

Consultazione avviata con Delibera 156/2026 sul Documento “Adeguamento dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con la delibera n. 38/2023 in attuazione della Legge n. 190/2025”. TABELLA SINOTTICA OSSERVAZIONI AEROPORTI 2030

Misura	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
Misura 2, punto 3, lett. b)	Ai fini della classificazione di cui al punto 1: (...) b) fatto salvo quanto previsto dalla Parte IV, è facoltà dei gestori aeroportuali tenuti all'applicazione del Modello B promuovere motivatamente una revisione dei diritti aeroportuali in applicazione del Modello A.	Richiesta chiarimento	Si premette che la scrivente Associazione condivide la nuova previsione proposta dall'Autorità. Tuttavia, non appaiono del tutto chiare le modalità e le tempistiche attraverso le quali il gestore di uno scalo, che abbia un traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri, possa essere titolato all'applicazione del Modello A. Nel caso, poi, che il suddetto gestore promuova la revisione dei diritti in applicazione del Modello A, non si comprende se i dati relativi a tale aeroporto saranno inclusi nella base di calcolo del WACC, o se, e da quando, il gestore sarà tenuto a redigere la contabilità secondo gli schemi contabili non semplificati del Modello A, ciò anche al fine della determinazione del valore annuale di potenziale recupero di produttività πt * di cui al paragrafo 10.1.4. Si chiede, pertanto, un chiarimento in ordine a tali aspetti.
Misura 10.5.6, punto 2	Ai fini del calcolo della remunerazione sul capitale investito netto, l'Autorità adotta il gearing nozionale, dato dalla media aritmetica dei valori di gearing relativi	Si propone di non modificare il testo vigente: Ai fini del calcolo della remunerazione sul capitale investito netto, l'Autorità adotta il gearing nozionale, dato dalla	Pur comprendendo che la modifica proposta possa sembrare, <i>prima facie</i> , conseguenza automatica e necessaria della modifica del perimetro soggettivo degli aeroporti che possono applicare il Modello A e il Modello B, la scrivente Associazione è dell'avviso che detto automatismo (vale a dire l'esclusione degli aeroporti tra 1 e 5 milioni dalla base di calcolo del WACC di settore, fino ad oggi



	alle società di gestione aeroportuale che gestiscono aeroporti nazionali che abbiano registrato un traffico pari o superiore a 5 milioni di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti la rilevazione, considerando un arco temporale di 5 anni, dove: a) il valore dei debiti finanziari include i prestiti obbligazionari o di capitali; b) il patrimonio netto è riferito al valore contabile societario, con esclusione del patrimonio di terzi nel caso di bilancio consolidato.	media aritmetica dei valori di gearing relativi alle società di gestione aeroportuale che gestiscono aeroporti nazionali che abbiano registrato un traffico pari o superiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti la rilevazione, considerando un arco temporale di 5 anni, dove: a) il valore dei debiti finanziari include i prestiti obbligazionari o di capitali; b) il patrimonio netto è riferito al valore contabile societario, con esclusione del patrimonio di terzi nel caso di bilancio consolidato.	ricompresi in tale calcolo) dovrebbe essere adeguatamente ponderato ed espressamente motivato, in quanto la riduzione del set informativo potrebbe comportare riduzione di rilevanza statistica dei valori di settore utilizzati per la determinazione del WACC, in danno dei gestori che continueranno ad applicare il Modello A. In particolare, la proposta, che mira ad estrarre le determinanti 'gearing' e 'costo del debito' per il calcolo del WACC di settore dai bilanci dei soli gestori aeroportuali che resteranno in ambito di modello A, potrebbe comportare che dal 2027 'gearing' e 'costo del debito' medi vengano calcolati soltanto su 9 aeroporti, invece che sugli attuali 19 riducendo la rappresentatività del calcolo delle due determinanti di cui sopra e quindi del WACC stesso. A ben vedere, non si rinvergono ragioni per una simile discontinuità di calcolo recante riduzione della rilevanza statistica dell'output, e ciò per 3 ordini di ragioni: • Gli aeroporti tra 1 e 5 milioni continuerebbero a rappresentare 'data point' rilevanti per la determinazione dei parametri finanziari del settore, anche a valle delle modifiche regolatorie di cui trattasi; • Gli aeroporti 'maggiori' costituirebbero un campione esiguo (9 gestori) con conseguenti output maggiormente influenzati da singoli 'outlier'; • La modifica non darebbe origine ad apprezzabile semplificazione di processo né per i gestori, né per l'Autorità. Alla luce delle suesposte argomentazioni, si propone di non modificare la Misura di cui trattasi.
--	---	--	--

