

IATA (domande rivolte durante il meeting del 30/09/2015)

D.

IATA lamenta l'assenza di informazioni storiche sull'evoluzione delle tariffe, fatto che non permette alle controparti di poter dare significativi contributi a questo processo di consultazione

R.

ADR è fra i pochi aeroporti fra i maggiori in Europa ad avere pubblicato integralmente il testo e gli allegati del Contratto di Programma del dicembre 2012 che contiene principi generali e dettagli applicativi del nuovo impianto di determinazione dei corrispettivi regolati secondo un sistema di "price cap".

Dalle consultazioni del novembre 2012 per l'anno tariffario marzo 2013 – febbraio 2014, ADR mette a disposizione dell'utenza regole di base ed applicazione degli elementi di costi ammessi per ogni servizio sottoposto a regolamentazione. L'archivio delle consultazioni di ogni anno è tuttora disponibile sul sito ADR alla sezione "proposta tariffaria".

D.

Con quali ipotesi il calcolo del WaCC ha dato il risultato di 11.91%

R.

Il WaCC utilizzato nel calcolo della dinamica tariffaria è un valore di remunerazione sul capitale cd. reale (cioè al netto dell'inflazione) e determinato al lordo della componente fiscale. Esso è il risultato dell'applicazione di una "best practice" fra i regolatori internazionali (UK, Francia, Germania, altri) in casi di regolazione di gestioni di aeroporti ed altre infrastrutture (principalmente acqua, luce, gas) che poggia su: (i) rilevazione del costo del debito del gestore in base ad evidenze contabili e (ii) cd. "capital asset pricing model" per determinare il costo del capitale di rischio. Nel Contratto di Programma di ADR i riferimenti rilevanti in materia di WaCC sono gli artt. dal 38 al 43 e l'allegato 23.

D.

Come sono determinate le allocazioni dei costi di capitale fra servizi regolati e non regolati

R.

In merito all'attribuzione dei singoli investimenti ai servizi/infrastrutture pertinenti, citiamo l'articolo 27 comma 6 ("Contabilità Regolatoria") del Contratto di Programma: *"Le risultanze contabili certificate dell'Anno Base, organizzate analiticamente per centri di costo e di ricavo riferiti al singolo servizio regolamentato ed al complesso delle attività non regolamentate, secondo i criteri congiuntamente fissati dalle Linee guida ENAC e dal presente Titolo II, inoltrate all'ENAC dalla Concessionaria per ciascun aeroporto gestito [...], costituiscono il riferimento delle tariffe iniziali di ciascun "sottoperiodo tariffario".*

Quindi il modello di contabilità regolatoria di ADR, in coerenza con quanto sintetizzato nel citato articolo e analiticamente indicato nelle Linee guida applicative ENAC del Dic. 2008, attribuisce gli investimenti

considerati “diretti” alle rispettive infrastrutture e gli altri investimenti ai servizi regolati e non regolati. Le proporzioni di tali allocazioni sono calcolate in ragione dei meccanismi di allocazione previsti nelle sopracitate Linee Guida ENAC e la cui applicazione è certificata da società di revisione che verifica la coerenza della contabilità regolatoria del gestore con le Linee Guida stesse. Di particolare rilevanza a tal fine – è previsto da Linee Guida ENAC – è il sistema delle allocazioni all’anno base di ogni quinquennio tariffario.

EasyJet (domande poste durante il meeting del 30/09/2015)

D.

Nelle vs presentazioni avete anticipato che la proposta tariffaria per il 2016 non include né alcuni costi operativi per discontinuità intervenute né il bonus per i livelli raggiunti degli indicatori di qualità ed ambiente. Se inserite tali voci avrebbero rappresentato ulteriori aumenti dei corrispettivi. E' ancora possibile che i corrispettivi 2016 risultino più alti di quelli da voi oggi rappresentati per l'inserimento in un momento successivo delle suddette voci?

R.

Contratto di Programma e Direttiva Europea disciplinano l'iter di approvazione degli aggiornamenti annuali dei corrispettivi sottoposti a regolazione economica. Durante il periodo della consultazione sugli aggiornamenti dei corrispettivi l'utenza deve essere informata relativamente agli elementi che possono determinare l'esito dell'iter approvativo. La stessa utenza potrà poi contestare l'esito nelle sedi opportune (in Italia presso ENAC come disposto dalla procedura di definizione delle controversie del marzo 2015). La proposta tariffaria di ADR oggi esaminata va quindi considerata come definitiva, pena il ri-avvio dei tempi di consultazione dell'utenza (60gg per la condivisione degli elementi costitutivi della proposta, a partire da 120gg prima dell'applicazione dei nuovi corrispettivi). Tuttavia, va ricordato che il quadro dei corrispettivi regolati per l'annualità 2016 (a valere dal 1 marzo) dovrà essere completato dall'attività di monitoraggio di ENAC, che annualmente, a tutela delle parti verifica la corretta applicazione delle regole previste al titolo II del Contratto di Programma. Per la proposta tariffaria in discussione, ENAC – in ragione del già rappresentato timing anticipato della consultazione – ha richiesto che ADR le fornisca i valori di consuntivo degli investimenti al 30 settembre al fine di garantire che la propria attività di monitoraggio sia in integrale aderenza a quanto disposto dal Contratto di Programma all'art. 37bis.

EasyJet (lettera del 17/10/2015)

D.

Torniamo a sottolinearvi come il WaCC a 11.91% è decisamente più elevato rispetto a molti aeroporti Europei ed Italiani: vorremmo quindi poter capire la metodologia di calcolo e la formula applicata, oltre a ricevere un breakdown di dettaglio delle componenti che hanno portato ad un tale risultato, incluso in modo non esaustivo il tasso rilevante di inflazione, la verifica di una parte terza, il campione di altri aeroporti comparabili utilizzato e le ragioni per la loro scelta.

