

**PROCEDIMENTO DI REVISIONE DEI MODELLI DI
REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI AVVIATO
DALL'ART CON DELIBERA n. 106/2016**

**RISPOSTA ASSAEROPORTI
ALLA CONSULTAZIONE PUBBLICA
DI CUI ALLA DELIBERA n. 62/2017**

VERSIONE PUBBLICA



ASSAEROPORTI

Associazione Italiana Gestori Aeroporti

	Modello di riferimento	Capitolo, paragrafo e sotto-paragrafo	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa
1	Modello 1, 2 e 3	Cap. 4, par. 4.1.1 punto 3, lett. b)	Quadro di sintesi della contabilità regolatoria all'Anno base, da cui si possa desumere la struttura globale dei costi ammessi e dei ricavi di ogni singolo prodotto regolato [...] nonché dei prodotti non regolati unitariamente considerati, con separazione dei costi ammissibili e dei ricavi relativi all'aviazione generale, ove presente	<p>Quadro di sintesi della contabilità regolatoria all'Anno base, da cui si possa desumere la struttura globale dei costi ammessi e dei ricavi di ogni singolo prodotto regolato [...] nonché dei prodotti non regolati unitariamente considerati, con separazione dei costi ammissibili e dei ricavi relativi all'aviazione generale, ove presente</p> <p><i>In subordine, si propone la seguente modifica:</i></p> <p>Quadro di sintesi della contabilità regolatoria all'Anno base, da cui si possa desumere la struttura globale dei costi ammessi e dei ricavi di ogni singolo prodotto regolato [...] nonché dei prodotti non regolati unitariamente considerati, con separazione dei costi ammissibili e dei ricavi relativi all'aviazione generale, ove presente ove vi siano servizi e infrastrutture ad essa dedicati</p>	<p>Si segnala innanzitutto che solo pochi aeroporti in Italia dispongono di infrastrutture dedicate all'Aviazione Generale (terminal dedicati o altro) e, in gran parte degli scali italiani, l'aviazione generale utilizza le medesime infrastrutture dell'aviazione commerciale. In tali circostanze, non essendoci servizi e infrastrutture dedicati all'aviazione generale, la contabilità regolatoria certificata non riporta il dettaglio dei costi e dei ricavi relativi a questa linea di business. Ne consegue che, laddove non vi siano servizi e infrastrutture dedicati, la separata indicazione dei costi relativi all'aviazione generale appaia del tutto non rilevante, trattandosi di un mero ribaltamento di costi indiretti.</p> <p>Anche nei casi – che, ribadiamo, riguardano un numero limitato di gestori – in cui vi siano infrastrutture dedicate all'Aviazione Generale, nella maggioranza dei casi, solo una parte limitata dei servizi è basata su impianti e infrastrutture totalmente separate da quelle utilizzate per fornire i servizi legati all'aviazione commerciale. Di norma, risultano totalmente condivisi gli impianti di assistenza sulla pista di volo e sui piazzali ma anche gran parte, se non la totalità, degli impianti di trattamento bagagli e radiogeni. Anche in questi casi, pertanto, risulta estremamente difficile individuare con criteri oggettivi dei driver di ripartizione per la quasi totalità dei costi.</p>
2	Modello 1 e 2	Cap. 4, par. 4.1.1 punto 3, lett. c)	Relazione illustrativa sulla gestione aeroportuale dei 5 anni precedenti l'Anno base, con evidenza di (i) evoluzione del traffico, (ii) evoluzione dei costi (operativi e di capitale) afferenti ai prodotti regolati, (iii) evoluzione organico	Relazione illustrativa sulla gestione aeroportuale dei 5 anni precedenti l'Anno base, con evidenza di (i) evoluzione del traffico, (ii) evoluzione dei costi (operativi e di capitale) afferenti ai prodotti regolati, (iii) evoluzione organico	<p>Con riferimento a tale proposta, si ribadisce nuovamente che il perimetro e la natura delle attività svolte dai Gestori è completamente mutato negli ultimi anni. Come già fatto presente nella risposta alla Call for input n. 8 e come ribadito nell'Allegato n. 1, in un business come quello aeroportuale in rapida evoluzione, la non omogeneità di perimetro rende il confronto tra le informazioni di carattere economico attuali e quelle degli anni passati assolutamente incongruo ai fini della verifica delle politiche di efficientamento poste in essere dal Gestore.</p> <p>Il termine di 5 anni precedenti l'Anno base appare eccessivo, e addirittura superiore a quello proposto dagli Utenti nella propria risposta alla Call for Input n. 8 ("i dati storici dovrebbero essere forniti per gli ultimi 4 anni e per l'anno attuale"), periodo che includerebbe i 3 anni precedenti l'Anno base, l'Anno base e l'Anno ponte.</p>
3	Modello 1, 2 e 3	Cap. 4, par. 4.1.1 punto 3, lett. h)	Policy relativa all'erogazione di contributi all'attività volativa che il Gestore, sotto qualsiasi forma, prevede di attivare nel corso del periodo tariffario, nel rispetto dei principi e criteri in materia stabiliti dalle vigenti normative nazionali ed europee, con specificazione: <ul style="list-style-type: none"> - della tipologia di ciascuna incentivazione; - della durata complessiva di ciascuna incentivazione (annuale, infrannuale o pluriennale); - dei contributi, sussidi o qualsiasi altra forma di emolumento o vantaggio economico connessi a ciascuna incentivazione; - della tipologia dei destinatari di tali contributi 		Con riferimento alla tematica dei contributi all'attività volativa, si veda quanto riportato nell'Allegato 2, il cui contenuto è da considerarsi riservato e confidenziale.

	Modello di riferimento	Capitolo, paragrafo e sotto-paragrafo	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa
4	Modello 1 e 2	Cap. 4, par. 4.1.4 punto 2, lett. f)	Benchmark relativo agli standard qualitativi relativi ad aeroporti europei di corrispondente livello	Benchmark relativo agli standard qualitativi relativi ad aeroporti europei di corrispondente livello, ove disponibile	La modifica proposta consente di rendere coerente il testo del Modello con quanto riportato nella Relazione illustrativa (Allegato B della delibera 62/2017), a pag. 19 (« <i>si è ritenuto opportuno aderire, in via temporanea, alla richiesta di non mandatorietà</i> »)
5	Modello 1, 2 e 3	Cap. 4, par. 4.3 punto 1	Oltre alle informazioni già fornite in occasione degli incontri relativi alla programmazione delle stagioni summer e winter, i vettori aerei utilizzatori dello scalo sono tenuti a comunicare al Gestore aeroportuale in via ordinaria entro il 31 dicembre di ciascuna annualità, nonché entro i 20 gg successivi alla comunicazione dell'avvio della Procedura di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali, adeguate informazioni in ordine a: [...]	Oltre alle informazioni già fornite in occasione degli incontri relativi alla programmazione delle stagioni summer e winter, i vettori aerei utilizzatori dello scalo sono tenuti a comunicare al Gestore aeroportuale in via ordinaria entro il 31 dicembre di ciascuna annualità, nonché entro i 20 gg successivi alla comunicazione dell'avvio della Procedura di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali, adeguate informazioni in ordine a: [...]	Tenuto conto che i dati richiesti agli Utenti hanno un impatto sulla proposta tariffaria del Gestore, è auspicabile che dette informazioni vengano trasmesse al Gestore <i>prima di ogni consultazione</i> , in modo tale che il Gestore ne possa tener conto nella propria proposta. L'approccio proposto appare peraltro in linea con quanto previsto all'articolo 77 comma 3 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27, secondo cui "l'Autorità di vigilanza dispone che gli utenti dell'aeroporto comunichino al gestore aeroportuale, <i>prima di ogni consultazione</i> , informazioni, in particolare, riguardanti: a) le previsioni del traffico; b) le previsioni relative alla composizione e all'utilizzo previsto della flotta aerea dell'utente dell'aeroporto; c) le esigenze dell'utente dell'aeroporto; d) i progetti di sviluppo nell'aeroporto".
6	Modello 1, 2 e 3	Cap 5, par. 5.1.2 punto 1	In caso di intesa tra il Gestore aeroportuale e gli Utenti dell'aeroporto sulla proposta di aggiornamento dei diritti [...], il Gestore provvede alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali, nonché della relativa data di entrata in vigore, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio [...]		L'approccio generalmente seguito dai Gestori nei primi due anni di applicazione dei Modelli è stato quello di comunicare il nuovo livello dei diritti aeroportuali agli indirizzi aziendali di 3 persone fisiche che operano negli uffici preposti all'interno della società Alitalia (e per informativa alle associazioni italiane di categoria dei vettori e dei gestori aeroportuali, nonché ad ENAC ed ART). Come già fatto presente nella risposta alla Call for input n. 9, qualora i destinatari della comunicazione dovessero per qualsiasi ragione cambiare, i Gestori potrebbero non averne notizia, con il rischio concreto che la comunicazione non venga trasmessa prontamente a TTBS (Ticket Tax Box Service) ufficio IATA e, conseguentemente, non venga correttamente recepita dai GDS (Global Distribution Systems). Si rinnova pertanto la richiesta che ART individui un meccanismo che consenta ai Gestori di avere certezza dei nominativi a cui trasmettere i nuovi livelli tariffari, per il loro corretto recepimento da parte di TTBS ufficio IATA.
7	Modello 1, 2 e 3	Cap. 5, par. 5.2.1 punto 2 Cap. 5, par. 5.2.2 punto 1	Il Gestore provvede a pubblicare sul proprio sito web, al più tardi 90 giorni prima della data prevista di entrata in vigore dei diritti e dei corrispettivi aeroportuali per l'anno seguente (e quindi <i>di norma</i> entro il 1 ottobre di ciascuna annualità del periodo tariffario) [...] Il Gestore convoca una pubblica audizione, da tenersi non prima di 20 giorni dalla data della intervenuta pubblicazione del Documento informativo annuale, e <i>di norma</i> entro il 30 ottobre		Si chiede conferma che i termini del 1 ottobre e del 30 ottobre sono da intendersi come indicativi ("di norma") e che, pertanto, al Gestore è consentito proporre agli Utenti un periodo di vigenza dei diritti diverso dall'anno solare (es. entrata in vigore dei nuovi corrispettivi in concomitanza con avvio della stagione IATA).
8	Modello 1, 2 e 3	Cap. 6, par. 6.3 e punto D.6 della Relazione Illustrativa	Definizione delle controversie per mancato accordo sui diritti aeroportuali		Su tale aspetto, l'Autorità, nella Relazione illustrativa, ha riportato le seguenti valutazioni. «Il procedimento di risoluzione delle controversie, esplicitamente previsto dalla Direttiva 2009/12/CE agli art. 6(3), 6(4) nonché 11(6), è stato inserito nel Modello in quanto non si ritiene che esista <i>una procedura obbligatoria in virtù della normativa nazionale che prevede</i>

