volume incentives can/might be seen as a barrier to entry to airlines wishing to operate new services at an airport. On the other hand, a new entrant might be better placed to benefit from the new destinations or base development incentives. LCCs are also more likely to benefit from a load factor incentive than network carriers are.

Network carriers in particular would prefer that airports focus on generally reducing the cost of their service, and not offer discounts that in practice only few airlines can benefit from at a given time.

Overall, the use of commercial agreements negotiated on a bilateral basis between airports and their customers is limited. However, the use of publicly advertised incentives is widespread and seen by airports as a useful tool for promoting growth and increasing their competitiveness” (p.252).

¹⁴ “Low-cost airlines will also pitch airports against one another to create competitive tension and to see where they can obtain the best deal in terms of charges and incentives” (p.288).

regolatorio precedente potrebbe avere ricadute sulle dinamiche concorrenziali e sul potere negoziale tra gestore e utenti dell'aeroporto. Premesso che queste due affermazioni appaiono in netto contrasto tra loro, laddove non potrebbero esservi variazioni nelle dinamiche concorrenziali a seguito della pubblicazione di informazioni su un oggetto pienamente trasparente, si rileva che, diversamente da quanto affermato dagli *stakeholder*, in termini di benefici attesi, il consistente aumento di trasparenza che il nuovo quadro regolatorio prevede, consentirà di conseguire una maggior efficacia nel monitoraggio da parte dell'Autorità nonché un controllo anche da parte dell'utenza, tale da disincentivare comportamenti discriminatori da parte dei gestori o un esercizio di pressione da parte delle compagnie aeree con maggior potere di mercato.

Gli *stakeholder* proseguono sottolineando il *“rischio di favorire il monitoraggio da parte dei vettori stessi delle pratiche commerciali dei propri concorrenti, con il risultato di indebolire l'intensità della concorrenza tra gli stessi”*. 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. Analizzando i dati a disposizione degli Uffici emerge infatti che circa l'82% degli incentivi erogati dalla metà degli aeroporti del campione è destinato a soli due vettori.

Con le Misure regolatorie introdotte non è richiesto, a differenza di quanto affermato da uno *stakeholder*, di modificare l'ammontare di incentivi erogati e, quindi, i volumi di traffico, bensì di fornire informazioni, peraltro di carattere generale e in forma aggregata, al fine di garantire che tali incentivi e volumi di traffico non siano accessibili solo ad alcuni vettori.

Se, infatti, gli accordi tra gestore e vettore devono basarsi su logiche di mercato, le caratteristiche tecnico-economiche dell'offerta devono essere, almeno in maniera generale, conoscibili a tutti gli attori di tale mercato.

ART, parimenti alla CAA citata da uno *stakeholder*, non richiede di fornire il dato relativo ai corrispettivi effettivamente pagati dai singoli vettori, al netto degli incentivi, ma richiede all'aeroporto di comunicare l'ammontare degli incentivi complessivamente erogati e delle WLU ad essi associate.

Viene altresì richiesto di comunicare l'ammontare, complessivo ed unitario, degli incentivi che il gestore intende erogare a titolo di incentivo con la *policy* presentata nell'ambito della consultazione. Tale richiesta, poiché uno *stakeholder* ha evidenziato come spesso gli stanziamenti siano solo complessivi e non anche unitari, è stata modificata per precisare che, qualora l'ammontare unitario non sia determinato, ma si tratti di un incentivo basato su passeggeri/movimenti/quantità di merci, debba essere comunicato l'algoritmo che si intende utilizzare per determinare l'ammontare unitario dell'incentivo (ad es. sconto del 10% per passeggero), in coerenza con l'intento della Direttiva 2009/12/CE, come sottolineato dallo studio di valutazione di impatto della medesima Direttiva redatto da Steer Davies Gleave (cfr. *supra*).

