

Atto Unico Convenzione Contratto di Programma ENAC – ADR

Proposta di Dinamica Tariffaria 2017-2021

Consultazione tra Gestore ed Utenti aeroportuali di Fiumicino e Ciampino

Verbale dell'incontro del 5 ottobre 2016

Rome Hilton Airport - Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino

I lavori iniziano alle ore 10,20.

La Consultazione dell'Utenza aeroportuale degli scali di Fiumicino e Ciampino, in merito alla proposta di dinamica tariffaria 2017-2021, si apre alle ore 10,20 con i saluti dell'**Amministratore Delegato di Aeroporti di Roma, ing. Ugo de Carolis**.

Segue l'intervento introduttivo dell'**Ing. Marco Troncone (Direttore Pianificazione Finanza e Controllo di Aeroporti di Roma e "Referente" della procedura di Consultazione)** che illustra le principali fasi della Procedura di Consultazione degli Utenti 2016, con le rispettive scadenze e presenta il bilancio del primo quinquennio di vigenza del Contratto di programma (primo sotto-periodo tariffario) con riferimento alla capacità, agli investimenti, allo sviluppo del traffico, ai principali interventi infrastrutturali (Avancorpo T3, area di imbarco F e riqualifica piste di volo), all'andamento della tariffa rispetto alle previsioni del Contratto di programma e al raggiungimento dei risultati attesi sulla qualità e rimanda per i dettagli ai contenuti dei diversi interventi, a cominciare dalla presentazione dell'Ing. Gregori.

Prende la parola l'**Ing. Giorgio Gregori (Direttore Sviluppo Infrastrutture)** che presenta, con l'ausilio di slide proiettate su schermo, la crescita progressiva degli investimenti nel primo periodo regolatorio 2012-2016 del Contratto di Programma che ha consentito di recuperare il gap accumulato, in linea con i crescenti fabbisogni capacitivi e qualitativi degli scali.

L'ing. Gregori prosegue con l'illustrazione nel dettaglio degli interventi infrastrutturali realizzati e quelli che saranno completati entro il 2016 negli aeroporti di Fiumicino e Ciampino. Ricorda la prossima chiusura di Ciampino per una riqualifica strutturale della pista ed i lavori di ristrutturazione del Terminal Aviazione Generale e di riqualifica del Terminal Commerciale.

Per quanto riguarda Fiumicino, alcuni degli interventi in fase di completamento saranno focalizzati ad incrementare la capacità aeroportuale. Tra questi l'ing. Gregori illustra l'avancorpo del T3, il nuovo Molo F e il nuovo sistema BHS, inaugurato in parte nel mese di luglio 2016 ed in ultimazione entro fine anno.

L'ing. Gregori prosegue il suo intervento introducendo la strategia infrastrutturale di Aeroporti di Roma nel secondo periodo regolatorio (quinquennio 2017-2021) con riferimento all'incremento della capacità dei terminal, piste e piazzali e all'attività di ristrutturazione e manutenzione.

Gli interventi infrastrutturali che saranno realizzati nel 2017-2021 fanno parte di un'attività di pianificazione, concepita in maniera flessibile per realizzare le sole opere necessarie a far fronte alle esigenze infrastrutturali legate alla crescita del traffico prevista nel periodo.

Il Piano Investimenti 2017-2021, tracciato nel documento "Consultazione con l'utenza: Investimenti", reso disponibile sul sito ADR, si concentrerà su tre aree principali:

- Sviluppo capacitivo Terminal per garantire i flussi di passeggeri al 2021, coerentemente con quelli previsti nel lungo periodo, ed adeguati livelli di servizio;
- Sviluppo capacitivo Piste e Piazzali attraverso l'implementazione della nuova pista di volo e di nuovi piazzali che consentiranno di rimuovere i vincoli operativi delle tre piste esistenti e dare maggiore flessibilità

nelle fasce orarie di picco maggiormente richieste dall'utenza. Evidenzia la peculiarità del posizionamento delle tre piste di Fiumicino, due delle quali poste perpendicolarmente; ciò ne limita ovviamente l'utilizzo. Al tempo stesso la nuova pista consentirà di continuare ad utilizzare la pista 2, posta in direzione est-ovest per i decolli verso il mare, consentendo un contenimento dell'impatto acustico.