R.

La costruzione del WaCC di ADR per gli anni 2013-16 è interamente presentata – insieme ad una tabella di breakdown delle singole componenti – all'allegato 23 del Contratto di Programma. Detto allegato è disponibile e può essere consultato sul sito web di ENAC al link seguente:

<https://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P394305231/Allegato23.pdf>

D.

Vorremmo avere una miglior visibilità in merito al meccanismo di aggiornamento tariffario dato che al momento ne presentate i risultati esclusivamente come valore medio

R.

Per la formula tariffaria si può fare riferimento all'articolo 31 del Contratto di Programma che può essere consultato all'indirizzo web che segue:

https://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P394305231/02_Convenzione_contratto.pdf.

Annualmente condividiamo con l'utenza il materiale rilevante in merito ai costi incrementali ammessi a tariffa. Per i suddetti elementi potete fare riferimento ai documenti pubblicati annualmente nell'area "proposta tariffaria" del sito di ADR. Tali documenti, che costituiscono l'aggiornamento dell'Allegato 9 al Contratto di Programma, sono consultabili ai seguenti indirizzi web:

<http://www.adr.it/documents/10157/6576889/7.+Articolazione+Tariffaria+FCO+e+CIA+-+Aggiornamento+Allegato+9+CdP.pdf/04afdd73-aa45-465e-a16f-6c1ac8fe8c7a>

http://www.adr.it/c/document_library/get_file?uuid=1a4e5880-7da9-4358-870e-d1705786dc3f&groupId=10157

http://www.adr.it/c/document_library/get_file?uuid=938b293f-4610-4c28-943a-d6b482f1161a&groupId=10157

D.

Vorremmo avere chiarimenti su quali costi sono stati ammessi a tariffa e quali non sono stati inclusi nel parametro "v" e che effetto questo ha avuto sulla proposta tariffaria. Vorremmo anche sapere quando e se questi costi verranno recuperati nell'anno prossimo, anche in considerazione del fatto che il prossimo anno sarà l'anno della discussione sul prossimo quinquennio tariffario (secondo sotto-periodo)

R.

Come abbiamo chiarito nel corso della riunione del 29 settembre, ADR non ha incluso nella proposta tariffaria 2016 alcuni elementi di costo che – dopo le verifiche da parte di ENAC – avrebbero potuto essere ammessi nei calcoli tariffari di cui all'art. 37.1 e 37.2 del Contratto di Programma. L'anticipazione della proposta tariffaria 2016, a sua volta causata dalla nuova procedura di ENAC per la risoluzione delle controversie pubblicata nel marzo 2015, avrebbe infatti costretto ADR a stimare tali costi per l'intero anno in corso sulla base di pochi mesi di consuntivo. La procedura di ENAC per la risoluzione delle controversie è disponibile sul sito web dell'ENAC:

https://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P918638177/Disp_11-DG_2015-Procedura.pdf

I costi ammissibili esclusi dalla componente tariffaria "v" sono quelli riferibili ai nuovi standard di sicurezza richiesti da ENAC / Ministero dell'Interno; alla legge n. 164 del 11 novembre 2014 in merito al personale viaggiante; ai progetti previsti nell'ambito dell'allegato 13 del Contratto di Programma.

<https://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/information/P394305231/Allegato13.pdf>.

D.

Vorremmo avere una miglior evidenza del tasso di crescita dei passeggeri durante i mesi del 2015

R.

ADR rende già disponibili dati mensili del traffico passeggeri. Li potete trovare al seguente link:

<http://www.adr.it/bsn-dati-di-traffico>

Ryanair (lettera del 16/10/2015)

In un'ottica di massima collaborazione e trasparenza si provvede a dare risposta ai quesiti formulati dal vettore, nonostante gli stessi siano stati inviati con modalità non conformi a quanto previsto nella procedura indicata da ADR nella lettera di apertura delle Consultazioni, e pubblicata sul sito web della Società il 30 agosto 2015.

D.

Ryanair contesta l'applicazione del sistema "Dual Till". Questo dovrebbe essere sostituito dal sistema "Single Till" in ragione della relazione diretta tra ricavi non aeronautici e ricavi aeronautici.

R.

Il Contratto di Programma di ADR, come previsto dalla Legge 102/2009, definisce nel Titolo II i criteri della regolazione tariffaria "in deroga" validi fino alla fine della concessione. Essi prevedono l'applicazione di un regime tariffario "Dual Till" che assoggetta a regolazione solo i servizi necessari e strumentali al trasporto aereo e svolti dal gestore in regime di monopolio. Il regime tariffario "Dual Till" risponde alle finalità della Legge 102/2009 che, per promuovere e favorire lo sviluppo delle infrastrutture dei sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale, fondati sull'utilizzo di capitali di mercato del gestore, introduce "sistemi di tariffazione ispirati a criteri di adeguata remunerazione del capitale con modalità di aggiornamento tariffario valide per l'intera durata del rapporto".

In questo contesto La Concessionaria è tenuta a rendicontare all'ENAC, al termine di ciascun "sottoperiodo tariffario", l'utilizzo intervenuto, nel medesimo "sottoperiodo", del 50% dell'extra margine conseguito dallo svolgimento in ambito aeroportuale ed in regime di monopolio di attività commerciali, quale definito dall'ENAC (ai sensi della Delibera CIPE n. 38/2007 e dalle relative Linee Guida applicative ENAC) all' "anno base" di riferimento, vincolato all'autofinanziamento delle opere la cui lavorazione e/o realizzazione è programmata nel corso del sottoperiodo tariffario, secondo quanto previsto dal Piano degli investimenti allegato al contratto.