In merito al rapporto costi/benefici della comunicazione delle informazioni richieste si ritiene che la Misura risponda a criteri di proporzionalità, vista l'esiguità dei dati di cui si chiede la trasmissione, anche a fronte della diminuzione degli obblighi di informazione rispetto all'Autorità, come sopra rilevato.

Si ritiene infine di prevedere la fornitura su richiesta delle eventuali analisi di redditività effettuate dagli aeroporti, in caso di assenza di test MEO, che deve invece essere effettuato in conformità alla normativa comunitaria, modificando di conseguenza la Misura 28, punto 3 lettera a). La medesima Misura sarà modificata, alla lettera (i) per prevedere la casistica degli incentivi ad una pluralità di rotte, così come la relativa scheda contenuta negli schemi di contabilità. Si ritiene altresì di espungere da tale scheda la richiesta relativa alla percentuale di autofinanziamento dell'incentivazione da attività non regolate, in considerazione della presenza di un'apposita colonna relativa all'attività di incentivazione presente negli schemi di Contabilità regolatoria posti in consultazione.

8 PARTE VII – Service Level Agreements (SLA)

La Parte VII del Documento riporta i principi ed i criteri per la sottoscrizione dei contratti tra gestore e l'utenza relativi ai livelli di servizio in termini di *standard* qualitativi.

8.1 Service Level Agreements (SLA)

8.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
29	A4E-IATA-IBAR	Richiedono di modificare la formulazione del paragrafo 29.1, al fine di specificare che gli accordi sui livelli di servizio includono meccanismi che prevedono obblighi in termini di performance al gestore, nell'ottica della relazione tra fornitore del servizio e cliente.	Da respingere	Al punto a) della Misura 29 è già stato chiarito che gli obblighi in termini di <i>performance</i> sono in capo al gestore e che, soltanto in via residuale, è possibile tenere conto di un livello minimo di <i>performance</i> da richiedere agli utenti per accedere alla liquidazione delle penali, nell'ottica di " <i>una allocazione chiara e precisa delle responsabilità</i> ".

9 PARTE VIII – Disposizioni sull'entrata in vigore con riferimento ai contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009

9.1 Disposizioni sull'entrata in vigore con riferimento ai contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009

La Parte VIII dell'Atto di regolazione riguarda le disposizioni sull'entrata in vigore con riferimento ai contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009.

9.1.1 Sintesi delle osservazioni e valutazione

n.	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione	Motivazione
30	Aeroporti 2030	Rimarcano la rilevanza strategica per lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale degli investimenti realizzati in virtù del sistema di regolazione pluriennale, e delle regole tariffarie valide per l'intera durata del rapporto concessorio, definite ai sensi del d.l. 78/2009.	Chiarimento	Si richiama integralmente quanto evidenziato al paragrafo 4.8 della Relazione Illustrativa di cui alla delibera n. 80/2022, anche in relazione alle posizioni assunte nel contenzioso tutt'ora pendente avverso le delibere nn. 136/2020 e 68/2021.
30	Aeroporti 2030 e ADR	Ritiene non applicabile la Misura 30, laddove impone ai titolari di contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, di recepire i Modelli via via emanati da codesta Autorità.	Chiarimento	
30	A4E-IATA-IBAR	Richiedono che le prescrizioni contenute nel presente Atto regolatorio siano applicabili a tutti gli aeroporti con effetto immediato e senza eccezioni.	Chiarimento	

9.1.2 Approfondimenti

In attuazione di quanto disposto dall'articolo 73 del d.l. 1/2012 (così come novellato dall'articolo 10 della Legge 3 maggio 2019, n. 37), i Modelli di regolazione, come già ampiamente illustrato nella Relazione pubblicata, insieme agli stessi, con la delibera n. 80/2022, prevedono la propria applicazione, non solo nei confronti degli aeroporti con CdP ordinari, ma anche nei confronti dei gestori aeroportuali che hanno stipulato con ENAC i contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009 (Parte I Misure I, 2 e 3 dell'Atto di regolazione) secondo le modalità di cui alla Misura 30 dell'Atto di regolazione. Le osservazioni proposte in sede di consultazione, come illustrate nella tabella di sintesi, hanno indotto gli Uffici a fornire chiarimenti a supporto della comprensione della Misura stessa.