Misura 10.5.6, punto 3	Il costo del debito nozionale viene determinato dal rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari delle società di gestione aeroportuale che gestiscono aeroporti nazionali che abbiano registrato un traffico pari o superiore a 5 milioni di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti la rilevazione rilevato in un arco temporale di riferimento di 5 anni. Si considera l'indebitamento finanziario come definito al punto 2. Con riguardo agli oneri finanziari, si considera la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", con riferimento ai debiti finanziari considerati. Il costo del debito è dato dalla somma del risk free rate e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%).	Si propone di non modificare il testo vigente: Il costo del debito nozionale viene determinato dal rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari delle società di gestione aeroportuale che gestiscono aeroporti nazionali che abbiano registrato un traffico superiore a un milione di passeggeri annui in ciascuno dei 5 anni precedenti la rilevazione rilevato in un arco temporale di riferimento di 5 anni. Si considera l'indebitamento finanziario come definito al punto 2. Con riguardo agli oneri finanziari, si considera la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", con riferimento ai debiti finanziari considerati. Il costo del debito è dato dalla somma del risk free rate e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%).	V. commento precedente
--	---	---	-------------------------------

Misura 10.1.4. punto 5	Il valore annuale di potenziale recupero di produttività πt * è reso disponibile su richiesta del singolo gestore e secondo le modalità e le tempistiche di cui al paragrafo 7.1.1, punto 2, lettera f), al fine di essere dallo stesso utilizzato per l'elaborazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali da sottoporre agli utenti all'atto dell'apertura della relativa consultazione.	Il valore annuale di potenziale recupero di produttività πt * viene comunicato al singolo gestore, con cadenza annuale, entro il xxx, alla luce degli esiti dell'analisi del data set aggiornato riferito all'annualità precedente, di cui alla contabilità regolatoria. Nel caso in cui il singolo gestore intenda avviare il processo di consultazione dell'utenza per la proposta di revisione dei diritti aeroportuali, il valore πt * è reso disponibile, su richiesta del gestore medesimo, secondo le modalità e le tempistiche di cui al paragrafo 7.1.1, punto 2, lettera f).	In coerenza con la modifica normativa e con la conseguente variazione dell'ambito dimensionale di applicazione dei Modelli A e B, codesta Autorità prevede, all'Annesso 1, che la determinazione del valore annuale di potenziale recupero di produttività πt * venga effettuata sulla base dell'ultimo dataset disponibile contenente i dati economici e tecnici dei gestori aeroportuali aperti al traffico commerciale che abbiano registrato traffico pari o superiore a 5 milioni di passeggeri annui nelle ultime 5 annualità e che il parametro di efficientamento determinato dall'Autorità trovi applicazione solo per i citati aeroporti. In tale caso, a differenza di quanto rappresentato nel precedente punto, l'esclusione degli aeroporti tra 1 e 5 milioni dalla base dati per il calcolo dell'efficientamento risponde all'esigenza, condivisibile, di alleggerire tali aeroporti dalla articolata e complessa trasmissione a codesta spettabile Autorità degli schemi contabili non semplificati che trovano applicazione per gli aeroporti tenuti agli adempimenti del Modello A. La <i>ratio</i> sottesa a tale proposta appare chiara nell'ottica della semplificazione degli oneri a carico degli aeroporti con dimensioni di traffico minori, ma si pone a questo punto il tema della significatività del dato di efficientamento posto per chi applica il Modello A, considerato il panel ridotto di analisi. L'occasione di riflessione posta dalla consultazione, invero, ci porta a rammentare a codesta Autorità come, sin dalla sua introduzione, il calcolo del valore del recupero di produttività sia stato da più parti (ivi compresa Aeroporti 2030) fortemente criticato, in quanto eccessivamente complesso e carente sotto il profilo della trasparenza. In particolare, si ritiene che la Misura potrebbe essere modificata prevedendo - ferma restando l'esclusione degli aeroporti fino a 5
--	---	--	---

