

**CONCLUSIONE DEL PROCEDIMENTO AVVIATO CON DELIBERA N. 84/2018.  
ADOZIONE DELL'ATTO DI REGOLAZIONE RECANTE "MODELLI DI REGOLAZIONE  
DEI DIRITTI AEROPORTUALI"**

---

Relazione di Analisi di Impatto della Regolazione

**Relazione AIR****Indice**

A.	CONTESTO NORMATIVO.....	4
B.	MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INTERVENTO.....	5
C.	AMBITO DI INTERVENTO .....	7
C.1	Soggetti destinatari dell'intervento dell'Autorità .....	7
C.2	Servizi aeroportuali oggetto di regolazione .....	8
C.3	Il settore aeroportuale italiano: caratteristiche e dinamiche di medio-lungo periodo .....	9
i	Comparto cargo .....	9
ii	Comparto passeggeri: analisi concorrenziale (cenni).....	11
iii	Comparto passeggeri: analisi della capacità.....	16
iv	Comparto passeggeri: APT ≤ 1mln pax.....	18
v	Comparto passeggeri: sviluppo della domanda .....	19
C.4	Database APT ART .....	23
C.5	Principali grandezze economiche .....	24
C.5.i	Analisi dei trend.....	24
C.5.ii	Analisi economiche statiche .....	28
C.6	Gli incentivi all'attività volativa .....	32
D.	OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI .....	38
D.1	Obiettivi generali .....	38
D.2	Obiettivi specifici .....	38
E.	DEFINIZIONE E VALUTAZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE .....	41
E.1	Introduzione .....	41
E.2	Efficienza dei costi di gestione.....	42
E.3	Tasso di remunerazione del capitale investito .....	44
E.4	Contabilità regolatoria.....	45
E.5	Definizione dei piani relativi ai nuovi progetti di infrastrutture aeroportuali.....	45
E.6	Trattamento dei margini commerciali.....	45
E.7	Incentivazione all'attività volativa .....	46
E.8	Aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri annui .....	47
E.9	Reti e sistemi di tariffazione comune .....	47
E.10	Altre misure (seguenti i pareri MIT e MEF). .....	48
F.	IMPATTO DELL'OPZIONE SCELTA.....	50

La presente Relazione di Analisi di Impatto della Regolazione (“Relazione AIR”) illustra gli effetti attesi delle misure individuate nell’Atto di regolazione recante “Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali”. Essa segue lo Schema di AIR predisposto per la consultazione pubblica (ex delibera n. 118/2019), il quale presentava, in particolare, le opzioni regolatorie alternative esaminate e l’opzione preferita confluita poi nel documento di consultazione. Questa Relazione AIR ripercorre, in sintesi, le analisi di impatto della regolazione ivi svolte e, alla luce degli esiti della consultazione, evidenzia le modifiche apportate e fornisce una conclusiva valutazione di impatto dell’Atto di regolazione adottato.

## A. CONTESTO NORMATIVO

In base al decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede (art. 37, comma 2), lett. a), b) e c)):

- a) *a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti;*
- b) *a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;*
- c) *a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b).*

Con specifico riferimento al settore aeroportuale, l'art. 37, comma 2, lettera h) prevede che l'Autorità provveda a svolgere ai sensi degli articoli da 71 a 81 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, tutte le funzioni di Autorità di vigilanza istituita dall'articolo 71, comma 2, del predetto decreto-legge n. 1 del 2012, in attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.

Nell'ambito del contesto normativo nazionale e supranazionale di riferimento, ai fini della revisione dei vigenti modelli di regolazione dei diritti aeroportuali assumono rilievo, in particolare:

- la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali;
- la comunicazione della Commissione UE recante *Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree* (2014/C 99/03);
- il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, articoli 71-82;
- il decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, articolo 13, commi 14 e 15;
- il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, articolo 1, comma 11-bis;
- la legge 3 maggio 2019, n. 37, articolo 7.

Vengono inoltre in rilievo le *Linee guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte di vettori ai sensi dell'art. 13 commi 14 e 15, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, come modificato dalla Legge di conversione 21 febbraio 2014 n. 9*, adottate dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, emanate in data 11 agosto 2016. Su tali Linee guida, l'Autorità ha adottato e pubblicato la "Posizione dell'Autorità", in data 8 settembre 2016<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Il documento è disponibile al link: [www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2018/06/parere-ART-LINEE-GUIDA-MIT-signed-1.pdf](http://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2018/06/parere-ART-LINEE-GUIDA-MIT-signed-1.pdf)

## B. MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INTERVENTO

Nel quadro normativo vigente, il gestore dell'aeroporto è responsabile della determinazione dei diritti aeroportuali previa una consultazione obbligatoria tra lo stesso gestore e gli Utenti aeroportuali (i.e. i Vettori aerei). La determinazione dei diritti include una verifica, da parte dell'Autorità, sia nella fase antecedente la Consultazione (per il controllo dell'adeguatezza dell'informazione resa agli Utenti) sia a valle di quest'ultima per verificare la conformità dei diritti ai modelli regolatori applicabili.

L'intervento regolatorio in esame ha ad oggetto la revisione dei modelli aeroportuali in vigore, approvati con la delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017, nonché l'inclusione nel quadro regolatorio ART dei c.d. aeroporti in deroga.

La regolamentazione attuale prevede l'applicazione di schemi distinti a seconda del livello di traffico dell'aeroporto:

- Modello 1 Aeroporti con traffico maggiore di 5.000.000 passeggeri annui;
- Modello 2 Aeroporti con traffico fra 3.000.000 e 5.000.000 passeggeri annui;
- Modello 3 Aeroporti con traffico inferiore a 3.000.000 passeggeri annui.

In particolare, il Modello 3 prevede le seguenti semplificazioni per gli aeroporti con traffico inferiore ai tre milioni di passeggeri annui, e che riguarda la maggioranza degli aeroporti italiani:

- redazione della contabilità regolatoria secondo un format semplificato;
- contabilità regolatoria asseverata da parte dell'organo di revisione contabile interno;
- allocazione dei costi operativi mediante driver semplificati.

Tale regolazione è l'esito di limitati interventi emendativi apportati - sulla base della esperienza acquisita nei due anni di prima applicazione ed in prospettiva di una successiva revisione - ai modelli di regolazione approvati dall'Autorità con la delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014, dei quali è stato mantenuto l'impianto regolatorio, adeguandone gli aspetti che avevano rivelato modalità applicative migliorabili, in modo da assicurare stabilità al sistema nel medio periodo. Era emersa, in particolare, la necessità di un intervento volto a modificare alcuni elementi della procedura seguita per la Consultazione del gestore aeroportuale con gli Utenti e le modalità di computo del tasso di remunerazione congruo del capitale<sup>2</sup>.

Avviandosi a compimento il primo periodo regolatorio quadriennale, l'Autorità ha quindi dato corso alla prevista revisione complessiva dei modelli con la delibera n. 84/2018 del 13 settembre 2018, avviando un procedimento volto ad intervenire in merito ai profili regolatori concernenti: (i) l'efficienza e l'elasticità dei costi di gestione; (ii) l'utilizzo ottimale della capacità aeroportuale; (iii) il trattamento dei margini commerciali; (iv) i riflessi tariffari dell'incentivazione all'attività volativa; (v) la definizione dei piani relativi ai nuovi progetti di infrastrutture aeroportuali; (vi) il tasso di remunerazione del capitale investito; (vii) la contabilità regolatoria; (viii) gli specifici aspetti regolatori per gli aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri annui nonché per le reti aeroportuali.

Con delibera n. 118/2019 del 1° agosto 2019 l'Autorità ha indetto, nell'ambito dell'avviato procedimento, una consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con la citata delibera n. 92/2017.

Lo Schema di atto di regolazione posto in consultazione era accompagnato da uno Schema di AIR che riportava le motivazioni dell'intervento stesso, le quali traevano fondamento nell'esigenza dell'Autorità di assicurare - in ragione delle competenze istituzionali proprie e, in particolare, nella qualità di Autorità di

---

<sup>2</sup> Si veda anche la Relazione di analisi di impatto della regolazione correlata alla delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017, disponibile al link: [https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2017/07/AIR-delibera-92\\_2017.pdf](https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2017/07/AIR-delibera-92_2017.pdf)

vigilanza del settore aeroportuale - un quadro regolatorio che garantisca il rispetto dei principi di non discriminazione, trasparenza ed efficienza del sistema di determinazione dei diritti aeroportuali.

Posto un corretto sistema regolatorio, attraverso lo strumento della Consultazione, il gestore aeroportuale, da un lato, e gli Utenti, dall'altro, sono portati a identificare un sistema di tariffe per l'accesso allo scalo, utile allo sviluppo delle rispettive attività. Un tale sistema, orientato dal quadro regolatorio al conseguimento di elevati livelli di efficienza e qualità dei servizi, appare funzionale a conseguire vantaggi anche per i passeggeri, fruitori dei servizi forniti loro non solo dalle compagnie aeree ma anche dall'aeroporto, dal momento che entrambi i servizi vengono ad incidere nella *customer experience* del servizio di trasporto aereo.

## C. AMBITO DI INTERVENTO

### C.1 Soggetti destinatari dell'intervento dell'Autorità

L'ambito di intervento regolatorio del procedimento in oggetto è esteso a tutti gli aeroporti a cui si applica il d.l. 1/2012, vale a dire, esso riguarda tutti i gestori aeroportuali di scali italiani aperti al traffico commerciale, allo stato, 45 aeroporti.

Con specifico riferimento all'attività di regolazione delle tariffe esercitata dall'Autorità, si osserva che dal 2014, fino alla data di stesura del presente documento, 20 aeroporti applicano tariffe elaborate sulla base dei Modelli ART.

Nella **Tabella 1** si riporta una distinzione tra gli aeroporti che hanno già adottato i Modelli dell'Autorità e quelli che non hanno ancora proceduto alla revisione dei diritti aeroportuali sulla base di detti Modelli.

**Tabella 1- Aeroporti di competenza dell'Autorità e adozione dei modelli ART**

	Numero		Passeggeri 2018	
<b>Aeroporti aperti al traffico commerciale</b>	<b>45</b>		<b>184.810.849</b>	
<b>Aeroporti che applicano i Modelli ART</b>	20	48%	86.396.436	47%
Modello 1* (traffico pax > 5 mln pax)	6		53.086.319	
Modello 2** (3 mln pax < traffico pax < 5 mln pax)	8		22.594.095	
Modello 3*** (con traffico inferiore a 3 mln pax)	6		10.716.022	
<b>Aeroporti che non hanno ancora applicato i Modelli ART</b>	25	52%	98.414.413	53%
Aeroporti con traffico superiore ai 5 mln pax	5		93.550.662	
- di cui Aeroporti cd in deroga	5	12%	93.550.662	51%
Aeroporti con traffico compreso tra i 3 e i 5 mln pax	0		0	
Aeroporti con traffico inferiore ai 3 mln pax	20		4.863.751	

Fonte: elaborazioni su dati ENAC. Dati riferiti al totale passeggeri trasportati sui servizi aerei commerciali.

\*APT>5 mln pax: Bergamo, Napoli, Catania, Bologna, Pisa, Palermo

\*\*3 mln pax<APT<5 mln pax: Cagliari, Torino, Verona, Treviso, Bari, Brindisi, Foggia, Taranto.

\*\*\*APT<3 mln pax: Lamezia Terme, Firenze, Genova, Trieste, Parma e Olbia.

Si evidenzia che relativamente ai 25 aeroporti che non hanno ancora proceduto alla revisione dei diritti aeroportuali sulla base dei Modelli ART:

- 19 aeroporti registrano un traffico pari o inferiore al milione di passeggeri;
- un aeroporto registra un traffico compreso tra uno e tre milioni di passeggeri;
- 5 aeroporti "Contratti di programma in deroga" (Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Milano Linate, Milano Malpensa e Venezia)<sup>3</sup>, registrano un traffico superiore ai 5 mln passeggeri.

Dei 23 aeroporti che hanno registrato nell'ultimo biennio un traffico medio inferiore al milione di passeggeri, solo quattro, Trieste, Parma, Foggia e Taranto, applicano, allo stato, tariffe determinate in base ai Modelli

<sup>3</sup> Per questi ultimi aeroporti, come sopra evidenziato, si registra il passaggio di competenze in tema di regolazione tariffaria da ENAC ad ART a seguito dell'entrata in vigore della legge 3 maggio 2019 n. 37 (articolo 10).

dell'Autorità: i primi due hanno applicato il Modello 3<sup>4</sup>, mentre Foggia e Taranto, rientrando nella rete aeroportuale pugliese, applicano il Modello 2.

Lo scalo di Pisa è al secondo periodo tariffario e, mentre nel primo periodo ha utilizzato il Modello 2, nel secondo, avendo superato la soglia dei 5 milioni dei passeggeri, ha utilizzato il Modello 1. Con riguardo allo scalo di Firenze, dopo aver aderito per il primo periodo tariffario al Modello 2, per il secondo periodo tariffario ha utilizzato il Modello 3. Gli scali di Bologna, Torino e Trieste, anch'essi al secondo periodo tariffario di regolazione ART, hanno adottato rispettivamente il Modello 1, il Modello 2 e il Modello 3.

Per l'aeroporto di Palermo, si segnala che con delibera n. 80/2020, l'Autorità ha deliberato gli esiti della verifica sulla corretta applicazione del Modello 1, al quale passa il gestore, dopo aver applicato per il primo periodo tariffario il Modello 2. La conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017 è stata deliberata per il secondo periodo tariffario anche per gli aeroporti di Verona e Genova, che continuano ad applicare rispettivamente il Modello 2 e il Modello 3. Per i tre aeroporti, Palermo, Verona e Genova, la conformità di cui al secondo periodo tariffario è attualmente vincolata all'applicazione di una serie di correttivi e prescrizioni imposti dall'Autorità.

Con riferimento all'aeroporto di Cagliari, l'Autorità, con delibera n. 115/2020, ha avviato il procedimento di risoluzione della controversia afferente al secondo periodo tariffario, per il quale, l'indicato aeroporto, continuerà ad applicare il Modello 2.

Da ultimo, si segnala che per l'aeroporto di Olbia l'Autorità ha avviato il procedimento di verifica della conformità ai Modelli di regolazione approvati con delibera n. 92/2017 per il secondo periodo tariffario e che lo scalo continuerà ad applicare il Modello di cui alla fascia di traffico riportata in **Tabella 1** (Modello 3).

Complessivamente, escluso gli aeroporti in deroga, la regolazione ART disciplina i sistemi tariffari dei gestori aeroportuali che servono circa il 95% dei passeggeri (dati traffico 2018).

## *C.2 Servizi aeroportuali oggetto di regolazione*

L'ambito di applicazione, in termini di servizi aeroportuali, del procedimento in oggetto resta invariato rispetto a quello dei modelli in vigore. Si confermano non regolati dall'Autorità, ai sensi dell'art. 71 comma 5 del d.l. 1/2012: i) i diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e di terminale; ii) i diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra (se esercitati in regime di monopolio); iii) i diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta.

Pertanto, i servizi regolati ai sensi dell'Atto di regolazione risultano i seguenti:

- a) diritti di approdo e di partenza;
- b) diritti di sosta e ricovero di aeromobili;
- c) diritti di imbarco passeggeri;
- d) tasse di imbarco e sbarco merci;
- e) corrispettivi per i servizi di sicurezza: controllo dei passeggeri in partenza ed in transito; controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature del bagaglio al seguito dei passeggeri; controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature dei bagagli da stiva, della merce e dei plichi dei corrieri espresso;
- f) eventuali corrispettivi per l'utilizzo di infrastrutture centralizzate, aventi le caratteristiche indicate dal d.lgs. 18/1999 ed individuate a titolo esemplificativo e non esaustivo dall'allegato B allo stesso decreto: gestione

---

<sup>4</sup> Tale modello prevede, come già menzionato, alcune semplificazioni in termini di driver di allocazione dei costi, contabilità regolatoria e asseverazione da parte dell'organo di revisione contabile interno.

sistema di smistamento e riconsegna bagagli (BHS), gestione tecnica pontili di imbarco e sbarco passeggeri o altri sistemi non frazionabili di trasporto dei passeggeri, gestione impianti centralizzati di alimentazione, condizionamento e riscaldamento aeromobili, gestione sistemi centralizzati di sghiacciamento aeromobili (*de-icing*), gestione sistemi informatici centralizzati (informativa al pubblico, sala annunci, sistema di scalo CUTE, etc.), gestione impianti statici centralizzati di distribuzione carburanti, gestione impianti centralizzati di stoccaggio e lavaggio materiali *catering*;

g) eventuali corrispettivi per l'utilizzo di beni di uso comune, tra cui, ad esempio: piazzali *air-side*, viabilità di piazzale, aree di sosta breve aeromobili, *hall*, aree disimpegno e movimentazione passeggeri;

h) eventuali corrispettivi per l'utilizzo di beni di uso esclusivo, tra cui, ad esempio: aree scoperte; aree coperte; locali operativi, uffici, magazzini, spogliatoi, banchi *check-in*.

Rientrano, invece, tra le attività c.d. accessorie ogni prestazione di natura commerciale non elencata tra le attività sopra menzionate, fornita dal gestore aeroportuale all'interno del sedime aeroportuale, ancorché prodotta fuori dallo stesso, agli utenti dell'aeroporto in gestione, ai passeggeri o ad altri soggetti, per la quale sono possibili da parte dello stesso gestore forme di controllo sull'accesso alle infrastrutture.

### C.3 Il settore aeroportuale italiano: caratteristiche e dinamiche di medio-lungo periodo

Il settore aeroportuale serve diverse tipologie di utenti: oltre alle compagnie aeree che forniscono servizi di trasporto ai passeggeri, sono presenti i vettori cargo, gli utenti del comparto aviazione generale e altri utilizzatori. Il primo è il segmento quantitativamente preponderante. Si consideri che nel 2017 sul totale dei movimenti di aeromobili relativi agli aeroporti con traffico pax superiore ai 5 mln (che rappresentano oltre l'80% del totale pax), pari a 1.159 mila movimenti, il 91% ha riguardato il traffico passeggeri, il 3% il trasporto cargo, mentre il restante 6% ha rappresentato l'aviazione generale ed altro traffico<sup>5</sup>.

#### i Comparto cargo

Secondo le rilevazioni Eurostat, dal 2010 al 2018, a livello europeo, il traffico cargo ha registrato un aumento del 13%, passando da 13,639 mln a 16,778 mln ton<sup>6</sup>. In Italia, nello stesso arco temporale, il traffico del **comparto cargo** ha segnato un incremento del 26%, portandosi da 866 mgl a 1.090 mgl ton<sup>7,8</sup> (pari ad un tasso annuo del 2,9%).

In particolare, nell'ultimo biennio, il comparto cargo in Italia ha superato 1 mln di tonnellate, mostrando stabilità nei volumi, anche se a livello di singolo aeroporto si sono registrate variazioni in taluni casi significative, come mostra la tabella sotto.

Il principale aeroporto per traffico cargo è Milano Malpensa, che copre più della metà della quantità di merci trasportate.

La **Tabella 2** fornisce una panoramica del traffico merci 2018 nei diversi aeroporti italiani e la rispettiva quota servita a livello nazionale, con un raffronto rispetto al 2017.

---

<sup>5</sup> Fonte dati: Database APT ART. Oltre all'aviazione generale, sono inclusi voli di Stato, protezione civile, antincendio, voli militari, voli riposizionamento aeromobile. Il dato è consolidato a febbraio 2020.

<sup>6</sup> Fonte dati: Eurostat, *Freight and mail air transport by reporting country*, rilevazione al 5 marzo 2020.

<sup>7</sup> Fonte dati: ENAC, Dati di traffico 2010 e 2018.

<sup>8</sup> Dai dati di traffico 2019 pubblicati sul sito ENAC in data 4 maggio 2020, emerge una contrazione del trasporto di merci del 2,7%.

**Tabella 2 – Andamento del traffico di merci negli aeroporti italiani. Fonte: elaborazioni ART su dati ENAC.**

Aeroporto	Merchi 2018 (ton)	Quota sul totale	Merchi 2017 (ton)	Variazione
Milano Malpensa	572.775	52,5%	589.719	-2,9%
Roma Fiumicino	205.862	18,9%	185.590	10,9%
Bergamo	124.111	11,4%	125.888	-1,4%
Venezia	56.572	5,2%	52.038	8,7%
Bologna	40.540	3,7%	41.986	-3,4%
Roma Ciampino	18.258	1,7%	17.041	7,1%
Milano Linate	12.571	1,2%	13.814	-9,0%
Pisa	11.174	1,0%	10.208	9,5%
Brescia	10.313	0,9%	19.434	-46,9%
Napoli	9.821	0,9%	8.643	13,6%
Taranto	6.837	0,6%	6.235	9,7%
Ancona	6.618	0,6%	6.423	3,0%
Catania	6.393	0,6%	6.686	-4,4%
Cagliari	3.587	0,3%	2.839	26,3%
Bari	1.763	0,2%	1.573	12,1%
Verona	1.052	0,1%	375	180,5%
Lamezia Terme	1.010	0,1%	987	2,3%
Torino	412	0,0%	417	-1,2%
Palermo	374	0,0%	324	15,4%
Olbia	152	0,0%	189	-19,6%
Genova	146	0,0%	158	-7,6%
Trieste	116	0,0%	106	9,4%
Firenze	64	0,0%	62	3,2%
Brindisi	43	0,0%	54	-20,4%
Rimini	34	0,0%	4	750,0%
Pantelleria	27	0,0%	25	8,0%
Pescara	22	0,0%	16	37,5%
Trapani	18	0,0%	35	-48,6%
Reggio Calabria	16	0,0%	33	-51,5%
Lampedusa	15	0,0%	15	0,0%
Alghero	2	0,0%	8	-75,0%
Albenga, Aosta, Bolzano, Comiso, Crotone, Cuneo, Elba, Foggia, Forlì, Grosseto, Parma, Perugia, Salerno, Treviso	0	0,0%	0	n.a.
<b>TOTALE</b>	<b>1.090.698</b>		<b>1.090.925</b>	<b>0,0%</b>

ii *Comparto passeggeri: analisi concorrenziale (cenni)*

A livello europeo, il traffico aereo passeggeri dal 2010 al 2018 è passato da 802 mln a 1.109 mln pax, segnando una variazione positiva del 38%<sup>9</sup> (pari ad un tasso annuo del 4,1%). Con riguardo allo stesso periodo, il volume di traffico passeggeri in Italia è passato da 138,9 mln a 184,8 mln pax, con un incremento pari al 33%<sup>10</sup> (pari ad un tasso annuo del 3,6%).

La **Tabella 3** illustra nel dettaglio per singolo aeroporto il volume del traffico passeggeri nel 2018, in crescita rispetto al 2017 del 5,8%<sup>11</sup>.

**Tabella 3 – Traffico degli aeroporti italiani. Quota di passeggeri trasportati sul totale 2018 e variazioni percentuali rispetto al 2017. Fonte: elaborazione ART su dati ENAC (dati riferiti all'aviazione commerciale).**

Aeroporto	Passeggeri 2018	Quota sul totale	Passeggeri 2017	Variazione
Roma Fiumicino	42.896.831	23,2%	40.841.141	5,0%
Milano Malpensa	24.561.735	13,3%	22.037.241	11,5%
Bergamo	12.827.267	6,9%	12.230.942	4,9%
Venezia	11.092.525	6,0%	10.282.611	7,9%
Napoli	9.903.551	5,4%	8.552.223	15,8%
Catania	9.815.313	5,3%	9.027.604	8,7%
Milano Linate	9.187.120	5,0%	9.503.065	-3,3%
Bologna	8.489.382	4,6%	8.181.654	3,8%
Palermo	6.601.472	3,6%	5.753.046	14,7%
Roma Ciampino	5.812.451	3,1%	5.855.450	-0,7%
Pisa	5.449.334	2,9%	5.222.427	4,3%
Bari	5.014.896	2,7%	4.669.277	7,4%
Cagliari	4.355.357	2,4%	4.149.585	5,0%
Torino	4.072.612	2,2%	4.165.930	-2,2%
Verona	3.406.631	1,8%	3.046.269	11,8%
Treviso	3.274.286	1,8%	2.982.741	9,8%
Olbia	2.969.458	1,6%	2.785.263	6,6%
Lamezia Terme	2.746.399	1,5%	2.539.233	8,2%
Firenze	2.706.689	1,5%	2.646.050	2,3%
Brindisi	2.470.255	1,3%	2.314.619	6,7%
Genova	1.448.718	0,8%	1.241.502	16,7%
Alghero	1.354.371	0,7%	1.318.210	2,7%
Trieste	769.505	0,4%	777.575	-1,0%
Pescara	657.365	0,4%	658.412	-0,2%
Trapani	470.150	0,3%	1.291.186	-63,6%
Ancona	447.144	0,2%	477.472	-6,4%
Comiso	423.304	0,2%	436.633	-3,1%
Reggio Calabria	357.066	0,2%	380.062	-6,1%
Rimini	304.191	0,2%	300.774	1,1%
Lampedusa	268.197	0,1%	253.710	5,7%
Perugia	219.861	0,1%	246.543	-10,8%
Pantelleria	151.143	0,1%	151.917	-0,5%
Cuneo	107.346	0,1%	116.343	-7,7%

<sup>9</sup> Fonte dati: Eurostat, *Air passenger transport by reporting country*, rilevazione al 5 marzo 2020.