Al riguardo si evidenzia che, al momento della stipula del Contratto di Programma di ADR, il regime tariffario Dual Till era già stato introdotto da ENAC nel Contratto di Programma di SEA con la motivazione che il Dual Till, a differenza del Single Till, assicura l'adeguata remunerazione sul capitale investito, requisito indispensabile per effettuare gli ingenti investimenti infrastrutturali richiesti dagli aeroporti nazionali di rilevanza nazionale.

Il Contratto di Programma di ADR prevede che le tariffe vengano calcolate con il regime tariffario Dual Till anche per tenere conto delle specificità della privatizzazione di ADR. Tali motivazioni si aggiungono alle

argomentazioni addotte per SEA, secondo cui il regime tariffario Dual Till assicura le condizioni minime di remunerazione indispensabili per realizzare gli investimenti richiesti dagli aeroporti di rilevanza nazionale.

Nel caso specifico di ADR nell'anno 2000 l'IRI ha proceduto alla privatizzazione della società attraverso una procedura ad evidenza pubblica basata sulla migliore offerta economica, e tale procedura non poneva alcun vincolo alle risorse che sarebbero derivate all'acquirente dalla gestione delle attività commerciali. La Delibera CIPE n. 86/2000, approvata successivamente alla privatizzazione di ADR, pur non disciplinando il riconoscimento nel Capitale Investito Netto degli asset realizzati con fondi pubblici riscattati a titolo oneroso in sede di privatizzazione (riconoscimento disciplinato poi successivamente dalla Delibera CIPE 38/2007), ha previsto che la regolazione tariffaria avvenisse tramite Dual Till.

D.

Vi preghiamo di fornire la vita utile residua degli asset applicata nei calcoli tariffari

R.

La vita utile residua media degli asset regolamentati entrati in esercizio tra il 2001 e il 2015 è di circa 9 anni. Le aliquote di ammortamento utilizzate sono in linea con quanto disposto dall'allegato 21 del Contratto di Programma.

D.

Vi preghiamo di fornire dettagli in merito al tasso di inflazione applicato nei calcoli tariffari

R.

L'inflazione utilizzata nel price cap per ogni anno è desunta dall'ultimo DEF disponibile come definito all'art. 31 del Contratto di Programma. Per il "price cap" del 2016 il tasso è dell'1% come disposto dall'ultimo DEF approvato.

D.

Vi preghiamo di fornire dettagli in merito al tasso di remunerazione del capitale investito (real prex tax WaCC) che a 11.91% appare un valore alto.

R.

Il WaCC utilizzato nel calcolo della dinamica tariffaria è un valore di remunerazione sul capitale cd. reale (cioè al netto dell'inflazione) e determinato al lordo della componente fiscale. Esso è il risultato dell'applicazione di una "best practice" fra i regolatori internazionali (UK, Francia, Germania, altri) in casi di regolazione di gestioni di aeroporti ed altre infrastrutture (principalmente acqua, luce, gas) che poggia su: (i) rilevazione del costo del debito del gestore in base ad evidenze contabili e (ii) cd. "capital asset pricing

model” per determinare il costo del capitale di rischio. Nel Contratto di Programma i riferimenti rilevanti in materia di WaCC sono gli artt. dal 38 al 43 e l’allegato 23.

D.

Vi preghiamo di fornire dettagli in merito agli indicatori e livelli di tolleranza ai quali fate riferimento per il calcolo del fattore di premio/penalità relativo alle performance di qualità del servizio e protezione ambientale

R.

I dati relativi agli standard di qualità e ambiente sono definiti dall’allegato 10 e primo atto aggiuntivo al Contratto di Programma che lo integra.

D.

Quali sono le «nuove norme in materia di standard di sicurezza” cui si fa riferimento in relazione alla "v" calcolo dei parametri?

R.

Si premette che la dizione ‘**new rules on safety standards**’ appare solo a pagina 7 del documento di “courtesy translation”, disponibile al link:

http://www.adr.it/documents/10157/6576889/1++Informazioni+preliminari+Proposta+Tariffaria+2016_ING+%5BSola+lettura%5D.pdf/de2af1f8-480e-4f2d-ad6c-70a836bb9096, come traduzione di “nuove norme su standard di sicurezza” nel documento originale, pagina 7, consultabile al link:

<http://www.adr.it/documents/10157/6576889/1.+Informazioni+preliminari+Proposta+Tariffaria+2016.pdf/4ed16ea3-cb4f-4388-9373-332865b23f50>

Si premette anche che le discontinuità di costi relative alle nuove norme di sicurezza per l’annualità 2015 non sono state inserite all’interno del parametro “v” della proposta tariffaria 2016.

In un’ottica di massima collaborazione e trasparenza si provvede quindi a dare dettagli relativamente alle nuove norme su standard di sicurezza.

Nel corso del 2015 ADR ha preso in carico il presidio dei varchi doganali carrai e dei varchi staff e crew degli scali di FCO e CIA, ai sensi di: D.L. 31.08.2013 n.101 convertito con L. 30.10.2013, n.125 – art.6, comma 4-ter – servizi di sicurezza aeroportuali

Art. 6 (Disposizioni in materia di controllo aeroportuale e sulle concessionarie autostradali) [...] “4-ter. Nel rispetto dei principi europei, possono essere altresì affidati al gestore aeroportuale, da parte dell’ENAC:

a) il servizio di controllo del personale aeroportuale e degli equipaggi, compresi gli oggetti trasportati ed il possesso delle previste autorizzazioni, che, attraverso varchi diversi da quelli interni alle aerostazioni, accedono alle aree sterili attraverso le aerostazioni passeggeri;

b) il controllo del personale aeroportuale, e di qualunque altro soggetto, compresi gli oggetti trasportati ed il possesso delle previste autorizzazioni, che, attraverso varchi diversi da quelli interni alle aerostazioni, accedono alle aree sterili, nonché il controllo dei veicoli che, muniti delle previste

autorizzazioni, debbano recarsi in un'area sterile del sedime aeroportuale per il cui accesso è richiesta l'effettuazione di specifici controlli.