	Modello di riferimento	Capitolo, paragrafo e sotto-paragrafo	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa
					<p><i>che i diritti aeroportuali, o il loro ammontare massimo, siano determinati o approvati dall'autorità di vigilanza indipendente</i>” come asserito dai Gestori citando l’art.6(5) della stessa Direttiva. L’Autorità infatti, ai sensi dell’art. 76, comma 2, del d.l. 1/2012, <i>“verifica ed approva entro quaranta giorni la corretta applicazione del modello tariffario e del livello dei diritti aeroportuali in coerenza anche agli obblighi di concessione”.</i>»</p> <p>Il riferimento all’art. 76, comma 2, del d.l. 1/2012 (che, come ricordato, prevede che l’Autorità di Vigilanza «<i>verifica ed <u>approva</u></i>») a nostro avviso conferma l’interpretazione secondo cui il legislatore abbia inteso ricomprendere la casistica nazionale all’interno dell’art. 6 paragrafo 5, sub (a) della Direttiva 2009/12/CE (che, come noto, contempla la possibilità di «<i>una procedura obbligatoria in virtù della normativa nazionale che prevede che i diritti aeroportuali, o il loro ammontare massimo, siano determinati o <u>approvati</u> dall’autorità di vigilanza indipendente</i>»).</p> <p>Per le ragioni riportate nell’Allegato 3 (a cui si rinvia per maggiori dettagli), riteniamo non conforme alla normativa nazionale vigente la proposta di cui al Cap. 6 par. 6.3 in materia di “Definizione delle controversie per mancato accordo sui diritti aeroportuali”.</p> <p>Nell’ordinamento italiano, in caso di mancato accordo tra Gestore ed Utenti, il ricorso alla cd. “procedura di risoluzione delle controversie” – che, come già ricordato nella nostra risposta alla Call for Input, non è espressamente disciplinata dalla legge nazionale di recepimento della Direttiva – è finalizzato esclusivamente a porre l’Autorità in condizione di acquisire gli elementi utili per assumere la decisione finale sul nuovo livello dei diritti aeroportuali che dovrà essere approvato ai sensi delle disposizioni di cui al d.l. 1/2012, sempre nei limiti a detta attività previsti del rispetto della coerenza con il modello predefinito, verificandone la corretta applicazione.</p>
9	Modello 1, 2 e 3	Cap. 6, par. 6.3.5	Procedura di conciliazione	<p>Sostituzione del par. 6.3.5 del Modello (Procedura di conciliazione) con il seguente:</p> <p><u>6.3.5 Procedura</u></p> <p>1. Nell’avviare un’indagine riguardo alla motivazione della modifica del sistema o dell’ammontare dei diritti aeroportuali, l’Autorità ottiene dalle parti interessate accesso alle necessarie informazioni ed è tenuta a consultarle al fine di formulare la sua decisione [si veda anche art. 11, c. 7 della Direttiva 2009/12/CE]</p> <p>2. L’indagine di cui al precedente punto 1 prevede le seguenti fasi procedurali:</p> <p>a. Se ne ravvisa la necessità, l’Autorità può chiedere alla parte ricorrente e alla parte convenuta di fornire relazioni scritte su punti specifici ovvero ulteriori documenti</p> <p>b. La parte ricorrente e la parte convenuta sono convocate in audizione presso la sede dell’Autorità per consentire a quest’ultima</p>	<p>A nostro avviso l’obiettivo della Direttiva 2009/12/CE (su cui si basano i Modelli) è quello di favorire il confronto tra Gestore ed Utenti. In tal senso, il raggiungimento di un accordo in sede di consultazione dovrebbe rappresentare lo scenario “first best”. Il ricorso alla procedura di risoluzione delle controversie, al contrario, dovrebbe rappresentare una soluzione di “second best”. In tale ottica, sarebbe pertanto opportuno prevedere che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nella valutazione di ammissibilità dell’istanza di risoluzione della controversia, l’Autorità valuti la reale fondatezza del ricorso, rigettando le istanze basate su argomentazioni generiche e non specifiche dello scalo in argomento; - la possibilità di accordo tra Gestore ed Utenti sia riservata alla sola fase di consultazione, prevedendo che il successivo confronto tra le parti in sede di procedura di risoluzione delle controversie abbia come finalità esclusiva quella di fornire all’Autorità elementi utili per assumere la decisione sulla controversia. <p>Anche sulla base delle recenti procedure di risoluzione delle controversie avviate dall’Autorità sugli scali di [●] e [●], riteniamo che la procedura proposta dall’Autorità disincentivi il raggiungimento di un accordo tra le parti in sede di consultazione – riservandolo di fatto alla fase successiva di ricorso – compromettendo quindi nella realtà quella che, a nostro avviso, è la finalità ultima della Direttiva 2009/12/CE, ovvero l’accordo tra Gestore ed Utenti in esito ad una procedura di consultazione.</p>

	Modello di riferimento	Capitolo, paragrafo e sotto-paragrafo	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa
				<p>di raccogliere ogni ulteriore elemento utile ai fini della decisione sulla controversia</p> <p>c. Nel verbalizzare l'audizione, il Responsabile del procedimento prende atto degli orientamenti della parte convenuta e della parte ricorrente in merito ai rilievi formulati da quest'ultima</p> <p>3. In esito alla procedura descritta al precedente punto 2, l'Autorità assume la decisione sulla controversia assicurando la piena conformità della proposta tariffaria al presente Modello.</p>	
10	Modello 1, 2 e 3	Cap. 6, par. 6.3.6, punto 1	Il procedimento di risoluzione della controversia deve essere definito con la decisione dell'Autorità entro il termine di quattro mesi, decorrenti dalla data di ricevimento dell'istanza. Per motivate esigenze istruttorie, il termine può essere prorogato di ulteriori due mesi.	<p>Sostituzione del par. 6.3.6 punto 1 del Modello con il seguente:</p> <p>Il procedimento di cui al precedente par. 6.3.5 deve essere definito con la decisione dell'Autorità il più rapidamente possibile, e comunque entro quattro mesi dal deferimento della questione. Il termine può essere prorogato di ulteriori due mesi in casi eccezionali e debitamente giustificati. [si veda anche art. 11, c. 7 della Direttiva 2009/12/CE]</p>	<p>Riteniamo fondamentale che, anche nel caso di avvio del procedimento di cui al par. 6.3.5 del Modello, le tempistiche siano rapide e certe.</p> <p>Tale proposta appare pienamente in linea:</p> <ul style="list-style-type: none"> - con quanto disposto in materia dalla Direttiva 2009/12/CE, che al riguardo prevede che l'Autorità di vigilanza indipendente "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" (art. 11 c. 7) - nonché con le finalità dell'articolo 1 comma 11 del D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164 (cd. Sblocca Italia), ossia quelle di "consentire l'avvio degli investimenti previsti nei contratti di programma degli aeroporti di interesse nazionale di cui all'articolo 698 del codice della navigazione".
11	Modello 1, 2 e 3	Cap. 6, par. 6.3.7, punto 3	La rideterminazione del livello dei diritti tiene conto dell'eventuale saldo (positivo o negativo) che, a partire dalla data di entrata in vigore di cui al precedente punto 1 ed a valere sulla restante parte del Periodo tariffario, deve essere recuperato o restituito al Gestore per l'allineamento dei ricavi ai costi ammessi	<p>La rideterminazione del livello dei diritti tiene conto dell'eventuale saldo (positivo o negativo) che, a partire dalla data di entrata in vigore di cui al precedente punto 1 ed a valere sulla restante parte del Periodo tariffario ed a valere sulla annualità successiva, deve essere recuperato o restituito al Gestore per l'allineamento dei ricavi ai costi ammessi</p>	<p>La modifica proposta è volta a rendere maggiormente equo il meccanismo di conguaglio previsto in caso di procedura di risoluzione delle controversie. La procedura può infatti durare 4 mesi, prorogabili di ulteriori 2 mesi, per un totale di 6 mesi (sebbene si rilevi che nei recenti casi di [●] e [●] siano trascorsi 7 mesi e mezzo tra la data prevista e quella effettiva di entrata in vigore dei diritti aeroportuali).</p> <p>Si fa presente che, in questo intervallo di tempo, sebbene il Gestore continui a percepire i livelli tariffari vigenti al momento della consultazione, lo stesso non può esimersi dal realizzare gli investimenti previsti (per la cui realizzazione il Gestore si impegna in virtù di un Contratto di Programma).</p> <p>Per quanto sopra esposto, si ritiene equo che il saldo (positivo o negativo) venga interamente recuperato nell'annualità immediatamente successiva.</p>
12	Modello 1, 2 e 3	Cap. 8, par. 8.1.1 punto 2	Contestualmente, ciascun Gestore fornisce all'Autorità comunicazione annuale e consuntivo del dettaglio delle incentivazioni erogate ai vettori aerei, sotto forma di contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento, etc.		Con riferimento alla tematica dei contributi all'attività volativa, si veda quanto riportato nell'Allegato 2, il cui contenuto è da considerarsi riservato e confidenziale.
13	Modello 1, 2 e 3	Cap. 8, par. 8.4.1 punto 1	Individuati i costi ammessi all'Anno base [...] aggiornati all'Anno ponte in base alla	Individuati i costi ammessi all'Anno base [...] aggiornati all'Anno ponte in base alla	Come già fatto presente nella risposta alla Call for input n. 18, il principio di orientamento al costo prevedrebbe che i costi operativi dell'Anno Ponte – analogamente a quelli delle

	Modello di riferimento	Capitolo, paragrafo e sotto-paragrafo	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa
		Cap. 8, par. 8.4.2 punto 1	<p>variazione della sola inflazione programmata come di seguito meglio specificato, la loro evoluzione nel Periodo tariffario è determinata [...]</p> <p>Il Gestore provvede a calcolare ex ante, per ciascuna annualità del Periodo tariffario, la variazione delle singole voci dei costi operativi relative al singolo prodotto regolato, definita, sulla base dei costi ammessi all'Anno base, aggiornati in termini di inflazione all'Anno ponte, in ragione [...]</p> <p>Il meccanismo appena descritto non si applica per l'aggiornamento all'Anno ponte dei costi operativi certificati all'Anno base, ai cui fini il Gestore deve – come sopra indicato – fare ricorso al tasso di inflazione programmato per tale annualità quale rilevabile dall'ultimo DEF disponibile.</p>	<p>variazione della sola inflazione programmata come di seguito meglio specificato, la loro evoluzione all'Anno ponte e nel Periodo tariffario è determinata [...]</p> <p>Il Gestore provvede a calcolare ex ante, per ciascuna annualità del Periodo tariffario, la variazione delle singole voci dei costi operativi relative al singolo prodotto regolato, definita, sulla base dei costi ammessi all'Anno base, aggiornati in termini di inflazione all'Anno ponte, in ragione [...]</p> <p>Il meccanismo appena descritto non si applica per l'aggiornamento all'Anno ponte dei costi operativi certificati all'Anno base, ai cui fini il Gestore deve – come sopra indicato – fare ricorso al tasso di inflazione programmato per tale annualità quale rilevabile dall'ultimo DEF disponibile.</p>	<p>annualità del Periodo tariffario – vengano stimati tenendo conto anche dell'effetto derivante dalle variazioni del traffico, e non della sola inflazione.</p> <p>L'applicazione della sola inflazione, oltre a non avere una giustificazione economica, appare inoltre incoerente con l'approccio individuato per la stima dei costi operativi nel corso del periodo tariffario.</p> <p>Si rinnova pertanto la richiesta che la formula per la stima delle opex all'Anno ponte sia uniformata a quella applicata per la stima delle opex in ciascun anno del periodo tariffario.</p>
14	Modello 1 e 2	Cap. 8, par. 8.4.5 punto 5	Il "profit sharing" è riconosciuto a condizione che, nel corso del Periodo tariffario precedente, i valori annuali dei singoli indicatori di qualità definiti nel Piano della Qualità abbiano assunto valore maggiore o uguale a zero	Il "profit sharing" è riconosciuto a condizione che, nel corso del Periodo tariffario precedente, i valori q e α di cui alla formula riportata nel successivo paragrafo 8.14.1 abbiano assunto valore maggiore o uguale a zero	La condizione secondo cui i valori annuali dei singoli indicatori di qualità devono essere maggiori o uguale a zero appare poco chiara (i valori degli indicatori, riferendosi a % di soddisfazione, tempi, etc. sono positivi per definizione).
15	Modello 1, 2 e 3	Cap. 8, par. 8.5 punto 4, lett. c	Lavorazioni in corso (LIC) all'Anno base, nei limiti del loro valore contabile risultante dal bilancio di tale annualità	Lavorazioni in corso (LIC) all'Anno base, nei limiti del loro valore contabile risultante dal bilancio di tale annualità espresse al loro valore corrente	<p>Il Modello propone che i LIC: (i) vengano inclusi nel CIN all'Anno base al loro valore contabile e (ii) aggiornati in ciascuna annualità del Periodo tariffario (fino ad eventuale entrata in esercizio dell'opera) al tasso di inflazione programmata.</p> <p>Ciò significa che un LIC di 100€ speso nel 2° anno del Primo periodo tariffario verrebbe aggiornato al tasso di inflazione programmata (es. 1,5%) nel 3° anno (=101,5€ = 100*(1+1,5%)) e nel 4° anno del Primo periodo tariffario (=103€ = 101,5*(1+1,5%)). Successivamente, nel Secondo periodo tariffario, il valore riconosciuto nel CIN ritornerebbe ad essere pari a 100€, in quanto riconosciuto "nei limiti del loro valore contabile risultante dal bilancio di tale annualità".</p> <p>Per tale ragione, si ritiene più corretto che i LIC vengano riconosciuti nel CIN all'Anno base di ciascun Periodo tariffario al loro valore corrente, anziché contabile.</p>
16	Modello 1, 2 e 3	Cap. 8, par. 8.5 punto 8	Per quanto attiene alla dinamica nel periodo delle lavorazioni in corso, il valore ammesso all'Anno base sarà tenuto costante, fino ad eventuale entrata in esercizio dell'opera nel periodo, e aggiornato annualmente, in ragione della media aritmetica del tasso di inflazione programmata, per le annualità del Periodo tariffario	Per quanto attiene alla dinamica nel periodo delle lavorazioni in corso, il valore ammesso all'Anno base sarà tenuto costante, fino ad eventuale entrata in esercizio dell'opera nel periodo, e aggiornato annualmente, in ragione della media aritmetica del tasso di inflazione programmata , per le annualità del Periodo tariffario	Per coerenza con l'approccio individuato per le altre voci incluse nel CIN (immobilizzazioni e saldo crediti/debiti), si suggerisce di aggiornare annualmente il valore dei LIC in ragione del tasso di inflazione previsto per quella specifica annualità.