<sup>10</sup> Fonte dati: ENAC, Dati di traffico 2010, 2018.

<sup>11</sup> Dalle elaborazioni sui dati di traffico pubblicati sul sito ENAC in data 10 giugno 2020, nel 2019 emerge un aumento dei passeggeri trasportati su aeromobili di linea o charter del 4,0% rispetto al 2018.

Aeroporto	Passeggeri 2018	Quota sul totale	Passeggeri 2017	Variazione
Crotone	83.797	0,0%	0	100,0%
Parma	75.253	0,0%	157.463	-52,2%
Bolzano	7.885	0,0%	5.912	33,4%
Grosseto	7.650	0,0%	7.774	-1,6%
Brescia	3.422	0,0%	8.057	-57,5%
Elba	718	0,0%	9.227	-92,2%
Salerno	141	0,0%	3.028	-95,3%
Taranto	58	0,0%	0	100,0%
Foggia	0	0,0%	70	-100,0%
Albenga, Aosta, Forlì	n.d.	n.a.	n.d.	n.a.
<b>TOTALE</b>	<b>184.810.849</b>		<b>174.628.241</b>	<b>5,8%</b>

Come si evince dalla precedente Tabella, i 3 aeroporti classificati come gate intercontinentali dal d.p.r. 201/2015, il Piano nazionale trasporti, Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia<sup>12</sup>, hanno movimentato nel 2018 il 42,5% dei passeggeri, mentre gli altri 10 aeroporti classificati dal d.p.r. come “di rilevanza strategica” (Napoli, Catania, Bologna, Palermo, Pisa, Bari, Cagliari, Torino, Lamezia Terme, Firenze) ne hanno movimentati il 32%. L’indice CR4 (che è dato dalla somma delle quote dei primi 4 operatori aeroportuali presenti a livello nazionale<sup>13</sup>) si colloca al 61%, influenzato dalla posizione di preminenza dei due poli di Roma e Milano, mentre applicando l’indice HHI misura 1.312, che mostra una struttura dell’offerta non particolarmente concentrata<sup>14, 15</sup>.

Se si passa ad analizzare la **composizione del traffico passeggeri per aree di origine/destinazione dei voli**, la quota prevalente dei 184,8 mln di passeggeri, pari al 65,4%, è relativa ai collegamenti internazionali.

La **Figura 1** illustra la suddivisione per ambito di origine o destinazione del traffico internazionale in arrivo o in partenza dall’Italia: come si evince, l’82,6% del traffico internazionale rappresenta il dato con origine o destinazione Europa, mentre l’Asia si conferma il secondo mercato per rilevanza.

<sup>12</sup> L’aeroporto di Roma Fiumicino è controllato dalla società Aeroporti di Roma Spa che gestisce anche l’aeroporto di Roma Ciampino, venendo a detenere una quota di traffico a livello nazionale pari al 26,3%; la società concessionaria dell’aeroporto di Milano Malpensa, SEA Spa, gestisce anche Milano Linate e la sua quota a livello nazionale è pari al 18,3%; SAVE Spa, la società concessionaria dell’aeroporto di Venezia e che controlla direttamente l’aeroporto di Treviso e, attraverso un patto parasociale, gli aeroporti di Verona e Brescia detiene una quota di traffico pari al 9,6%. Esistono altri gestori aeroportuali in posizione di controllo di più aeroporti come, ad esempio, Toscana Aeroporti Spa che controlla l’aeroporto di Pisa e quello di Firenze, per una quota di traffico pari al 4,4%; Aeroporti di Puglia Spa, la società concessionaria degli aeroporti di Bari, Brindisi, Taranto e Foggia che detiene una quota di traffico pari al 4,1% a livello nazionale.

<sup>13</sup> Aeroporti di Roma Spa; SAVE Spa; SACBO Spa; SEA Spa.

<sup>14</sup> Cfr. *Orientamenti relativi alla valutazione delle concentrazioni orizzontali a norma del regolamento del Consiglio relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese*, GUUE, 2004/C 31/03, in particolare, si veda l’uso dell’indice HHI al paragrafo 17. Si consideri tuttavia che un’analisi concorrenziale volta a determinare il potere di mercato di un aeroporto necessita di una preliminare individuazione del bacino aeroportuale rilevante in quanto la posizione concorrenziale di ogni singolo gestore aeroportuale deve essere valutata rispetto al mercato rilevante interessato. Oltre alla dimensione geografica, occorre tenere poi conto dei singoli mercati del prodotto, che possono essere distinti anche a seconda della tipologia di traffico servito (Cfr. Appendix B in *Second Report WG Market Power Assessments Practices in conducting market power assessments*, Thessaloniki Forum of Airport Charges Regulators, 2017, al link:

<https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=36344&no=2>)

<sup>15</sup> Per un’analisi della struttura proprietaria delle gestioni aeroportuali italiane si rinvia a F.Doddi e M.Sebastiani, 2020, Modalità di affidamento delle concessioni aeroportuali e ruolo delle società di gestione, pp. 283-309, in SIPOTRA, 2020, *Rapporto 2019: Le concessioni di Infrastrutture nel Settore dei Trasporti*, Maggioli editore.

**Figura 1 – Suddivisione del traffico passeggeri internazionale per aree geografiche. Fonte: elaborazione ART su dati ENAC (dati riferiti all'aviazione commerciale).**



La distribuzione del traffico passeggeri per compagnia aerea è illustrata nella **Tabella 4**, dalla quale emerge che la compagnia aerea che trasporta la quota maggiore di traffico passeggeri è il vettore Ryanair (con il 24,8% del traffico); insieme ad Alitalia, easyJet e Vueling, rispettivamente secondo, terzo e quarto vettore del *ranking*, queste quattro compagnie segnano un CR4, afferente ai passeggeri trasportati, pari a 55,4%, che unitamente ad un indice HHI inferiore a 2.000, evidenziano, a livello nazionale, una concentrazione dal lato della domanda poco elevata<sup>16</sup>.

**Tabella 4 – Passeggeri trasportati per compagnia in Italia nel 2018. Fonte: elaborazioni ART su dati ENAC (dati riferiti ai vettori che hanno trasportato più di 1 milione di passeggeri).**

Vettore	Passeggeri 2018	Quota %	Vettore	Passeggeri 2018	Quota %
Ryanair	37.882.633	24,8%	Air Italy	1.942.766	1,3%
Alitalia	21.987.408	14,4%	Blue Air	1.768.516	1,2%
easyJet	18.484.435	12,1%	Turkish	1.678.768	1,1%
Vueling	6.245.931	4,1%	Blue Panorama	1.552.317	1,0%
Lufthansa	4.909.295	3,2%	Iberia	1.535.069	1,0%
Wizz Air	4.748.674	3,1%	Neos Italia	1.246.178	0,8%
British Airways	3.644.642	2,4%	Aeroflot	1.159.898	0,8%
Volotea Spagna	3.130.883	2,0%	Swiss	1.145.224	0,7%
Air France Francia	2.889.197	1,9%	Tap	1.126.792	0,7%
Eurowings Germania	2.651.451	1,7%	Air Dolomiti	1.077.408	0,7%

<sup>16</sup> A livello europeo, stando alle più recenti rilevazioni di Eurocontrol (alla data di pubblicazione di questo documento), Ryanair si conferma il primo operatore, anche dai dati riportati per il mese di gennaio 2020, tra i 10 vettori più importanti per diritti di navigazione riscossi da Eurocontrol (Ryanair 48 mln euro; Lufthansa 27,4 mln euro; easyJet 25,6 mln euro; Turkish Airlines 24,8 mln euro; British Airways 24,4 mln euro; Air France 22,5 mln euro; a seguire, Emirates, Qatar Airways, KLM, Wizz Air Group). Fonte: <https://www.eurocontrol.int/our-data>

Vettore	Passeggeri 2018	Quota %	Vettore	Passeggeri 2018	Quota %
KLM	1.993.193	1,3%	Brussels	1.064.418	0,7%
Emirates	1.950.164	1,3%			

Passando invece ad analizzare la posizione dei vettori a livello di singolo aeroporto, la situazione muta significativamente. Sulla base dei dati raccolti, emerge che nel 2017, per gli aeroporti con traffico superiore al milione di passeggeri annui, 11 aeroporti su 22 hanno un indice CR4 maggiore del 70%, e, come riportato nella tabella seguente, 4 aeroporti su 22 hanno registrato una movimentazione di oltre il 50% dei passeggeri operata da un unico vettore.

**Tabella 5 – Percentuale di passeggeri trasportati dal primo vettore per dimensione di aeroporto. Fonte: elaborazioni ART su dati ENAC.**

Vettore	APT ≤ 1 mln pax	1 mln pax < APT < 5 mln pax	APT ≥ 5 mln pax	Tot APT	%
quota ≥ 70%	7	1	2	10	25%
50 ≤ quota < 70%	5	0	1	6	15%
30 ≤ quota < 50%	4	4	6	14	35%
quota < 30%	2	5	3	10	25%
Tot APT	18	10	12	40*	100%

\*I dati relativi all'aeroporto di Albenga, Aosta, Crotone, Forlì e Taranto non sono disponibili

L'esistenza di un potere di mercato dal lato della domanda si conferma in particolare con riferimento agli aeroporti con traffico passeggeri inferiore ad un milione all'anno, con valori rispettivamente più elevati. Dai dati riportati nella **Tabella 5**, risulta che per il 67% di essi la quota del primo vettore è superiore al 50%, a fronte di una percentuale pari al 25% per gli aeroporti di grande dimensione (APT ≥ 5 mln pax). L'indice di correlazione<sup>17</sup> computato tra numero di passeggeri e quota di mercato del primo vettore, risulta pari a -0,24, confermando un rapporto inverso tra traffico pax presso l'aeroporto e quota di mercato della prima compagnia aerea ivi presente, cioè significa che si tende a trovare una maggiore quota di mercato del primo vettore negli aeroporti con minore traffico. Se si considera la relazione tra traffico e CR4 – ovvero la somma delle quote di mercato delle prime quattro imprese – l'indice di correlazione passa a -0,54, segnalando una ancor più accentuata relazione inversa tra le due grandezze.

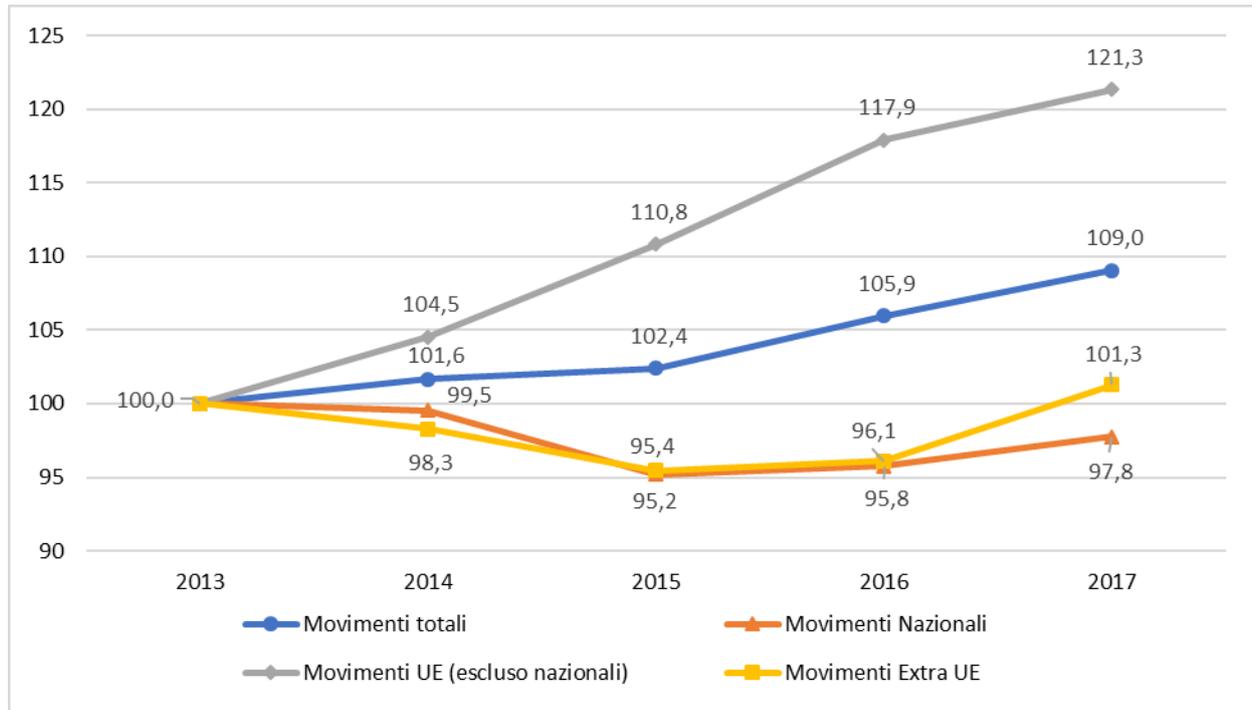
Ulteriori considerazioni sul grado di concorrenza nel settore possono essere tratte dall'analisi dei flussi di traffico.

**Il trend espansivo del traffico aeroportuale**, registratosi negli ultimi anni e illustrato nella **Tabella 3**, non si presenta infatti omogeneo se scomposto nei suoi segmenti principali di traffico.

<sup>17</sup> L'indice di correlazione semplice utilizzato sintetizza la relazione esistente tra due variabili prese in esame: secondo tale relazione, a ciascun valore della prima variabile corrisponde, con una certa regolarità, un valore della seconda. Il grado di correlazione espresso tramite tale indice è compreso tra -1 (correlazione inversa) e 1 (correlazione diretta e assoluta), con un indice pari a 0 che comporta l'assenza di correlazione. È importante rilevare che una semplice correlazione tra due variabili non implica necessariamente una relazione causale tra di esse.

La **Figura 2** e la **Figura 3** riportano la scomposizione del trend dell'ultimo quinquennio del traffico cumulativo di passeggeri registrato nei principali aeroporti italiani<sup>18</sup> (con riferimento al 2013, posto pari a 100). La prima figura prende in considerazione i movimenti aeronautici mentre la seconda è incentrata sui passeggeri in arrivo e in partenza.

**Figura 2 - Evoluzione del numero di movimenti negli aeroporti italiani con traffico superiore a 1 milione di pax/anno (anno 2013: base 100). Fonte: database APT ART<sup>19</sup>.**



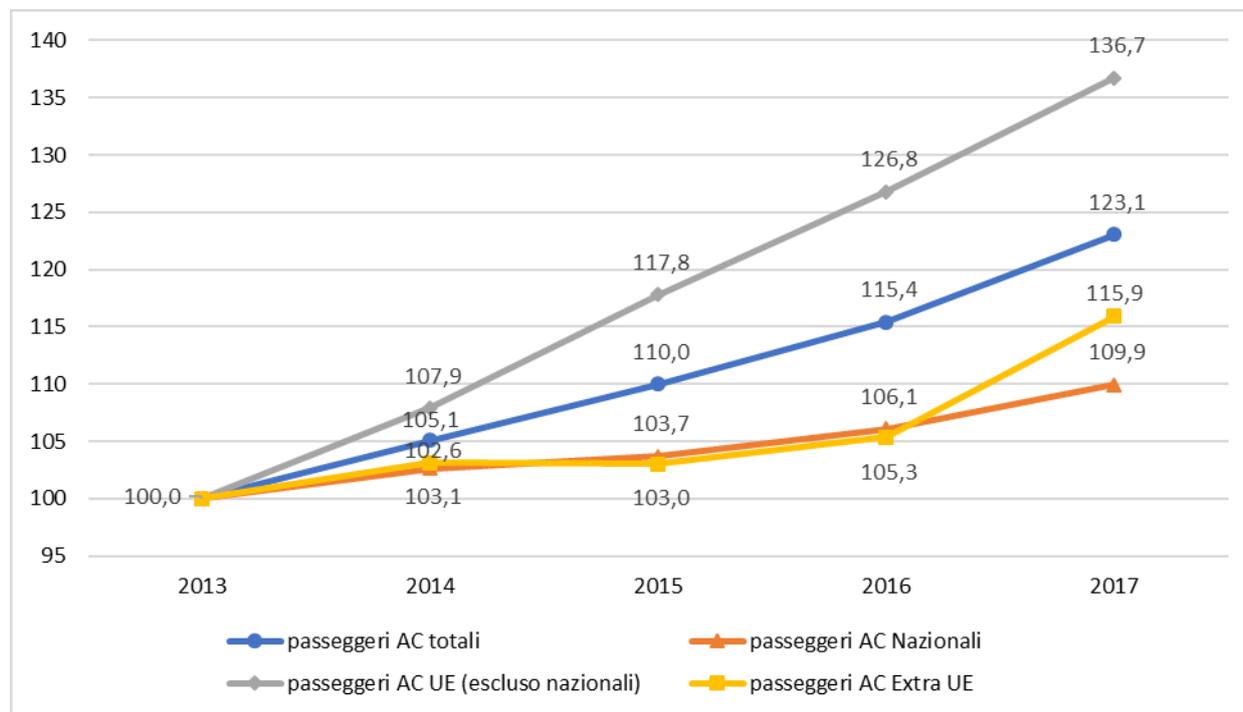
La lieve flessione osservata nell'andamento dei voli da/per gli aeroporti nazionali si contrappone ad un incremento altrettanto lieve nei voli extra-UE. Si assiste invece ad un vero e proprio *exploit* dei voli su scala europea (+21,3%).

Osservando la figura relativa ai passeggeri, il suddetto trend di crescita sulle tratte UE appare ancora più marcato (+36,7%). Ciò significa che non solo è aumentato il numero dei voli che collegano l'Italia agli altri Paesi UE, ma che è anche cambiata la capienza degli aeromobili dal momento che tra il 2013 e il 2017 è anche aumentato il *load factor* che balza dal 66 all'80%.

<sup>18</sup> Sono stati considerati tutti gli aeroporti italiani che nel 2017 hanno registrato un traffico commerciale superiore a 1 milione di pax, per un campione di 22 aeroporti.

<sup>19</sup> Database APT ART con dati consolidati al 29 febbraio 2020.

**Figura 3 – Evoluzione del numero di passeggeri negli aeroporti italiani con traffico superiore a 1 milione di pax/anno (anno 2013: base 100). Fonte: database APT ART.**



Nota: la sigla AC significa "Aviazione Commerciale".

La *performance* inferiore sul segmento nazionale, rispetto a quella complessiva, si rileva sia se misurata in termini di movimenti che in termini di passeggeri. Ciò, unitamente ai dati relativi alla fruizione dei servizi ferroviari forniti sui collegamenti AV che hanno registrato dal 2013 al 2017 un aumento del 51,6% (in termini di pax-km)<sup>20</sup>, sembra confermare la presenza di sostituibilità tra le due modalità, ferro e aereo, sui collegamenti nazionali<sup>21</sup>.

Dal punto di vista dell'analisi concorrenziale, si registrano pertanto due fattori importanti di concorrenza nel settore aeroportuale: da un lato le compagnie aeree, soprattutto per quegli scali dove sono dotate di significativa leva dal lato della domanda, dall'altro, benché di riflesso, l'affermarsi di servizi ferroviari AV che competono con l'aereo, sul segmento del traffico nazionale.

### iii Comparto passeggeri: analisi della capacità

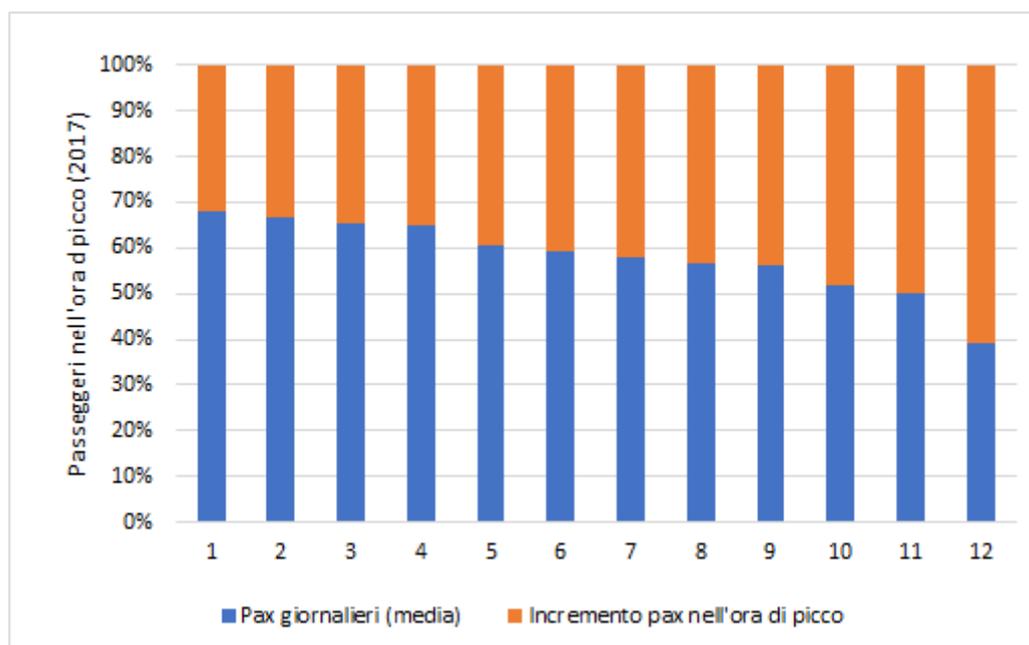
Per avere contezza dell'utilizzo della capacità aeroportuale e dei margini per un suo potenziamento, appare interessante analizzare innanzitutto il livello, nelle ore di picco, dell'utilizzo della capacità del *terminal* aeroportuale.

<sup>20</sup> Il traffico sui servizi AV passa da 12,142 mld di pax-km nel 2013 a 18,411 mld pax-km nel 2017, segnando un +51,6% (fonte dati: ART, IRG Rail – MM).

<sup>21</sup> Si veda sul tema anche E.Cascetta e P.Coppola, 2014, *Competition on fast track: an analysis of the first competitive market for HSR services*, *Procedia – Social and Behavioral Sciences* 111, pp. 176-185. Gli Autori mostrano come tra il 2009 ed il 2012: il traffico aereo italiano sia cresciuto dell'1% su base nazionale ma sia diminuito del 21% nelle aree servite dall'AV (servizi ferroviari alta velocità); il traffico AV sia cresciuto del 37%, pari a 7 milioni di passeggeri, dei quali si stimano 2,2 mln (il 31%) sottratti ai servizi aerei.

Ciò è utile per fornire un quadro della capacità potenziale, nel breve termine, dal lato dell'offerta di accesso, dell'aeroporto. A tale scopo la **Figura 4** riporta, per gli aeroporti con traffico superiore a 5 milioni pax/anno, l'aliquota di passeggeri medi giornalieri rispetto al valore (posto uguale a 100) dei passeggeri dell'ora di picco (il numero di passeggeri medi è calcolato sulla base di un periodo di esercizio significativo uguale per tutti gli aeroporti, assunto pari a 18 ore giornaliere).