Infatti, si ribadisce che al punto 2 della Misura si dispone che *"Nelle more del recepimento delle disposizioni di cui al presente Atto di regolazione, l'Autorità esercita le funzioni di vigilanza di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012 sulla base dei principi di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012 e dei principi di cui al presente Atto di regolazione."* Tale formulazione si ritiene che possa contribuire al superamento dei rilievi contestati nell'ambito della procedura di infrazione n. 2014/4187 confermando l'intervento dell'Autorità in caso di controversia nella definizione dei diritti aeroportuali tra gestore e vettori. La piena conformità dei Modelli di regolazione alla Direttiva e al d.l. n. 1 del 2012 di recepimento è poi assicurata dal punto 1, con il quale si prevede che *"Con riferimento ai contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009, disposizioni di cui al presente Atto di regolazione sono recepite in atti aggiuntivi o accordi convenzionali comunque denominati stipulati tra concedente e concessionario"*.

In conclusione, fermo restando quanto già evidenziato al paragrafo 4.8 della Relazione illustrativa di cui alla delibera n. 80/2022, si osserva ulteriormente che dall'individuazione di ART quale autorità che svolge anche nei confronti degli aeroporti titolari di contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009 *"le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza di cui al presente decreto"* – ovvero il d.l. 1/2012 che assegna

all'Autorità non solo compiti di vigilanza ma anche di regolazione economica attraverso la predisposizione di modelli tariffari (articolo 76)¹⁵ - non può che discendere il recepimento del sistema tariffario dell'Autorità anche per i titolari di tali contratti di programma. Il recepimento dei Modelli tariffari ben potrà avvenire attraverso la sottoscrizione di atti aggiuntivi ai contratti di programma in corso di validità o, in caso di contratti di programma scaduti, mediante accordi comunque denominati tra concedente e concessionario. D'altronde, tutti i CdP (in deroga e non) prevedono clausole contrattuali proprio finalizzate ad adeguare i CdP stessi ad un mutato contesto normativo-regolatorio.

10 Parere pervenuto ai sensi dell'articolo 71, comma 3, del d.l. 1/2012

Riguardo al parere congiunto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze, pervenuto con nota del 6 febbraio 2023 ed assunto agli atti dell'Autorità al prot. 1866/2023, in ordine ai contenuti dell'Atto di regolazione si rappresenta quanto segue.

In via preliminare, con riferimento alla tematica della *"incertezza economico-finanziaria e stabilità regolatoria"*, si sottolinea come l'Autorità sia stata ben consapevole del progressivo mutamento del quadro economico-finanziario del settore tanto da differire in un primo momento l'entrata in vigore della delibera n. 136/2020, applicare alle procedure di revisione dei diritti aeroportuali nel biennio 2021-2022, la delibera n. 92/2017, come integrata dalla delibera n. 68/2021, prevedendo inoltre la possibilità di prorogare i diritti vigenti anche a valere sull'annualità successiva e disponendo con quest'ultima delibera la Valutazione d'impatto della regolazione vigente.