	Modello di riferimento	Capitolo, paragrafo e sotto-paragrafo	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa
17	Modello 1, 2 e 3	Cap. 8, par. 8.6, punto 1 (Tabella)	Baggage Handling System (BHS). Vita utile 14,3 anni. Aliquota 7%	Baggage Handling System (BHS). Vita utile 10 anni. Aliquota 10%	<p>I Modelli prevedono che “la vita utile e le conseguenti aliquote tecnico-economiche di ammortamento sono definite sulla base delle best practices di settore, facendo a tal fine riferimento, in primo luogo, a quelle suggerite dall’ICAO nell’Airport Economics Manual”.</p> <p>A tale proposito, non appare tuttavia chiara la finalità di introdurre una aliquota di ammortamento specifica per il BHS (7%), di cui pare non vi siano esempi analoghi in altri aeroporti europei e che, peraltro, non risulta contemplata neppure nell’Airport Economics Manual dell’ICAO (scarica documento).</p> <p>Una aliquota di ammortamento per il BHS del 7% non corrisponde all’usura effettiva dell’impianto, caratterizzato da elevati livelli di utilizzo.</p>
18	Modello 1, 2 e 3	Cap. 8, par. 8.6, punto 1		3. Per le immobilizzazioni le cui tempistiche di aggiornamento e/o sostituzione sono stabilite da apposita normativa, le aliquote di ammortamento tecnico-economiche sono coerenti con dette tempistiche. Il Gestore dovrà darne apposita informativa agli Utenti in sede di consultazione.	La modifica proposta è finalizzata a recepire nel Modello le specificità di alcune tipologie di cespiti proprie del settore aeroportuale (quali, ad esempio, i macchinari per il controllo radiogeno) le cui tempistiche di aggiornamento e/o sostituzione sono stabilite da apposita normativa, in linea con le crescenti misure di sicurezza richieste al settore e la conseguente evoluzione tecnologica.
19	Modello 1, 2 e 3	Cap. 8, par. 8.2.2 punto 1	Il risk free rate è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d’Italia con riferimento ai 12 mesi antecedenti la data di avvio della consultazione.	Il risk free rate è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d’Italia con riferimento ai 12 mesi antecedenti la data di avvio della consultazione, incrementato di 150 punti base.	<p>La modifica proposta ha la finalità di tener adeguatamente in considerazione, nella stima del risk free rate, dell’effetto depressivo sui tassi delle politiche monetarie espansive della Banca Centrale Europea (Quantitative Easing). Come si evince dall’Allegato 4, il valore del risk free rate stimato secondo la metodologia da noi proposta è coerente con le aspettative degli investitori sul tasso di interesse reale e sul premio sul rischio-Paese chiesto per l’Italia.</p> <p>Nell’ambito del successivo aggiornamento dei Modelli si potrà valutare di introdurre la metodologia adottata da AEEGSI che prevede un floor al tasso di interesse reale e l’esplicitazione del Country Risk Premium per l’Italia. Tale metodologia conduce a risultati analoghi alla proposta di incremento di 150 punti base sui rendimenti del BTP decennale prospettata ora.</p>
20	Modello 1 e 2	Cap. 8, par. 8.8.4 punto 4	Il premio al debito è ammesso nel milite massimo di 2 punti percentuali, riservandosi comunque l’Autorità di avviare verifiche sulle condizioni di accesso al credito [...]	<p>Sostituzione del par. 8.8.4 punto 4 del Modello con il seguente:</p> <p>L’Autorità si riserva di verificare che il premio al debito si determini sulla base delle oggettive e riscontrabili condizioni di accesso al capitale di debito medie del settore e specifiche della concessionaria. Nella fissazione del premio al debito, si dovranno inoltre considerare:</p> <ul style="list-style-type: none"> – il rating assegnato alla concessionaria e lo spread medio per categorie similari di rating, o il rating implicito riconosciuto alla concessionaria misurato dallo spread dei finanziamenti concessi dagli istituti di credito; – le condizioni del debito a lungo termine assunte dalla Concessionaria in ragione della 	<p>La modifica proposta assicura l’orientamento al costo perché è prevista la verifica del fatto che il costo del debito sia stato assunto a condizioni competitive di mercato, tenuto conto del profilo di rischio e del rating – implicito o esplicito – del Gestore.</p> <p>Il riconoscimento nel WACC di un costo del debito assoggettato ad un cap del 2% potrebbe condurre ad un riconoscimento solo parziale dei costi del debito assunti in condizioni competitive di mercato, comportando pertanto per gli investitori un rischio regolatorio aggiuntivo rispetto a quello della regolazione price cap (si veda Allegato 4).</p>

	Modello di riferimento	Capitolo, paragrafo e sotto-paragrafo	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa
				<p>durata dei finanziamenti legati al piano degli investimenti;</p> <ul style="list-style-type: none"> - il periodo di riferimento per l'individuazione del risk free rate; - gli eventuali oneri assunti a copertura e all'accensione del debito. 	
21	Modello 1, 2 e 3	Cap. 8, par. 8.10.2		<p>4. Laddove nel corso del Periodo tariffario il Gestore sostenga degli oneri – ulteriori rispetto a quelli derivanti da prescrizioni normative e/o regolamentari – che siano necessari e ritenuti ragionevoli in conseguenza delle modifiche del perimetro di operatività dei singoli aeroporti e/o a evidente supporto dei parametri di qualità, detti costi saranno ammessi a tariffa attraverso il parametro v.</p> <p>5. Laddove nel corso del Periodo tariffario dovessero verificarsi operazioni di natura straordinaria di particolare entità (es. operazioni di fusione e quotazione nei mercati finanziari), il Gestore potrà proporre opportuni correttivi.</p>	<p>La modifica proposta è volta a tener opportunamente in considerazione il fatto che, nel business aeroportuale, esistono dei costi che si incrementano in misura maggiore dell'elasticità ai volumi e dell'inflazione e che, non essendo direttamente riconducibili a nuovi provvedimenti legislativi o regolamentari, non troverebbero riconoscimento - in base all'attuale formulazione dei Modelli - all'interno del parametro tariffario V (si veda anche la risposta alla Call for input n. 18).</p> <p>La modifica proposta è volta a tener opportunamente in considerazione il fatto che, negli ultimi anni, il settore aeroportuale è stato interessato da importanti operazioni di fusione e quotazione nei mercati finanziari (non si esclude che tale tendenza possa continuare ad affermarsi nei prossimi anni), le quali, incidendo in maniera sostanziale sulla struttura societaria, comportano delle rilevanti modifiche alla struttura dei costi.</p>
22	Modello 1, 2 e 3	Cap. 8, par. 8.11	<p>Trattamento del margine commerciale</p> <p>1. In attesa di specifiche ed approfondite indagini conoscitive, finalizzate ad accertare il grado di concorrenzialità e di gestione efficiente di ciascun aeroporto, al fine di più correttamente valutare – a fronte di posizioni diversificate in letteratura economica – costi e benefici dei possibili interventi di regolazione delle attività di natura commerciale, ed a fronte dell'obbligo per il Gestore di fornire all'Autorità specifici dati di contabilità regolatoria relativamente al margine commerciale secondo quanto stabilito al paragrafo 8.1.1, punto 5, in fase di prima applicazione del modello di regolazione è consentita l'applicazione del regime tariffario di tipo dual till, nel quale il Gestore provvede a determinare in quale misura e con quali modalità tener conto delle entrate commerciali.</p>	<p>Trattamento del margine commerciale</p> <p>1. In attesa di specifiche ed approfondite indagini conoscitive, finalizzate ad accertare il grado di concorrenzialità e di gestione efficiente di ciascun aeroporto, al fine di più correttamente valutare – a fronte di posizioni diversificate in letteratura economica – costi e benefici dei possibili interventi di regolazione delle attività di natura commerciale, ed a fronte dell'obbligo per il Gestore di fornire all'Autorità specifici dati di contabilità regolatoria relativamente al margine commerciale secondo quanto stabilito al paragrafo 8.1.1, punto 5, in fase di prima applicazione del modello di regolazione è consentita l'applicazione del regime tariffario di tipo dual till, nel quale il Gestore provvede a determinare in quale misura e con quali modalità tener conto delle entrate commerciali.</p>	<p>Si condivide la proposta dell'Autorità di mantenere, nell'ambito dell'attuale rivisitazione dei Modelli, il regime di tipo <i>dual till</i>.</p> <p>La modifica proposta è finalizzata a chiarire che il suddetto regime è da intendersi applicabile fino all'adozione da parte di codesta Autorità del "nuovo Modello regolatorio" a cui la stessa Autorità fa riferimento nella Relazione illustrativa alla Delibera 62/2017 (pg. 8).</p> <p>Tale precisazione appare di fondamentale importanza per garantire certezza delle regole - <u>richiesta in primis dai mercati finanziari</u> -, anche alla luce del fatto che l'anno in corso (2017) costituirà Anno Base del secondo periodo tariffario per un certo numero di società di gestione. Il riferimento alla "fase di prima applicazione del modello di regolazione" presente nel documento di consultazione introduce un elemento di incertezza, soprattutto nel caso in cui l'adozione del nuovo Modello non dovesse intervenire nei tempi indicati nella Relazione illustrativa, con evidenti ricadute negative sull'accesso al mercato dei capitali e, conseguentemente, sulla capacità dei Gestori di rispettare i piani degli investimenti in corso di realizzazione.</p>