**Figura 4 - Raffronto tra passeggeri medi giornalieri e passeggeri nell'ora di picco. Fonte: database APT ART; APT > 5 mln pax/anno, anno 2017.**

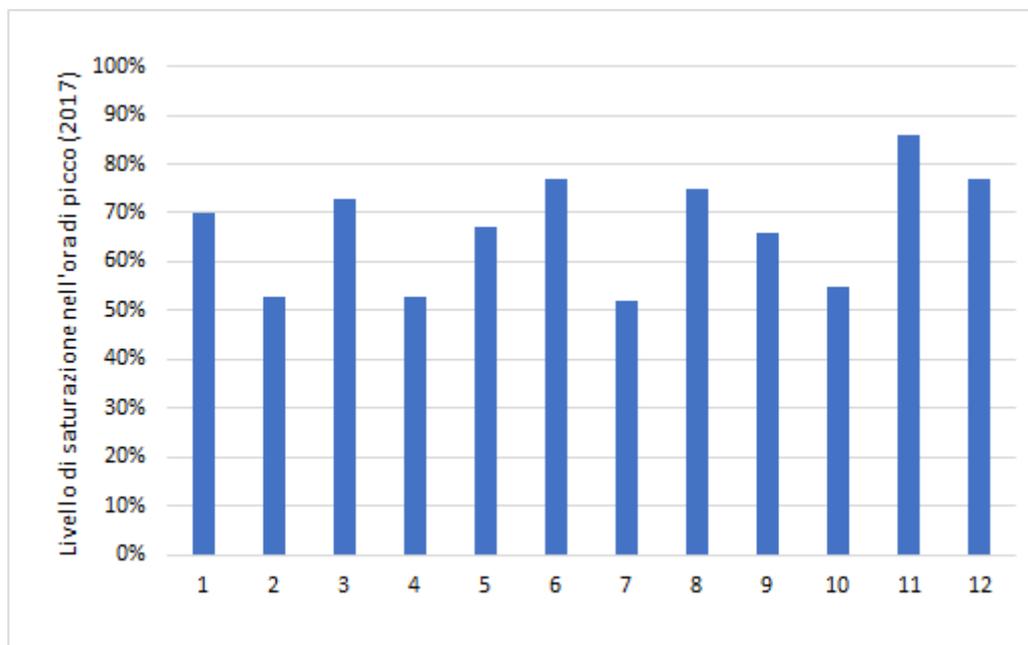


Rispetto al valore medio giornaliero, si rileva che il traffico passeggeri nell'ora di punta aumenta di una percentuale che varia tra il 50% e il 100%, con l'eccezionalità di un aeroporto dove il traffico dell'ora di punta è il 150% di quello medio giornaliero.

Un aspetto interessante è correlato alla frequenza con cui si verificano i picchi di traffico: 11 aeroporti dichiarano meno di 10 giorni/anno, mentre 2 aeroporti soltanto dichiarano più di 100 giorni/anno.

Con specifico riferimento all'*air side*, la **Figura 5** riporta, per gli aeroporti con traffico superiore a 5 milioni pax/anno, il confronto tra i livelli di saturazione raggiunti; tutti gli aeroporti presentano ancora margini di utilizzo incrementale.

Figura 5 - Rapporto tra numero di movimenti effettivi e numero massimo di movimenti teorici nell'ora di picco. Fonte: database APT ART; APT  $\geq$  5 mln pax/anno, anno 2017.



iv Comparto passeggeri: APT  $\leq$  1mln pax

Sulla base dei dati raccolti da ART, emerge una **forte differenziazione tra gli aeroporti italiani**, oltre che in termini di traffico totale servito, già trattato precedentemente, anche in relazione alla composizione dello stesso, alle caratteristiche dell'infrastruttura, al numero degli addetti, nonché all'importanza dei ricavi delle attività non regolate ART rispetto a quelli totali (ricomprensenti la parte *aviation*), come illustra la tabella che segue.

Tabella 6 – Alcuni Indicatori settore aeroportuale. Fonte: database APT ART (dati riferiti all'anno 2017). Dati degli aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri annui non comprensivi degli scali di Albenga, Aosta, Forlì, Parma, Salerno e Taranto relativamente ai passeggeri e degli scali di Reggio Calabria, Rimini, Lampedusa, Pantelleria, Crotona, Bolzano, Elba, per tutti i valori.

Indicatore	APTS 1mln pax		APT > 1mln pax		APT	
	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX
P-ita	4%	71%	4%	79%	4%	79%
NP	1	2	1	3	1	3
MQ	1.350	27.703	11.000	545.324	1.350	545.324
NA	5	101	111	1.919	5	1.919
RC/RT	41%	84%	20%	62%	20%	84%

Legenda: P - ita = Rapporto passeggeri con origine o destino Italia / totale passeggeri. Dati riferiti all'aviazione commerciale  
 NP = Numero Piste  
 MQ = Metri Quadri terminal (passeggeri e merci)  
 NA = Numero di Addetti (dedicati alle attività regolate e non regolate)  
 RC/RT = Rapporto ricavi attività non regolate ART (incluse le attività commerciali) su ricavi totali (al netto dei ricavi non pertinenti)

Si osservi che, per gli aeroporti con traffico non superiore a 1 mln pax/anno, 4 indicatori su 5, presentano un *range* di variabilità inferiore rispetto agli aeroporti con traffico superiore al milione di passeggeri annui, suggerendo una maggiore uniformità tra gli aeroporti appartenenti alla prima classe rispetto a quella superiore (a fronte di un numero comparabile di aeroporti complessivi appartenenti alla prima e alla seconda classe).

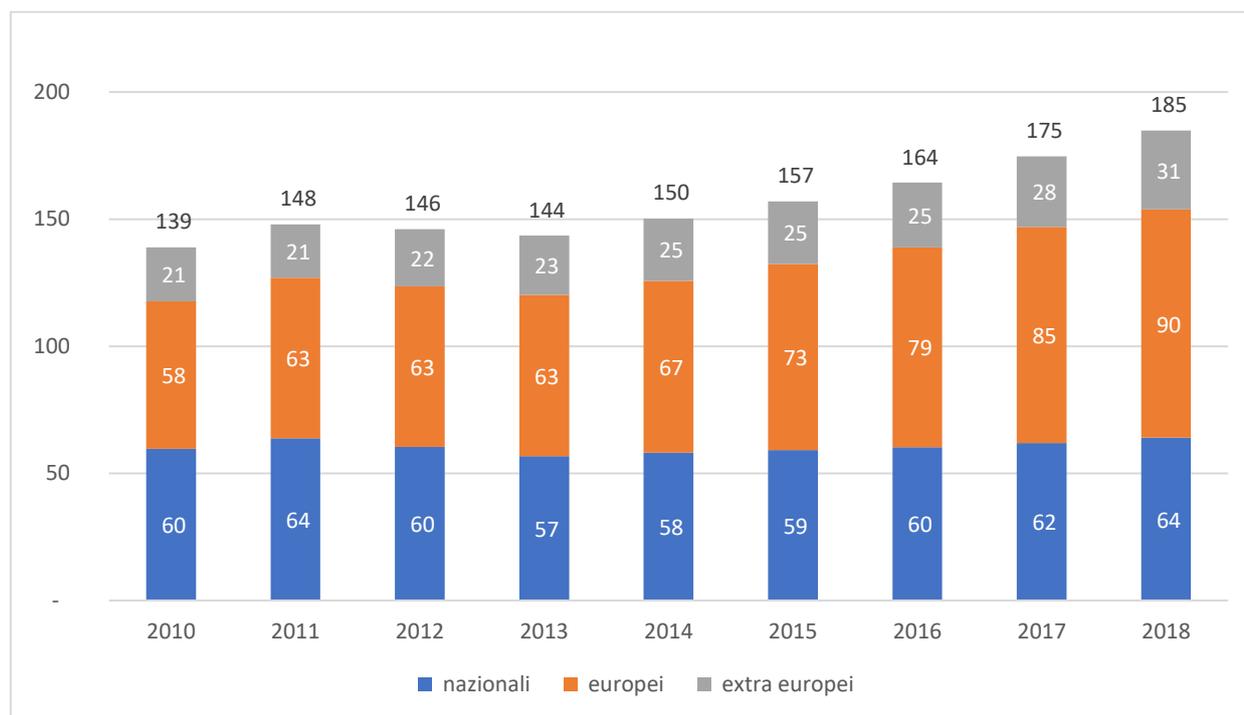
Alla luce dei dati sopra illustrati, che peraltro sono in linea nelle loro conclusioni con quanto riportato da indagini settoriali estese all'ambito europeo<sup>22</sup>, appare confermata l'opportunità della previsione di uno **specifico modello semplificato per gli aeroporti con traffico non superiore a 1 mln pax/anno**.

v *Comparto passeggeri: sviluppo della domanda*

Le **previsioni di traffico passeggeri**, elaborate precedentemente l'insorgere dell'emergenza sanitaria da COVID-19, delineavano una progressiva crescita del settore, in linea con quanto registrato, costantemente, negli ultimi anni, sia in Italia che nel resto del mondo, come illustrano le due figure che seguono riguardanti il traffico negli aeroporti italiani, tra il 2010 e il 2018.

L'incremento dei passeggeri transitati negli scali italiani infatti è stato pari a 46 mln pax (+33%), trainato quasi esclusivamente dalla crescita dei passeggeri con origine/destinazione internazionale (UE, escluso Italia, +32 mln pax, pari al +32%, ed extra UE +10 mln pax, pari al +48%).

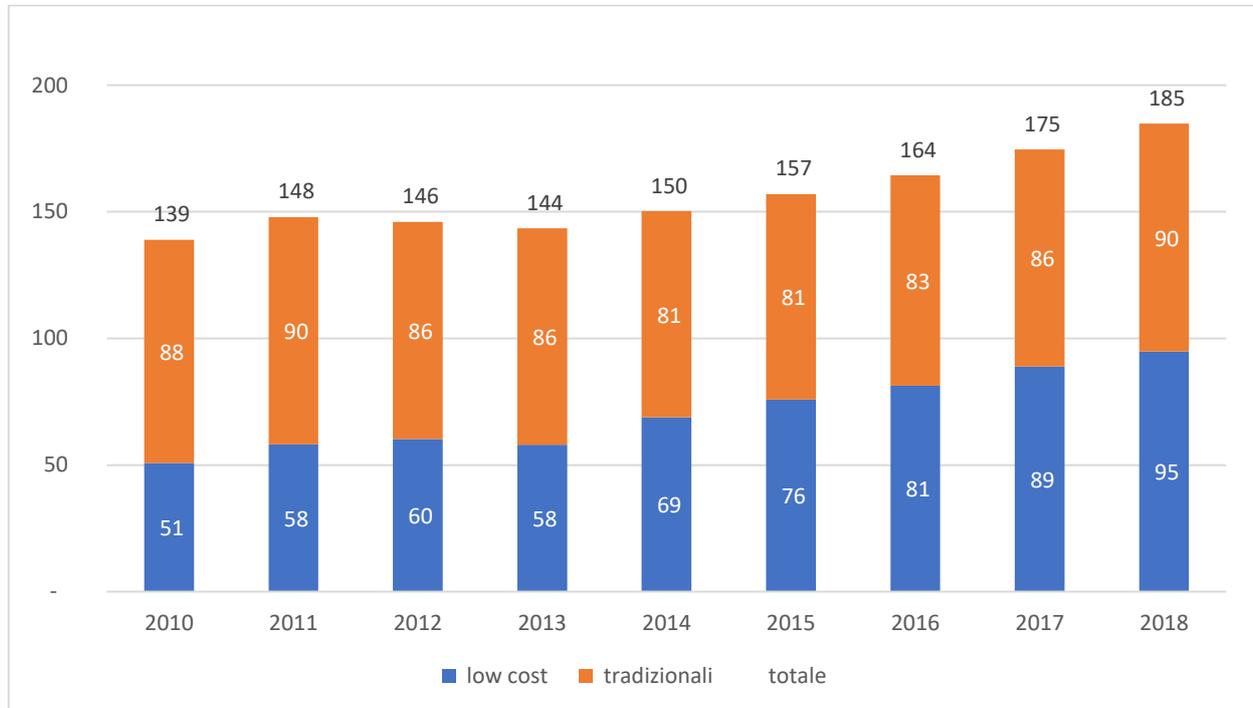
*Figura 6 - Crescita passeggeri suddivisi per ambito di origine/destinazione negli aeroporti italiani, 2010-2018. Fonte: Elaborazioni ART su dati ENAC. Dati riferiti ai servizi di linea e charter.*



<sup>22</sup> Cfr. ACI, 2014, *Airport Economics Report*, grafico n. 16: % of Loss Making Airports by Size, 2013. Il documento è disponibile al link: <https://www.slideshare.net/reyvandemir/aci-europe-economics-report-2014>

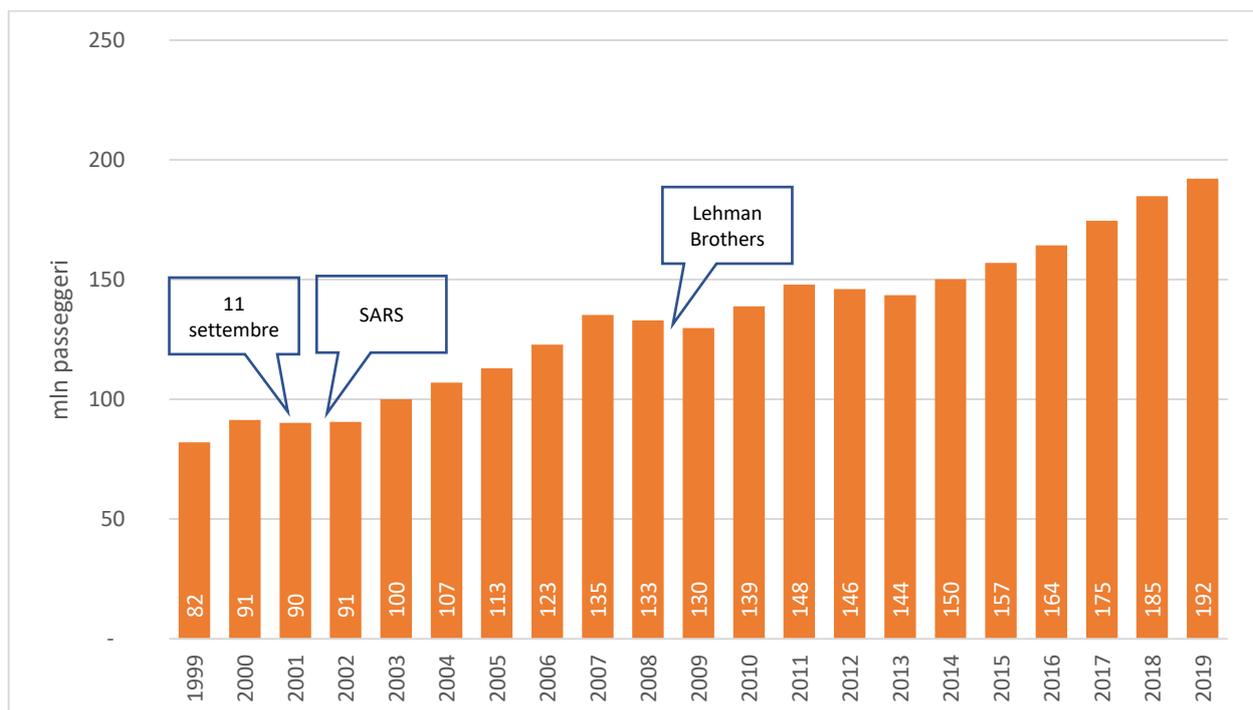
L'analisi della **Figura 7** evidenzia come i 46 mln pax in più siano stati trasportati quasi esclusivamente dai vettori *low cost*, che hanno fatto registrare, nel periodo, un incremento di 44 mln pax (su tale segmento, pari al +86%).

**Figura 7 - Crescita passeggeri suddivisi per vettori di tipo tradizionale e low-cost, 2010-2018. Fonte: Elaborazioni ART su dati ENAC. Dati riferiti ai servizi di linea e charter.**

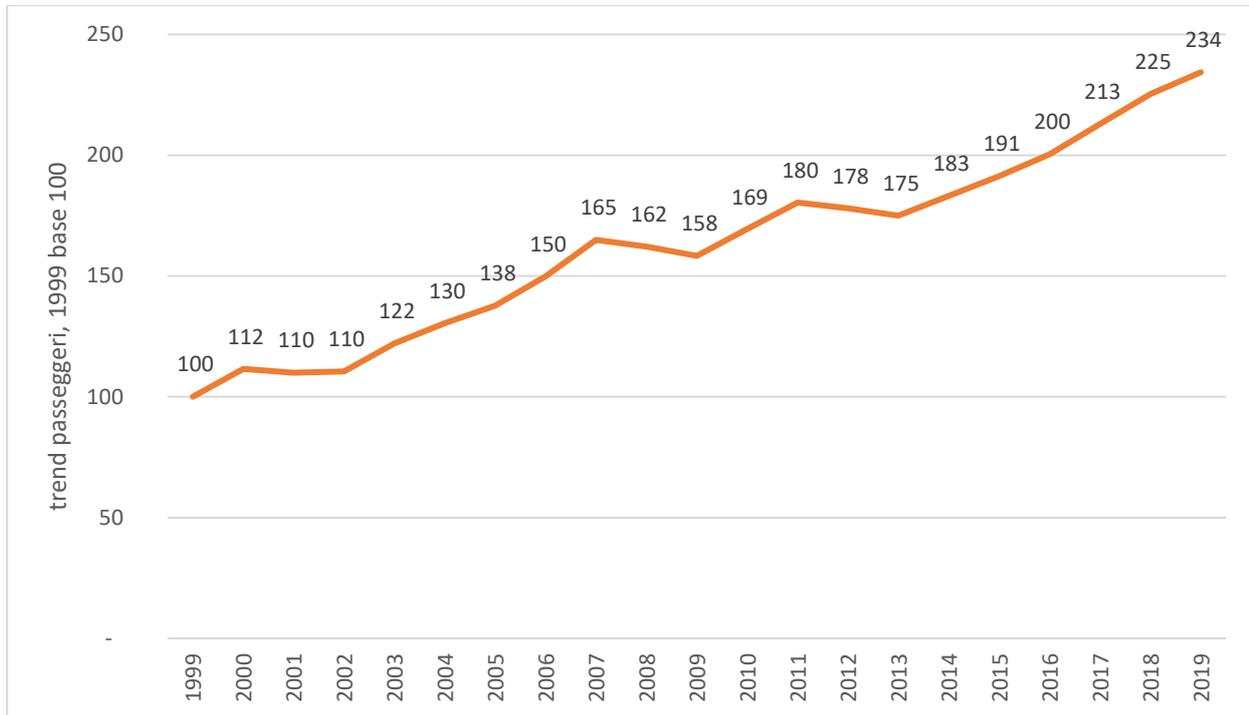


La **Figura 8** mostra come negli ultimi 21 anni il livello dei passeggeri transitati negli aeroporti italiani sia cresciuto con un cagr del 4,4%. La **Figura 9** mostra come, anche in presenza di alcuni anni di contrazione, il settore sia riuscito a riprendersi nel medio periodo.

**Figura 8 - Andamento dei passeggeri 1999-2019. Fonte: ENAC. Dati riferiti ai servizi di linea e charter**



**Figura 9 - Andamento dei passeggeri 1999-2019, 1999 base 100. Fonte: Elaborazioni ART su dati ENAC. Dati riferiti ai servizi di linea e charter**



Per il continente europeo, nel periodo 2017-2040, secondo Eurocontrol, si poteva ravvisare, ante pandemia, una crescita media annua dell'1,7% in termini di voli<sup>23</sup>. Nello scenario ritenuto più probabile, il numero dei voli sarebbe incrementato del 50%, per arrivare, nel 2040 a 16 milioni di movimenti. Per l'Italia, si individuava una crescita intorno all'1,8% annuale.

Anche ICAO aveva fornito delle previsioni a 20 e 30 anni sul traffico a livello mondiale e regionale, misurate in termini di *Revenue Passenger Kilometers* (RPK)<sup>24</sup>. Per l'Europa, nel periodo 2015-2045, il tasso medio annuale composto si sarebbe potuto collocare, a seconda delle fasce di origine-destinazione, tra il 2,6 e il 5,1%<sup>25</sup>.

Tali previsioni, sono attualmente oggetto di revisioni frequenti, in ragione dell'effettiva evoluzione epidemiologica dovuta alla diffusione del COVID-19.

Ad inizio aprile 2020, IATA registrava una diminuzione di voli nell'ordine dell'80% a livello mondiale, mentre essa stimava una contrazione del 55% dei ricavi da traffico passeggeri delle compagnie aeree a livello globale per l'anno in corso (corrispondenti, rispettivamente ad una riduzione dei ricavi da traffico nell'ordine di 314 mld dollari), mentre per il mercato europeo, che rappresenta a livello mondiale il 26,8% (in termini di RPK 2019) la diminuzione si collocava intorno agli 89 mld dollari, a fronte di una contrazione di traffico stimata

<sup>23</sup> Eurocontrol, 2018, *European Aviation in 2040 – challenges of growth*, disponibile al link:

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/reports/challenges-of-growth-2018.pdf>

<sup>24</sup> Tale misura rappresenta l'equivalente di pax-km in campo ferroviario.

<sup>25</sup> Si osservi che il dato prefigurava la continuazione dell'espansione del traffico internazionale, rispetto a quello nazionale, in quanto a parità di movimenti, questo mostra un più sostenuto RPK. I dati previsionali citati sono contenuti in: ICAO, 2018, *Long-term traffic forecasts. Passenger and Cargo*. La pubblicazione è disponibile al link:

[https://www.icao.int/sustainability/Documents/LTF\\_Charts-Results\\_2018edition.pdf](https://www.icao.int/sustainability/Documents/LTF_Charts-Results_2018edition.pdf)

intorno al 55% in termini di RPK<sup>26</sup>. Le previsioni in declino sono ancora confermate a fine maggio 2020, dove per l'Europa la diminuzione consuntivata di traffico per le compagnie aeree si assesta al 53,7%, in termini di RPK, su base annua<sup>27</sup>.

Per l'Italia, a giugno 2020, IATA stima una diminuzione di 92 mln pax, pari al 59% rispetto al 2019, con ricavi delle compagnie aeree in calo per 12 mld dollari<sup>28</sup>.

Analoghe previsioni di contrazione del settore sono state elaborate da ACI che, per il 2020, prefigura per l'aerea Europa una perdita di traffico aeroportuale di 1,416 mld pax, pari al 57,1% rispetto al livello di traffico atteso per il 2020, come risultava dalla programmazione delle compagnie aeree effettuata nel 2019, mentre allo stesso tempo, i ricavi dei gestori aeroportuali scenderebbero del 62,6%, sempre rispetto allo scenario *baseline*<sup>29</sup>.

Secondo le rilevazioni di Assaeroporti, a fine maggio 2020, si sarebbero registrate in Italia le seguenti diminuzioni di traffico aeroportuale (rispetto allo stesso periodo, gennaio-maggio, del 2019): movimenti, - 90,6%; passeggeri, - 98,7%; cargo, -40,1%<sup>30</sup>.

Sono disponibili anche delle stime di impatto sui settori economici a livello nazionale, elaborate da CERVED, che segnalano il settore aereo e quello aeroportuale tra i primi 10 settori per riduzione del fatturato 2020, sia per lo scenario "base" che per quello definito "pessimistico"<sup>31, 32</sup>.