Altra richiesta di servizi di sicurezza aggiuntivi è pervenuta ad ADR con lettere del Ministero dell'Interno/Polizia di Stato che hanno fatto seguito ad una nota riservata della Direzione Centrale dell'Immigrazione e della Polizia delle Frontiere del 20.01.2015, che ha disposto l'attuazione di misure aggiuntive di controllo nei confronti dei passeggeri, membri di equipaggio e relativi bagagli in arrivo da Paesi caratterizzati da crescente minaccia terroristica (es. Albania, Algeria, Marocco, Federazione Russa, Egitto, ecc.) con indicazione di realizzazione/ampliamento di un idoneo "canale di sicurezza". A fugare ogni eventuale dubbio sul trattamento di tali costi sorgenti ai fini della dinamica tariffaria in una nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18.03.2015 viene previsto che i gestori che potenzieranno servizi di sicurezza sul tema in oggetto potranno avere il riconoscimento in tariffa dei relativi costi incrementali attraverso il parametro "v" (art 37 comma 2 del Contratto di Programma).

D.

Vi preghiamo di spiegare la differenza fra le diciture '2016 CdP' & '2016 IAF Giu' apparse nelle presentazioni

R.

"2016 CdP" è il valore previsionale per l'annualità tariffaria 2016 così come previsto nel Contratto di Programma (allegato 3 ed allegato 9). 2016 Iaf Giu è il valore previsionale per l'annualità 2015 fornito ad ENAC ed all'utenza ed avente come base il valore a consuntivo a Giugno 2015.

D.

Vi preghiamo di spiegare la differenza del parametro "k" per CIA fra "2016 CdP" e 2016 Iaf Giu

R.

Le differenze tra i parametri k sono desumibili da quanto riportato nella scheda A aggiornata e pubblicata sul sito nella proposta 2016 e la scheda A riportata nell'allegato 2 del Contratto di Programma.

D.

E' vero che per CIA la proposta tariffaria eccede il massimo? Come è possibile?

R.

La proposta di ADR per CIA non eccede il massimo riconoscibile dati i costi ammessi. Annualmente ADR provvede ad aggiornare i valori della dinamica tariffaria secondo le regole predisposte dal Contratto di Programma. ADR propone tariffe che sono rappresentative dei costi ammessi da ENAC per quanto consuntivato e/o pre-consuntivato dalla società di gestione, nei limiti di quanto previsto dal Contratto di Programma stesso. Maggiori investimenti rispetto al PSA (Piano di Sviluppo Aeroportuale) possono determinare maggiori tariffe rispetto a quanto inizialmente previsto a valle delle verifiche ENAC sul rispetto di procedure e tempistiche originariamente previste all'atto di approvazione del Piano stesso; maggiori

costi operativi possono essere ammessi da ENAC in ragione di costi nascenti da nuove norme non presenti all'anno base.

D.

Vi preghiamo di fornire i target trimestrali per il periodo 2016-18

R.

Gli indicatori fissati nel rispetto dell'allegato 10 del Contratto di Programma danno una misurazione della performance del gestore su base annuale. Con riferimento alle misurazioni della performance condotte da ACI, né ENAC, né ADR prevedono target su base trimestrale. ADR è costantemente impegnata nello sviluppo e messa in opera di programmi che mirano ad un miglioramento della qualità dei servizi offerti alla clientela.

D.

Vi preghiamo di fornire dettagli dei parametri legali a cui fate riferimento nella presentazione sull'andamento degli indicatori di qualità e protezione ambientale

R.

ADR ha sempre cercato di coniugare esigenze di crescita economica e di preservazione dell'ambiente garantendo integrale rispetto dei requisiti di legge per i processi ambientali che rientrano sotto il proprio controllo. Nel rispetto di questo, ADR ha ricevuto certificazione ISO 14001 e ISO 50001.

Per quanto concerne gli indicatori di protezione ambientale inseriti nell'allegato 10 del Contratto di Programma, ENAC e ADR hanno identificato parametri capaci di dare una valutazione dell'impatto ambientale di FCO e CIA sulle aree circostanti i rispettivi sedimi aeroportuali. A questo riguardo il provvedimento di legge più rilevante è il decreto legislativo 152/2006 applicabile al trattamento delle acque reflue ed alla gestione dei rifiuti.

Per ciò che concerne l'inquinamento acustico, infine, le centraline di controllo installate a FCO e CIA sono tutte collocate lungo le piste di volo nel rispetto del decreto ministeriale 20/5/99. Al momento sono operative 19 centraline a FCO e 10 a CIA, come da indicazioni di ENAC.

D.

Vi preghiamo di spiegare le ragioni per il calo della performance nel Q1 2015

R.

I valori ACI relativi al Q1 2015 (overall satisfaction 3.70) sono in linea con quelli registrati nel Q1 2014 (3.69). Come mostrato nella presentazione, nel Q2 2015 i valori sono significativamente migliorativi, confermando così il trend di miglioramento per trimestre già mostrato nell'anno precedente.

D.

Cosa è il progetto Copernico e come si misura il suo successo/fallimento?

R.