	Modello di riferimento	Capitolo, paragrafo e sotto-paragrafo	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa
23	Modello 1, 2 e 3	Cap. 8, par. 8.13 punto 1	A partire dal Periodo tariffario successivo al primo, nel caso in cui la variazione delle WLU consuntivate [...] venga a risultare: a) positiva e superiore al +Y% della variazione delle WLU previste per tale annualità, [...] b) negativa ed inferiore al -Y% della variazione delle WLU previste per tale annualità, [...]	A partire dal Periodo tariffario successivo al primo, nel caso in cui la variazione delle WLU consuntivate [...] venga a risultare: a) positiva e superiore al +Y% della variazione delle WLU previste per tale annualità , [...] b) negativa ed inferiore al -Y% della variazione delle WLU previste per tale annualità , [...]	Si propone la seguente modifica per maggiore chiarezza espositiva.
24	Modello 1, 2 e 3	Cap. 9, par. 9.1 punto 1, lett. b	Il valore obiettivo dell'indicatore di livello di servizio prescelto per l'applicazione di penali deve prevedere un progressivo efficientamento nel corso del periodo tariffario, improntato a criteri di competitività e sostenibilità [...]	Il valore obiettivo dell'indicatore di livello di servizio prescelto per l'applicazione di penali deve prevedere un progressivo efficientamento nel corso del periodo tariffario , essere improntato a criteri di competitività e sostenibilità [...]	Pur comprendendo la proposta dell'Autorità in merito alla richiesta di "progressivo efficientamento nel corso del periodo tariffario" (criterio che è alla base del Piano della qualità), si segnala che, proprio per distinguere lo strumento dello SLA da quello del Piano della qualità, l'approccio seguito negli ultimi anni da Gestori ed Utenti nell'ambito delle consultazioni sugli SLA è stato quello di prevedere, per ciascun indicatore, l'applicazione di penali crescenti all'aumentare del disservizio causato. La modifica proposta ha pertanto la finalità di recepire nei futuri Modelli l'approccio – che ha trovato l'accordo tra Gestori ed Utenti sui vari scali – delineatosi in questi ultimi anni.
25	Modello 1, 2 e 3	Cap. 9, par. 9.1		2. Gli accordi sui livelli di servizio di cui al precedente paragrafo 5.1.1 saranno efficaci esclusivamente nei confronti degli Utenti che li sottoscrivono.	Come ampiamente argomentato nella risposta alla Call for input (si veda Proposta emendamento 3), riteniamo che gli accordi sui livelli di servizio di cui all'articolo 78 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27 rappresentano degli accordi aventi necessariamente natura "negoziale" (la norma, non a caso, parla espressamente di "negoziati allo scopo di concludere un accordo sul livello di servizio"). Ne consegue che lo SLA, nella sua valenza di "accordo negoziale", debba intendersi come un rapporto contrattuale che produce i suoi effetti soltanto tra le parti. Ciò implica che, a nostro avviso, gli SLA dovrebbero essere negoziati da ciascun Gestore a livello locale con il coinvolgimento di tutti gli Utenti che operano sullo scalo. Tuttavia, trattandosi di un contratto tra due parti, esso dovrebbe essere vincolante e produrre i propri effetti esclusivamente tra il Gestore e gli Utenti che decidono di sottoscriverlo. Data la natura contrattuale dello SLA, appare inoltre evidente la necessità che coloro che sottoscrivono l'accordo con il Gestore siano dotati di apposita delega formalizzata. Per completezza di informazione, segnaliamo che l'approccio proposto trova dei precedenti nel caso di Copenaghen, dove lo SLA – e il relativo meccanismo di compensazione – si applica esclusivamente agli Utenti che lo sottoscrivono, su base volontaria.
26	Modello 3	Cap. 1, punto 3	Possono accedere al Modello tariffario della fascia superiore gli aeroporti, di cui al punto 1, quotati sul mercato azionario da almeno due anni, ovvero che abbiano registrato negli ultimi due anni volumi di traffico prossimi alla soglia dei 3 milioni di passeggeri, e comunque con un divario non superiore al 10%.	Possono accedere al Modello tariffario della fascia superiore gli aeroporti, di cui al punto 1, quotati sul mercato azionario da almeno due anni, ovvero che abbiano registrato negli ultimi due anni volumi di traffico prossimi alla soglia dei 3 milioni di passeggeri, e comunque con un divario non superiore al 10%. È possibile accedere al Modello tariffario della fascia superiore, a condizione che il Gestore rispetti tutte le previsioni ivi previste.	La modifica proposta è giustificata dal fatto che, all'interno della fascia inferiore ai 3 milioni di passeggeri annui, si osserva una forte disomogeneità tra le diverse realtà, dovuta alla presenza di aeroporti tra loro non assimilabili per grandezze economiche ed infrastrutturali, oltre che per il grado di "maturità" raggiunto sul mercato del trasporto aereo e, quindi, per effettiva forza negoziale nelle relazioni con l'utenza aeroportuale. All'interno di questa fascia vi sono alcuni aeroporti che, sulla base di valutazioni interne dei costi e dei benefici connessi alla regolamentazione, potrebbero aver interesse ad aderire al modello tariffario più complesso, previsto per la fascia superiore. La modifica proposta consentirebbe agli aeroporti con un volume di traffico annuo inferiore a 3 milioni di passeggeri di individuare un modello tariffario alternativo al Modello 3 e di riconoscere loro la possibilità di aderire al Modello 2, nel rispetto del dettato normativo di cui

	Modello di riferimento	Capitolo, paragrafo e sotto-paragrafo	Testo da modificare	Testo modificato	Nota illustrativa
					all'art. 76, comma 2 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27 (che recita per l'appunto: <i>"individuato il modello tariffario tra quelli predisposti dall'Autorità"</i>).
27	Modello 3	Cap. 8, par. 8.8.3, punto 2	Sulla base dei dati più recenti disponibili, ai fini del presente Modello il valore del gearing nozionale per il calcolo del WACC viene stabilito nella misura fissa del 30%.	Sulla base dei dati più recenti disponibili, ai fini del presente Modello il valore del gearing nozionale per il calcolo del WACC viene stabilito nella misura fissa del XXX .	Pur apprezzando la proposta dell'Autorità di ridurre, rispetto al Modello 3 attualmente in vigore, il valore del gearing nozionale, si chiede all'Autorità di valutare la possibilità di fissare un valore standard maggiormente aderente ai valori desumibili dai bilanci degli aeroporti italiani aventi un volume di traffico inferiore ai 3 milioni di passeggeri (i quali allo stato attuale risultano avere livelli di indebitamento estremamente contenuti) o, in alternativa, prevedere la possibilità per il singolo aeroporto di optare per il gearing specifico del Gestore.

ALLEGATO 1

Osservazioni sull'evoluzione del perimetro delle attività svolte dai Gestori aeroportuali

Come già evidenziato nell'ambito della Call for Input dello scorso autunno (si vedano in particolare le risposte alle Call for Input n. 8 e n. 17), il Gestore aeroportuale è, allo stato attuale, soggetto ad una serie di modifiche normative – sia nazionali sia europee/internazionali – che, in particolare negli ultimi anni, hanno completamente modificato il perimetro e la natura delle attività svolte.

A titolo meramente esemplificativo e non esaustivo si citano: la gestione dei presidi sanitari aeroportuali, in precedenza a carico del Ministero della Salute; il presidio dei varchi staff e carrai, in precedenza a carico della Polizia delle Frontiere; l'installazione di sistemi di *Automated Border Control* per l'automazione del controllo passaporti, in ausilio alle attività svolte dalla Polizia delle Frontiere ed interamente a carico del Gestore; la gestione della cd. *control room*, in precedenza a carico della Polizia delle Frontiere; le misure di controllo aggiuntive sui voli in arrivo da destinazioni sensibili, introdotte a seguito dei recenti attacchi terroristici, ed interamente a carico del Gestore; i numerosi adempimenti connessi all'implementazione del Regolamento UE 139/2014, aventi impatto a livello operativo, organizzativo e infrastrutturale; la messa a disposizione, con oneri a carico del Gestore, di aree attrezzate per l'installazione di simulatori destinati all'addestramento del personale dei Vigili del Fuoco.

La rapidità con cui evolve il business aeroportuale (in termini, ribadiamo, di perimetro e natura delle attività svolte) implica che:

- un mero confronto tra le informazioni di carattere economico attuali e quelle degli anni passati appare assolutamente inadeguato ai fini della verifica delle politiche di efficientamento poste in essere dal Gestore e si presta, invece, a critiche di natura strumentale;
- qualora l'Autorità reputi opportuno verificare l'adeguatezza dei coefficienti di elasticità dei costi previsti dagli attuali Modelli, è necessario effettuare un'analisi approfondita e una valutazione attenta dei dati storici delle società di gestione, che tenga opportunamente conto del perimetro delle attività svolte, modificatosi nel recente passato a seguito del progressivo venir meno delle risorse da parte degli Enti pubblici preposti alla tutela dell'ordine pubblico e del conseguente trasferimento al Gestore dei relativi oneri, nonché delle crescenti richieste di rafforzamento della sicurezza negli aeroporti alla luce dei recenti attacchi terroristici.

Si evidenzia inoltre come nel prossimo futuro tale tendenza non possa che continuare, anche tenuto conto dell'ormai imminente conversione dei Certificati di Aeroporto ai sensi del Regolamento UE 139/2014 e degli ulteriori sviluppi in materia di *safety*, *security* e protezione ambientale a livello europeo.

ALLEGATO 2

[RISERVATO E CONFIDENZIALE]

ALLEGATO 3

Osservazioni sulla procedura di definizione delle controversie per mancato accordo sui diritti aeroportuali

Con riferimento alla proposta dell'Autorità di cui al par. 6.3 dei Modelli in consultazione ("Definizione delle controversie per mancato accordo sui diritti aeroportuali"), cogliamo l'occasione per rimarcare che il tentativo di componimento della mancata intesa tra Gestore e Utente richiede un intervento dell'Autorità che resta limitato alla verifica della corretta applicazione del modello. Difatti, come noto, **nel recepire la Direttiva 2009/12/CE nel nostro ordinamento il legislatore ha inteso ricomprendere la casistica nazionale all'interno dell'art. 6 paragrafo 5, sub (a).**

Infatti all'Autorità il legislatore nazionale ha conferito le competenze di predisposizione dei modelli e la vigilanza sulla loro corretta applicazione con **approvazione della misura dei diritti**. I gestori aeroportuali sono viceversa tenuti a consultare gli Utenti in merito ai nuovi livelli dei diritti aeroportuali elaborati in applicazione dei modelli predisposti dall'Autorità.

Diversamente, il gestore potrebbe proporre agli utenti anche modifiche relativamente al modello di regolazione, e in teoria trovare un accordo con gli stessi che prescinde dalla corretta applicazione del modello tariffario. In tale ipotesi, solo in caso di disaccordo, ci sarebbe un intervento dell'Autorità a dirimere la questione. Ma come noto questo scenario non è quello che è stato previsto dal legislatore nazionale. In Italia infatti nessun gestore può autonomamente, anche di concerto con l'utenza, modificare i modelli tariffari predisposti dall'Autorità.