---

<sup>26</sup> IATA, 2020, *COVID-19: Updated Impact Assessment*, a cura di Brian Pearce, Chief Economist, 14 aprile 2020; nel documento è precisato, in merito allo scenario evolutivo considerato, che: [t]his assumes, as in the previous impact assessment, that the domestic lock-down lasts 3 months, until the end of Q2. But international travel restrictions are assumed in this assessment to be reduced more slowly, with only 50% of pent-up international RPKs recovered by Q4 (after reduction due to recession impact). Il documento è disponibile al link:

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/covid-fourth-impact-assessment/>

<sup>27</sup> IATA, 2020, *Air Passenger Market Analysis – May 2020*, (1° luglio 2020), disponibile al link:

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---may-2020/>

Per quanto riguarda il comparto cargo, la diminuzione a fine maggio risulta più contenuta e pari al 20,3% a livello globale, misurata in CTK, cargo tonne-kilometres (fonte: IATA, 2020, *Air Cargo Market Analysis, May 2020*). Si veda al link:

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis-may-2020/>

<sup>28</sup> IATA, 18 giugno 2020, *Impact of COVID-19 on European Aviation (June 2020)*. Per la Francia, le stime collocano la perdita di traffico intorno agli 88,7 mln pax (-61%); per la Germania, 113,4 mln pax (-63%); per la Spagna, 124,5 mln pax (-59%); per gli UK, 154,6 mln pax (-61%) Il documento è disponibile al link:

<https://www.iata.org/contentassets/2dc66fdff10d455a84535184d206d132/covid-europe-june2020.pdf>

<sup>29</sup> Fonte: *ACI Advisory Bulletin*, 5 maggio 2020, disponibile al link:

<https://aci.aero/wp-content/uploads/2020/05/200505-Third-Economic-Impact-Bulletin-FINAL.pdf>

<sup>30</sup> Assaeroporti, 2020, *Statistiche*, mese maggio, totali progressivi. Si veda al link:

<https://assaeroporti.com/statistiche/>

<sup>31</sup> Nello scenario "base", si suppone che l'emergenza duri fino a maggio 2020; due mesi per il ritorno alla normalità; impatti importanti su economie a livello mondiale, con ripercussioni su export; nessuna crisi finanziaria; interventi a sostegno imprese e famiglie. Nello scenario "pessimistico", si differenziano i primi tre elementi nel modo seguente: l'emergenza termina a fine 2020; sei mesi per il ritorno alla normalità; chiusura totale del Paese, incluse le frontiere UE. Il documento è disponibile al link:

[https://know.cerved.com/wp-content/uploads/2020/03/Cerved-Industry-Forecast\\_COVID19-.pdf](https://know.cerved.com/wp-content/uploads/2020/03/Cerved-Industry-Forecast_COVID19-.pdf)

<sup>32</sup> Analoghi scenari sono stati considerati dall'OCSE nel suo Outlook 2020, secondo cui il settore del trasporto aereo resta tra quelli più colpiti dalla crisi sanitaria. L'OCSE stima le seguenti diminuzioni dei ricavi a livello globale: *the following declines in revenues are assigned to a set of severely hit sectors: 100% in manufacturing of transport equipment (ISIC V29-30), real estate services (VL), arts, entertainment and recreation (VR) and other service activities (VS); 75% in wholesale and retail trade (VG), air transport (V51), and accommodation and food services (VI); and 50% in construction (VF) and professional service activities (VM)* - [evidenziazione aggiunta - ndr]. (OECD, 2020, *OECD Economic Outlook, Volume 2020 Issue 1: Preliminary version, OECD Publishing, Paris; Issue Note 2: corporate sector*).

**Tabella 7 – Stime Impatto su fatturato 2020 per settore, emergenza COVID-19. Fonte: da tabelle “I dieci settori con le performance peggiori”, in CERVED, Impatto del COVID-19 sui settori e sul territorio (marzo 2020); mln euro.**

Settore	2019	Scenario Base		Scenario Pessimistico	
		2020	% Δ	2020	% Δ
Alberghi	12.519	7.825	37%	3.339	73%
Agenzie viaggi e tour operator	9.288	5.991	35%	2.903	69%
Strutture ricettive extra-alberghiere	2.644	1.818	31%	948	64%
...					
Trasporti aerei	1.744	1.308	25%	785	55%
Gestione aeroporti	3.378	2.618	22%	1.675	50%

Sono attese, in conclusione, significative ricadute sull’operatività degli aeroporti, sia a livello nazionale che internazionale, che dovrebbero tuttavia ridursi progressivamente in ragione dell’aumento del controllo sanitario sullo stato emergenziale<sup>33</sup>.

In questa prospettiva, la possibilità di avviare la revisione del sistema tariffario da parte del gestore aeroportuale e/o da parte degli utenti, prevista dai modelli di regolazione aeroportuali, rende lo strumento tariffario più flessibile e capace di adeguarsi a variazioni importanti del quadro economico di riferimento.

#### C.4 Database APT ART

Per le proprie analisi quantitative l’Autorità ha creato un database specifico per il settore aeroportuale italiano, che raccoglie dati ed informazioni di tutti gli aeroporti con traffico commerciale, per un totale di 42 scali<sup>34</sup>. I dati provengono da una pluralità di fonti, tra cui: gestori aeroportuali, ISTAT, ENAC, Assaeroporti. Le informazioni alle società di gestione aeroportuale sono state richieste il 22 novembre 2018<sup>35</sup> e la compilazione di format disponibili sul sito web dell’Autorità si è conclusa il 31 maggio 2019. A tale primo riscontro, è seguito un *quality assessment* di tutti i dataset individuali e un completamento del set informativo con dati di altre fonti, inclusi dati meteo.

I dati richiesti ai gestori, suddivisi in 6 tipologie, per un arco temporale di 5 anni (2013-2017), riguardano:

- **dati generali societari**, tra cui dati di anagrafica e la quota azionaria di proprietà di soggetti pubblici;
- **dati tecnici, relativi al traffico e alla qualità**, tra cui i parametri tecnici dell’infrastruttura divisa tra lato *airside* e *landside*, con dettaglio dei dati di capacità espressi sia in movimenti che passeggeri e merci; dati di dettaglio di traffico suddivisi tra aviazione generale, commerciale ed esenti; principali indicatori di qualità riportati in documenti ICAO e ENAC;
- **parametri di capacità**, tra cui dati relativi ai ritardi (suddivisi per soggetto responsabile) e dati di capacità di vari sottosistemi costituenti il terminal;
- **dati specifici su investimenti e costi di manutenzione**, riguardanti gli investimenti effettuati nell’anno e programmati nel piano interventi approvato dal concedente, il dettaglio delle spese relative alla manutenzione ordinaria ed il valore contabile di terminal e piste;
- **dati economici gestionali** con dettaglio dei ricavi e costi suddivisi per prodotti regolati ex d.l. 1/2012 (8 prodotti), regolati ENAC (2 prodotti) e restanti attività (7 aree oltre quella dei non pertinenti); in

<sup>33</sup> A tal proposito, IATA al 15 maggio 2020, prevede il ritorno ai livelli di traffico del 2019 a livello globale solo nel 2023.

IATA, 2020, *Recovery in air travel expected to lag economic activity*, disponibile al link:

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/recovery-in-air-travel-expected-to-lag-economic-activity/>

<sup>34</sup> Rispetto ai 45 aeroporti aperti al traffico commerciale non sono oggetti dell’analisi del database APT ART gli scali di Albenga, Aosta e Forlì, in quanto non hanno registrato volumi di traffico commerciale nel biennio 2016-2017.

<sup>35</sup> Prot. ART 10058/2018.

particolare, le voci di costo sono articolate in canoni (concessorio, sicurezza, VVFF), materie prime, servizi, godimento di beni di terzi, personale, variazione delle rimanenze, altri oneri di gestione, ammortamenti, accantonamenti, oneri finanziari, partite infragruppo ed informazioni su immobilizzazioni da stato patrimoniale;

- **dati sugli incentivi ai vettori**, tra cui informazioni sulle rotte incentivate per ogni vettore in partenza dallo scalo.

Questo database è stato realizzato anche al fine di consentire le analisi quantitative utili alla individuazione delle Misure di cui all'Atto di regolazione, ed in particolare per la stima, mediante la *Stochastic Frontier Analysis* (di seguito anche SFA), dell'indicatore di recupero di produttività per i gestori degli aeroporti con traffico superiore ad 1 mln pax che l'Autorità si è impegnata a fornire a ciascun gestore richiedente ai fini della predisposizione della documentazione per la consultazione con gli utenti in occasione della revisione del sistema tariffario per i diritti aeroportuali<sup>36</sup>.

## C.5 Principali grandezze economiche

### C.5.i Analisi dei trend

Nel presente paragrafo si analizzano i trend delle principali grandezze economiche relative alle attività regolate e alle attività commerciali (anche attività accessorie), elaborate sulla base dei dati riferiti dai gestori aeroportuali italiani all'Autorità e che sono confluiti nel database sopra descritto<sup>37</sup>. Il confronto vede nei grafici a sinistra l'evoluzione della grandezza assoluta, nei grafici a destra l'evoluzione delle grandezze unitarie (rapportate ai passeggeri) e, in entrambi i grafici, l'evoluzione del traffico (in pax, linea tratteggiata).

Tutte le serie economiche sono deflazionate con indice IPCA al 2017 ed hanno come base 100 il 2013.

Ogni grafico contiene tre cluster così definiti<sup>38</sup>:

- APT  $\leq$  1mln pax: aeroporti di Brescia, Grosseto, Parma, Cuneo, Perugia, Ancona, Trapani, Pescara e Trieste;
- APT  $>$  1mln pax escluso in deroga: aeroporti di Alghero, Genova, Brindisi, Firenze, Lamezia Terme, Olbia, Treviso, Verona, Torino, Cagliari, Bari, Pisa, Palermo, Bologna, Catania, Napoli e Bergamo;
- in deroga: aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia, Milano Linate, Roma Ciampino.

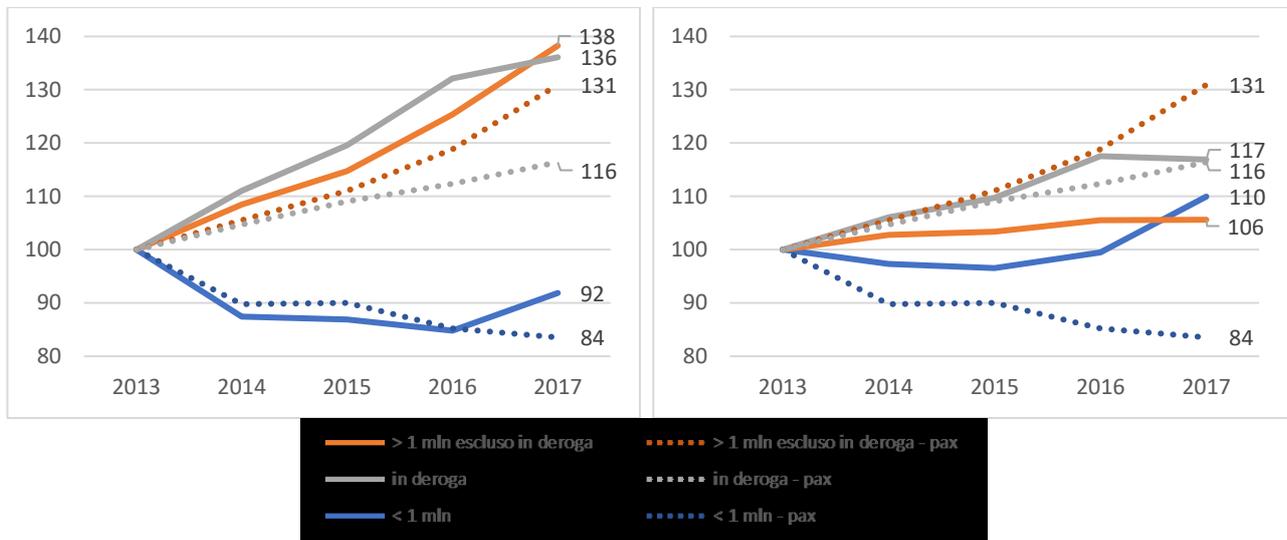
---

<sup>36</sup> Per gli aeroporti con traffico non superiore al milione di passeggeri annui i target di efficienza sono lasciati alla negoziazione tra le parti, anche se supportata da KPI forniti dall'Autorità.

<sup>37</sup> Si osserva che l'analisi è incentrata, lato costi, su quelli operativi in quanto uno degli obiettivi dell'Autorità per il procedimento regolatorio al quale questa Relazione AIR è correlata, è proprio quello di incentivare l'efficienza operativa degli scali aeroportuali italiani. Tale obiettivo ha indirizzato il focus dell'analisi verso i costi operativi.

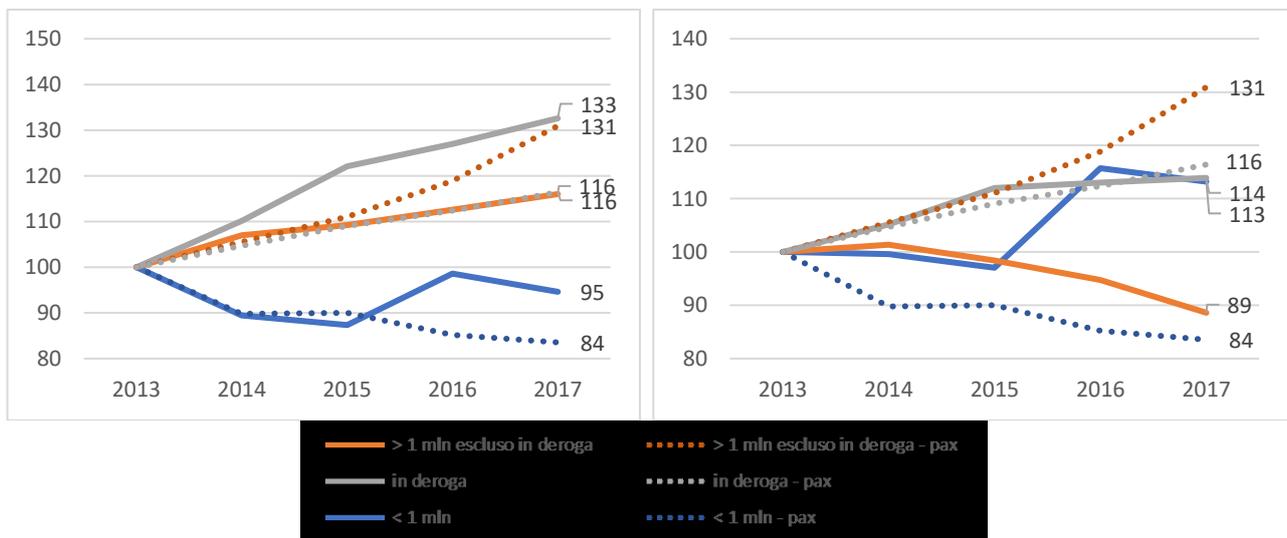
<sup>38</sup> Con riferimento agli aeroporti aventi traffico pari o inferiore al milione di passeggeri annui aperti al traffico commerciale e con un traffico commerciale effettivamente registrato negli anni 2017-2018, si segnala che gli aeroporti di Salerno, Elba, Bolzano, Crotone, Pantelleria, Lampedusa, Rimini, Reggio Calabria e Comiso non hanno fornito una serie di dati completa e pertanto non è stato possibile includerli nelle analisi.

**Figura 10 - Andamento ricavi totali attività regolate da ART (a sinistra); Andamento ricavi unitari a pax attività regolate da ART (a destra); Andamento traffico (tratteggio). Fonte: database APT ART.**



Con riferimento alla **Figura 10**, si evidenzia come nel periodo 2013-17, gli aeroporti con traffico superiore al milione di passeggeri annui hanno visto incrementare maggiormente i ricavi totali da attività regolate rispetto alle altre categorie di aeroporti. Per i piccoli aeroporti si registra una flessione. Mentre la crescita dei ricavi totali da attività regolate per gli aeroporti >1 mln pax soggetti alla competenza dell’Autorità (+38%) è stata trainata in buona parte da una crescita del traffico (+31%) e in misura inferiore da una crescita dei ricavi unitari, cioè dalle tariffe (+6%), la crescita dei ricavi totali da attività regolate degli aeroporti in deroga (+36%) è stata trainata in buona parte dalla crescita dei ricavi unitari (+17%) e con un apporto inferiore dal traffico (16%).

**Figura 11 - Andamento costi operativi totali attività regolate da ART (a sinistra); Andamento costi operativi unitari a pax attività regolate da ART (a destra); Andamento traffico (tratteggio). Fonte: database APT ART.**

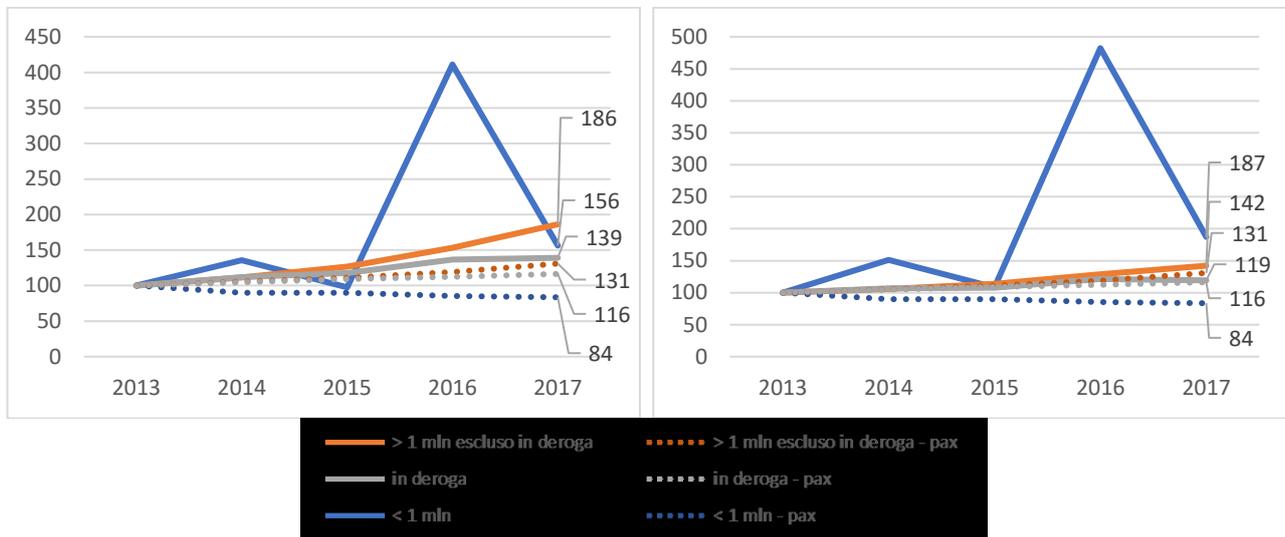


La **Figura 11** evidenzia come gli aeroporti con traffico superiore al milione di passeggeri soggetti nel periodo alla competenza di ART hanno visto incrementare i costi operativi totali<sup>39</sup> da attività regolate, in linea con l’aumento del traffico. Tuttavia, mentre la crescita (+33%) dei costi operativi per gli aeroporti in deroga si riscontra anche in termini di costi operativi unitari (+14%), per gli aeroporti soggetti, nel periodo, alla

<sup>39</sup> Si evidenzia che i costi operativi totali non comprendono gli ammortamenti e i canoni.

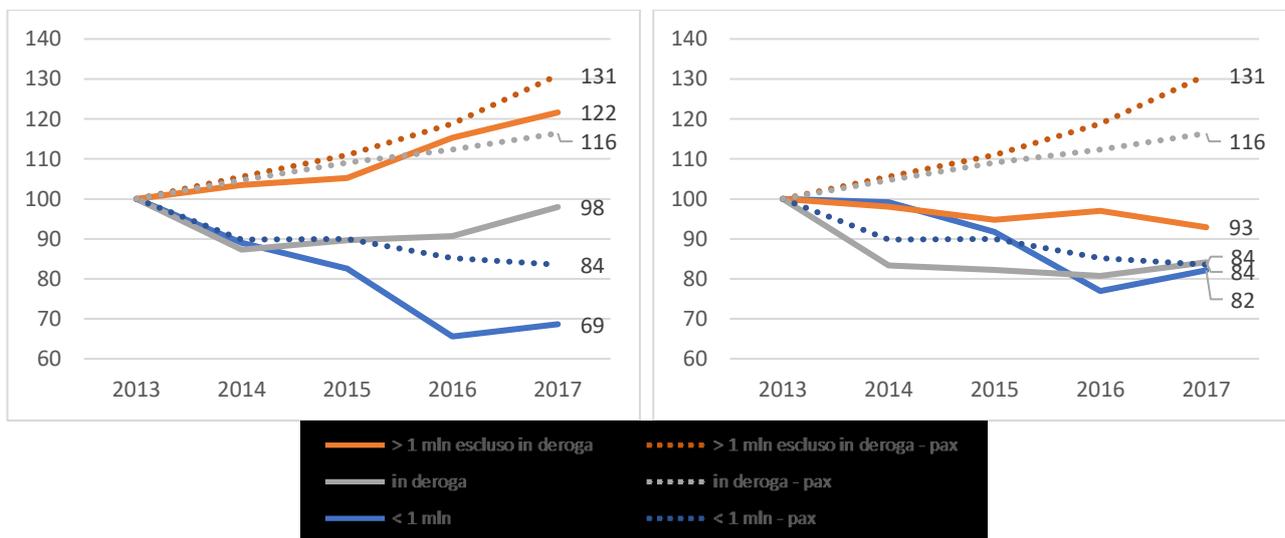
regolazione di ART, la crescita (+16%) dei costi operativi è stata notevolmente inferiore alla crescita del traffico (+31%), portando i costi operativi unitari a decrescere dell'11%.

**Figura 12 - Andamento margine operativo lordo<sup>40</sup> attività regolate da ART (a sinistra); Andamento margine operativo lordo unitario a pax attività regolate da ART (a destra); Andamento traffico (tratteggio). Fonte: database APT ART.**



La **Figura 12** sintetizza l'andamento delle attività regolate e vede un Margine Operativo Lordo (di seguito: MOL), relativo alle stesse attività, in forte crescita per gli aeroporti con traffico superiore al milione di passeggeri; per gli aeroporti con traffico pari o inferiore al milione di passeggeri, la crescita va letta come un effetto peggiorativo in quanto essi registrano un MOL negativo, ma più ampio, del valore già negativo del 2013<sup>41</sup>, evidenziando, per quanto di competenza, la necessità di una procedura con minori aggravii regolatori.

**Figura 13 - andamento ricavi totali attività accessorie (a sinistra); andamento ricavi unitari a pax attività accessorie (a destra); andamento traffico (tratteggio). Fonte: database APT ART.**

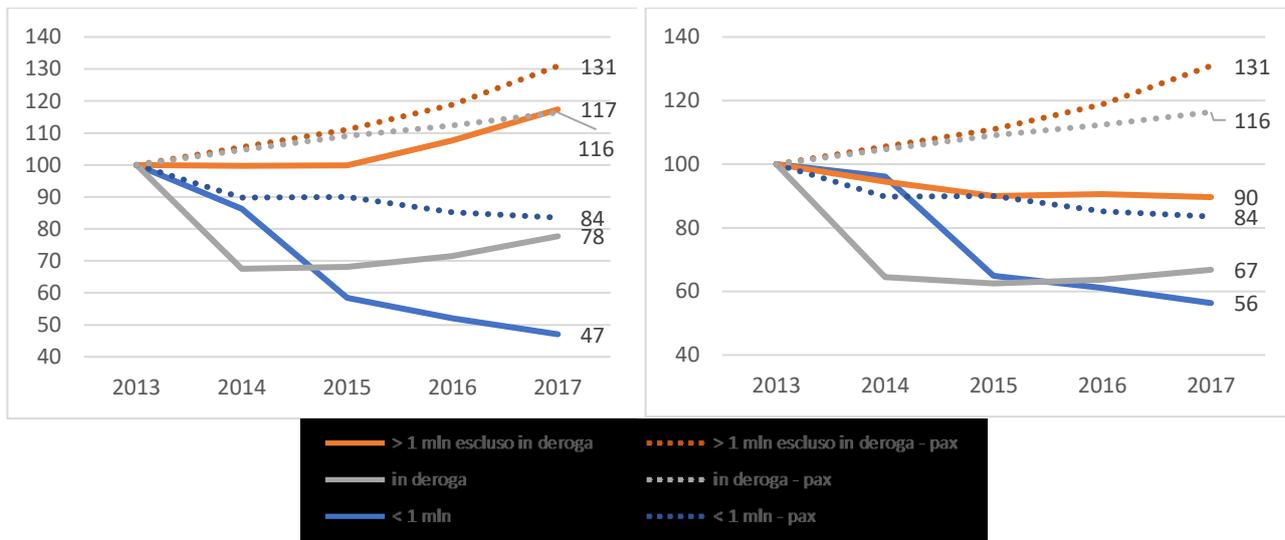


<sup>40</sup> Ottenuto come differenza tra i ricavi di cui alla **Figura 8** e i costi di cui alla **Figura 9**.