L'Autorità, attraverso la revisione dei Modelli di regolazione di cui trattasi, ha così ritenuto di accompagnare gli operatori del settore verso un percorso di ripresa delle condizioni ordinarie di esercizio, introducendo contestualmente contenuti e strumenti innovativi proprio per caratterizzare la regolazione con la necessaria e adeguata flessibilità che l'attuale contesto richiede, onde poter fronteggiare, anche in futuro, periodi caratterizzati da stati di emergenza conclamati o eventi eccezionali. Al riguardo il paragrafo 10.1 permette, nella costruzione di un nuovo periodo tariffario, di riferirsi all'Anno base relativo all'esercizio precedente all'anno/anni affetti da eventi emergenziali; lo stesso paragrafo non si limita a fornire uno strumento per fronteggiare solamente questo tipo di eventi emergenziali, ma fornisce anche indicazioni procedurali su come gestire le conseguenze economico-contabili di eventi eccezionali che per loro natura non permettono di considerare l'esercizio contabile relativo all'Anno base rappresentativo di condizioni di normale operatività della infrastruttura aeroportuale, consentendo di apportare le rettifiche ritenute necessarie per alcune sue componenti. Un'ulteriore misura innovativa introdotta per fronteggiare condizioni di incertezza economica riguarda l'aggiornamento annuale dei costi operativi con l'inflazione programmata.

In merito alla stabilità regolatoria richiamata dai Ministeri, l'Autorità sottolinea come, sulla base degli esiti della Valutazione d'impatto della regolazione condotta dagli Uffici, sia risultato opportuno confermare, pur con i necessari affinamenti e semplificazioni volti a migliorarne l'efficacia e l'efficienza, l'impianto regolatorio consolidato attraverso i Modelli vigenti. Questi ultimi, infatti, anche in considerazione del mutato contesto e delle modifiche e integrazioni agli stessi apportate con la delibera n. 68/2021, sono risultati più idonei – rispetto ai Modelli previsti dalla delibera n. 136/2020 – al raggiungimento degli obiettivi dell'attività di regolazione. Al riguardo gli stessi *stakeholder*, come riportato al paragrafo 1.3 della presente Relazione, hanno complessivamente valutato favorevolmente l'impianto regolatorio così definito, posto in consultazione con la delibera n. 80/2022.

Passando in rassegna le tematiche oggetto del parere congiunto dei Ministeri, si rileva quanto segue.

- A. Con riferimento alla tematica dell'ambito di applicazione di cui alla Misura 2 dell'Atto di regolazione, in merito all'osservazione per cui *"l'applicazione di regole uniformi ad aeroporti che abbiano registrato poco più di 5 milioni di passeggeri annui (...) e aeroporti che abbiano superato soglie molto più elevate (...) comprese eccessivamente, ai fini della regolazione economica, le specificità delle diverse tipologie di"*

¹⁵ Si veda sul punto anche TAR Piemonte sentenza n. 78/2023 del 23 gennaio 2023.

aeroporti", si osserva come, con il modello regolatorio proposto, ferme restando le considerazioni riportate nel paragrafo 4.1.1 della Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 80/2022, la soglia concernente i volumi di traffico, tratta dal d.l. 1/2012, rileva per l'individuazione del *cluster* modellistico da applicare al singolo gestore (sopra o sotto un milione di passeggeri annui).

Nell'ambito del cluster individuato sopra al milione di passeggeri annui, la specificità, non solo dimensionale ma anche gestionale, delle diverse tipologie di aeroporti viene presa in considerazione, anche sulla base dell'esperienza maturata dall'Autorità a partire dal 2014, calibrando l'intervento regolatorio attraverso dedicate Misure che tengono conto delle peculiarità, non solo dimensionali ma anche gestionali, delle diverse tipologie di aeroporti. Al riguardo, rileva in particolare la definizione dell'obiettivo di incremento della produttività da efficientamento, che, oltre ad essere *tailor made* (ovvero per singolo aeroporto), è soggetta alla negoziazione tra vettori e gestore in fase di consultazione.

L'assetto regolatorio previsto dall'Autorità consente quindi di assicurare: (i) la correlazione dei diritti aeroportuali ai costi sottostanti e specifici del singolo aeroporto, (ii) la trasparenza, (iii) la pertinenza e (iv) la ragionevolezza dei diritti aeroportuali stessi e, nel rispetto di tali principi, (v) l'orientamento al *benchmark* europeo, come previsto dall'articolo 80, comma 1, del d.l. 1/2012.