Quanto appena illustrato trova ovviamente conferma nella lettura delle conferenti norme. Il d.l. 1/2012 di recepimento della direttiva 2009/12/CE (convertito con modificazioni dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27) stabilisce all'art. 71, comma 2 che "è istituita l'Autorità nazionale di vigilanza, di cui all'articolo 73, che svolge compiti di regolazione economica nonché di vigilanza, di cui all'articolo 80, **con l'approvazione dei sistemi di tariffazione e dell'ammontare dei diritti**".

Ad ulteriore rafforzamento di quanto sopra, l'art. 76, comma 2 come modificato dalla stessa Legge 24 marzo 2012, n. 27 prevede che "Il gestore, **individuato il modello tariffario tra quelli predisposti dall'Autorità** ai sensi del comma 1 e determinato l'ammontare dei diritti, previa consultazione degli utenti degli aeroporti, lo sottopone **all'Autorità di vigilanza che verifica ed approva** entro quaranta giorni (n.d.r. dalla chiusura della consultazione) la corretta applicazione del modello tariffario e del livello dei diritti aeroportuali."

Quindi, la legge nazionale non lascia dubbi interpretativi sui ruoli di gestore aeroportuale ed Autorità nello svolgimento della procedura obbligatoria di consultazione prevista dalla Direttiva:

- all'Autorità spettano predisposizione dei modelli (si veda sopra l'art. 76, comma 2) e la vigilanza sulla loro corretta applicazione con approvazione della misura dei diritti;
- il gestore aeroportuale ha facoltà di proporre agli utenti esclusivamente i nuovi livelli dei diritti aeroportuali e quindi di provvedere alla mera applicazione dei modelli predisposti dall'Autorità.

Il gestore dunque si può muovere solo nel perimetro del modello predefinito dal quale scaturisce la tariffa.

Nell'ordinamento italiano, in caso di mancato accordo, il ricorso alla procedura di risoluzione delle controversie – che peraltro non è espressamente disciplinata dalla legge nazionale di recepimento della Direttiva – è finalizzato esclusivamente a porre l'Autorità in condizione di acquisire gli elementi

utili per assumere la decisione finale sul nuovo livello dei diritti aeroportuali che dovrà essere approvato ai sensi delle precitate disposizioni del d.l. 1/2012, sempre nei limiti a detta attività previsti del rispetto della coerenza con il modello predefinito, verificandone la corretta applicazione.

Per questa ragione riteniamo non conforme alla normativa nazionale vigente la proposta inserita nel documento posto in consultazione (Cap. 6, par. 6.3.5) di una “Procedura di conciliazione”.

La possibilità di accordo tra gestore ed utenti dovrebbe essere riservata alla fase di consultazione, escludendo il caso di una successiva fase conciliatoria (una sorta di ‘consultazione-bis’) destinata senza dubbio a creare ad ambo le parti un costo rappresentato dall’incertezza sui tempi di applicazione dei nuovi corrispettivi ed incentivando possibili comportamenti opportunistici da parte di taluni utenti. La procedura proposta dall’Autorità potrebbe agire da disincentivo al raggiungimento di un accordo tra le parti in sede di consultazione – proprio in relazione alla previsione di una fase successiva – con due conseguenze, entrambe negative:

- la formazione di un ostacolo alla finalità ultima della Direttiva, ovvero la ricerca di un possibile accordo tra gestore ed utenti in seno alla procedura di consultazione;
- un effetto distonico rispetto al principio della consultazione pubblica gestore-utenti sancito dall’art. 6 della Direttiva 2009/12/CE visto che nella procedura di conciliazione non sarebbero rappresentati gli interessi degli utenti complessivamente considerati e si potrebbe quindi pervenire a un risultato, modificativo dell’assetto sostanzialmente condiviso in occasione della consultazione pubblica, favorendo l’interesse del solo utente che ha attivato la procedura di soluzione delle controversie.



Risposte sul Risk Free Rate e sul Premio al Debito

PREPARED FOR

Assaeroporti

PREPARED BY

Francesco Lo Passo

Francesca Mazarella

23 Maggio, 2017



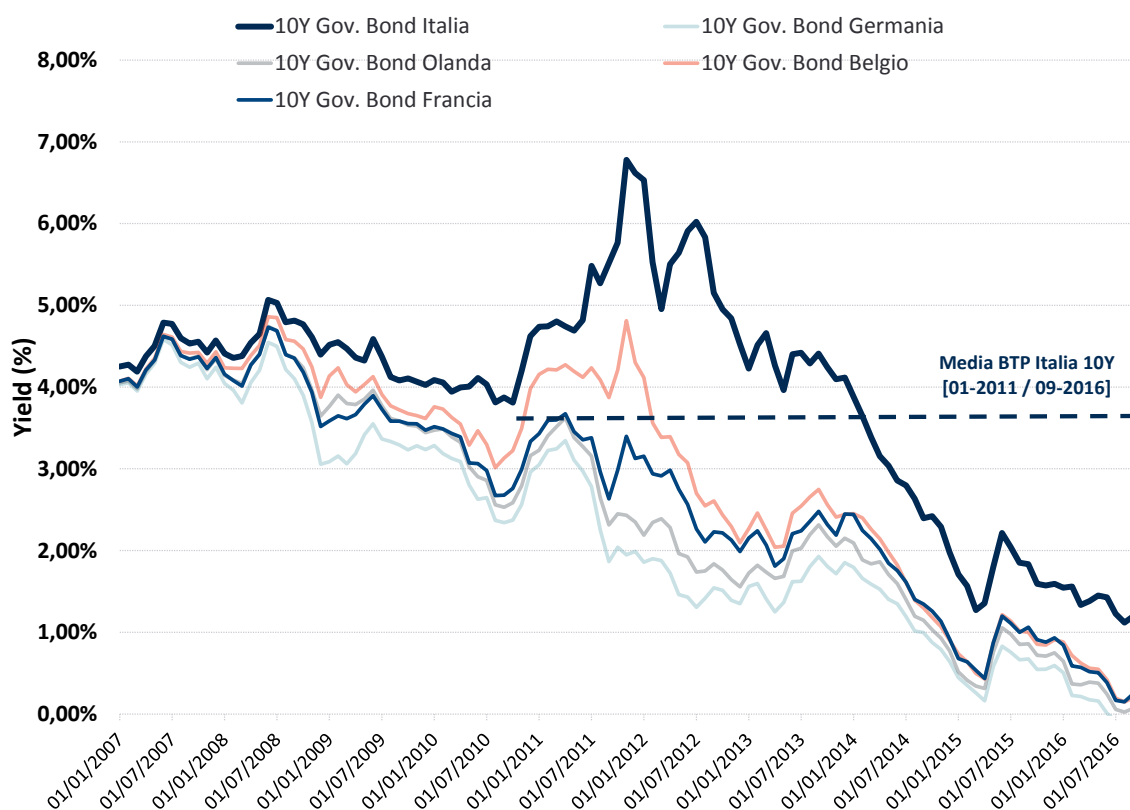
Indice

I.	Il calcolo del Risk Free Rate.....	1
II.	Il calcolo del Premio sul Debito.....	6
III.	Considerazioni Finali	8

I. Il calcolo del Risk Free Rate

La Figura 1 mostra che i rendimenti dei titoli di Stato dei maggiori paesi europei sono stati oggetto di elevata volatilità a causa della crisi e poi si sono ridotti per effetto delle politiche macroeconomiche adottate dalla BCE dalla fine del 2010 in poi; i rendimenti attuali dei titoli di Stato non si sono ancora stabilizzati sui livelli degli anni precedenti alla crisi.

Figura 1: Rendimenti dei titoli di stato di alcuni paesi europei compresa l'Italia



Analisi Brattle

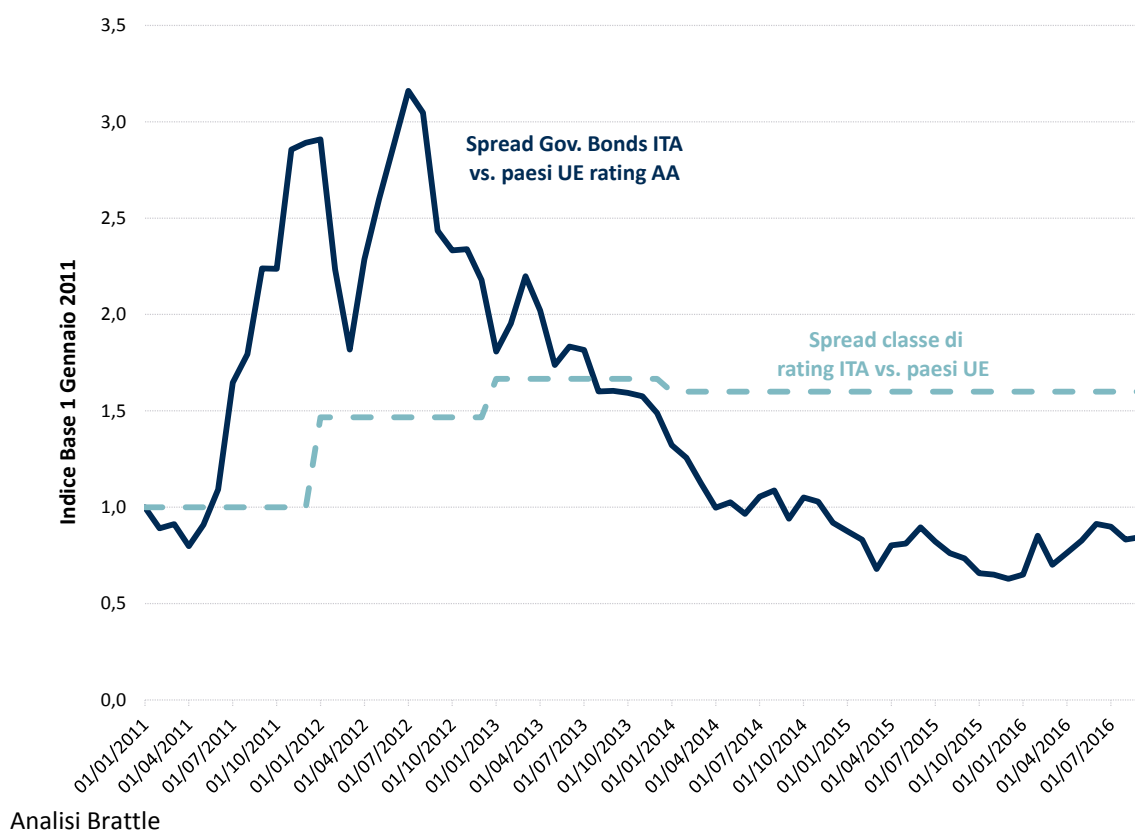
Prima della crisi economica dell'area euro i rendimenti dei titoli di Stato di Germania, Francia, Belgio, Olanda, e Italia erano allineati tra di loro, pari all'incirca al 4% in termini nominali, e al 2% in termini reali sulla base di un tasso d'inflazione target pari all'incirca al 2%, ed erano pari al risk-free rate (RFR) per ciascuno dei paesi. Attualmente, i rendimenti di nessuno dei paesi menzionati rappresenta più adeguatamente i rendimenti delle attività prive di rischio per le attività regolate nei prossimi anni, in quanto tutti i tassi di rendimento risultano temporaneamente sotto-stimati per effetto delle politiche monetarie non convenzionali adottate dalla BCE che sono destinate a scomparire nei prossimi anni.