<sup>41</sup> Si osserva che nel grafico un valore di MOL negativo del 2013 che aumenta negli anni successivi in ampiezza viene a coincidere con un andamento crescente della curva. Laddove il valore negativo in partenza è molto basso, la rappresentazione della sua variazione (ulteriormente in peggioramento) può originare degli scostamenti anche significativi.

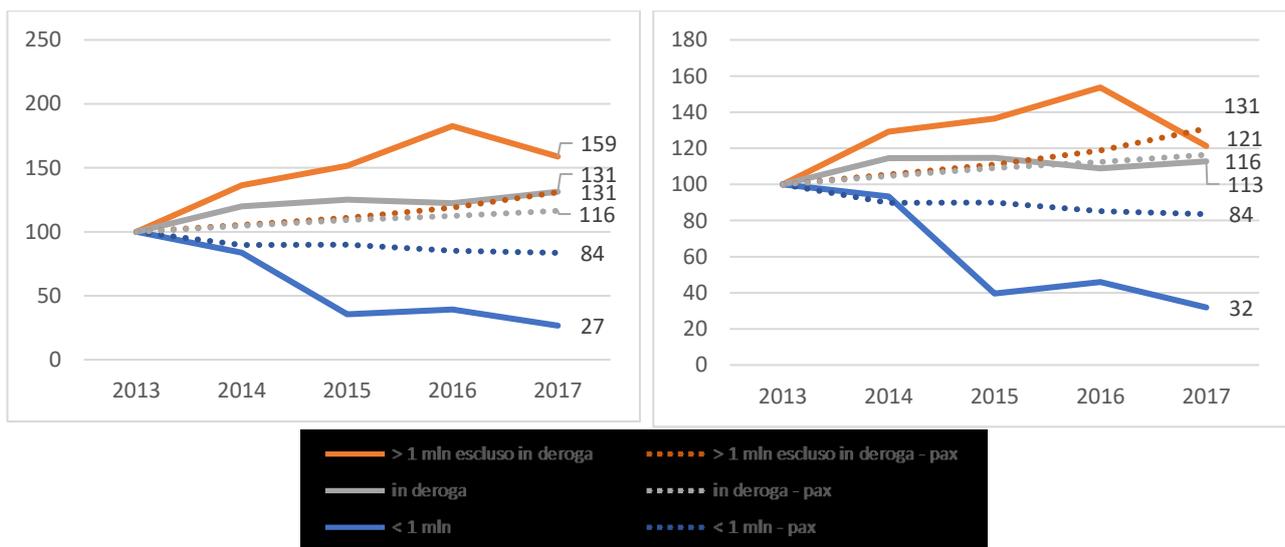
Come si vede dalla **Figura 13** i ricavi unitari da attività accessorie non presentano un buon andamento nel periodo considerato. Questo è presumibilmente dovuto alla forte crescita nel periodo del traffico UE (+48% per gli aeroporti in deroga e +29% per gli altri aeroporti con traffico superiore al milione di passeggeri) caratterizzato dalla crescita dei passeggeri che viaggiano con vettori di tipo *low cost*. Si noti in proposito che i passeggeri trasportati da vettori *low cost* sono passati dal 40% nel 2013 al 51% nel 2017<sup>42</sup>.

**Figura 14 - Andamento costi operativi totali attività accessorie (a sinistra); Andamento costi operativi unitari a pax attività accessorie (a destra); Andamento traffico (tratteggiato). Fonte: database APT ART.**



La decrescita dei costi operativi unitari connessi ad attività commerciali, come si evince dalla **Figura 14**, caratterizza, in questo caso, tutti e tre i *cluster* oggetto dell'analisi.

**Figura 15 - andamento margine operativo lordo attività accessorie (a sinistra); andamento margine operativo lordo unitario a pax attività accessorie (a destra); andamento traffico (tratteggiato). Fonte: database APT ART.**

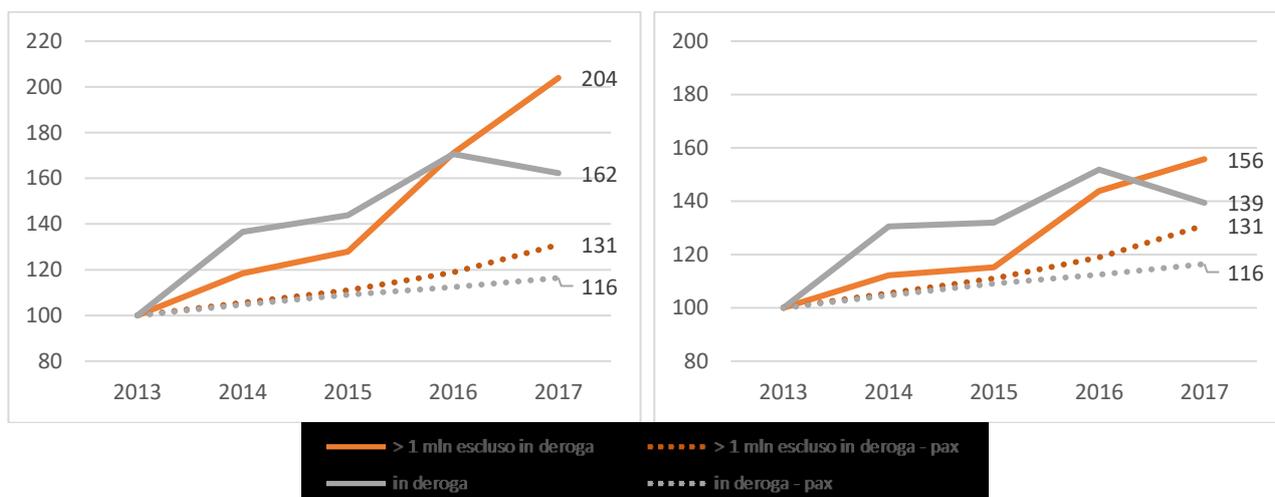


<sup>42</sup> Fonte: Stime ART su dati ENAC, Dati di traffico 2013 e 2017.

La **Figura 15** mostra un MOL delle attività accessorie in forte crescita per gli aeroporti con pax superiore al 1 (escludendo gli aeroporti in deroga) rispetto ai soli aeroporti in deroga.

Nella **Figura 16** viene riportato l'andamento dell'EBIT del totale delle attività dei gestori con traffico superiore al milione di passeggeri annui<sup>43</sup>. I dati seguenti comprendono quindi una quota dei costi di capitale ammessi ai fini tariffari, cioè gli ammortamenti rappresentati a valori contabili. Si evidenzia che il comparto dei gestori con traffico superiore al milione di passeggeri annuo regolati secondo i modelli ART ha visto nel periodo 2013-2017 incrementare l'EBIT del 104% e l'EBIT unitario del 56%.

**Figura 16 - andamento EBIT (a sinistra); andamento EBIT unitario a pax (a destra); andamento traffico (tratteggiato). Fonte: database APT ART.**



### C.5.ii Analisi economiche statiche

La presente sezione mira ad analizzare i costi operativi, la loro rilevanza all'interno dei costi delle gestioni aeroportuali, nonché lo specifico contributo del costo del personale che costituisce una variabile economica isolata nel modello di efficienza elaborato nell'atto di regolazione.

La **Figura 17** riporta la rappresentazione delle principali voci di costo per gli aeroporti con traffico superiore a 5 milioni pax/anno (nel prosieguo, "aeroporti principali")<sup>44</sup>, al netto della remunerazione del capitale, con riferimento alla totalità delle attività svolte dai rispettivi gestori<sup>45</sup>.

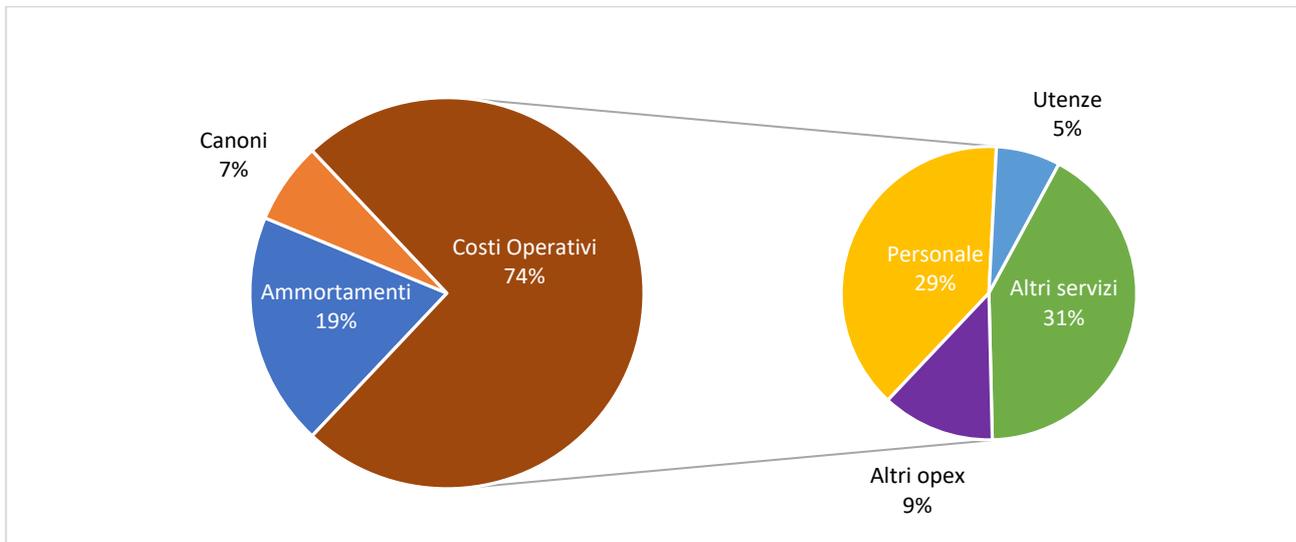
Risulta che i costi operativi, che non comprendono i canoni di gestione aeroportuale e degli ammortamenti, rappresentano in media il 74% del totale dei costi; i costi relativi al personale rappresentano in media il 29% dei costi operativi.

<sup>43</sup> A causa dell'inscindibilità dei dati della società Aeroporti di Puglia, i grafici comprendono anche gli scali di Foggia e Taranto.

<sup>44</sup> Come si evince dalla **Tabella 3**, essi sono: Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo, Venezia, Napoli, Catania, Milano Linate, Bologna, Palermo, Roma Ciampino, Pisa e Bari. Inoltre, a causa dell'inscindibilità dei dati della società Aeroporti di Puglia, i grafici/le tabelle riferiti al totale delle attività, comprendono anche gli scali di Brindisi, Foggia e Taranto.

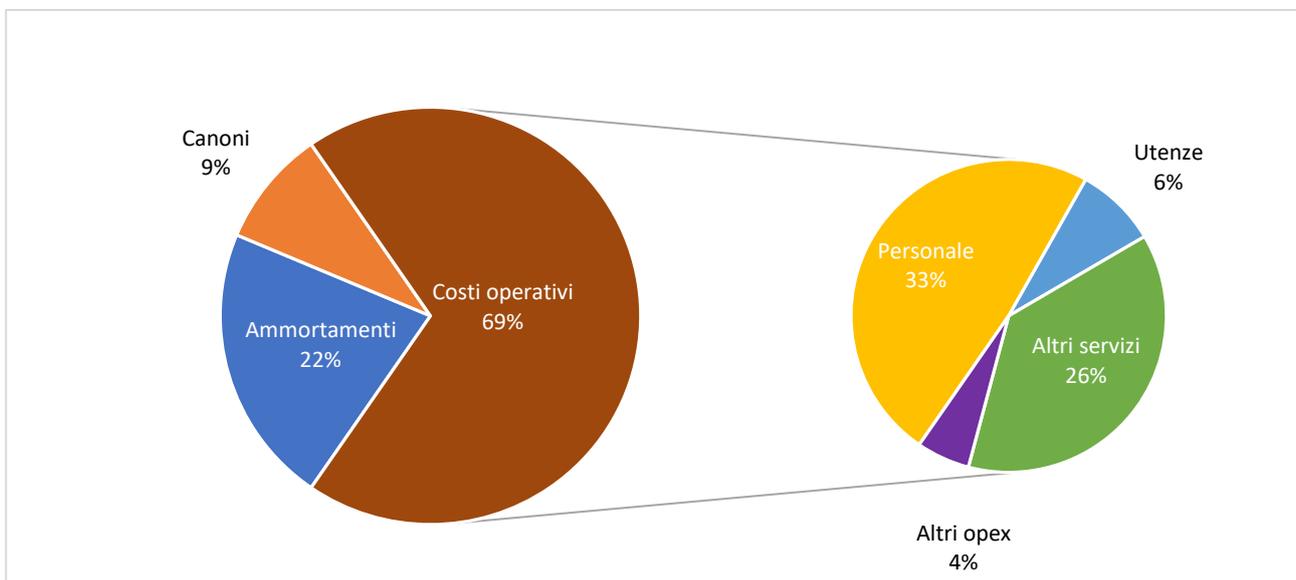
<sup>45</sup> La classificazione delle voci di costo risulta mutata rispetto allo schema di AIR in quanto è stato espunto il processo di manutenzione, che prima inglobava le pertinenti quote di costo del lavoro, di materie prime e dei servizi.

**Figura 17 - Voci primarie di costo per gli aeroporti principali (in percentuale della somma dei corrispondenti valori medi di ciascun aeroporto per il quinquennio 2013-2017<sup>46</sup>. Dati deflazionati con indice IPCA, anno base 2017). Fonte: database APT ART.**



La **Figura 18** riporta la stessa analisi precedente ma limitatamente alle sole attività regolate da ART, che costituiscono il 57% dei costi riferiti alla totalità delle attività svolte dai gestori. In questo caso, l'incidenza dei costi operativi scende al 69% del totale, mentre il personale rappresenta in media il 33% dei costi operativi.

**Figura 18 - Voci primarie di costo relative alle attività regolate da ART per gli aeroporti principali (in percentuale della somma dei corrispondenti valori medi di ciascun aeroporto per il quinquennio 2013-2017. Dati deflazionati con indice IPCA, anno base 2017). Fonte: database APT ART**



La **Tabella 8** riporta l'intervallo di incidenza percentuale, rispetto al totale, entro cui si situano i valori relativi alle diverse voci del costo operativo per gli aeroporti considerati.

<sup>46</sup> Per l'aeroporto di Bologna è stato tolto l'anno 2013 in quanto i dati per i costi di capitale non erano completi.

*Tabella 8 - Analisi della variabilità delle componenti di costo, media quinquennio 2013-2017 (Dati deflazionati con indice IPCA, anno base 2017). Fonte: database APT ART.*

Voci di costo	Totale attività		Attività regolate ART	
	"Peso" relativo su totale costi		"Peso" relativo su totale costi	
	MIN	MAX	MIN	MAX
ammortamenti	7%	30%	10%	27%
canoni	5%	12%	7%	12%
personale	22%	48%	22%	40%
utenze	3%	6%	5%	8%
altri servizi	21%	54%	22%	47%
altri opex	3%	15%	2%	7%

Le tre figure seguenti riportano gli andamenti temporali delle voci di costo operativo per il gruppo degli aeroporti principali, rapportate rispettivamente ai movimenti aeronautici, ai passeggeri e alle unità di carico trasportate (WLU).

*Figura 19 - Andamento delle voci di costo relative alle attività regolate in rapporto ai movimenti, per il gruppo degli aeroporti principali (Dati deflazionati con indice IPCA, anno base 2017). Fonte: database APT ART.*

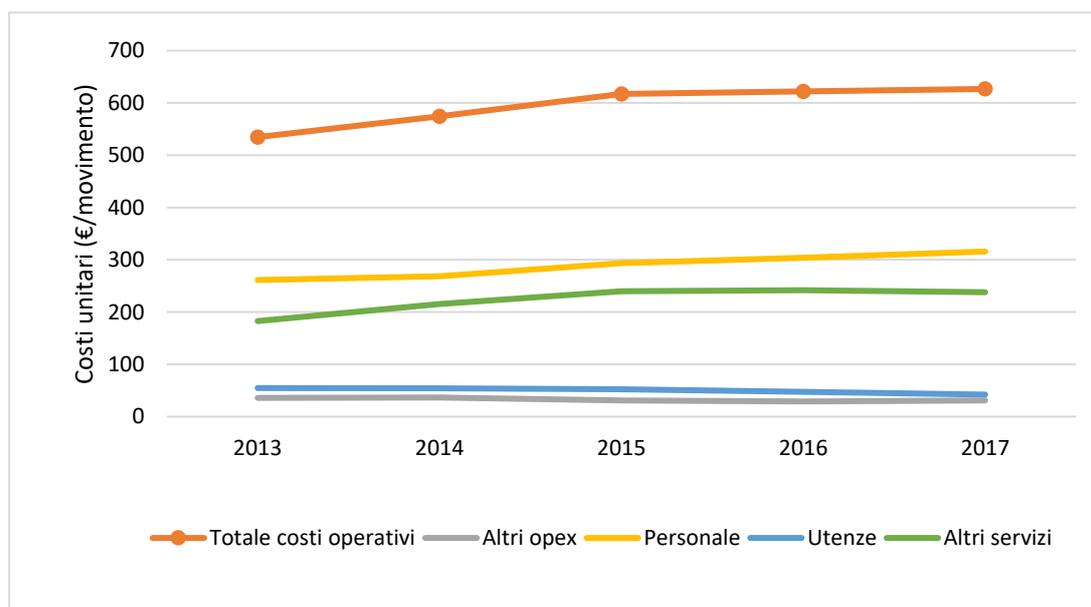


Figura 20 – Andamento delle voci di costo relative alle attività regolate in rapporto ai passeggeri trasportati, per il gruppo degli aeroporti principali (Dati deflazionati con indice IPCA, anno base 2017). Fonte: database APT ART.

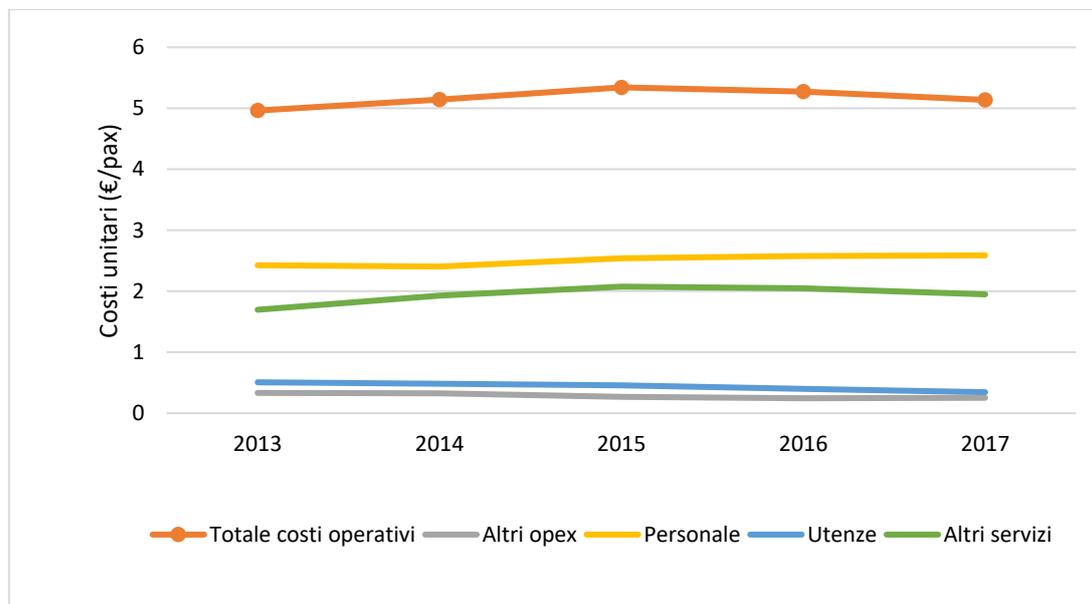
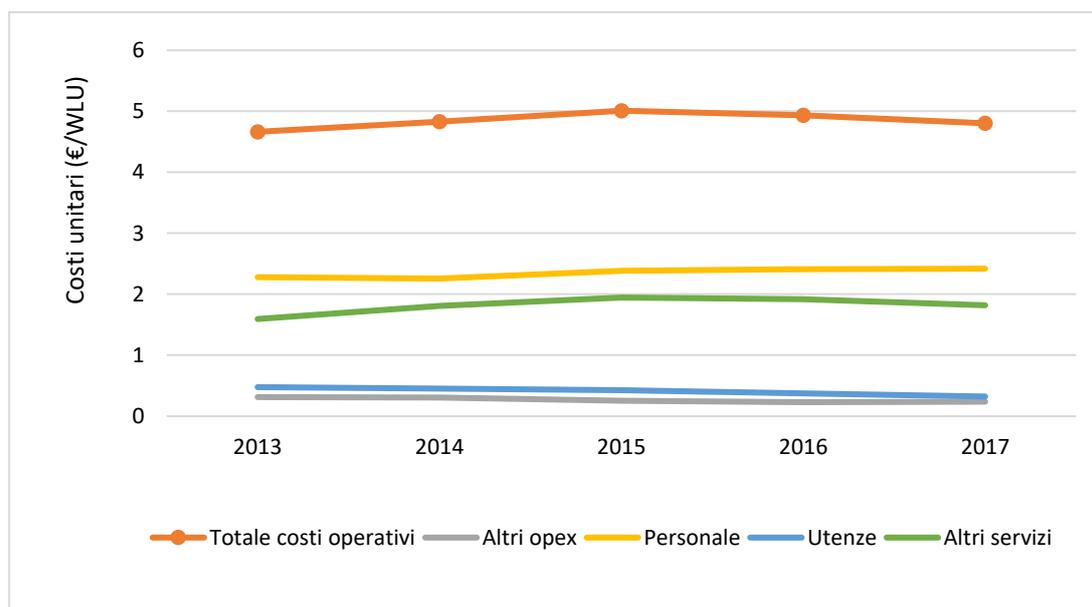


Figura 21 – Andamento delle voci di costo relative alle attività regolate in rapporto alle unità di carico trasportate, per il gruppo degli aeroporti principali (Dati deflazionati con indice IPCA, anno base 2017). Fonte: database APT ART.



Si evidenzia che nel periodo considerato si assiste ad un deciso incremento del costo operativo per movimento (+17%), mentre rimane pressoché costante (ca +3%) il costo operativo per unità di carico trasportata (passeggero o WLU). Negli ultimi anni, pertanto, non si è registrato un miglioramento delle performance sui costi operativi per i gestori aeroportuali interessati, complessivamente considerati.

Dall'analisi della struttura dei costi sopra riportata, emerge conclusivamente che: (i) i costi operativi rappresentano la parte più consistente dei costi derivanti dalla gestione delle attività regolate; (ii) la voce più importante è il costo del lavoro; (iii) le voci primarie di costo presentano ampie escursioni tra un aeroporto e l'altro (Tabella 8).

Entrambi gli elementi sono importanti ai fini dell'analisi di impatto della regolazione. Da un lato, infatti, i costi operativi rappresentano una parte significativa dei costi, e quanto sopra rappresentato evidenzia l'opportunità di introdurre nel quadro regolatorio opportuni sistemi di incentivazione all'efficienza, aventi la finalità di portare al contenimento dei costi operativi, mentre dall'altro la differenziazione dei valori di costo riscontrata tra i vari aeroporti, suggerisce di adottare metodologie di stima di *benchmarking* tra i vari operatori aeroportuali in maniera da poter tenere adeguatamente in considerazione i vari fattori di specificità che portano il costo operativo per le attività regolate ART a divergere tra un aeroporto e l'altro<sup>47</sup>. Al riguardo, si rileva che l'adozione della metodologia della *Stochastic Frontier Analysis* consente, per le sue intrinseche caratteristiche, di implementare un sistema di *benchmarking* che tratti adeguatamente le caratteristiche di eterogeneità presenti nel campione analizzato.

### C.6 Gli incentivi all'attività volativa

Per quanto riguarda gli incentivi all'attività volativa, dei 42 aeroporti italiani con traffico commerciale, 28 hanno dichiarato all'Autorità, nell'ambito della raccolta di informazioni varata a novembre 2018, di erogare incentivi, 11 hanno dichiarato di non erogarne<sup>48</sup>.