B. Con riguardo alle asserite potenziali criticità concernenti l'*"applicabilità dei Modelli agli aeroporti con soglia di traffico pari o inferiore a 1 milione di passeggeri/anno, nella determinazione delle tariffe"* e in particolare:

- alla *"complessità delle attività richieste ai gestori interessati (analisi di benchmark con aeroporti italiani ed europei di simili dimensioni di traffico) particolarmente onerose per scali di ridotte dimensioni che necessiterebbero di una semplificazione in relazione alle ridotte dimensioni degli stessi"*;
- alla *"mancata inclusione del valore dei beni finanziati dallo Stato anche per i casi di mancata privatizzazione o di privatizzazione intervenuta nel periodo intercorrente tra la delibera CIPE n. 86/2020 e la delibera CIPE n. 38/2007"*;

si rappresenta che il nuovo Modello da applicarsi agli aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri annui (Modello B) costituisce una ulteriore semplificazione volta a consentire ai 20 aeroporti, che non hanno ancora applicato la regolazione dell'Autorità, anche per motivi di natura organizzativa e procedurale, di assolvere alle disposizioni normative. Da ciò anche la previsione che, ai fini delle specifiche analisi di *benchmarking*, il gestore possa limitarle ai *"servizi ritenuti maggiormente rappresentativi rispetto alla propria offerta"*.

Per quanto attiene all'osservazione dei Ministeri di includere nei Modelli anche il valore dei beni finanziati dallo Stato che ricadono nella casistica *"di mancata privatizzazione o di privatizzazione intervenuta nel periodo di tempo intercorrente tra la delibera CIPE n. 86/2020 e la delibera CIPE n. 38/2007"*, si ritiene di mantenere inalterata la previsione del paragrafo 10.2 dell'Atto di regolazione, perché permette di evitare fenomeni di *double counting* o di riconoscere in tariffa investimenti per i quali non siano stati sostenuti oneri. Come rappresentato nella presente relazione con riferimento all'osservazione di uno *stakeholder*, ai fini del riconoscimento della fattispecie in parola, si ritiene inoltre necessario il presupposto dell'avvenuto ingresso a titolo oneroso di soggetti privati nel capitale della società di gestione aeroportuale.

C. Con riferimento alla tematica del regime tariffario *dual till* e del trattamento del margine commerciale di cui al paragrafo 10.8 dell'Atto di regolazione, in merito ai quali i Ministeri chiedono di *"voler valutare ogni opportuno approfondimento idoneo a superare gli elementi di aleatorietà del regime in argomento e rivedere gli oneri a carico dei gestori circa le policy commerciali ritenute sensibili"*, si osserva che, per quanto attiene al trattamento del margine commerciale, l'Atto di regolazione conferma quanto previsto dai Modelli ex delibere nn. 64/2014 e 92/2017 in materia di *dual till* e introduce esclusivamente vincoli di trasparenza verso gli utenti sulla destinazione dell'indicato margine.

Si osserva, inoltre, che gli interventi di regolazione sono motivati tenendo conto degli esiti sia della verifica d'impatto *ex post* della regolazione vigente, sia delle analisi *ex ante* dell'impatto previsto per la nuova

regolazione che si intende proporre. L'Autorità ritiene che il processo sopra descritto sia, peraltro, a garanzia della tutela degli interessi degli stessi *stakeholder*, in quanto concretizza la possibilità che la regolazione subisca modifiche solo qualora le stesse siano giustificate dall'esperienza attuativa della regolazione vigente.

Per quanto attiene agli oneri a carico dei gestori, si rimanda a quanto già rappresentato al paragrafo 7.1.2 della presente relazione.

- D. Con riferimento alla tematica dell'Obiettivo di recupero di produttività da efficientamento, di cui al paragrafo 10.1.4 dell'Atto di regolazione, gli indicati Ministeri invitano a valutare *“la possibilità di prevedere per il concessionario, così come ipotizzato dalla delibera n. 136/2020, di articolare su base annuale la percentuale di recupero di efficienza, in misura diversa da quella prevista dall'Autorità in casi ben definiti”*.