- Ristrutturazioni e manutenzioni (alcune molto importanti nella parte elettrica, ad esempio AVL) per garantire l'affidabilità e l'adeguamento tecnologico degli impianti e delle infrastrutture, nonché il miglioramento del comfort e dei livelli di servizio offerti.

Nell'ultima parte del suo intervento l'ing. Gregori passa ad illustrare il Piano degli Investimenti del secondo sotto-periodo regolatorio che prevede un capex complessivo di 1.898 Milioni di euro, valore allineato alle previsioni del Contratto di Programma.

L'ing. Gregori precisa che la realizzazione del People Mover viene rimandata post quinquennio e si sofferma in particolare sugli interventi per la gestione delle acque, necessari data la particolare natura geologica della zona di Fiumicino. Rimanda infine alle schede dei singoli interventi infrastrutturali, disponibili nel documento oggetto di consultazione pubblicato sul sito ADR.

Segue il **dott. Emanuele Calà (Responsabile Qualità del Servizio)** che interviene ad illustrare il documento "Indicatori qualità e piano interventi per il sotto-periodo tariffario 2017-2021".

ADR, osserva preliminarmente Calà, ha avviato con il Contratto di Programma un percorso di profonda trasformazione del modo di operare mettendo il cliente e la sua soddisfazione al centro di tutte le sue funzioni aziendali.

Il dott. Calà prosegue illustrando i progetti che a partire dal 2012 hanno dato evidenza del cambiamento adoperato da ADR e che hanno consentito di migliorare sensibilmente la *customer experience* con l'obiettivo di allineare la qualità dei servizi nel sistema aeroportuale della Capitale ai migliori aeroporti europei (ad es. creazione della figura del terminal manager, internalizzazione delle attività di pulizie tramite la costituzione di Airport Cleaning).

Ancora nel 2016, a testimonianza che il processo non ha subito soste, sono stati avviati ulteriori tredici cantieri di miglioramento che il dott. Calà passa in rassegna sinteticamente attraverso le slides presenti sul sito. L'insieme di tali attività ha contribuito al proseguimento del trend di miglioramento della qualità percepita ed erogata.

Le azioni di miglioramento della qualità hanno consentito all'Azienda di raccogliere i risultati sperati, arrivando nel secondo semestre del 2016 a registrare per l'aeroporto di Fiumicino i migliori risultati di sempre nella *customer satisfaction*. Fiumicino si è infatti attestato al secondo posto tra i principali *hub* UE con traffico superiore a 40 milioni di passeggeri, secondi solo a Londra Heathrow (in base alla survey condotta da ACI – Airports Council International – in oltre 250 aeroporti nel mondo).

In particolare il dott. Calà si sofferma sull'analisi della qualità percepita di Fiumicino raffrontando il primo semestre del 2013 con il primo semestre del 2016. Questi dati evidenziano un netto miglioramento in praticamente tutti i settori di rilevazione; tale miglioramento si è poi ulteriormente accentuato nel secondo trimestre di quest'anno.

Il dott. Calà prosegue con la presentazione dei dati di consuntivazione degli indicatori relativi alla quarta annualità del Contratto di programma che evidenziano per lo scalo di Fiumicino performance superiori all'obiettivo per 12 indicatori su 13 e per lo scalo di Ciampino performance superiori ai target per 8 indicatori su 13.