In **Tabella 9** si fornisce evidenza dell'andamento degli incentivi al volativo erogati nel triennio 2015-2017 dagli aeroporti del campione, suddivisi per classi dimensionali. In particolare, nel triennio considerato, gli incentivi erogati dal complesso degli aeroporti italiani sono passati da 175 a 236 milioni di euro, crescendo del 34,8% (corrispondente ad un tasso annuale del 16,1%).

Mentre le tre classi di aeroporti superiori al milione dei passeggeri hanno incrementato le erogazioni (con aumenti del +41,9%, +68,9% e +38,4%), gli aeroporti di piccola dimensione hanno agito in controtendenza, diminuendo le erogazioni di circa il 25%.

**Tabella 9 – Andamento degli incentivi erogati nel triennio 2015-2017. Fonte: database APT ART.**

	2015 (€)	2016 (€)	2017 (€)	Δ% 2015-17
APT ≤ 1 mln pax	16.475.768	14.093.229	12.379.562	-24,9%
1 mln pax < APT < 3 mln pax	7.535.278	7.685.147	10.688.798	41,9%
3 mln pax ≤ APT < 5 mln pax	12.456.009	15.746.482	21.041.348	68,9%
APT ≥ 5 mln pax	138.560.774	165.769.202	191.832.877	38,4%
<b>Totale</b>	<b>175.027.829</b>	<b>203.294.060</b>	<b>235.942.585</b>	<b>34,8%</b>

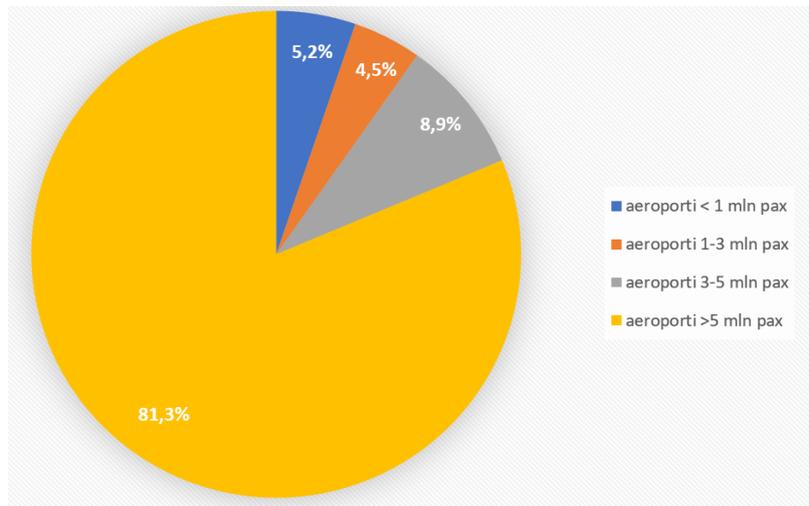
Nell'anno 2017, risultano essere stati erogati incentivi per 235.942.585 euro, per la maggior parte provenienti da aeroporti con traffico superiore ai 5 milioni di passeggeri annui<sup>49</sup>. La **Figura 22** illustra la ripartizione percentuale tra le diverse classi di aeroporti.

<sup>47</sup> Per esemplificare, ci si riferisce alla dimensione dell'output che può determinare la presenza di economie/diseconomie di scala, ma anche alla dimensione dei terminal, alla lunghezza delle piste, alla pressione concorrenziale esercitata da altre modalità di trasporto, oppure la sussistenza di *countervailing buyer power* dal lato della domanda, etc. (si rinvia all'Annesso 10, Metodologia per la definizione degli obiettivi di efficientamento, dell'Atto di regolazione).

<sup>48</sup> 3 aeroporti non hanno completato l'invio dei dati utili.

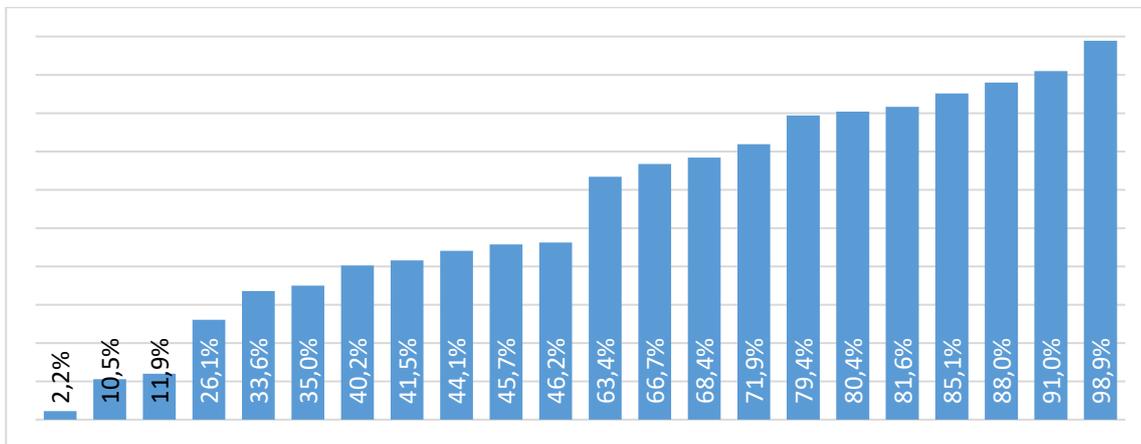
<sup>49</sup> È utile rilevare che due scali aeroportuali appartenenti a questa categoria hanno dichiarato di non erogare incentivi.

Figura 22 - Totale degli incentivi erogati nel 2017 dagli aeroporti, suddivisi per categoria di traffico. Fonte: database APT ART.



Raffrontando il numero dei passeggeri in partenza che nel 2017 hanno viaggiato su rotte incentivate con il totale dei passeggeri in partenza dall'aeroporto interessato<sup>50</sup> (Figura 23), si ottiene la percentuale dei passeggeri in partenza "incentivati". Tale percentuale varia, a seconda degli aeroporti, dal 2,2% al 98,9%, mentre la media del campione è pari al 55,1% (valore mediano: 54,8%). Oltre il 50% dei passeggeri in partenza dagli aeroporti italiani hanno viaggiato su rotte destinarie di incentivazioni erogate dai gestori aeroportuali nazionali.

Figura 23 - Percentuale dei passeggeri incentivati, per aeroporto, anno 2017. Fonte: database APT ART.

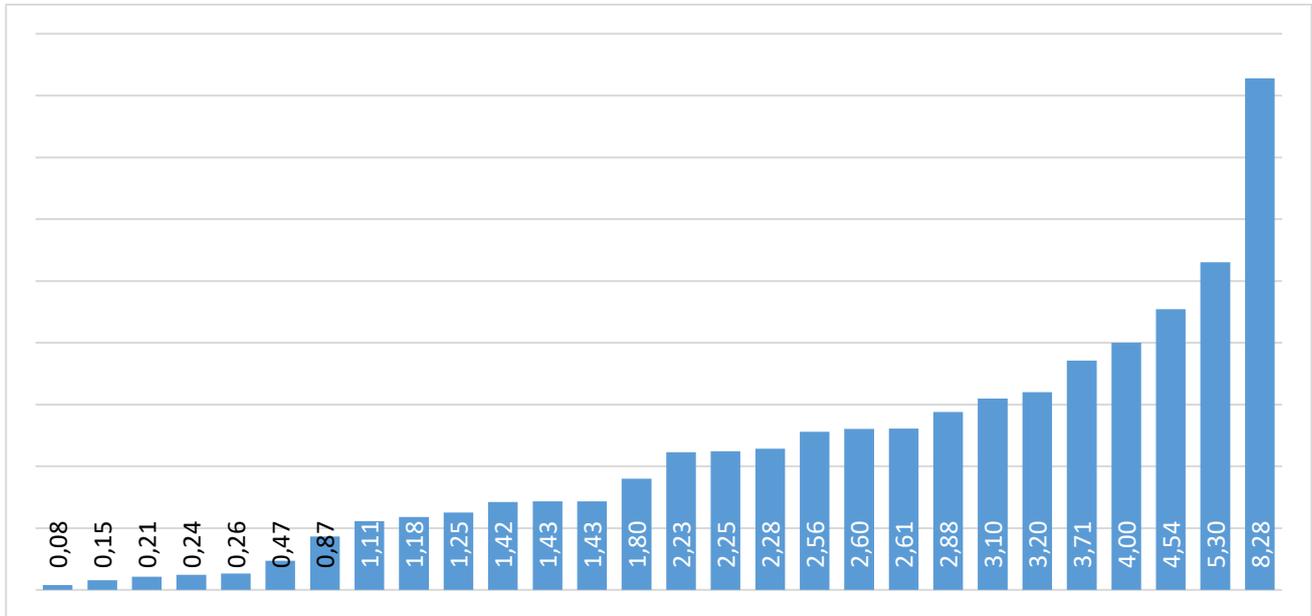


Per quanto riguarda l'ammontare degli incentivi erogati per aeroporto, nel 2017, tali importi variano da un valore minimo pari a circa 10.000 euro, ad un valore massimo di quasi 50 mln euro. Il valore mediano è pari a 3,8 mln di euro, mentre il valore medio è pari a 8,4 mln euro.

<sup>50</sup> Per alcuni aeroporti del campione tale raffronto non è stato effettuato, in quanto l'importo degli incentivi è stato definito come contributo a titolo promozionale non collegato al traffico in partenza, e pertanto non sono stati forniti dati sui passeggeri "incentivati" in partenza.

Rapportando tali importi al numero di passeggeri trasportati sui servizi aerei commerciali in ogni singolo aeroporto, è possibile computare l'ammontare di incentivo medio a passeggero (**Figura 24**)<sup>51</sup>. Il valore dell'incentivo medio a passeggero spazia dunque da 8 centesimi di euro a poco più di 8 euro: l'importo massimo è pertanto 100 volte quello minimo. Inoltre, il valore medio dell'incentivo a passeggero è pari a 2,2 euro, mentre la mediana è di poco inferiore, e pari a 2,01 euro<sup>52</sup>.

**Figura 24 - Ammontare degli incentivi a passeggero (euro/pax) nel 2017. Fonte: database APT ART.**

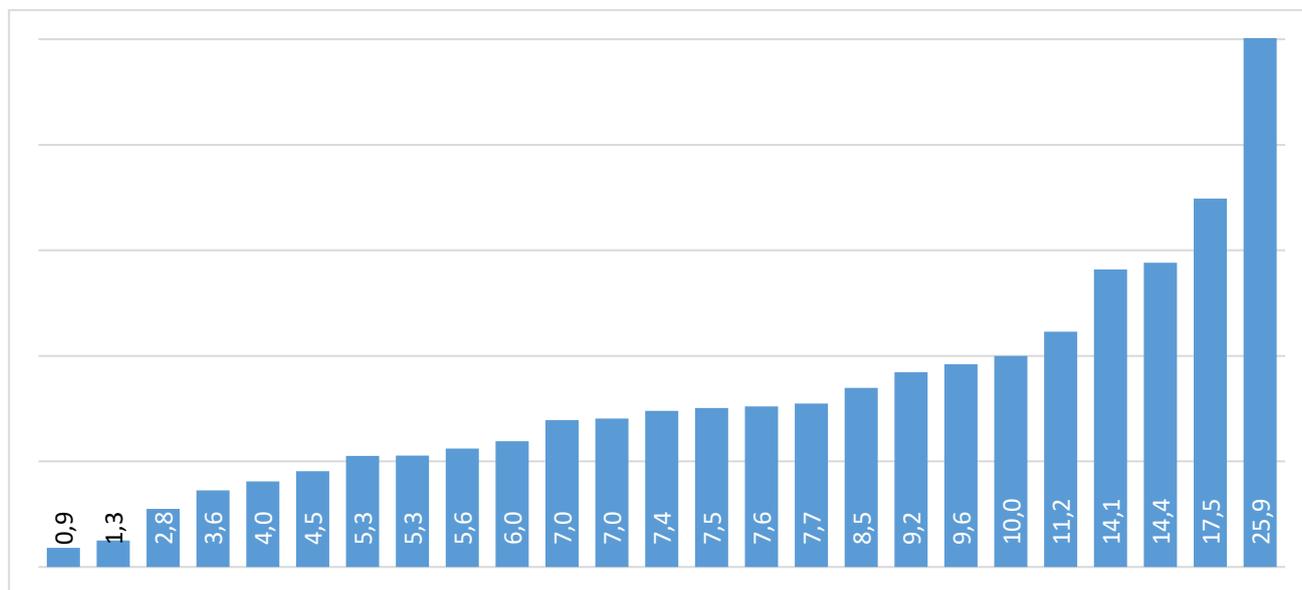


Focalizzando, per ogni aeroporto dove sono state erogate incentivazioni nel 2017, l'analisi sulla rotta (o sull'insieme di rotte) che ha ricevuto l'ammontare di incentivi più elevato (**Figura 25**), è possibile ottenere l'ampiezza reale della divaricazione dell'incentivo a passeggero tra un aeroporto e l'altro. Tra l'importo più basso (pari a 0,9 euro) e quello più elevato (25,9 euro), la proporzione è di 1 a 29 volte.

<sup>51</sup> Si rappresenta che gli incentivi sono talvolta erogati non solo in funzione del numero di passeggeri a partenza, ma anche di altri elementi, correlati ad esempio ad iniziative di marketing e promozione commerciale, che risultano scollegate dal traffico effettivo dell'aeroporto. Anche per questo motivo, non è possibile eseguire un'analisi per passeggero "incentivato" dell'aeroporto: il calcolo è stato quindi effettuato sul totale dei passeggeri.

<sup>52</sup> La mediana è inferiore alla media, poiché essa non risente degli *outliers*: in questo caso non risente del distacco che c'è tra il valore più elevato di incentivo a passeggero e quello immediatamente precedente.

Figura 25 - Ammontare degli incentivi a passeggero per specifiche rotte, anno 2017. Fonte: database APT ART.



La correlazione totale tra incentivi e passeggeri in partenza è pari al 40% e significativa dal punto di vista statistico, mentre quella tra incentivi e ricavi commerciali è, nell'intero campione, pari al 52% e significativa (Tabella 10)<sup>53</sup>. Pertanto, sembrerebbe che tali incentivi siano mediamente efficaci nell'aumentare il numero dei passeggeri ed i ricavi commerciali degli aeroporti. La correlazione più consistente, pari al 95%, e statisticamente significativa, è tuttavia quella tra i passeggeri in partenza e i ricavi commerciali. Osservando, invece, le medesime correlazioni per sottogruppi (i.e. classi dimensionali degli aeroporti), risultano rilevanti e significative le correlazioni per le sole classi dimensionali "sotto il milione" e "tra 3 e 5 milioni" di passeggeri, nel caso del rapporto tra incentivi e passeggeri in partenza, mentre il rapporto tra incentivi e ricavi commerciali appare mediamente rilevante e significativo nel solo caso degli aeroporti "sotto il milione". Ciò è dovuto non solo al fatto che gli aeroporti di dimensione minore hanno probabilmente bisogno di erogare importi in proporzione maggiori per incentivare il traffico, ma soprattutto al fatto che spesso gli incentivi non sono correlati al traffico o lo sono solamente in maniera parziale. È il caso degli incentivi erogati per iniziative promozionali o commerciali, o attività ad esse correlate, che sono spesso di importo rilevante. La ragione di tali incentivazioni si colloca su un orizzonte di più lungo termine, che lega le attività del vettore al gestore aeroportuale in un'ottica di sviluppo dell'aeroporto.

Tabella 10 - Correlazioni tra incentivi, passeggeri in partenza e ricavi commerciali. Fonte: database APT ART.

	totale	APT≤1mln	APT 1-3 mln	APT 3-5 mln	APT >5
incentivi-depax	0.4071*	0.8823*	0.2597	0.9267*	-0.0675
incentivi-ricavi comm.li	0.5247*	0.6329*	-0.3323	0.5960	0.2198
depax-ricavi comm.li	0.9510*	0.5792*	0.6132*	0.5280	0.9296*

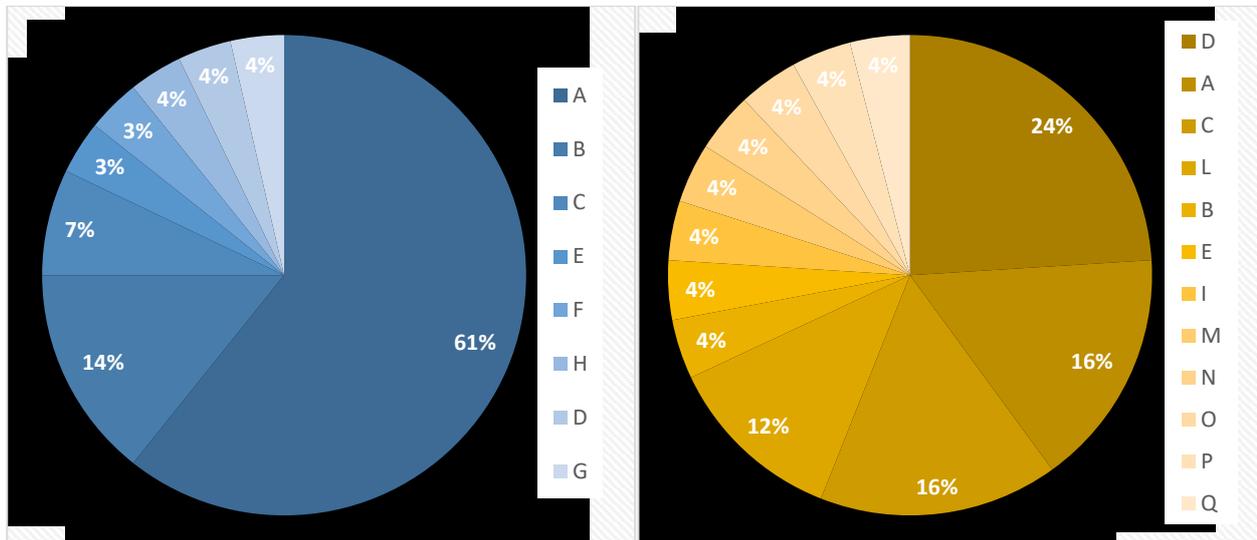
In Figura 26 è rappresentata la distribuzione degli incentivi, nel 2017, tra i 15 vettori che risultano beneficiari dei medesimi, considerando per gli aeroporti del campione solo il primo vettore (a sinistra) e il secondo (a

<sup>53</sup> Il livello di significatività scelto per l'analisi è pari a 0.01. A ciò si riferisce l'asterisco riportato nella Tabella 10. Ciò significa che si considerano significative statisticamente le correlazioni che hanno una probabilità non superiore all'1% che le differenze osservate siano dovute al caso.

destra) in termini di incentivi ricevuti. Nella figura i 15 vettori sono indicati con le prime 15 lettere dell’alfabeto.

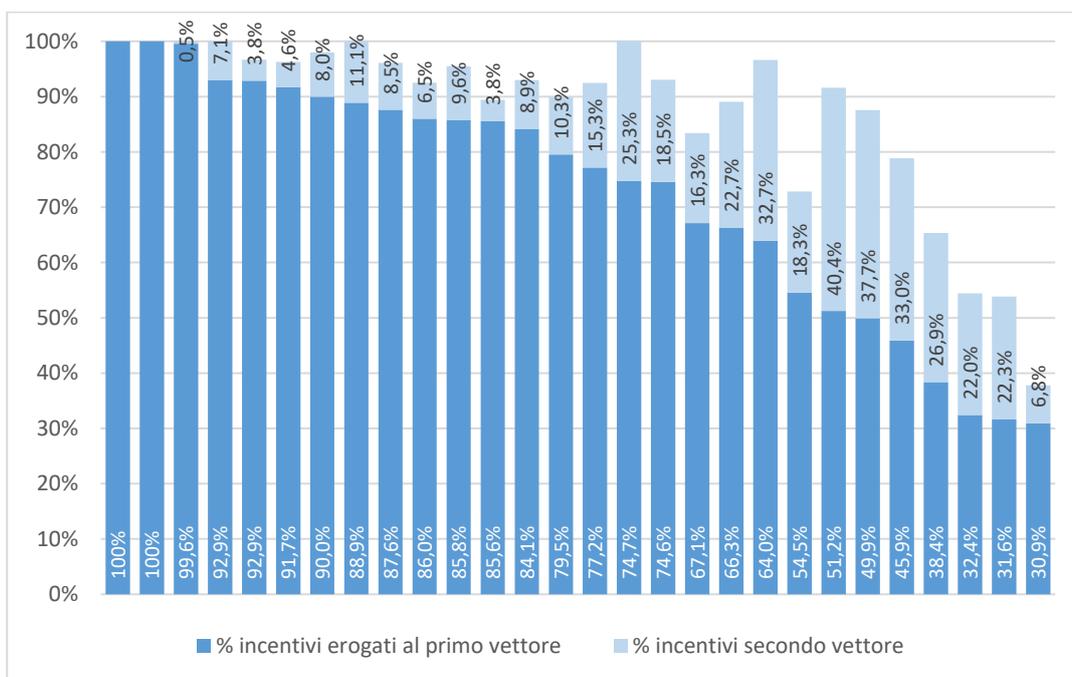
Dall’analisi dei dati, risulta che il vettore denominato “A” è preponderante come primo vettore per incentivi ricevuti, mentre il ruolo di secondo vettore per incentivi ricevuti è maggiormente variabile.

**Figura 26 - Primo e secondo vettore per ammontare di incentivi ricevuti, anno 2017. Fonte: database APT ART.**



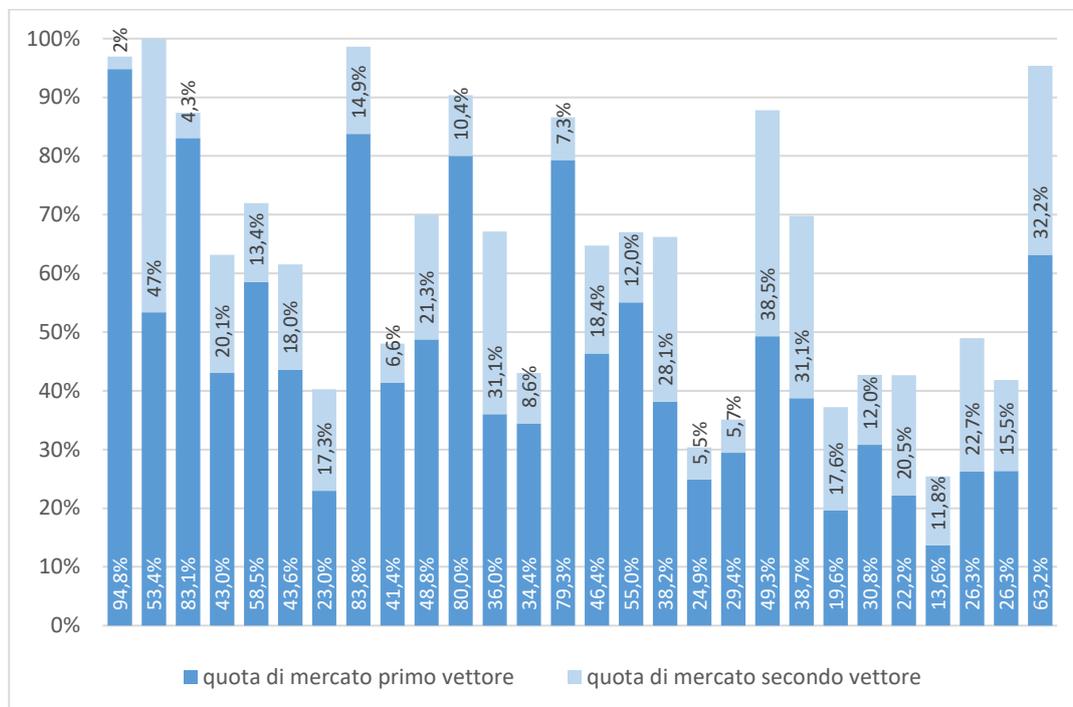
In **Figura 27** sono rappresentate, per i 28 aeroporti del campione che hanno dichiarato di erogare incentivi al volativo nell’anno 2017, le percentuali degli incentivi erogati al primo ed al secondo vettore.