Al riguardo:

- si rileva che l'Atto di regolazione, come indicato nella Relazione illustrativa di cui alla delibera n. 80/2022, attraverso l'introduzione di un *cap* ed un *floor* al valore finale esitato dalla consultazione, argina eventuali situazioni di squilibrio contrattuale e consente di tenere conto delle condizioni di maggior inefficienza;
- si precisa che il valore dell'obiettivo di recupero di produttività da efficientamento è oggetto di negoziazione tra gestore e utenti nel corso della consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali.

- E. Con riferimento alla tematica del tasso di remunerazione del capitale investito di cui al paragrafo 10.5 dell'Atto di regolazione, i Ministeri chiedono di *“verificare il meccanismo di conversione fra remunerazione nominale e remunerazione reale, tenendo conto che l'inflazione programmata in un contesto di incertezza come quello attuale potrebbe non fornire una stima accurata del tasso di inflazione atteso dai mercati nel medio-lungo periodo”*.

Al riguardo si rinvia alla modifica già apportata all'Atto di regolazione e illustrata nel paragrafo 3.2.5.1 della presente relazione.

- F. Con riferimento alla tematica del WACC incrementale di cui al paragrafo 10.6 dell'Atto di regolazione, i Ministeri evidenziano che *“la scelta in ordine alla strategicità di detti investimenti compete all'Autorità politica di settore che, in particolare attraverso il Piano nazionale degli aeroporti, in corso di revisione, attua gli indirizzi del Governo in materia poi recepiti nei Piani di sviluppo aeroportuali e nei contratti di programma”*.

Al riguardo si rappresenta che il riconoscimento del WACC incrementale prevede, come riportato anche nella tabella inclusa nel paragrafo 3.2.5.1 della presente relazione, il previo assenso del concedente, che opera in base agli indirizzi del Governo.

Inoltre, si rappresenta che la Misura in esame preserva la reale efficacia dell'applicazione della remunerazione incrementale; la sua possibile differenziazione in funzione dei livelli di strategicità degli investimenti è, inoltre, attuabile agendo sulla durata temporale della remunerazione incrementale dell'investimento. Il limite del 50% della vita utile costituisce, infatti, il tetto temporale massimo di applicazione della remunerazione incrementale.

- G. Con riferimento alla tematica delle Poste figurative di cui al paragrafo 10.7.3 dell'Atto di regolazione, i Ministeri chiedono di chiarire se il tasso di capitalizzazione utilizzato nell'ambito del calcolo delle citate Poste figurative debba essere aggiornato in ciascun periodo regolatorio.

Al riguardo, al fine di garantire la neutralità economico-finanziaria, il cui principio è richiamato nel citato paragrafo 10.7.3 dell'Atto di regolazione, si precisa che il tasso di capitalizzazione deve essere aggiornato in ogni periodo regolatorio, anche per assicurare che lo stesso rifletta la fisiologica evoluzione dei tassi di mercato per la remunerazione.

I Ministeri rappresentano inoltre che *“al fine di evitare il rischio di incremento esponenziale delle poste figurative iscritte in contabilità regolatoria, appare preferibile prevedere l'applicazione dell'interesse solo*

sul valore della posta figurativa maturata nell'anno senza considerare gli interessi già corrisposti negli anni precedenti”.

Proprio con l'intento di evitare il non corretto funzionamento di un meccanismo che ha l'obiettivo di consentire, ove necessario, gradualità nella dinamica tariffaria, ed evitare il paventato incremento esponenziale delle poste figurative, con i nuovi Modelli di regolazione, nel confermare tale meccanismo, già previsto nei vigenti Modelli, si è ritenuto opportuno introdurre specifici limiti massimi sia all'utilizzo dello stesso in sede di definizione della dinamica tariffaria (30% ad esito del primo periodo regolatorio di applicazione dei modelli), sia al recupero delle stesse poste figurative tra i periodi regolatori (10% nei periodi successivi), disposti dal citato paragrafo 10.7.3 dell'Atto di regolazione. Si è infine 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. Resta, naturalmente, confermato che, come già previsto nei vigenti Modelli, le modalità di un eventuale utilizzo del meccanismo deve essere concordato con gli utenti in sede di consultazione.