Nell'ultima parte della sua relazione il dott. Calà presenta i criteri che hanno portato alla definizione del piano di Qualità 2017-2021 e i riferimenti, ossia l'art. 29 della Convenzione - Contratto di Programma, il Modello di regolazione tariffaria per aeroporti con traffico superiore a 8 milioni e la Circolare ENAC GEN-06 ed illustra le motivazioni a cui ADR si è affidata per la selezione dei dodici indicatori per il prossimo quinquennio, come

indicati nelle slide. ADR, come previsto dall'art. 29 della Convenzione, ha modificato quota parte degli indicatori presenti nel piano di Qualità 2012-2016 affidandosi alle Linee Guida ENAC, che individua numero di indicatori, indicatori obbligatori (inclusi quelli relativi ai PRM) e i relativi punteggi da attribuire. Nella predisposizione del Piano di qualità, in particolare per la scelta degli indicatori "facoltativi", ADR ha tenuto conto anche del livello di importanza attribuito dai passeggeri agli indicatori di qualità percepita (fonte survey ACI). Il tutto risulta riassunto nelle slide illustrate..

In chiusura del suo intervento il dott. Calà rimanda alla presentazione pubblicata sul sito di ADR per l'illustrazione dei singoli indicatori, per ciascuno dei quali sono state riportate la definizione e la tecnica di rilevazione.

Un partecipante chiede di poter fare un quesito e l'ing. Troncone informa che ci sarà una sessione dedicata alle Q&A.

Prende la parola il **dott. Lorenzo Cavina (Responsabile Ambiente e Sostenibilità)** per commentare il documento "Piano di Tutela Ambientale per il sotto-periodo tariffario 2017-2021", premettendo l'importanza rivestita dagli impegni previsti dal Contratto di programma del 2012 ed evidenziando che per ADR coniugare la crescita economica con la tutela dell'ambiente, promuovendo concretamente azioni di sostenibilità ambientale, è oggi più che mai una priorità strategica. Il 2012 è stato un anno importante anche per l'ottenimento della certificazione integrata ambiente e sicurezza sul lavoro.

Per quanto riguarda gli indicatori ambientali da inserire nell'aggiornamento del contratto di programma per il quinquennio 2017-2021, ADR si è mossa nel quadro fornito da ENAC con le linee guida pubblicate nel 2015. Di fondamentale importanza per ADR sono state inoltre le analisi inquadrare nel Piano di Gestione Ambientale e le priorità ambientali indicate dagli *Stakeholders* a seguito di un programma di interviste effettuate nel 2015.

Il dott. Cavina prosegue con l'illustrazione delle quattro aree di intervento (risparmio energetico e riduzione delle emissioni in atmosfera • ottimale gestione dei rifiuti • riduzione dei consumi idrici • cambiamento culturale) e degli indicatori ambientali selezionati per i quali, tiene a precisare Cavina, ADR ha una storia ed un'attenzione consolidata. Ricorda brevemente quanto fatto negli ultimi anni sul fronte del contenimento delle emissioni in atmosfera, dei consumi idrici ed energetici e sulla gestione dei rifiuti. Ciò al di là del fatto che il Contratto di Programma non prevedesse specifiche a riguardo. Per quanto riguarda l'emissione di Co2 ricorda l'iscrizione all'ACA (Airport Carbon Accreditation scheme) e il conseguimento del livello di neutralità 3+ per Fiumicino. Sottolinea inoltre l'eccellenza raggiunta nei consumi idrici.

In conclusione il dott. Cavina presenta la consuntivazione degli indicatori ambientali relativi alla quarta annualità del primo sotto-periodo regolatorio che evidenzia il buon risultato raggiunto, sia per Ciampino che per Fiumicino, confrontando anche altri aeroporti europei come ad esempio Madrid.

Prende poi la parola il **Dott. Raffaele Pasquini (Responsabile Marketing e Sviluppo Prodotto)** per presentare il documento "Previsione dell'evoluzione del traffico nel sistema aeroportuale della Capitale – Contratto di Programma ADR sotto-periodo tariffario 2017-2021".