**Figura 27 - Percentuale di incentivi erogati dagli aeroporti italiani al primo e al secondo vettore nel 2017. Fonte: database APT ART.**



In **Figura 28** sono rappresentate, mantenendo l'ordine di cui al grafico precedente, relativamente all'anno 2017, le quote di traffico del primo e del secondo vettore sul totale riferito al singolo aeroporto del campione.

**Figura 28 - Quota di traffico servito dei primi due vettori degli aeroporti italiani nel 2017. Fonte: elaborazione ART su dati ENAC.**



Analizzando la relazione tra la percentuale di incentivi erogati dagli aeroporti verso il primo ed il secondo vettore e la quota di mercato del primo e del secondo vettore dei medesimi aeroporti, si ottiene un indice di correlazione pari al 54,4% per quanto riguarda il primo vettore e al 12,3% per quanto riguarda il secondo vettore, mostrando che all'aumentare della quota detenuta dal vettore interessato aumenta anche l'ammontare di incentivi all'attività volativa ricevuti, e che tale relazione è più accentuata nel caso del primo vettore.

L'analisi per classi di traffico aeroportuale conferma questa analisi. In **Tabella 11** sono riportati i valori medi degli incentivi erogati all'interno di ogni classe dimensionale, sia in totale da ogni aeroporto, sia ai primi due vettori, sia in valori assoluti sia in valori percentuali. Nella prima colonna è evidente come l'importo medio erogato dal singolo aeroporto vari molto a seconda della classe dimensionale: si passa da circa 1,4 milioni di euro erogati dagli aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri annui, ai quasi 20 milioni nella classe superiore ai 5 milioni di passeggeri annui.

**Tabella 11 – Media degli incentivi erogati – totali e ai primi 2 vettori, valori assoluti e percentuali, anno 2017. Fonte: database APT ART.**

	media incentivi erogati	% incentivi erogati al primo vettore	media incentivi erogati al primo vettore	% incentivi erogati al secondo vettore	media incentivi erogati al secondo vettore	% incentivi ai primi due vettori
< 1 mln pax	1.440.695	82,4%	1.169.348	16,0%	204.638	96,4%
1-3 mln pax	2.598.665	72,9%	2.073.483	17,8%	487.708	88,1%
3-5 mln pax	7.587.325	61,8%	5.115.794	19,7%	1.401.594	81,5%
> 5 mln pax	19.541.896	73,0%	15.030.729	14,9%	2.906.990	87,9%

## D. OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI

### D.1 *Obiettivi generali*

Gli obiettivi generali del procedimento di revisione dei Modelli possono essere rinvenuti nella richiamata norma istitutiva dell’Autorità, come riportata nella Sezione A. In particolare, l’intervento dell’Autorità è finalizzato a garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture di trasporto, incluse quelle aeroportuali, nonché a favorire il contenimento dei costi per l’utenza delle infrastrutture stesse, attraverso l’emanazione di criteri e l’individuazione di metodologie incentivanti l’efficienza delle gestioni pur nel rispetto del loro equilibrio economico/finanziario.

Gli obiettivi dell’Autorità nel settore aeroportuale qui analizzati si collocano in continuità con quelli già espressi nel 2014. Nella sezione 6.2.1 dei Modelli varati nel 2014, essa si impegnava a vigilare *“sulle condizioni e modalità, comunque stabilite, poste all’accesso alle infrastrutture affinché siano attuate nel rispetto dei principi generali di trasparenza, equità, proporzionalità, non discriminazione, oltre che di orientamento al costo efficiente, ed in modo che tutte le esigenze degli Utenti siano tenute in considerazione per il relativo soddisfacimento; a tal fine, l’Autorità sostiene l’efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli Utenti, le imprese ed i consumatori finali, promuove consultazioni dirette e periodiche con le Associazioni rappresentative di tali interessi, ed in particolare con le associazioni dei consumatori, sia in ordine a questioni di carattere generale che su tematiche specifiche, in modo che tutte le esigenze degli Utenti possano essere adeguatamente considerate”*.

Pertanto, risulta particolarmente rilevante il perseguimento degli obiettivi sopra citati, che devono essere interpretati in ragione dell’evoluzione della dinamica dei mercati interessati e in ottica prospettica. Gli stessi obiettivi, peraltro, sono sanciti dall’art. 80 del d.l. 1/2012: l’Autorità è infatti chiamata a controllare che, nella determinazione della misura dei diritti aeroportuali, siano rispettati i principi di:

- a) correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza;
- b) consultazione degli utenti aeroportuali;
- c) non discriminazione;
- d) orientamento, nel rispetto dei principi di cui alla precedente lettera a), alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso.

Al fine di conseguire tali obiettivi, l’Autorità ha ritenuto opportuno intervenire nel settore, pur non disconoscendo la presenza di fattori indicativi di concorrenza, che variano per intensità a seconda dello scalo e della tipologia di traffico, come anche illustrato nella sezione C.

Pare opportuno rilevare in questa Sezione che l’Atto di Regolazione è stato adeguato al nuovo contesto generale in cui versa il settore aeroportuale a causa dall’emergenza sanitaria da COVID-19 in corso, anche rispondendo alle sollecitazioni in tal senso contenute nei Pareri MIT e MEF giunti sullo Schema finale di Atto di regolazione<sup>54</sup>.

### D.2 *Obiettivi specifici*

Gli obiettivi specifici che l’Autorità ha inteso perseguire possono essere rinvenuti nella delibera di avvio del procedimento di revisione dei Modelli. Nella delibera n. 84/2018, l’Autorità ha dichiarato necessario valutare possibili interventi in merito ai seguenti profili:

- (i) l’efficienza e l’elasticità dei costi di gestione;
- (ii) l’utilizzo ottimale della capacità aeroportuale;
- (iii) il trattamento dei margini commerciali;

---

<sup>54</sup> Si rinvia alla Sezione E, paragrafo E.10.

- (iv) i riflessi tariffari dell'incentivazione all'attività volativa;
- (v) la definizione dei piani relativi ai nuovi progetti di infrastrutture aeroportuali;
- (vi) gli aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri annui e le reti aeroportuali;
- (vii) il tasso di remunerazione del capitale investito;
- (viii) la contabilità regolatoria.

Si segnala che, per quanto concerne gli obiettivi di efficientamento e il trattamento del margine commerciale, nei Modelli ex delibera n. 92/2017, l'Autorità si era riservata di effettuare specifiche analisi, parametriche e non, finalizzate a eventualmente definire specifiche misure regolatorie basate sulle evidenze riscontrate<sup>55</sup>.

Per quanto concerne i *benchmarking* di efficienza, l'Autorità nella propria esperienza ha constatato l'adozione di un contenuto tasso di efficientamento da parte dei gestori (si veda la Sezione E). D'altra parte, dall'analisi dei dati relativi alla dinamica dei costi operativi, come illustrata nella Sezione C, non si evincono significativi trend di efficientamento, almeno per la categoria dei principali aeroporti italiani che veicolano il 82,1% dei passeggeri (si veda quanto riportato in C.5.ii).

L'Atto di regolazione prevede, per gli aeroporti con traffico superiore al milione di passeggeri, l'applicazione di un modello di *benchmarking* di efficienza che consente la determinazione di un indicatore di potenziale recupero di produttività annuale, specifico per ogni singolo aeroporto. Tale valore, messo a disposizione degli Utenti nella Consultazione indetta dal Gestore per la revisione dei diritti aeroportuali, consentirà di giungere all'individuazione del parametro di riduzione dei costi operativi nella formula del *price cap* che guida la dinamica tariffaria, conducendo quindi ad un miglioramento atteso della gestione aeroportuale e ad un auspicato contenimento dei costi per gli Utenti.

Con riferimento al trattamento del margine commerciale, in esito alla consultazione, si è confermato l'impianto regolatorio del *dual till*, dal momento che esso si è dimostrato un efficace strumento per lo sviluppo del settore aeroportuale nazionale, favorendo l'attrazione – soprattutto per gli scali di grandi e medie dimensioni – delle risorse necessarie per la realizzazione degli investimenti.

È stata individuata una metodologia uniforme, a valere per tutti i gestori aeroportuali per la determinazione del tasso di remunerazione del capitale, la cui determinazione è in capo all'Autorità. Ciò consentirà una applicazione omogenea della metodologia WACC che ART applica a tutti i settori di sua competenza.

I criteri e principi di contabilità regolatoria sono stati elaborati con l'obiettivo di assicurare una maggiore coerenza con i principi di trasparenza e pertinenza dei costi ammissibili a fini regolatori.

Con riguardo alla tematica degli incentivi, la scarsa trasparenza sull'incentivazione e la rilevanza che lo stesso fenomeno rappresenta nel settore rilevate dall'Autorità ha reso opportuno definire misure regolatorie con il fine di escludere potenziali profili discriminatori e possibili allocazioni non trasparenti a fini tariffari.

Un ulteriore obiettivo è rappresentato dall'applicazione dei modelli di regolazione agli aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri, dal momento che la maggior parte di tali aeroporti non ha ancora avviato le consultazioni per la revisione delle tariffe e quindi non ha adottato i modelli ART. Le specifiche misure proposte prevedono per tale insieme di aeroporti un modello specifico, semplificato e meno oneroso, coerentemente al principio di proporzionalità della regolazione, finalizzato ad agevolare proprio l'avvio delle consultazioni tra gestori e utenti, premessa fondamentale per l'implementazione di un corretto sistema tariffario, trasparente ed orientato ai costi.

---

<sup>55</sup> Lì, erano anche compresi i coefficienti di elasticità ai volumi di traffico per singola voce di costo. Nell'Atto di regolazione, l'Autorità si riserva di aggiornare il valore del coefficiente di elasticità dei costi operativi al variare del traffico con cadenza annuale.

La designazione della prima rete aeroportuale nazionale<sup>56</sup> ha reso poi necessario intervenire con specifiche misure regolatorie finalizzate a prevedere, in caso di richiesta di adozione di un sistema di tariffazione comune, adeguate garanzie in termini di rispetto dei principi di cui all'articolo 80, comma 1, del d.l. 1/2012.

Un sistema di tariffazione comune può essere adottato, ai sensi dell'articolo 74, comma 3, del d.l. 1/2012 anche dagli aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano.

Specifiche misure sono state previste per i c.d. aeroporti in deroga, per i quali l'Autorità esercita le funzioni di vigilanza, dalla data di entrata in vigore della l. 37/2019, secondo le stesse procedure previste per gli altri aeroporti, come specificate nell'Atto di regolazione, anche con riguardo alle procedure di definizione annuale del livello dei corrispettivi regolamentati. Con riferimento agli aeroporti regolati con i contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009, le misure di regolazione economica di cui al presente atto di regolazione sono suscettibili di applicazione attraverso la sottoscrizione di atti aggiuntivi connessi alla revisione delle pattuizioni contrattuali o diverso accordo tra concedente e concessionario, nel rispetto dei principi di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012 (si veda la Misura 60).

In ragione dello stato emergenziale in cui versa il settore aeroportuale rispetto ad un assetto di mercato in equilibrio, è stata disposta l'entrata in vigore dei nuovi modelli di regolazione a partire dal 1° luglio 2021 e sono state inserite nell'Atto di regolazione specifiche misure volte a consentire una maggiore flessibilità dei sistemi tariffari alle mutate condizioni economiche attuali e prospettive, prevedendo, in caso di dichiarazione di stato d'emergenza da parte delle Autorità competenti:

- l'attivazione di una Consultazione su impulso del Gestore aeroportuale e/o di una maggioranza qualificata di Utenti dell'aeroporto;
- qualora l'Anno base non dovesse risultare rappresentativo della gestione ordinaria aeroportuale, ai fini dell'elaborazione della proposta di revisione tariffaria, l'Autorità valuta, sulla base di documentata motivazione: (i) opportune rettifiche alla correlata contabilità regolatoria, apportate e illustrate dal gestore, nonché certificate da società di revisione contabile, oppure (ii) adozione della contabilità regolatoria relativa all'esercizio precedente. In quest'ultimo caso, ai fini della costruzione tariffaria sono prese a riferimento due annualità ponte.

L'obiettivo ricercato con tali specifiche misure è quello di agevolare le gestioni aeroportuali nella loro azione di adattamento al mutato quadro di mercato e di recupero dell'equilibrio economico-finanziario, nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione dell'utenza, che potrà contribuire nell'ambito della procedura di Consultazione attraverso l'individuazione di rinnovati programmi di sviluppo del traffico.

---

<sup>56</sup> Rete Puglia, designata con Decreto interministeriale n.6-2018.

## E. DEFINIZIONE E VALUTAZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE

### E.1 Introduzione

La presente sezione della Relazione AIR descrive lo *status quo* e l'opzione di regolazione emersa quale preferibile a valle della consultazione<sup>57</sup> e che caratterizza l'Atto di regolazione adottato dall'Autorità, riguardo a:

- efficienza dei costi di gestione;
- tasso di remunerazione del capitale investito;
- contabilità regolatoria;
- definizione dei piani relativi ai nuovi progetti di infrastrutture aeroportuali;
- trattamento dei margini commerciali;
- incentivazione all'attività volativa;
- aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri annui;
- reti e sistemi di tariffazione comune;
- altre misure (seguenti i pareri MIT e MEF).

I principali elementi utilizzati per la valutazione di impatto sono stati individuati seguendo quanto contenuto nel documento "*Metodi di analisi di impatto della regolamentazione nell'Autorità di Regolazione dei Trasporti*" (Allegato A della delibera n. 136/2016).

#### Destinatari dell'intervento

L'ambito di intervento regolatorio del procedimento in oggetto è esteso a tutti gli aeroporti a cui si applica il d.l. 1/2012, cioè a tutti gli aeroporti italiani aperti al traffico commerciale<sup>58</sup>. Nell'Atto di regolazione sono previste specifiche misure regolatorie e distinte prescrizioni di natura procedurale e operativa, a seconda che il singolo aeroporto:

- a. abbia registrato un traffico superiore a 1 milione di passeggeri annui, valutato sulla base della media dei passeggeri annui trasportati registrati negli ultimi due anni, per i quali il dato sia disponibile (Parte II - Modello A);
- b. abbia registrato un traffico pari o inferiore a 1 milione di passeggeri annui, valutato sulla base della media dei passeggeri annui trasportati registrati negli ultimi due anni, per i quali il dato sia disponibile (Parte III - Modello B);
- c. abbia costituito una rete aeroportuale ai sensi dell'articolo 74, comma 1, del d.l. 1/2012, ovvero abbia richiesto un sistema di tariffazione comune ai sensi del medesimo articolo 74, comma 3, (Parte IV - Principi e criteri per la regolazione delle Reti e dei Sistemi aeroportuali).

Ai sensi dell'articolo 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37, le Misure contenute nell'Atto di regolazione si applicano, secondo le previsioni ivi previste, anche ai gestori che hanno sottoscritto i contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-*bis*, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78.

---

<sup>57</sup> Per una disamina delle opzioni considerate in vista della predisposizione dello Schema di Atto di regolazione posto in consultazione, si rinvia allo Schema di AIR, disponibile al link:

<https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2019/08/Schema-di-AIR-delibera-n.-118-2019-2.pdf>

<sup>58</sup> In ragione delle diverse competenze in termini di regolazione economica, le misure non si applicano:

- a. ai diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e di terminale, di cui al regolamento (CE), dell'11 febbraio 2019, n. 2019/317 della Commissione;
- b. ai diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato (A) al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, di attuazione della direttiva 96/67/CE del 15 ottobre 2006 del Consiglio, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità;
- c. ai diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta (PRM) di cui al regolamento (CE) del 5 luglio 2006, n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio.

## E.2 Efficienza dei costi di gestione

I modelli regolatori ex delibera n. 92/2017 prevedono che, ai fini della dinamica di evoluzione dei costi operativi ammessi all'Anno base, il gestore debba provvedere a calcolare *ex ante*, per ciascuna annualità del periodo tariffario, la variazione delle singole voci di costo operativo relative al singolo prodotto regolato, definita, sulla base dei costi ammessi all'Anno base, aggiornati in termini di inflazione all'Anno ponte, in ragione:

- della variazione attesa del traffico ( $\Delta t$ ) nelle annualità del Periodo considerato;
- dell'elasticità delle singole voci di costo operativo ( $\eta$ ) al variare del traffico (WLU);
- dell'obiettivo di incremento della produttività da efficientamento ( $\pi_e$ ), proposto in consultazione dal gestore per le annualità del periodo tariffario;
- dal tasso di inflazione programmata ( $P_t$ ) risultante – per le annualità corrispondenti a quelle del periodo tariffario – dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile.

In sintesi, il meccanismo di aggiornamento della dinamica dei costi ha il seguente profilo:

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

Pertanto, risultano rilevanti sia il parametro elasticità dei costi operativi al variare del traffico, sia l'obiettivo di incremento della produttività da efficientamento<sup>59</sup>.

Con specifico riferimento all'efficienza, i modelli regolatori ex delibera n. 92/2017 prevedono che l'obiettivo di incremento della produttività da efficientamento per le annualità ricomprese in ogni periodo tariffario venga negoziato in consultazione tra gestore e utenti, e che tale valore non possa essere inferiore al 30% dell'inflazione programmata per i gestori che applicano i Modelli 1 e 2, mentre debba essere maggiore di zero per i gestori che applicano il Modello 3<sup>60</sup>.

Degli otto aeroporti che, a luglio 2019, risultava che avessero negoziato gli obiettivi di efficientamento nel corso della consultazione gestore - utenti, cioè quelli che avevano applicato il modello 1 ex delibera n. 64/2014 e i modelli 1, 2 o 3 ex delibera n. 92/2017, uno ha adottato un parametro di efficientamento compreso tra lo 0,5% e l'1%, mentre gli altri sette avevano adottato un parametro inferiore allo 0,5%<sup>61</sup>.

A prescindere dai valori effettivamente concordati nel processo della consultazione, comunque molto contenuti, tale meccanismo di negoziazione dell'obiettivo di efficientamento non è apparso adeguato in quanto privo di un *benchmark* basato su criteri omogenei, trasparenti ed oggettivi.

La teoria economica ha sviluppato metodologie di *yardstick competition* che supportano il soggetto Regolatore nella determinazione dei target di efficientamento, basati sul confronto tra la produttività effettiva dell'impresa e quella delle altre imprese regolate. Vista la necessità di un criterio omogeneo, trasparente ed oggettivo per la determinazione dell'obiettivo di efficientamento, e tenendo in

---

<sup>59</sup> Il modello di regolazione dei costi ammissibili dell'operatore aeroportuale consente di determinare quella tariffa massima che costituisce un *cap* alla proposta tariffaria posta in consultazione dallo stesso gestore.

<sup>60</sup> Vi sono alcuni aeroporti che hanno adottato il Modello 1 della precedente delibera dell'Autorità, n. 64/2014, che altresì prevedeva la negoziazione tra le parti del target di efficientamento. Nel Modello 2 ex delibera n. 64/2014 era previsto un parametro di efficientamento consistente in un correttivo all'andamento del tasso di inflazione programmato, fissato dall'Autorità pari a 0,7 e non soggetto a negoziazione.

<sup>61</sup> I modelli regolatori ex delibera n. 92/2017 prevedono, inoltre, come precedentemente evidenziato, che la dinamica dei costi operativi nel tempo tenga conto della variazione del traffico attesa nelle annualità del periodo regolatorio, modulata in funzione dell'elasticità delle singole voci di costo operativo al variare del traffico. Pertanto, il gestore aeroportuale deve programmare la propria struttura dei costi per raggiungere l'obiettivo di efficientamento negoziato durante la procedura di consultazione, considerando il parametro relativo all'elasticità che considera la variazione con la quale le singole voci di costo operativo si stima possano evolversi col variare dei volumi di traffico. I parametri dell'elasticità dei costi sono fissati, per i Modelli 1 e 2, pari a quanto riportato dalle Linee guida ENAC applicative della delibera CIPE n. 38/2007, mentre per il Modello 3 tale valore è posto pari a 1.

considerazione la necessità di proporzionalità del proprio intervento, l’Autorità, nei Modelli contenuti nel presente Atto di regolazione, ha previsto un approccio differenziato a seconda del livello di traffico di passeggeri annui del singolo aeroporto, come di seguito esposto:

- per gli aeroporti con traffico superiore al milione di passeggeri annui, l’opzione regolatoria prevede la definizione, da parte dell’Autorità, della percentuale di potenziale recupero di efficienza che porterà all’individuazione, nell’ambito della consultazione gestore – utenti, dell’“indicatore annuo di recupero della produttività” che rientra nella formula tariffaria del *price cap*, tramite l’applicazione della metodologia *Stochastic Frontier Analysis* (SFA);
- per gli aeroporti con traffico non superiore al milione di passeggeri annui, l’opzione prevede il mantenimento della negoziazione tra le parti per la determinazione dell’indicatore annuo di recupero della produttività, facilitata mediante la diffusione in consultazione dei KPI (*Key Performance Indicators*), forniti dall’Autorità, e riferiti sia al singolo gestore sia ai valori medi degli aeroporti ricompresi in questa categoria.

Nel caso di reti ovvero di sistemi aeroportuali, per tutti gli aeroporti della Rete ricompresi nell’ambito di applicazione del Modello A, l’obiettivo di efficientamento è determinato sulla base della percentuale complessiva di potenziale recupero di efficienza, calcolata come media degli indicatori di efficientamento potenziale dei singoli aeroporti ricompresi nella rete/sistema definiti sulla base dei valori di riferimento  $X^*$  forniti dall’Autorità, ponderata sulla base dei rispettivi costi operativi ammessi all’Anno base. Per gli aeroporti della Rete rientranti nell’ambito di applicazione del Modello B, il gestore, individua un indicatore sulla base dei KPI forniti dall’Autorità.

Si osserva che l’approccio metodologico della SFA ha consentito di calibrare l’analisi di *benchmarking* tenendo conto non solo dei costi operativi di ogni singolo gestore in relazione ai prezzi dei fattori di produzione e agli output, ma anche dei fattori specifici che hanno impatto sull’efficienza operativa dello stesso gestore, come ad esempio: caratteristiche strutturali dell’aeroporto, importanza della domanda del bacino aeroportuale, caratteristiche dell’operatività e dei flussi di traffico, livello di concorrenza, sia lato domanda (vettori) che lato offerta (modalità di trasporto alternative) e caratteristiche meteorologiche<sup>62</sup>.

Sulla base dell’esperienza applicativa maturata dall’Autorità in altri settori trasportistici (settore autostradale e settore ferroviario – servizi regionali), è stato sviluppato un modello che impiega la metodologia della SFA per individuare la percentuale di potenziale recupero di efficienza sui costi operativi che ogni gestore, con riferimento agli aeroporti con traffico superiore ad 1 milione di passeggeri, potrebbe conseguire in cinque anni.

L’Autorità ha quindi supportato l’evoluzione del modello tariffario da un sistema di *Full distributed cost* con sistema incentivante, ad un sistema di *price cap* con indicatore di efficientamento determinato su base negoziale ma “informata” sui potenziali risparmi conseguibili nella gestione operativa. Si è invece mantenuta, diversamente dal modello offerto in consultazione, la dinamica dei costi operativi dell’anno base prevedendo l’applicazione di un coefficiente di elasticità, che l’Autorità si riserva di aggiornare annualmente<sup>63</sup>. Ciò vale per gli aeroporti con traffico superiore al milione di passeggeri, mentre per i restanti aeroporti il processo di negoziazione per l’identificazione della componente di efficientamento è supportato, come detto sopra, attraverso il rilascio dei KPI elaborati dalla stessa sulla base dei dati presenti nel proprio database APT.

Tuttavia, questa conferma del ruolo della negoziazione tra le parti è stata temperata dalla previsione che, se la percentuale complessiva di recupero di efficienza  $X^*$  fornita dall’Autorità individua un valore **potenziale**, il gestore ai fini della formulazione di una proposta in merito all’obiettivo di efficientamento annuale dei costi operativi, deve adeguatamente motivare la scelta e giustificare un eventuale discostamento in ragione, ad

---

<sup>62</sup> Si rinvia all’Annesso 10, Metodologia per la definizione degli obiettivi di efficientamento, dell’Atto di regolazione.

<sup>63</sup> Tale coefficiente, in fase di prima applicazione, sarà determinato come media dei valori precedentemente utilizzati, come riportati nella tabella pubblicata al punto 8.4.3 degli allegati A1, A2 e A3 alla delibera ART n. 92/2017 del 6 luglio 2017.

esempio, della presenza di oggettivi vincoli all'efficientamento o della compromissione dei requisiti di solidità patrimoniale previsti negli atti convenzionali e contrattuali.