			milioni dall'obbligo di trasmettere la contabilità certificata di cui all'Annesso 1 - la possibilità, per i gestori che applicano il Modello A, e che continueranno ad essere tenuti a trasmettere gli schemi di contabilità non semplificata ai fini del calcolo dell'efficientamento, di ricevere dall'ART l'andamento del valore del recupero di produttività su base annuale, e non su richiesta a fine periodo. L'eventuale introduzione della modifica proposta dalla scrivente Associazione potrebbe rivelarsi un passo verso il superamento delle sopra ricordate critiche, atteso che: • La riduzione del campione statistico, in questo specifico caso, potrà riverberarsi in semplificazione di processo sia per una parte dei gestori (quelli non più tenuti alla manutenzione del complesso database voluto da ART per gli aggiornamenti), sia per le strutture dell'Autorità. • Da questo potrebbe discendere un miglioramento della trasparenza dell'output nel caso in cui i gestori in ambito di modello A fossero resi edotti dell'andamento del valore del recupero di produttività su base annuale. In particolare, si ritiene che la possibilità per il gestore di avere contezza di tale informazione con cadenza annuale, non solo sarebbe maggiormente aderente al principio di trasparenza, che per codesta Autorità rappresenta principio fondamentale, ma sarebbe anche coerente con il principio di proporzionalità, in quanto andrebbe a bilanciare i maggiori oneri a carico del gestore (in termini di impegno alla produzione e aggiornamento del dataset con cadenza annuale) con la messa a disposizione dell'output elaborato da ART sulla base dei dati forniti dal gestore. Del resto, per un gestore aeroportuale, che opera in un settore molto complesso e altamente competitivo, acquisire miglior
--	--	--	--



			comprensione del proprio posizionamento rispetto all'andamento del valore del recupero di produttività su base annuale appare sempre più come elemento di rilievo per una efficace pianificazione finanziaria. Si propone, pertanto, di modificare la Misura 10.1.4.5 del Modello A vigente, con contestuale modifica della Misura 7.1.1, punto 2, lett. f) (v. proposta successiva), offrendo ai gestori che applicano il Modello A la possibilità di ricevere il valore di cui trattasi con cadenza annuale.
Misura 7.1.1, punto 2, lett. 7)	f) illustrazione di meccanismi ed obiettivi di efficientamento annuale proposti per il periodo tariffario, e relativo impatto sui costi operativi, in accordo a quanto riportato dal presente Modello al paragrafo 10.1.4. A tal fine il gestore richiede all'Autorità, almeno 30 giorni prima della notifica di avvio della consultazione con gli utenti, il valore annuale di potenziale recupero di produttività πt * Tale valore è fornito entro 20 giorni dal ricevimento della richiesta;	f) illustrazione di meccanismi ed obiettivi di efficientamento annuale proposti per il periodo tariffario, e relativo impatto sui costi operativi, in accordo a quanto riportato dal presente Modello al paragrafo 10.1.4. A tal fine il gestore, qualora non disponga già del dato ai sensi della Misura 10.1.4 punto 5, richiede all'Autorità, almeno 30 giorni prima della notifica di avvio della consultazione con gli utenti, il valore annuale di potenziale recupero di produttività πt * Tale valore è fornito entro 20 giorni dal ricevimento della richiesta;	V. commento precedente