L'effetto distorsivo del quantitative easing (QE) e delle altre politiche monetarie implementate dalla BCE sui tassi di rendimento delle obbligazioni pubbliche è ancora più

forte per i paesi considerati più rischiosi come l'Italia, dove il merito di credito attribuito dalle maggiori agenzie di rating si è deteriorato nel corso degli ultimi anni e non si è ancora ristabilizzato sui livelli precedenti alla crisi.¹

Nella Figura 2 a fini illustrativi abbiamo riportato due indici con base gennaio 2011 che indicano rispettivamente: (i) lo spread calcolato tra i rendimenti dei titoli di Stato italiani a 10 anni e i titoli di Stato con la stessa maturity dei paesi con rating superiore, Germania, Olanda, Belgio, e Francia, (ii) lo spread tra le classi di rating assegnate dalle maggiori agenzie (Fitch nel caso specifico) all' Italia e la media delle classi di rating assegnate agli altri paesi (Germania, Olanda, Belgio, e Francia):²

Figura 2: Spread tra i rendimenti dei titoli di stato italiani e gli altri paesi e tra classi di rating



Analisi Brattle

¹ European Central Bank (2015), "Asset Purchase programmes and financial markets: lessons from the euro area", Working Paper Series, No.1864/November 2015.

² Per calcolare l'indice dello spread tra le classi di rating, i rating che sono espressi comunemente in classi alfanumeriche sono stato trasformati in una scala numerica da 1 a 20.

- lo spread tra i rendimenti dei titoli di Stato italiani e i rendimenti dei titoli di Stato degli altri paesi più sicuri si è ridotto nel corso degli ultimi anni per effetto delle politiche macroeconomiche non convenzionali;
- il merito di credito per l'Italia attribuito dalle maggiori agenzie di rating che si è deteriorato nel corso degli ultimi anni non è ancora ritornato sui livelli precedenti alla crisi, mentre il merito di credito degli altri paesi è rimasto sostanzialmente invariato superiore a AA.³

Il calcolo del Risk Free Rate sui rendimenti del BTP decennale benchmark degli ultimi 12 mesi non riflette attualmente il rischio paese dell'Italia e condurrebbe ad una sottostima del valore del WACC per i prossimi anni.

La proposta, in attesa della prossima revisione dei modelli tariffari, è di calcolare il risk free rate sulla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia con riferimento ai 12 mesi antecedenti la data di avvio della consultazione incrementato di 150 punti base. La modifica proposta ha la finalità di correggere l'effetto depressivo sui tassi delle politiche monetarie espansive della Banca Centrale Europea (Quantitative Easing). Il valore del Risk Free Rate calcolato è coerente le aspettative degli investitori sul tasso di interesse reale e sul premio sul rischio paese chiesto sull'Italia.

Nell'ambito del successivo aggiornamento dei modelli si potrà valutare di introdurre la metodologia adottata dall'Autorità di regolazione dei settori energetici e del settore idrico (AEEGSI) che prevede un floor al tasso di interesse reale e l'esplicitazione del Country Risk Premium per l'Italia. ⁴ Tale metodologia conduce a risultati analoghi all'incremento di 150 punti base sui rendimenti del BTP decennale prospettata ora per il periodo transitorio.

³ Dal 2011 ad oggi il rating dello Stato italiano si è ridotto in maniera progressiva da A+ a BBB+ e non ha ancora recuperato il rating precedente alla crisi; il rating degli altri paesi storicamente più sicuri dell'Italia, come Germania, Francia, Olanda, e Belgio è rimasto sostanzialmente invariato dal 2011 ad oggi, ed è sempre rimasto superiore a AA.

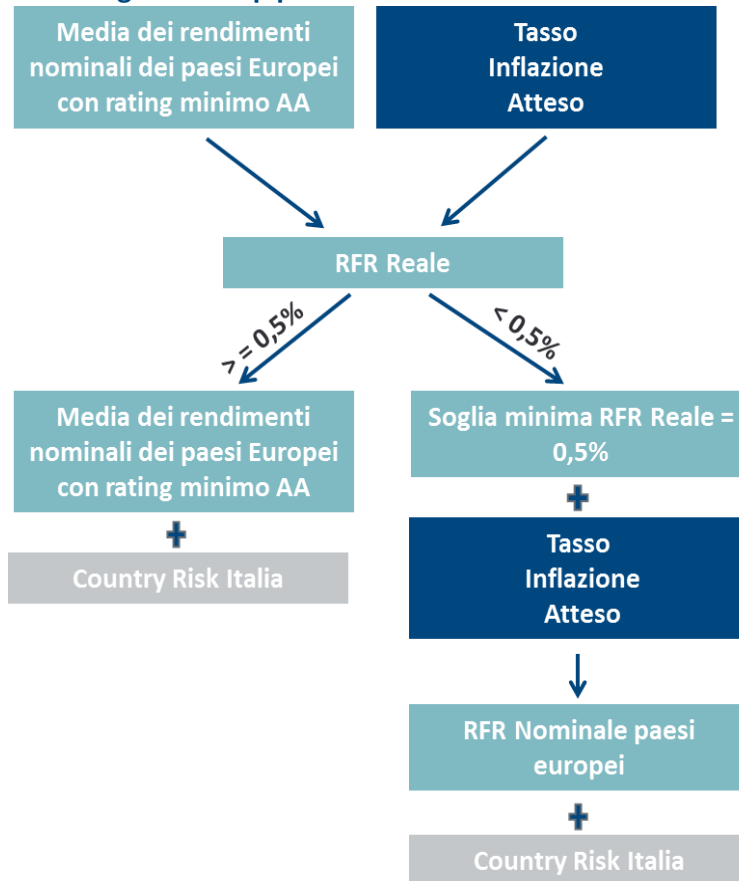
⁴ AEEGSI, Delibera 583/2015/R/com, Allegato A.

In linea con quanto previsto dall'AEEGSI, la metodologia per il calcolo del Risk Free Rate che si potrà valutare di introdurre prevede:

- di stimare il RFR sulla base della media degli ultimi 12 mesi dei rendimenti dei paesi europei con rating minimo AA;
- di introdurre una soglia minima del RFR in termini reali pari a 0,5% che tenga conto degli effetti congiunturali delle politiche macroeconomiche del BCE, in linea con quanto fatto da AEEGSI, e di trasformare il RFR reale individuato in rendimenti nominali con il tasso di inflazione previsto per i paesi europei utilizzati per fare la stima;
- di sommare al RFR calcolato sui rendimenti dei paesi AA un premio di rischio per l'Italia che tenga conto (i) dello spread tra i rendimenti dei titoli di Stato AA e i rendimenti dei titoli di Stato italiani calcolato su un periodo di tempo coerente con quello utilizzato per il calcolo del RFR; e (ii) dello spread calcolato sui rendimenti delle obbligazioni corporate negli stessi paesi per lo stesso periodo di tempo. Il CRP è calcolato in maniera tale da rendere esplicito il rischio paese percepito dagli investitori per l'Italia, in maniera coerente con le caratteristiche del settore analizzato.

La Figura 3 sintetizza il meccanismo che potrà essere valutato nel successivo aggiornamento dei modelli per il calcolo del RFR.

Figura 3: Step per il calcolo del Risk Free Rate



II. Il calcolo del Premio sul Debito

La previsione del cap del 2% sul premio sul debito aumenta la rischiosità dell'investimento nel settore aeroportuale, poiché introduce una probabilità positiva di scenari prospettici in cui il debito assunto a condizioni efficienti di mercato, tenuto conto del debito che verrà acceso nel periodo regolatorio, non viene remunerato e diventa in parte “stranded”.

Ciò avverrà nei casi in cui il costo del debito risulterà superiore al Risk Free Rate, calcolato sui rendimenti dei BTP decennali, incrementato del cap del 2%.⁵ In questi casi gli azionisti consuntiveranno una remunerazione sull'equity inferiore rispetto a quanto richiesto, perché il WACC non includerà la remunerazione della quota di oneri finanziari ritenuti “stranded”. Questi oneri finanziari verranno rimborsati mediante riduzione della remunerazione effettivamente riconosciuta sull'equity. Non è possibile escludere che in futuro mutate condizioni di mercato impongano un costo efficiente di finanziamento tramite indebitamento superiore al tasso di interesse privo di rischio più il 2%.

La Tabella 1 mostra che la best *practice regolatoria* è quella di stimare il costo del debito sui dati di bilancio e su dati di mercato senza applicare alcun cap al costo del debito.

⁵ Nello specifico, il debito contratto in maniera efficiente ad un tasso di interesse fisso in un periodo precedente all'applicazione delle misure monetarie non convenzionali della BCE, che ha uno spread superiore a 200 punti base rispetto al RFR attuale, non verrebbe remunerato applicando la regolamentazione attuale.

Tabella 1: Benchmark dei regolatori europei sull'assenza del cap sul costo del debito

Regolatore	Settore	Paese	Anno	Assenza del cap al costo del debito	Metodologia Calcolo del costo del debito
CIPE/ART	[1] Aeroporti	Italia	2014		Risk Free Rate aumentato di un premio nel limite del 2%
CAA	[2] Aeroporti	UK	2014	✓	Media tra il costo storico di emissione di bond e il costo prospettico di nuove emissioni
Stato	[3] Aeroporti	Spagna	2011	✓	Rapporto tra oneri finanziari e indebitamento complessivo
Governo francese/ADP	[4] Aeroporti	Francia	2015	✓	Media degli ultimi 5 anni del costo del debito netto
Governo francese/Lyon	[5] Aeroporti	Francia	2014	✓	Media tra il Risk Free Rate aumentato del 2% e il costo dei finanziamenti a bilancio
Governo francese/Nice	[6] Aeroporti	Francia	2016	✓	Calcolato su dati di bilancio
Governo francese/ATB	[7] Aeroporti	Francia	2013	✓	Risk Free Rate aumentato del credit spread su corporate bond con rating BBB
Consiglio federale	[8] Aeroporti	Svizzera	2012	✓	Risk Free Rate aumentato del credit spread su corporate bond con stesso rating del gestore
CAR	[9] Aeroporti	Irlanda	2014	✓	Media dei rendimenti di corporate bond con rating BBB a scadenza 7-10 anni
AEEGSI	[10] Energia	Italia	2015	✓	Basato su un campione di imprese confrontabili
Ofgem	[11] Energia	UK	2012	✓	Basato su un indice di investment grade corporate bond a scadenza 10 anni
ACM	[12] Energia	Olanda	2013	✓	Risk Free Rate aumentato dello spread di bond a 10 anni del settore utility e rating A
CER	[13] Energia	Irlanda	2012	✓	Risk Free aumentato dello spread tra corporate bond tedeschi e i corrispettivi irlandesi
VREG	[14] Energia	Belgio	2014	✓	Risk Free Rate sommato al credit spread di un bond con rating A e scadenza a 10 anni
ERSE	[15] Energia	Portogallo	2013	✓	Somma del Risk Free Rate e di un premio basato sui prestiti garantiti a imprese non finanziarie
AER	[16] Energia	Australia	2013	✓	Basato su un benchmark costituito da obbligazioni con rating BBB+ e scadenza a 10 anni
AGCOM	[17] Telco	Italia	2015	✓	Valore medio dei coupon rate delle obbligazioni a tasso fisso emesse da Telecom Italia
OFCOM	[18] Telco	UK	2014	✓	Risk Free Rate sommato al credit spread dei bond emessi da BT e altri operatori
CNMC	[19] Telco	Spagna	2014	✓	Stimato per ogni operatore con riferimento al costo del debito del suo gruppo
BnetzA	[20] Telco	Germania	2015	✓	Risk Free Rate aumentato del credit spread pagato dalle società del settore
ARCEP	[21] Telco	Francia	2013	✓	Media tra i rendimenti dei bond emessi e il Risk Free Rate aumentato del 1%

Note:

[4]-[7]: in Francia la regolamentazione degli aeroporti è figlia di contratti bilaterali tra il Governo e il gestore.