In conclusione, il beneficio atteso dall'introduzione dell'indicatore di potenziale recupero di efficienza operativa, così come dei KPI (per gli aeroporti con traffico uguale od inferiore ad 1 mln pax), è una riduzione, a parità di condizioni, delle tariffe aeroportuali, in ragione del rafforzamento della negoziazione tra gestore aeroportuale e utenza, ora maggiormente informata, che si esplica in sede di consultazione al momento della revisione dei diritti aeroportuali.

Rispetto alla opzione regolatoria presentata in consultazione si stimano inferiori costi di aggiustamento, in virtù del fatto che l'indicatore di efficienza stimato attraverso l'applicazione della metodologia di *benchmarking* è un valore di potenziale recupero di efficienza, di riferimento, che consente l'individuazione degli effettivi spazi di efficientamento calibrati in ragione delle specifiche situazioni delle gestioni aeroportuali interessate. Una quantificazione della potenziale riduzione di costo è fornita nella Sezione F.

### E.3 Tasso di remunerazione del capitale investito

La metodologia per la stima del tasso di remunerazione investito (WACC), nei modelli regolatori ex delibera n. 92/2017, per quanto riguarda la determinazione dei parametri necessari alla stima, prevede un approccio differenziato tra parametri esogeni ed endogeni. In particolare, per quanto concerne le variabili esogene<sup>64</sup>, tutti i modelli stabiliscono una stessa metodologia per la loro determinazione, mentre è lasciato al gestore l'onere di calcolare il *risk free rate*. Con riferimento alle variabili endogene<sup>65</sup>, i Modelli 1 e 2 prevedono che i gestori aeroportuali procedano al loro calcolo utilizzando i dati societari, mentre il Modello 3 fornisce direttamente il valore dei parametri.

Secondo quanto previsto alla Misura 13 dell'Atto di regolazione, l'Autorità aggiorna annualmente tutte le variabili per il calcolo del WACC e le pubblica sul proprio sito istituzionale, entro il 30 settembre di ogni anno, data a partire dalla quale il WACC così determinato dovrà essere utilizzato per l'elaborazione delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali da sottoporre agli utenti all'atto dell'apertura delle relative consultazioni, con validità per l'intero periodo tariffario.

Si evidenzia che è stata confermata una componente della remunerazione del capitale, il c.d. "WACC incrementale", su specifica e motivata richiesta formulata dal gestore aeroportuale previo assenso del concedente, a condizione che essa si applichi ad investimenti dove risultino rilevanti aspetti relativi alla crescita bilanciata della capacità aeroportuale, all'innovazione tecnologica, alla sicurezza dello scalo, alla qualità dei servizi, alla tutela ambientale o alla riduzione di esternalità negative. È stata quindi ampliata la casistica utile per l'attribuzione del WACC incrementale, rispetto a quanto proposto in fase di consultazione.

Il beneficio atteso con le nuove misure di regolazione sul rendimento del capitale investito (netto) è una riduzione dei costi in capo ai gestori aeroportuali in quanto l'onere della sua determinazione ricade sull'Autorità che si impegna a fornire aggiornate stime annuali dello stesso. Inoltre, gli investitori potranno

---

<sup>64</sup> Le variabili esogene sono:

- *risk free rate*, 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;
- premio per il rischio, calcolato come differenza tra il rendimento complessivo del mercato azionario ed il rendimento delle attività finanziarie prive di rischio;
- aliquota fiscale.

<sup>65</sup> Le variabili endogene sono:

- struttura finanziaria, che fornisce informazioni sul mix delle fonti di finanziamento scelto dall'azienda;
- premio sul debito, legato al rating del gestore, e calcolato come differenza tra il costo medio del debito finanziario specifico dello stesso ed il *risk free rate*;
- equity beta, che misura il rischio sistematico non diversificabile di un titolo azionario.

trarre benefici in termini di trasparenza e prevedibilità degli andamenti dei tassi per il settore aeroportuale. Allo stesso tempo è garantito una premialità incrementale del WACC finalizzata al finanziamento di investimenti meritevoli di incentivazioni.

#### *E.4 Contabilità regolatoria*

Il quadro regolatorio in tema di contabilità regolatoria definito nei modelli regolatori ex delibera n. 92/2017 si differenzia a seconda del traffico dell'aeroporto: in particolare, è permesso l'utilizzo di una contabilità semplificata per gli aeroporti con traffico inferiore ad un milione di passeggeri annui.

Si ritiene che l'impianto vigente lasci al gestore un livello di discrezionalità che non consente di pervenire ad una piena omogeneità e confrontabilità tra i dati di diversi operatori aeroportuali. Inoltre, i dati relativi agli incentivi all'attività volativa non rientrano pienamente nella rendicontazione regolatoria con il dettaglio sufficiente a consentirne un adeguato monitoraggio da parte dell'Autorità.

L'opzione regolatoria proposta in consultazione prevedeva la predisposizione di un sistema di raccolta dati, articolato su differenti schemi contabili, finalizzati ad avere a disposizione un ampio spettro di informazioni. I nuovi principi di rendicontazione ai fini regolatori afferiscono ai dati tecnici, di traffico, di qualità, di investimenti, di conto economico e patrimoniale, di incentivazione alle attività volative e di capacità, ma non si discostano eccessivamente da quelli vigenti, in modo da contemperare la necessità dell'Autorità di ottenere informazioni dettagliate con onere contenuto per i soggetti regolati.

A valle della consultazione, è stato precisato che gli schemi di contabilità regolatoria dovranno essere riconciliati col bilancio d'esercizio certificato rispetto alle componenti economiche e patrimoniali.

#### *E.5 Definizione dei piani relativi ai nuovi progetti di infrastrutture aeroportuali*

Il quadro regolatorio definito nei modelli ex delibera n. 92/2017 è caratterizzato da una serie di informazioni che il gestore deve comunicare annualmente all'Autorità, all'utenza, nell'ambito della consultazione annuale, e all'Ente concedente.

L'opzione di regolazione adottata mira ad affrontare le principali criticità riscontrate, che afferiscono alla consultazione annuale con gli utenti e alle informazioni ad essa collegate, in particolare in tema di investimenti. Con il fine di aumentare l'efficacia della consultazione con gli utenti, vengono ad essere declinate con maggior dettaglio le informazioni che il gestore deve fornire, e viene esplicitato il fatto che queste devono essere fornite all'Autorità su supporto informatico editabile.

#### *E.6 Trattamento dei margini commerciali*

I Modelli di regolazione ex delibera n. 92/2017 prevedono 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 da attività non regolate<sup>66</sup>.

---

<sup>66</sup> I Modelli di cui alla delibera n. 92/2017 definiscono i "Prodotti non regolati", afferenti dunque alle attività non regolate, come: ogni prestazione fornita dal Gestore all'utenza dello scalo, non elencata tra i prodotti regolati, che rimane oggetto di separata contabilizzazione. Rientrano, di norma, in tale categoria, le attività di natura prettamente commerciale, nonché quelle strumentali al trasporto aereo svolte dal Gestore in concorrenza con operatori terzi indipendenti (es. handling); per servizi non regolati devono

I nuovi modelli regolatori sottoposti a consultazione prevedevano l'introduzione di un meccanismo di trattamento del margine commerciale (quello proveniente dalle c.d. "attività accessorie", diminuito di un profitto ragionevole da riconoscersi al gestore<sup>67</sup>), finalizzato a ridurre il livello dei costi operativi all'anno base, da considerarsi ai fini della dinamica tariffaria, utilizzando quindi un meccanismo di tipo "hybrid till", funzione della "capacità residua" aeroportuale e/o del livello di servizio delle attività aeroportuali rispetto a quelle commerciali nonché il livello di incentivazione all'attività volativa.

A valle della consultazione, è stato stabilito di mantenere il regime vigente, rafforzando la trasparenza sul margine commerciale, prevedendo che i gestori aeroportuali forniscano, agli utenti dell'aeroporto, informazioni circa la sua quantificazione e il suo utilizzo rispetto al finanziamento di investimenti, di incentivazione all'attività volativa o altro, sia all'interno del documento di consultazione, e quindi in riferimento all'Anno base, sia all'interno del documento informativo annuale, e quindi di anno in anno con riguardo all'anno precedente a quello in corso.

Dall'analisi dei contributi pervenuti, è emerso infatti come i gestori aeroportuali siano fortemente favorevoli al mantenimento del regime del "dual till", mentre i vettori aerei preferiscano una piena applicazione del meccanismo del "single till". Tuttavia, per quanto riguarda le politiche di incentivazione all'attività volativa, entrambe le parti concordano nel definirle una componente fisiologica del settore, mentre per quanto riguarda la capacità, un passaggio ad un meccanismo di "hybrid till" che tenesse conto della capacità residua con la previsione di tariffe più alte, a parità di condizioni, dove è minore la stessa capacità, è stato rilevato che rischierebbe di disincentivare gli investimenti.

Il nuovo sistema del trattamento del margine commerciale consente di minimizzare i costi incrementali per il sistema in quanto mantiene l'approccio "dual till", ma presenta benefici incrementali in relazione alla maggior trasparenza e al controllo esercitato dall'utenza e dall'Autorità con riguardo alla dimensione dello stesso e delle sue destinazioni.

#### *E.7 Incentivazione all'attività volativa*

Il quadro regolatorio definito nei modelli ex delibera n. 92/2017 prevede che il gestore debba fornire:

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

Con il fine di aumentare la trasparenza verso l'Autorità e gli utenti e di incentivare il rispetto della non discriminazione degli utenti, rispetto allo *status quo*, l'opzione regolatoria posta in consultazione prevedeva:

- (i) l'introduzione di una precisa definizione di incentivazioni all'attività volativa;
- (ii) la fornitura da parte del gestore all'utenza, nel corso della consultazione, dei dati afferenti all'ammontare delle incentivazioni erogate all'anno base e delle WLU ad esse associate;
- (iii) la declinazione dei criteri di allocazione degli incentivi nella contabilità regolatoria che, tra l'altro, ora distingue l'incentivazione come una attività, tra quelle espletate sul sedime aeroportuale, individuata con una classe a sé;
- (iv) la declinazione dei format con cui le informazioni sulle incentivazioni devono essere fornite all'Autorità;

---

*intendersi non solo i servizi "prodotti" sul sedime, ma anche quelli che, "ancorché prodotti al di fuori del sedime, sono erogati all'interno dello stesso", indipendentemente dalle modalità di espletamento da parte del Gestore.*

<sup>67</sup> In altri termini detto "margine" viene calcolato come differenza, diminuita di un profitto ragionevole approssimato al tasso di remunerazione del capitale investito, tra i ricavi e i costi derivanti da tali attività commerciali.

- (v) l'introduzione di ulteriori informazioni da fornire all'Autorità, con specifico riferimento al:
- a. numero delle richieste di adesione a ciascun schema di incentivazione;
  - b. numero delle esclusioni e motivazione delle esclusioni.

Tale opzione è stata mantenuta nell'Atto di regolazione, espungendo dalle informazioni che il gestore deve fornire nella consultazione con gli utenti quella relativa alla denominazione del vettore beneficiario dell'incentivazione, in modo da bilanciare il rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione con la tutela della natura confidenziale delle informazioni. Si è precisato inoltre che le informazioni relative alla coerenza con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato e la documentazione istruttoria comprovante le risultanze del test MEO dovranno essere fornite solo qualora detta normativa sia effettivamente applicabile.

In termini di benefici attesi, il consistente aumento di trasparenza che il nuovo quadro regolatorio prevede consentirà di conseguire una maggior efficacia nel monitoraggio da parte dell'Autorità, e un controllo anche da parte dell'utenza tale da disincentivare comportamenti discriminatori da parte dei gestori.

#### *E.8 Aeroporti con traffico inferiore al milione di passeggeri annui*

Nei Modelli regolatori ex delibera n. 92/2017, il Modello 3 prevede, per gli aeroporti con traffico inferiore a 1 milione di passeggeri annui, tre semplificazioni (driver e schemi di contabilità regolatoria semplificati, asseverazione della contabilità regolatoria da parte dell'organo di revisione contabile interno).

L'analisi dei conti economici e patrimoniali delle società di gestione ha evidenziato situazioni economiche critiche per la maggior parte degli aeroporti aventi traffico inferiore al milione di passeggeri annui. Ciononostante, a causa di difficoltà di diversa natura, molti gestori non hanno avviato la procedura di revisione tariffaria prevista dai Modelli. Si ritiene che la nuova regolazione debba essere caratterizzata da un livello di semplificazione tale da consentire ai diversi gestori di avviare la procedura di revisione tariffaria, limitando gli oneri amministrativi correlati, nel rispetto del principio di proporzionalità della regolazione.

L'opzione regolatoria posta in consultazione era caratterizzata pertanto dall'introduzione di una procedura di revisione dei diritti aeroportuali che prevedeva:

1. l'elaborazione da parte del gestore della proposta tariffaria che, tenuto conto dell'ancoraggio dei diritti al criterio dell'effettivo valore dei beni fruiti dall'utenza, dia evidenza del rispetto dei seguenti principi:
  - a) trasparenza, pertinenza, ragionevolezza;
  - b) consultazione degli utenti aeroportuali;
  - c) non discriminazione;
  - d) orientamento dei diritti, alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso;
  - e) correlazione ai costi, anche attraverso l'eventuale elaborazione e la trasmissione all'Autorità di un piano industriale finalizzato ad assicurare, entro un arco temporale ragionevole, il conseguimento dell'equilibrio economico-finanziario.
2. lo snellimento dell'iter di consultazione, introducendo la possibilità per gli Utenti di presentare osservazioni esclusivamente a mezzo PEC, senza contraddittorio in audizione;
3. le verifiche dell'Autorità;
4. la possibilità per gli utenti di attivare la procedura di risoluzione delle controversie.

Tale proposta, così articolata, è stata mantenuta nell'Atto di regolazione.

#### *E.9 Reti e sistemi di tariffazione comune*

La regolazione per le reti aeroportuali prevista nei Modelli dell’Autorità ex delibera n. 92/2017 si limitava a stabilire, ai sensi dell’articolo 74 ex d.l. 1/2012, che, il gestore di una Rete aeroportuale, debitamente designato, possa essere autorizzato dall’Autorità ad introdurre sistemi di tariffazione comuni e trasparenti da applicare all’intera rete, fermi restando i principi di cui all’articolo 80, comma 1 dello stesso d.l. 1/2012. Non era invece prevista alcuna misura in merito a quanto stabilito dall’articolo 5 della direttiva 2009/12/CE, che introduce la possibilità per gli Stati membri di consentire di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente presso gli aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano.

La scelta regolatoria effettuata prevede che il gestore, in caso di accoglimento dell’istanza da parte dell’Autorità di applicazione di un sistema di tariffazione comune, possa proporre in consultazione una rimodulazione tariffaria tra gli aeroporti ricompresi nella rete o nel sistema aeroportuale, utilizzando delle apposite poste figurative per modulare le tariffe tra gli scali in maniera opportuna. L’opzione mira a contenere i costi per l’utenza e ad aumentare l’efficienza delle gestioni degli aeroporti della rete o dell’insieme degli aeroporti che servono uno stesso agglomerato urbano. Il gestore deve peraltro presentare in consultazione anche le tariffe che si sarebbero determinate laddove le stesse fossero state orientate ai costi dei singoli aeroporti facenti parte della rete.

#### *E.10 Altre misure (seguenti i pareri MIT e MEF).*

Tenuto conto anche del contenuto dei pareri MIT e MEF sono state inserite alcune misure per un migliore adattamento del quadro regolatorio alle mutate condizioni del sistema economico in generale nonché riferite allo specifico settore aeroportuale in ragione dell’emergenza sanitaria in atto, e precisamente:

1. Misura 2.2.4. c): “L’avvio della consultazione per la revisione del sistema dei diritti o del loro ammontare può essere promosso anche nel corso della vigenza del periodo tariffario: ... c) dal gestore aeroportuale e/o da una maggioranza qualificata di utenti dell’aeroporto individuata ai sensi della lettera b), in caso di dichiarazione di stato d’emergenza da parte delle Autorità competenti”;
2. Misura 1.1: “Ai fini dell’applicazione del presente atto di regolazione dei diritti aeroportuali si intendono per: ... 2. **Anno base:** ... in caso di dichiarazione di stato d’emergenza da parte delle Autorità competenti, qualora l’Anno base non dovesse risultare rappresentativo della gestione ordinaria aeroportuale, ai fini dell’elaborazione della proposta di revisione tariffaria, l’Autorità valuta, sulla base di documentata motivazione: (i) opportune rettifiche alla correlata contabilità regolatoria, apportate e illustrate dal gestore, nonché certificate da società di revisione contabile, oppure (ii) adozione della contabilità regolatoria relativa all’esercizio precedente.”;
3. Misura 1.1: “Ai fini dell’applicazione del presente atto di regolazione dei diritti aeroportuali si intendono per: ... 3. **Anno ponte:** .... nel caso di adozione della contabilità regolatoria relativa all’esercizio precedente all’Anno base di cui al punto 2, ai fini della costruzione tariffaria sono prese a riferimento due annualità ponte:”.

Con l’integrazione del punto c) della Misura 2.2.4, i benefici attesi sono rappresentati dalla possibilità concessa ad entrambe le parti, gestore e utenti, di avviare la procedura di Consultazione volta ad una migliore calibrazione dei livelli tariffari (ad esempio attraverso una diversa modulazione delle poste figurative, oppure considerate le reali poste di costo ammissibili, al netto dei contributi pubblici alle gestioni aeroportuali), ai quali si contrappongono i relativi oneri rappresentati dalla procedura stessa. Questi ultimi tuttavia si possono presumere superati dai benefici attesi, laddove la procedura di Consultazione è avviata dal gestore, mentre nel caso di Consultazione attivata dai vettori tali costi possono considerarsi giustificati dalla necessità di tutelare il principio di trasparenza, di corretta allocazione dei costi e di non discriminazione.

Gli stessi benefici individuati per la modifica della Misura 2.2.4, sono ravvisabili anche per gli ulteriori interventi sulla Misura 1.1 (definizioni anno base e anno ponte) volti ad una più corretta individuazione della base costi

sulla quale “montare” il sistema tariffario, a fronte di costi incrementali contenuti, per lo più di natura amministrativa-contabile.

## F. IMPATTO DELL'OPZIONE SCELTA

In considerazione delle valutazioni svolte nella Sezione E, l'Atto di regolazione si conferma quale opzione regolatoria caratterizzata da una prevalenza dei benefici attesi rispetto agli oneri incrementali, in particolare tenuto conto delle modifiche apportate in seguito alla consultazione.

Per la valutazione dell'impatto della regolazione in argomento, sono stati ritenuti particolarmente rilevanti i seguenti elementi:

- a) definizione di un obiettivo di potenziale efficientamento basato su criteri omogenei, trasparenti ed oggettivi, fornito dall'Autorità;
- b) determinazione di un tasso di remunerazione del capitale investito da parte dell'Autorità, che comporta una riduzione degli oneri per i gestori, una maggiore trasparenza ed efficienza tramite l'utilizzo, laddove opportuno, di parametri nozionali, una omogeneità di applicazione e una conseguente riduzione del rischio di una errata o discrezionale implementazione della metodologia con conseguente maggiore trasparenza, in particolare per gli investitori finanziari dal momento che il computo del WACC e dei suoi parametri sono fissati dall'Autorità, sulla base di criteri prestabiliti ed omogenei per il settore nel suo complesso;
- c) introduzione di nuovi criteri e principi di contabilità regolatoria che permettono una più efficace attività di vigilanza dell'Autorità, nonché l'effettuazione di analisi di *benchmarking* affidabili e robuste dal punto di vista econometrico, anche grazie alla omogeneità e completezza dei dati;
- d) trasparenza delle informazioni trasmesse relativamente alla definizione dei piani relativi ai nuovi progetti di infrastrutture aeroportuali;
- e) trasparenza sul trattamento dei margini commerciali;
- f) trasparenza e non discriminazione in merito all'attività di incentivazione all'attività volativa;
- g) semplificazione dell'iter di consultazione e di revisione dei diritti aeroportuali per i gestori con traffico non superiore al milione di passeggeri;
- h) efficienza e trasparenza delle gestioni per le reti aeroportuali;
- i) efficienza e trasparenza delle gestioni per i sistemi aeroportuali.

In particolare, per quanto riguarda i potenziali benefici conseguibili con l'implementazione del sistema di *benchmarking* di efficienza, si sono stimate le riduzioni dei costi operativi per l'insieme degli aeroporti italiani aperti al traffico commerciale con volumi superiori al milione di pax nonché l'incidenza stimata sul livello delle tariffe applicate per i prodotti regolati, come riportate nella tabella che segue.

**Tabella 12 – Benefici da efficientamento. Valori assoluti e % rispetto ai ricavi regolati medi 2013-2017. Fasce di traffico sulla base dei passeggeri 2017. Fonte: elaborazione ART su database APT ART**

<b>Benefici da efficientamento massimi</b>	<b>mln €</b>	<b>%</b>
aeroporti con traffico superiore ai 5 mln pax annui	49	8%
aeroporti con traffico compreso tra i 3 e i 5 mln pax annui	6	7%
aeroporti con traffico compreso tra 1 e i 3 mln pax annui	5	7%
<b>Totale aeroporti (con traffico superiore ad 1 mln pax annui)</b>	<b>60</b>	<b>7%</b>

Nel caso degli aeroporti con traffico superiore ai 5 mln pax annui, il recupero di efficienza porterebbe ad una diminuzione media annua del livello delle tariffe nell'ordine dell'1,6% (per il primo periodo regolatorio di applicazione), mentre per le altre classi di aeroporti la riduzione media annua delle tariffe è stimabile nell'ordine dell'1,4%.

La valutazione di impatto della regolazione, riferita allo *status quo*, viene effettuata utilizzando il quadro sinottico riportato nella **Tabella 13**, nella quale sono riportati i costi e i benefici attesi, espressi a livello qualitativo.

Nel caso specifico, i benefici previsti dall'attuazione delle misure di cui alle opzioni analizzate sono:

1. trasparenza delle informazioni che i gestori devono comunicare agli utenti e all'Autorità;
2. contenimento dei costi per gli utenti;
3. contenimento dei costi per i gestori;
4. incentivazione dell'efficienza della gestione aeroportuale;
5. minore possibilità che i gestori adottino comportamenti discriminatori nei confronti degli utenti;
6. migliore accesso alle infrastrutture aeroportuali da parte degli utenti.

Il contributo fornito dalle Misure a ciascuno di questi driver è indicato in maniera dicotomica, mediante un segno di spunta se presente.

Per quanto riguarda gli oneri incrementali di attuazione per i gestori, essi sono stati valutati unicamente a livello qualitativo, mediante una scala di valori da 0 (impatto nullo) a 5 (impatto massimo) e distinti in colore verde, qualora si tratti di minori oneri rispetto allo status quo, o rosso, qualora si tratti di maggiori oneri rispetto allo status quo.

Tabella 13 - Impatto delle misure di regolazione

Tematica regolatoria disciplinata nell'Atto di regolazione	Benefici						Oneri incrementali per i gestori*
	Trasparenza per gli utenti	Contenimento costi per gli utenti	Contenimento costi per i gestori	Efficienza gestione	Non discriminazione per gli utenti	Accesso per gli utenti	
efficienza dei costi di gestione	✓	✓	✓	✓			
tasso di remunerazione del capitale investito	✓	✓	✓				
contabilità regolatoria	✓				✓		
nuovi progetti di infrastrutture aeroportuali	✓						
trattamento dei margini commerciali	✓					✓	
incentivi all'attività volativa	✓				✓		
aeroporti con traffico ≤1 mln pax			✓	✓			
reti aeroportuali	✓	✓		✓	✓	✓	
sistemi aeroportuali	✓	✓		✓	✓	✓	

\* Si segnala che quando la colorazione è verde, gli effetti attesi sugli oneri incrementali relativi all'implementazione delle misure di regolazione da parte del gestore sono qualificabili in termini di risparmio

Il Dirigente dell'Ufficio Affari economici

F.to Cinzia Rovesti