Dal 2012 il progetto Copernico di ADR ha avviato una serie di processi interni di rinnovamento che posiziona la soddisfazione del cliente al centro delle attività dell'azienda. Attraverso specifici *focus group* ed analisi di *benchmarking* internazionale, Copernico individua cinque aree di intervento:

- tempi di servizio delle procedure aeroportuali
- comfort del passeggero
- cortesia dello staff aeroportuale
- accessibilità e connettività
- qualità della segnaletica

L'avvio di Copernico ha significato l'avvio di una serie di iniziative per misurare i miglioramenti aziendali su queste aree. Indicazione della buona riuscita del progetto finora possono essere i miglioramenti della soddisfazione del passeggero e la riduzione dei tempi di servizio, tutti indicatori che oggi fanno segnare valori decisamente migliorativi rispetto al pre-2012.

D.

Vi preghiamo di fornire specifici dettagli in merito ai costi dei 4 impianti mini eolici e del sistema fotovoltaico

R.

La "Smart Grid" di ADR è un progetto che prevede l'installazione di 31kw di capacità elettrica rinnovabile, in parte eolica (4 impianti mini-eolici dei quali uno già installato), in parte fotovoltaica ed un sistema di *storage* dell'elettricità prodotta. L'intero progetto prevede un investimento di 1.0 Eur mln da parte di ADR, circa 40% di cui è attribuibile al sistema di *storage*.

D.

Vi preghiamo di fornire dettagli in merito ai risparmi che pensate di conseguire con la "smart grid"

R.

Il potenziale di risparmio costi derivante dal progetto "smart grid" è attualmente in fase di analisi interna. Nel futuro ADR potrà decidere di condividere con l'utenza ulteriori considerazioni sui risultati conseguiti in questa area. Detto questo, sottolineiamo che per quanto disposto dalla Direttiva Europea sui diritti aeroportuali ADR non ha specifici obblighi di dare ulteriore trasparenza relativamente ai propri costi operativi rispetto a quanto già messo a disposizione che – dall'avvio dell'applicazione del Contratto di Programma – ha sempre messo l'utenza in condizione di accedere a tutti gli elementi di calcolo tariffario per singolo servizio sottoposto a regolamentazione economica.

D.

Quanti terminal manager sono stati inseriti fra FCO e CIA e con quale progressione?

R.

A FCO sono stati inseriti 4 Terminal Manager e 1 Landside Terminal Manager da Aprile 2015. Precedentemente erano 5 nell'unica unità dei Terminal Manager.

A CIA: 1 Terminal Manager da Aprile 2015. Prima non era prevista tale figura.

Riguardo l'ambito di competenza, il terminal manager è responsabile di:

- assicurare la regolare erogazione dei servizi ai passeggeri in aerostazione (informazioni passeggeri, movimentazione bagagli, allestimenti, ecc.), massimizzando la «customer experience»
- assicurare il rispetto degli standard qualitativi di decoro e pulizia delle aree dei Terminal, attivandosi tempestivamente con gli Enti competenti in caso di non conformità
- assicurare la funzionalità delle infrastrutture e dei sistemi informativi, segnalando alle funzioni aziendali preposte gli interventi manutentivi necessari al ripristino
- definire i livelli di servizio, validare i turni predisposti dalla Sala operativa e coordinare il personale in turno
- verificare e censurare i comportamenti anomali di tutti gli utenti aeroportuali che operano nei Terminal generando riflessi negativi per il Gestore, in particolare assicurando il rispetto del Regolamento di Scalo, adottando azioni conseguenti atte al ripristino della normalità
- garantire l'applicazione delle procedure di sicurezza, di assistenza e di safety aeroportuale; in caso di emergenza, si interfaccia con Capo scalo e con CEA secondo le procedure vigenti

Inoltre per l'area landside, il Landside Terminal Manager:

- coordina le attività di pulizia manuale e meccanizzata di sua competenza
- verifica lo stato di pulizia e decoro delle aree di competenza e si attiva, con gli enti preposti, per il ripristino delle non conformità
- verifica lo stato delle infrastrutture, segnalando alle funzioni aziendali preposte gli interventi manutentivi necessari atti al ripristino
- gestisce operativamente il contratto per la cura e la manutenzione delle aree a verde.

D.

Alla luce della potenziale riduzione di traffico, è stata eseguita una revisione del programma di investimenti per poter assicurare che esso sia allineato alle richieste degli utenti?

R.

Il traffico di FCO è in ripresa. Il confronto di 2014 vs 2013 mostra un incremento del 6.5%, mentre le nostre più recenti previsioni per l'anno in corso indicano un'ulteriore crescita del 5%. Secondo queste previsioni, a fine 2015 il traffico di FCO sarà assai prossimo a quanto stimato per lo stesso anno all'avvio del Contratto di Programma. A valle di queste indicazioni di traffico, ADR ha confermato all'utenza gli investimenti previsti ed ha deciso di accelerare gli interventi destinati a portare al completamento della nuova area di imbarco A.

D.

Non avete fornito dettagli relativamente agli investimenti di Ciampino. Vi chiediamo di farci avere dettagli relativamente agli 8.9 mln di Euro spesi e la ragione per alla voce "altri interventi" indicate ora un valore di 1.5 mln di Euro superiore alle precedenti stime di Piano Investimenti.

R.

La differenza positiva nel 2015 alla voce "Altri Interventi" rispetto a quanto precedentemente previsto ammonta a 1,6 Eur mln ed è dovuta al parziale recupero del differenziale negativo di investimenti registrato nell'anno precedente (4 Eur mln).