Analisi Brattle

La previsione di un cap sul premio sul debito del 2% può condurre ad una sottostima del costo del debito e, in ogni caso, comporta un incremento del rischio regolatorio per gli aeroporti.

L'attuale metodologia comporta conseguenze negative per gli investitori che si sostanziano in un disincentivo ad investire nelle concessionarie aeroportuali, riconducibili ad una

remunerazione sull'equity sottostimata per il mancato riconoscimento del rischio paese specifico dell'Italia e nei casi di mancato riconoscimento dei costi del debito.

La proposta è che l'Autorità si riservi di verificare che il premio al debito sia determinato sulla base delle oggettive e riscontrabili condizioni di accesso al capitale di debito medie del settore e specifiche della concessionaria.

La modifica proposta assicura l'orientamento al costo perché è prevista la verifica del fatto che il costo del debito sia stato assunto a condizioni competitive di mercato, tenuto conto del profilo di rischiosità e del rating – implicito o esplicito – dell'impresa regolata;

Il calcolo del Premio sul Debito, effettuato su dati oggettivi di mercato, non deve essere assoggettato ad un cap di alcun tipo.

III. Considerazioni Finali

Le Tabelle di seguito riportano un calcolo illustrativo del WACC aggiornato dei modelli tariffari in tre scenari differenti:

- Calcolo del Risk Free Rate sulla media storica di dodici mesi del rendimento dei BTP (Proposta ART);
- Calcolo del Risk Free Rate sulla media storica di dodici mesi del rendimento dei BTP incrementato di 150 punti base (correzione QE);
- Calcolo del Risk Free Rate con la nuova metodologia individuata da AEEGSI.

Tabella 2: Modello 1 Calcolo del Risk Free Rate e Impatto sul WACC

Stima WACC	Modello 1		
	Proposta ART	Correzione QE	Metodologia AEEGSI
(a 1) Tasso di rendimento dei BTP decennali	1,46%	1,46%	
(a 2) Correzione per Quantitative Easing		1,50%	
(a 3) Tasso di rendimento reale delle attività prive di rischio			0,50%
(a 4) Country Risk Premium			1,00%
(a) Tasso di rendimento nominale delle attività prive di rischio (*)	1,46%	2,96%	3,02%
(b 1) Premio al debito	0,45%	0,45%	0,45%
(b 2) Costo aggiuntivo emissione debito	0,30%	0,30%	0,30%
(c) Costo del capitale di debito = (a+b1+ b2)	2,21%	3,71%	3,77%
(d) Aliquota fiscale effettiva (**)	28,20%	28,20%	28,20%
(e) Tax shield	24,00%	24,00%	24,00%
(f) Costo del capitale di debito pre-tax = $c*(1-e)/(1-d)$	2,34%	3,93%	3,99%
(g) Equity Risk Premium	5,5%	5,5%	5,5%
(h) Gearing (specifico del gestore)	50,0%	50,0%	50,0%
(i) Leva finanziaria nozionale (D/E)	1,00	1,00	1,00
(l) Asset beta	0,60	0,60	0,60
(l1) Beta addizionale	0,20	0,20	0,20
(m) Equity beta = $1 * (1+i*(1-e)) + l1$	1,26	1,26	1,26
(n) Costo del capitale di rischio post-tax = $a+(g*m)$	8,4%	9,9%	9,9%
(o) Costo del capitale di rischio pre-tax = $n/(1-d)$	11,7%	13,7%	13,8%
(p) Wacc pre-tax nominale = $f * h+o*(1-h)$	7,0%	8,8%	8,9%
(q) Wacc post-tax nominale = $p * (1-d)$	5,0%	6,3%	6,4%
(r) Tasso di inflazione	1,50%	1,50%	1,50%
(s) Wacc pre-tax reale = $(1+p)/(1+r) - 1$	5,42%	7,23%	7,30%

(*) il tasso di rendimento calcolato nella metodologia AEEGSI è stato portato da valori reali a valori nominali utilizzando un tasso di inflazione pari all' 1,5%.

(**) è stata considerata l'aliquota di base IRAP per imprese concessionarie, pari a 4,2%, senza tenere conto di eventuali variazioni stabilite a livello regionale.

Tabella 3: Modello 2 Calcolo del Risk Free Rate e Impatto sul WACC

Stima WACC	Modello 2		
	Proposta ART	Correzione QE	Metodologia AEEGSI
(a 1) Tasso di rendimento dei BTP decennali	1,46%	1,46%	
(a 2) Correzione per Quantitative Easing		1,50%	
(a 3) Tasso di rendimento reale delle attività prive di rischio			0,50%
(a 4) Country Risk Premium			1,00%
(a) Tasso di rendimento nominale delle attività prive di rischio (*)	1,46%	2,96%	3,02%
(b 1) Premio al debito	0,45%	0,45%	0,45%
(b 2) Costo aggiuntivo emissione debito	0,30%	0,30%	0,30%
(c) Costo del capitale di debito = (a+b1+ b2)	2,21%	3,71%	3,77%
(d) Aliquota fiscale effettiva (**)	28,20%	28,20%	28,20%
(e) Tax shield	24,00%	24,00%	24,00%
(f) Costo del capitale di debito pre-tax = $c*(1-e)/(1-d)$	2,34%	3,93%	3,99%
(g) Equity Risk Premium	5,5%	5,5%	5,5%
(h) Gearing (specifico del gestore)	30,0%	30,0%	30,0%
(i) Leva finanziaria nozionale (D/E)	0,43	0,43	0,43
(l) Asset beta	0,60	0,60	0,60
(l1) Beta addizionale	0,20	0,20	0,20
(m) Equity beta = $1 * (1+i*(1-e)) + l1$	1,00	1,00	1,00
(n) Costo del capitale di rischio post-tax = $a+(g*m)$	6,9%	8,4%	8,5%
(o) Costo del capitale di rischio pre-tax = $n/(1-d)$	9,7%	11,7%	11,8%
(p) Wacc pre-tax nominale = $f * h+o*(1-h)$	7,5%	9,4%	9,5%
(q) Wacc post-tax nominale = $p * (1-d)$	5,4%	6,8%	6,8%
(r) Tasso di inflazione	1,50%	1,50%	1,50%
(s) Wacc pre-tax reale = $(1+p)/(1+r) - 1$	5,87%	7,78%	7,86%

(*) il tasso di rendimento calcolato nella metodologia AEEGSI è stato portato da valori reali a valori nominali utilizzando un tasso di inflazione pari all' 1,5%.

(**) è stata considerata l'aliquota di base IRAP per imprese concessionarie, pari a 4,2%, senza tenere conto di eventuali variazioni stabilite a livello regionale.

Tabella 4: Modello 3 Calcolo del Risk Free Rate e Impatto sul WACC

Stima WACC	Modello 3		
	Proposta ART	Correzione QE	Metodologia AEEGSI
(a 1) Tasso di rendimento dei BTP decennali	1,46%	1,46%	
(a 2) Correzione per Quantitative Easing		1,50%	
(a 3) Tasso di rendimento reale delle attività prive di rischio			0,50%
(a 4) Country Risk Premium			1,00%
(a) Tasso di rendimento nominale delle attività prive di rischio (*)	1,46%	2,96%	3,02%
(b 1) Premio al debito	2,00%	2,00%	2,00%
(b 2) Costo aggiuntivo emissione debito	n.d	n.d	n.d
(c) Costo del capitale di debito = (a+b1+ b2)	3,46%	4,96%	5,02%
(d) Aliquota fiscale effettiva (**)	28,20%	28,20%	28,20%
(e) Tax shield	24,00%	24,00%	24,00%
(f) Costo del capitale di debito pre-tax = $c*(1-e)/(1-d)$	3,66%	5,25%	5,32%
(g) Equity Risk Premium	5,5%	5,5%	5,5%
(h) Gearing nozionale	30,0%	30,0%	30,0%
(i) Leva finanziaria nozionale (D/E)	0,43	0,43	0,43
(l) Asset beta	n.d	n.d	n.d
(l1) Beta addizionale	n.d	n.d	n.d
(m) Equity beta	0,80	0,80	0,80
(n) Costo del capitale di rischio post-tax = $a+(g*m)$	5,9%	7,4%	7,4%
(o) Costo del capitale di rischio pre-tax = $n/(1-d)$	8,2%	10,3%	10,3%
(p) Wacc pre-tax nominale = $f * h+o*(1-h)$	6,8%	8,8%	8,8%
(q) Wacc post-tax nominale = $p * (1-d)$	4,9%	6,3%	6,3%
(r) Tasso di inflazione	1,50%	1,50%	1,50%
(s) Wacc pre-tax reale = $(1+p)/(1+r) - 1$	5,23%	7,14%	7,22%

(*) il tasso di rendimento calcolato nella metodologia AEEGSI è stato portato da valori reali a valori nominali utilizzando un tasso di inflazione pari all' 1,5%.

(**) è stata considerata l'aliquota di base IRAP per imprese concessionarie, pari a 4,2%, senza tenere conto di eventuali variazioni stabilite a livello regionale.

Le stime effettuate evidenziano che per ciascuno dei tre modelli tariffari:

- il WACC calcolato sul Risk Free Rate stimato sulla media dei rendimenti del BTP decennale proposto da ART è notevolmente inferiore al WACC stimato con la metodologia del Risk Free Rate di AEEGSI;
- Il WACC calcolato sul Risk Free Rate calcolato sulla media dei rendimenti del BTP decennale incrementato di 150 punti base è conservata rispetto alla metodologia di AEEGSI.

L'utilizzo del Risk Free Rate proposto da ART, in assenza del riconoscimento di un incremento per correggere gli effetti del QE, comporterebbe una sottostima del WACC. Gli investitori sarebbero incentivati a spostarsi su altri settori. Ad esempio, i settori regolati dell'energia in Italia diventano più attrattivi: sono settori infrastrutturali che, a differenza degli aeroporti, non hanno sostanzialmente rischio volume e hanno una remunerazione che riconosce il premio aggiuntivo chiesto dagli investitori sull'Italia.

CAMBRIDGE
NEW YORK
SAN FRANCISCO
WASHINGTON
TORONTO
LONDON
MADRID
ROME
SYDNEY



THE **Brattle** GROUP

ALLEGATO 5

Proposte di modifica del Modello 3

Estratto Risposta ASSAEROPORTI alla Call for Input di ottobre 2016

Come noto, la normativa nazionale di recepimento della Direttiva 2009/12/CE non ha recepito la soglia comunitaria dei 5 milioni di passeggeri. Appare pertanto di particolare rilevanza il fatto che l’Autorità abbia introdotto una procedura semplificata per la determinazione dei diritti aeroportuali da applicarsi ad aeroporti con un volume di traffico inferiore a 3 milioni di passeggeri, in un’ottica di equo equilibrio tra costi e benefici connessi all’implementazione della regolamentazione.