Non si ritiene, inoltre, che l'ulteriore intervento prospettato nell'osservazione, cioè lo scomputo degli interessi maturati dalla capitalizzazione, sia tecnicamente percorribile, in quanto le poste figurative determinano lo slittamento temporale di una parte dei costi ammessi nella dinamica tariffaria di periodo e presuppongono un meccanismo di capitalizzazione/attualizzazione nel rispetto del principio di neutralità economica e finanziaria. Nello specifico, infatti, la mancata capitalizzazione degli interessi maturati sul saldo delle poste figurative nelle successive annualità determinerebbe l'effetto di una sotto/sovra compensazione a seconda che si tratti di poste figurative, rispettivamente, a credito o a debito del gestore.

In ogni caso, il vincolo temporale introdotto dal paragrafo 10.7.3 rende in sostanza non rilevante, ai fini degli effetti regolatori, l'osservazione pervenuta, attesa la previsione di un ridotto periodo di assorbimento delle poste figurative.

- H. Con riferimento alla tematica della Sostenibilità del rischio traffico di cui al paragrafo 10.10 dell'Atto di regolazione, i Ministeri rappresentano che riterrebbero *“opportuno un approfondimento in merito a una riconduzione a quanto previsto con le precedenti delibere”.*

Al riguardo, si rimanda a quanto rappresentato al paragrafo 3.2.10.1 della presente relazione.

I Ministeri hanno rappresentato altresì che riterrebbero *“opportuno limitare espressamente l'ambito della disciplina del rischio di traffico in argomento al solo rischio operativo sul lato della domanda come definito all'articolo 3, comma 1, del d.lgs. n. 50/2016, al fine di escludere da tale disciplina altre tipologie di rischio [...] che potrebbero essere definiti attraverso appositi atti di riequilibrio del rapporto contrattuale in essere tra concedente e concessionario”.*

In merito, con riferimento a quanto previsto dal d.lgs. 50/2016, si osserva che il meccanismo di cui trattasi è volto a trasferire in capo al gestore il rischio operativo in condizioni di normale operatività, prevedendo una reale esposizione alle fluttuazioni del mercato, tale per cui ogni potenziale perdita stimata subita dal gestore non sia puramente nominale o trascurabile; resta quindi ferma la facoltà del concedente di valutare l'opportunità e le modalità del riequilibrio del rapporto contrattuale al verificarsi di altre tipologie di rischio (quali, ad esempio, le cause di forza maggiore o altri eventi non prevedibili, né imputabili al concessionario).

- I. Con riferimento alla tematica della Contabilità regolatoria di cui alla Misura 27 dell'Atto di regolazione, i Ministeri ritengono opportuno che venga posta in essere, tenuto conto degli ambiti di rispettiva competenza, un'attività di coordinamento tra ART ed ENAC al fine di evitare un aggravio amministrativo in capo ai gestori.

Nel convenire con la necessità di evitare un aggravio ingiustificato derivante da detto profilo, si fa presente che, come rappresentato nella Relazione illustrativa di cui alla delibera n. 80/2022, le *“Linee guida per la compilazione dei format di contabilità regolatoria per il settore aeroportuale”* potranno essere suscettibili di eventuali adeguamenti tenendo altresì conto degli esiti derivanti dalla prassi applicativa e di ogni

opportunità di collaborazione istituzionale come previsto dal Protocollo d'intesa del 27 aprile 2021 stipulato tra ART e ENAC, dando ulteriore seguito alle attività già avviate dal tavolo tecnico in materia.