		Piano Gen. '14	IAF 6+6	Delta
	INTERVENTI INFRASTRUTTURE DI VOLO			
C.1	CIA - RIQUALIFICA SISTEMA AIRSIDE	2.750	709	(2.041)
	TOTALE INTERVENTI INFRASTRUTTURE DI VOLO	2.750	709	(2.041)
	INTERVENTI TERMINAL			
C.5	CIAMPINO - TERMINAL AVIAZIONE COMMERCIALE E GENERALE	193	196	3
	TOTALE INTERVENTI TERMINAL	193	196	3
	ALTRI INTERVENTI			
C.6	RISTRUTTURAZIONI CIAMPINO	1.360	1.047	(313)
C.7	CIA - RICONFIGURAZIONE AEROPORTO DA MILITARE A CIVILE	2.500	2.055	(445)
C.8	SISTEMI INFORMATIVI E VARIE	0	764	764
C.9	MANUTENZIONI CIAMPINO	2.510	4.079	1.569
	TOTALE ALTRI INTERVENTI	6.370	7.946	1.576
	TOTALE CIAMPINO	9.313	8.851	(462)

D.

Relativamente all'estensione dei piazzali 200 a FCO, vi preghiamo di fornire il numero degli stand disponibili prima e dopo i lavori

R.

Attualmente i piazzali del settore 200 sono caratterizzati da 7 piazzole di codice C e 9 piazzole di codice B per un totale di 16 piazzole. L'intervento di progetto prevede una configurazione finale con 18 piazzole di

codice C, attraverso la trasformazione delle piazzole esistenti da codice B a codice C e l'ampliamento verso sud dell'*apron*. In particolare la configurazione finale sarà:

- N° 9 piazzole nell'area delle attuali di codice C di cui 3 nuove, 2 la cui segnaletica orizzontale dovrà essere tralata e 4 stalli esistenti.
- N° 9 piazzole di codice C nell'area delle attuali di codice B. La trasformazione delle attuali piazzole di classe B per aeromobili di classe C comporta un estensione del piazzale verso Est, sia per l'ampliamento longitudinale delle piazzole che per l'aumento della distanza minima richiesta tra l'asse della *taxilane* e il limite della piazzola e/o manufatto per garantire la circolazione in sicurezza degli aeromobili.

D.

Relativamente ai nuovi controlli di sicurezza ad alta capacità al T3, vi preghiamo di informare se sono operativi. Vi preghiamo anche di fornire statistiche del loro utilizzo prima e dopo il completamento dei lavori.

R.

Sottolineiamo che, a partire dalla riapertura successiva all'incendio, per i controlli di sicurezza del T3 est sono transitati solo passeggeri area Schengen in ragione della necessaria ridefinizione dei flussi di passeggeri a seguito dell'incendio. Il completamento dei lavori di installazione delle nuove linee risale a poche settimane precedenti all'incendio (aprile). Il periodo di operatività piena (passeggeri Schengen ed extra-Schengen) prima della chiusura legata all'incendio è quindi troppo breve per poter produrre statistiche rilevanti.

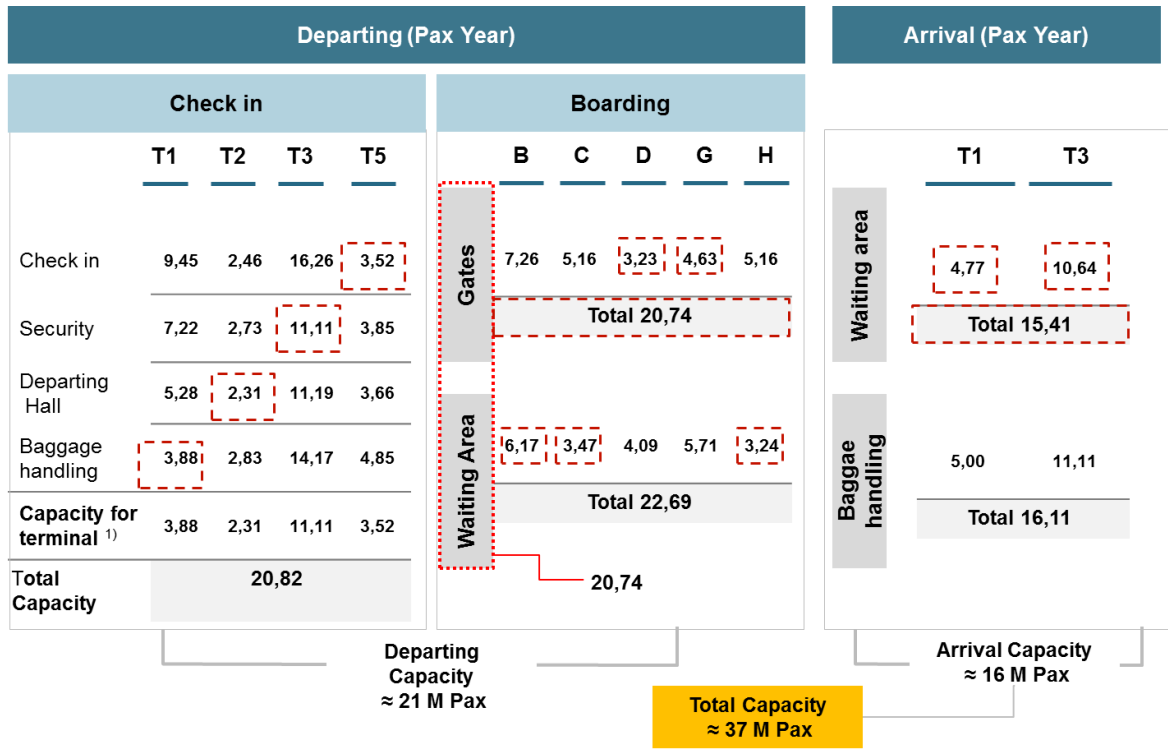
D.

Vi preghiamo di rendere noti i dati di capacità *outbound* del T3 prima e dopo i lavori. Vi preghiamo di rendere noti i dati di capacità *outbound* del T1 prima e dopo l'intensificazione dei controlli di sicurezza nell'area ovest.

R.