All’interno della fascia inferiore ai 3 milioni di passeggeri annui si osserva tuttavia una forte disomogeneità tra le diverse realtà, dovuta alla presenza di aeroporti tra loro non assimilabili per grandezze economiche ed infrastrutturali, oltre che per il grado di “maturità” raggiunto sul mercato del trasporto aereo e, quindi, per effettiva forza negoziale nelle relazioni con l’utenza aeroportuale.

All’interno di questa fascia vi sono alcuni aeroporti che, sulla base di valutazioni interne dei costi e dei benefici connessi alla regolamentazione, potrebbero aver interesse ad aderire al modello tariffario più complesso, previsto per la fascia superiore.

A tale proposito, ricordiamo che l’art. 76, comma 2 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27, recita quanto segue:

“Il gestore, individuato il modello tariffario tra quelli predisposti dall’Autorità ai sensi del comma 1 e determinato l’ammontare dei diritti, previa consultazione degli utenti degli aeroporti, lo sottopone all’Autorità di vigilanza che verifica ed approva entro quaranta giorni la corretta applicazione del modello tariffario e del livello dei diritti aeroportuali in coerenza anche agli obblighi di concessione”.

La nostra proposta è pertanto quella di consentire agli aeroporti con un volume di traffico annuo inferiore a 3 milioni di passeggeri di *individuare* un modello tariffario alternativo al Modello 3 e di riconoscere loro la possibilità di aderire ai Modelli previsti per le altre classi dimensionali (ossia il Modello 1 o il Modello 2), nel rispetto del dettato normativo di cui all’art. 76, comma 2 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27.

Proposta A: Si chiede di introdurre una clausola che riconosca la facoltà agli aeroporti con un volume di traffico annuo inferiore a 3 milioni di passeggeri di applicare il Modello di Regolazione Tariffaria previsto per le altre classi dimensionali (Modello 1 oppure Modello 2).

* *

*

Il Modello 3 attualmente vigente prevede un meccanismo particolarmente complesso ed estremamente oneroso per gli aeroporti di minori dimensioni, sia in termini procedurali sia in termini di metodologia di calcolo delle tariffe. Inoltre, rispetto ai Modelli di riferimento per gli aeroporti di classi dimensionali maggiori (ossia il Modello 1 e il Modello 2), il suddetto Modello presenta numerosi refusi e lacune. Pertanto, al fine di garantire una corretta implementazione del Modello da parte dei Gestori, chiediamo all’Autorità di valutare l’opportunità di procedere ad una rivisitazione generale del

testo, in un'ottica di snellimento dell'intero processo, a beneficio anche del principio di economicità dell'azione amministrativa.

Nei paragrafi successivi vengono illustrate alcune problematiche legate al Modello 3 e le relative proposte che l'Associazione avrebbe individuato al fine di semplificare l'attuale Modello e renderne maggiormente agevole l'applicazione da parte degli aeroporti di minori dimensioni.

a. Semplificazione della procedura di consultazione

Da un punto di vista procedurale, il Modello 3 contiene delle disposizioni pressoché analoghe a quelle previste dai Modelli di riferimento per gli aeroporti di classi dimensionali maggiori (Modelli 1 e 2) e ciò appare in contrasto con un principio cardine della regolamentazione economica, ovvero quella della proporzionalità, secondo cui è necessario che vi sia un equo bilanciamento dei costi e dei benefici della regolamentazione.

L'Associazione vorrebbe pertanto proporre per gli aeroporti di minori dimensioni un meccanismo semplificato, che potrebbe articolarsi come segue:

- i. Notifica all'Autorità della Proposta di revisione dei diritti aeroportuali entro i termini previsti dal Modello;
- ii. Comunicazione di avvio della Consultazione con gli Utenti e delle modalità di accesso al Documento di Consultazione;
- iii. Svolgimento dell'audizione pubblica non prima di 20 gg dalla messa a disposizione del Documento di Consultazione;
- iv. Invio all'ART della proposta definitiva e di copia integrale della documentazione relativa allo svolgimento della Consultazione, ivi inclusi il verbale dell'audizione e l'eventuale documentazione aggiuntiva prodotta da Gestore e/o Utenti;
- v. Verifica ed approvazione da parte dell'ART della corretta applicazione del Modello di riferimento e del livello dei diritti aeroportuali ai sensi dell'articolo 76 comma 2 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27;
- vi. Formalizzazione e pubblicazione sul sito web dell'ART, entro 40 giorni dal ricevimento della documentazione sub iv), degli esiti dell'istruttoria di cui al precedente punto v);
- vii. Pubblicazione del nuovo livello dei diritti aeroportuali sul sito web del Gestore e contestuale adempimento degli obblighi di informativa alla rete delle biglietterie IATA;
- viii. Entrata in vigore dei nuovi diritti aeroportuali decorsi 60 gg dalla pubblicazione degli stessi sul sito web del Gestore.

Tenuto conto del contesto estremamente competitivo in cui si trovano ad operare gli aeroporti di minori dimensioni e del loro scarso potere contrattuale nei confronti degli Utenti (si veda risposta alla Call for Input 2) e nel rispetto dei principi di efficacia, efficienza ed economicità dell'azione amministrativa, riteniamo che non si debba prevedere un meccanismo di risoluzione delle controversie.

Come si evince dalla Figura seguente, la procedura proposta appare peraltro conforme alle tempistiche di cui all'articolo 1, comma 11-bis del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164.

Figura 2: Tempistiche della procedura semplificata proposta



Documento di consultazione

In un'ottica di equo bilanciamento di costi e benefici e nel pieno rispetto del principio di trasparenza, si propone di limitare il contenuto del Documento di Consultazione alle seguenti informazioni, fermo restando la *facoltà* di ciascun Gestore di fornire ai propri Utenti ulteriore documentazione.

- a. Durata annuale o pluriennale della proposta di modifica del livello dei diritti
- b. Elenco dei servizi e delle infrastrutture forniti all'Anno base a fronte dei Diritti e dei corrispettivi riscossi, soggetti a regolazione
- c. Ammontare dei costi regolatori ammessi all'Anno Base di pertinenza delle attività regolamentate unitariamente considerate, suddivisi nelle voci (i) costi operativi, (ii) quote di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali di pertinenza, (iii) equa remunerazione del CIN
- d. Previsioni riguardanti l'evoluzione del traffico nel periodo annuale o pluriennale di riferimento della proposta tariffaria
- e. Dinamica dei Diritti proposta per la/le annualità del Periodo tariffario
- f. Proposte eventuali di semplificazione e/o accorpamento tariffario anche per basket di servizi prestati alla generalità degli utenti od alla medesima categoria di utenti
- g. Proposte di sotto articolazioni dei diritti anche per fasce (di tonnellaggio, orarie, stagionali, ecc.) o altre declinazioni
- h. Obiettivi di qualità e della tutela ambientale, con dettaglio degli indicatori individuati e dei valori obiettivo degli indicatori medesimi da conseguire nel periodo tariffario
- i. Sintesi del piano quadriennale degli interventi che il Gestore intende realizzare negli anni del Periodo tariffario, con indicazione a) della natura delle fonti di finanziamento (pubblico/privato), b) dei risultati attesi dai progetti di investimento più significativi o, avendo riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto e sugli standard di servizio reso alla utenza;
- j. Investimenti per i quali sono prospettati meccanismi di incentivazione e relative motivazioni
- k. Oneri incrementali attesi nel periodo in applicazione di disposizioni normative

Proposta B: Nell'ottica di agevolare l'applicazione del Modello da parte degli aeroporti di minori dimensioni, si propone una procedura semplificata, nel rispetto di quanto previsto dal decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27 e dall'articolo 1, comma 11-bis del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164.

b. Semplificazione delle modalità di calcolo della tariffa per il *price-cap*

Tutti e tre i Modelli di Regolazione Tariffaria (Modello 1, 2 e 3) prevedono l'applicazione di *price-cap* specifici per ogni singolo prodotto e servizio.

Tenuto conto della necessità già sottolineata di rendere la regolamentazione degli aeroporti di minori dimensioni quanto più snella e semplice possibile, proponiamo che nel Modello 3 il *price-cap* non si applichi a livello di singolo prodotto e servizio, bensì su tutte le attività regolate unitariamente considerate. Secondo tale approccio, pertanto, il *cap* avrebbe ad oggetto la "tariffa media per passeggero" o, per mutuare la terminologia anglosassone, il "*revenue yield*" (ossia, il ricavo medio per passeggero). Secondo tale impostazione, una volta individuato il *cap*, i singoli corrispettivi vengono successivamente articolati nel rispetto del livello massimo di ricavo medio per passeggero consentito *ex ante* dalla formula di *price-cap*.

In aggiunta alle argomentazioni già rappresentate nell'ambito della nostra risposta alla Call for Input dello scorso autunno a favore dell'utilizzo di un *price-cap* aggregato, piuttosto che *price-cap* differenziati a livello di singola tariffa ((si veda in particolare la Call for Input n. 13), occorre considerare che in aeroporti di piccole dimensioni (quali quelli soggetti al Modello 3), in cui il numero dei dipendenti della società di gestione è piuttosto contenuto e il personale è chiamato a svolgere molteplici funzioni nell'ambito dell'attività aeroportuale, l'allocatione dei costi al singolo prodotto/servizio risulta difficoltosa e, in alcuni casi, basata su criteri che non sono in grado di riflettere le realtà di tali scali.

In concreto, l'approccio proposto si sostanzierebbe come segue:

- 1) calcolo, per ciascun anno t , dei "costi regolatori ammessi" di pertinenza delle attività regolamentate *unitariamente* considerate;¹
- 2) calcolo, per ciascun anno t , della "tariffa media per passeggero" o "ricavo medio per passeggero" come rapporto tra: (i) i costi regolatori ammessi all'anno t (di cui al precedente punto 1) e (ii) il numero di passeggeri all'anno $t-1$ (valori di pre-consuntivo ovvero previsionali a seconda che il Gestore opti per una dinamica tariffaria annuale ovvero pluriennale – si veda successiva *Proposta G*);
- 3) determinazione dei singoli corrispettivi regolamentati (diritti di approdo e partenza, diritti di imbarco passeggeri, etc.) in modo tale che il ricavo atteso unitario (calcolato secondo la seguente formula) non superi il livello massimo di "ricavo medio per passeggero" di cui al precedente punto 2:

$$\frac{\sum P_{t,j} * Q_{t-1,j}}{Pax_{t-1}}$$

dove

¹ I "costi regolatori ammessi" includono le seguenti voci: (i) remunerazione sul capitale investito, (ii) ammortamento, (iii) costi operativi.

$P_{t,j}$ è il corrispettivo del servizio regolamentato j all'anno t

$Q_{t-1,j}$ è il volume di traffico rilevante per ciascun servizio regolamentato j (e.g. tonnellaggio degli aeromobili in partenza, passeggeri in partenza, etc.) all'anno $t-1$ (di pre-consuntivo ovvero previsionale a seconda che il Gestore opti per un periodo tariffario annuale ovvero pluriennale)

Pax_{t-1} è il volume di passeggeri all'anno $t-1$ (di pre-consuntivo ovvero previsionale a seconda che il Gestore opti per un periodo tariffario annuale ovvero pluriennale)

Proposta C: Nell'ottica di snellire e semplificare la regolamentazione per gli aeroporti di minori dimensioni, si chiede che nel Modello 3 sia prevista l'adozione di un price-cap aggregato, avente ad oggetto la "tariffa media per passeggero" o "ricavi medi per passeggero" (revenue yield). Il Gestore potrà successivamente determinare i singoli corrispettivi regolamentati, con il vincolo di non superare il livello di corrispettivo medio per passeggero consentito dalla formula di price-cap.