- J. Con riferimento alla tematica trattata alla Misura 30 dell'Atto di regolazione, che disciplina l'entrata in vigore delle nuove Misure con riferimento ai Contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009, i Ministeri ritengono necessario salvaguardare la sostenibilità dei piani di investimento per lo sviluppo degli aeroporti assoggettati ai citati contratti di programma, che si articolano su orizzonti temporali di medio/lungo termine rispetto alla più breve durata delle modifiche regolatorie di cui ai Modelli in esame, e a tal fine prospettano *“la preferenza per la precedente formulazione che lascia maggior spazio al concedente e al concessionario di armonizzare le previsioni dei contratti in essere”* invitando l'Autorità a valutare *“un arco temporale più ampio del periodo regolatorio per consentire la realizzazione dei piani investimenti particolarmente consistenti”*.

Al riguardo innanzitutto si osserva come non vi sia alcuna evidenza concreta ed oggettiva che l'applicazione dei Modelli ai contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009 possa portare incertezza nella realizzazione degli investimenti delle società concessionarie, e come piuttosto, in base a quanto registrato per gli altri aeroporti regolati, l'applicazione dei Modelli, nel rispetto – *inter alia* - dei principi di equità e non discriminazione sopra richiamati, potrà condurre ad una maggiore trasparenza ed efficienza delle gestioni. Si evidenzia, altresì, come nei nuovi Modelli sia stato già prolungato da 4 a 5 anni il periodo tariffario di massima estensione.

D'altra parte, si evidenzia come il settore del trasporto aereo e delle gestioni aeroportuali sia caratterizzato da grande dinamicità dei mercati allo stesso afferenti e come gli stessi Ministeri invochino, nella parte introduttiva al parere, la necessità *«di ponderare e bilanciare il complesso degli interessi coinvolti nella regolazione economica, garantendo ai principali “attori” del settore (gestori e utenti/vettori), l'indispensabile flessibilità per far fronte alla mutevolezza del contesto di riferimento»*. È quindi del tutto ragionevole assumere che il quadro regolatorio debba potersi evolvere di conseguenza, piuttosto che essere “congelato” in tutto l'arco di vigenza pluridecennale delle concessioni aeroportuali, o anche solo per un decennio, che rappresenta un periodo di tempo in cui – stante l'esperienza maturata - il settore del trasporto aereo registra spesso importanti cambiamenti, anche sotto il solo profilo del progresso tecnologico. L'evoluzione del quadro regolatorio deve poi avvenire nel rispetto dei principi di trasparenza, equità, non discriminazione, e deve consentire la partecipazione di tutti gli *stakeholder* al processo evolutivo stesso.

A conferma di quanto sopra, si segnala come la durata decennale del periodo regolatorio sia stata espressamente richiesta da un solo *stakeholder*. Per converso, un altro *stakeholder* richiede di modificare la previsione relativa alla coerenza tra la durata del periodo regolatorio e la vigenza del piano degli interventi approvato dall'ENAC, per consentire a gestori e utenti di concordare in consultazioni durate inferiori al periodo quinquennale previsto dall'Atto di regolazione, senza dover rivedere il piano degli interventi sottoposto all'ENAC.

Nel merito si richiama in ogni caso quanto già osservato al paragrafo 9.1.2 della presente relazione anche in riferimento all'applicazione dei modelli tariffari per via di atti aggiuntivi o comunque convenzionale, evidenziando ulteriormente come la Misura 60 dei Modelli di cui alla delibera n. 136/2020 e la Misura 27 dell'allegato A alla delibera n. 68/2021, le cui formulazioni sarebbero preferibili da parte dei due Dicasteri, siano state comunque oggetto di puntuali impugnative, attualmente pendenti innanzi al giudice amministrativo, da parte di due gestori già titolari di contratti di programma in deroga.

Torino, 23 febbraio 2023

Il Responsabile del Procedimento

Ing. Roberto Piazza

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