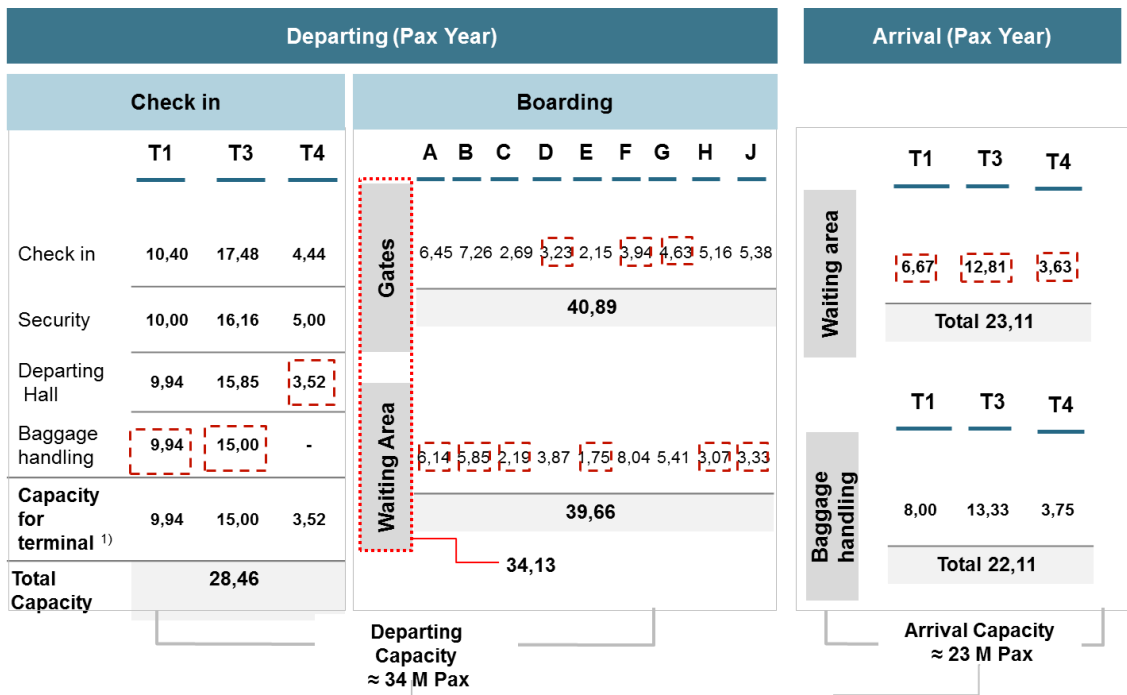
A seguire condividiamo le più recenti analisi di capacità dei terminal di FCO pre e post interventi previsti a Piano Investimenti.

Pre-interventi (2014)



1) For each terminal is the minimum of the different subsystem

Stime a fine interventi



D.

Perchè avete installato delle postazioni di accesso ad internet nell'area di recupero bagagli?

R.

Abbiamo evidenza dell'aumento di richiesta di questo tipo di servizio da parte del passeggero nell'attesa del recupero bagagli.

D.

L'investimento che avete previsto al T3 risulta ancora necessario alla luce dei recenti sviluppi di alcuni principali carriers operanti a FCO?

R.

Si lo è. Nel 2014 il traffico originante al Terminal 3 ha segnato una crescita molto importante rispetto all'anno precedente (+12%).

D.

L'investimento che avete previsto al T1 risulta ancora necessario alla luce dei recenti sviluppi di alcuni principali carriers operanti a FCO?

R.

Si lo è. Nel 2014 il traffico originante al Terminal 3 ha segnato una crescita importante rispetto all'anno precedente (+6%).

D.

Vi preghiamo di fornire uno spaccato di maggior dettaglio dei 6.9 Eur mln del progetto 'curbside investment'

R.

Impianti ed illuminazione (1,6 € mln), riqualifica pavimentazioni e marciapiedi arrivi e partenze (3 € mln), aree verdi (0,3 € mln), elementi di arredo e segnaletica arrivi (0,6 € mln), nuovo sottopasso (1,3 € mln).

D.

Vi preghiamo di fornire uno spaccato di maggior dettaglio dei 4.2 Eur mln del progetto 'car park revitalisation'

R.

Interventi di miglioramento su illuminazione, corselli auto, segnaletica, vie pedonali, colorazione per un valore di 1.5 € mln; impianti elettrici per un valore di 1.8 € mln.

Assohandlers (lettera del 16/10/2015)

Con lettera del 16 ottobre Assohandlers non ha formulato nuove richieste di chiarimenti, ma ha solamente precisato e ribadito il proprio punto di vista in merito a quanto già osservato e richiesto con la precedente nota del 18 settembre 2015, con l'eccezione del sottostante nuovo quesito a cui, pertanto, si provvede a dare risposta.

D.

Vorremmo inoltre aggiungere alcune considerazioni riguardo alla Cargo City dello scalo poiché, sebbene anche per queste aree siano previsti ricarichi tariffari, per le stesse non è stato programmato nessun intervento. A nostro avviso si rende, invece, necessario un intervento di riqualifica dei magazzini merci che presentano notevoli problemi di vetustà e obsolescenza. La richiamata vetustà delle aree provoca l'esposizione a rischi di inefficienze per gli attuali operatori oltre a notevoli problemi relativi alla salute e sicurezza degli operatori tutti presenti nell'area. Sarebbe da prevedere almeno la riqualifica dell'area con interventi massivi per ristrutturazione dei magazzini e delle aree annesse e connesse.

R.

Contrariamente a quanto affermato, nell'area di Fiumicino denominata Cargo City (Terminal Cargo, Edificio Spedizionieri ed Edificio Servizi Comuni), nel 2015 sono previsti investimenti per complessivi 1,6 milioni di euro e nel 2016 per circa 685 mila euro. Il totale nei due anni ammonta a circa 2,2 milioni di euro.

In dettaglio gli investimenti per tipologia d'intervento

	2015	2016
MAN. STRAOR. - IMP. ELETTRICI	274.279	530.000
MAN. STRAOR. - IMP. CONDIZ. E IDRAULICI	547.291	154.979
MAN. STRAOR. - IMP. ELETTROMECCANICI	263.040	0
MAN. STRAOR. - INFRASTRUTTURE CIVILI	297.419	0
MAN. STRAOR. - IMP. SPECIALI E VARIE	182.650	0
	1.564.679	684.979

IATA, Assaereo, IBAR, AOC (lettera congiunta del 16/10/2015)

In merito al punto 1 della lettera “Incrementi tariffari”, evidenziamo in via preliminare che, contrariamente a quanto sostenuto da codeste Associazioni, la procedura di Consultazione posta in essere da ADR risulta conforme ai principi della Direttiva 12/2009/CE, avendo ad oggetto una “proposta” tariffaria sulla quale gli Utenti possono esprimere la loro posizione in diverse modalità e sedi.

Ai quesiti posti in merito al piano della qualità si provvede a dare risposte a seguire.

Piano della qualità – eventuale applicazione della penale

a) Richiesta di una attenta disamina da parte dell’ente regolatore della qualità effettivamente erogata nel periodo maggio giugno 2015 e conseguente ipotesi di applicare penalizzazioni.

La consuntivazione dei dati relativi alla qualità e all’ambiente per il periodo in esame è stata fatta con il massimo rigore e con le modalità previste dalla normativa di riferimento. In base a tale normativa è stato sospeso il sistema di misurazione per il periodo di tempo strettamente necessario a riprendere la normale operatività dello scalo.

b) Richiesta di applicazione di penalità per il periodo luglio 2015 giugno 2016

La consuntivazione dei dati relativi al periodo luglio 2015 giugno 2016 sarà effettuata in base a quanto previsto dalla normativa vigente. ADR si farà carico di contenere il periodo di sospensione del sistema di monitoraggio formale della qualità. A questo proposito si rammenta che al riavvio del sistema dovranno necessariamente essere ripristinati anche i conseguenti meccanismi di controllo e sanzione delle performance erogate da parte di tutti gli operatori.

c) Proposta di costituzione di un organismo paritetico

La normativa ENAC individua nel Comitato di Coordinamento aeroportuale la sede stabile di confronto tra i vari soggetti che operano in aeroporto relativamente alle tematiche attinenti la qualità dei servizi. ENAC partecipa a tale comitato anche se non con il ruolo di coordinamento.

Piano della qualità – criteri di misurazione

Definizione dei criteri di progettazione e pubblicazione dei bandi di gara finalizzati alla periodica aggiudicazione del servizio

ADR aggiudica il servizio di effettuazione dei monitoraggi mediante gare pubbliche organizzate col criterio della massima trasparenza oltre che nel pieno rispetto della normativa di riferimento.

a. Definizione delle modalità di misurazione, analisi e monitoraggio dei dati.

La scelta degli indicatori del Contratto di Programma (allegato 10 *“Piano della qualità e dell’ambiente”*) ricade essenzialmente nell’ambito di quelli previsti nella Carta dei Servizi, conseguentemente le modalità da seguire per la progettazione del sistema di monitoraggio è definita dalle circolari Enac Gen06 (*La Qualità Dei Servizi nel Trasporto Aereo - Le Carte Dei Servizi Standard - Metodologia*) e Gen02A (*Applicazione Del Regolamento (Ce) N.1107/2006 e Qualità dei Servizi Erogati alle Persone con disabilità e a Mobilità Ridotta nel Trasporto Aereo*).

In particolare nell’allegato 1 della circolare Gen06 per ogni indicatore viene definita l’unità di misura, la modalità di rilevazione, la modalità di calcolo del valore, mentre nell’allegato 2 vengono descritte le metodologie statistiche e le norme ISO di riferimento per la definizione dei piani di campionamento e delle tecniche per calcolare i valori da pubblicare.

Inoltre per il sistema di monitoraggio di qualità è richiesta la certificazione di qualità ISO 9001:2008 che ADR aveva adottato anche prima della pubblicazione della normativa ENAC di riferimento.

Per quanto riguarda l’assegnazione del sistema monitoraggio a una società terza, questa viene attribuita tramite *“Gara Pubblica”* nel massimo rispetto dei principi di equità e trasparenza.

L’analisi dei principali indicatori della *“Carta dei Servizi”* che misurano le performance dello scalo di riferimento viene svolta periodicamente da ADR attraverso una reportistica che viene distribuita settimanalmente e mensilmente all’ENAC e agli operatori aeroportuali.

Per quanto riguarda gli indicatori del Contratto di Programma, i risultati dei monitoraggi vengono esaminati periodicamente; annualmente viene inviata ad ENAC una relazione con i risultati raggiunti. La stessa relazione è dal 2013 parte integrante della documentazione fornita all’utenza all’avvio delle consultazioni sugli aggiornamenti tariffari.

b. Individuazione delle azioni correttive da adottarsi in caso di scostamenti significativi rispetto ai parametri indicati nel piano qualità

In caso di scostamenti significativi vengono effettuate delle analisi ad hoc e se riguardano l’operatività dello scalo, queste vengono presentate al *“Comitato per la regolarità e la qualità dei servizi aeroportuali”* in cui si condividono le azioni correttive da adottare.

c. Definizione sistematica delle discrepanze/controversie in materia di attribuzione dei codici di ritardo.

ADR è disponibile a partecipare ad un tavolo di confronto su questo tipo di tematica.