Il dott. Pasquini illustra i dati storici 2000-2015 e le previsioni 2016, riferiti al sistema aeroportuale romano, che evidenziano un trend di crescita media pari al 3,6%, ridotto nell'ultimo quinquennio al 2,1% a causa dei rallentamenti dovuti alla crisi finanziaria e ai noti elementi esogeni che hanno colpito l'industria del trasporto aereo (principalmente, crisi economica e crescita del terrorismo).

La performance di traffico dell'aeroporto di Fiumicino nel periodo 2000-2015 evidenzia una resilienza dello scalo rispetto a fattori esogeni e quindi una crescita media dei passeggeri pari al 2,9%; tale dato, coerentemente con quanto già anticipato a livello di sistema, ha mostrato comunque un rallentamento negli ultimi anni (2011-2016) con una crescita più contenuta pari al 2,0%. L'andamento positivo viene raggiunto anche a fronte di un rallentamento dell'economia nazionale.

Pasquini passa poi ad illustrare gli scostamenti dei dati di traffico registrati sui due scali rispetto alle previsioni 2012-2016 utilizzate per il primo sotto-periodo regolatorio del Contratto di Programma. Tali analisi non consideravano i noti elementi esogeni di crisi che hanno colpito l'industria *aviation* ed infatti nel quinquennio regolatorio il traffico *actual* si è mantenuto complessivamente "sotto" il target previsionale del primo sotto-periodo regolatorio del Contratto di Programma. Passando ai dati di Ciampino, relativamente allo scorso anno, l'andamento del traffico risulta "sporcato" dall'evento incendio di Fiumicino.

Passando alle previsioni di traffico per il secondo sotto-periodo tariffario (2017-2021), il dott. Pasquini sintetizza le principali assunzioni sottostanti le stime proposte e che si riferiscono a: dati storici e ultime stime interne per il 2016, scenari di politica internazionale e contesto competitivo di riferimento, stime di mercato elaborate dai principali player dell'industria aeronautica ed analisi econometriche basate sull'andamento dei principali indicatori socio economici. Illustrando la slide relativa alle previsioni di traffico evidenzia la limitazione dei movimenti per Ciampino e la crescita di voli di medio e lungo raggio per Fiumicino, il che spiega la differenza fra movimenti e passeggeri.

Le analisi condotte lasciano prevedere - a livello di sistema aeroportuale, rispetto all'anno base 2015 - un incremento medio annuo del traffico passeggeri pari al 2,3%, cui corrisponderà anche un aumento, sebbene più contenuto, del numero di movimenti, pari all'1,6% in base agli indici di *load factor* più elevati. Parlando in valori assoluti la stima al 2021 prevede il raggiungimento di circa 53 milioni di passeggeri e di poco più di 400 mila movimenti.

Tale crescita sarà trainata dallo sviluppo di Fiumicino a fronte della sostanziale stabilità dei volumi di Ciampino.

Passando ad analizzare lo scalo di Fiumicino, si prevede un incremento medio annuo di passeggeri pari al 2,7% che in valori assoluti si traduce in circa 7 milioni di passeggeri aggiuntivi rispetto all'anno base 2015. Anche i movimenti risultano in crescita, ma in misura inferiore con un conseguente incremento dei pax medi/volo.

A seguire il dott. Pasquini propone un breakdown per settore di rete che evidenzia, rispetto all'anno base 2015, una crescita per la componente DOM+UE di circa 5 milioni di passeggeri, pari ad un incremento medio annuo del 2.6%, tale da far diminuire - seppur di poco - la sua market share verso il totale del traffico. Per contro la componente extra UE, spinto dalle performance attese verso le Americhe ed il Medio Oriente, presenta un incremento medio annuo del 3,2% rispetto all'anno base: ciò corrisponde ad una crescita in valore assoluto pari a circa 2 Milioni di passeggeri e di 0.6 punti percentuali, in termini di market share. È questo un settore in cui l'aeroporto di Fiumicino potrà ancora dare grandi risultati, nonostante la parallela crescita delle Americhe e dell'Asia.

Il dott. Pasquini conclude il suo intervento con una rapida visione dello scalo di Ciampino dove, a causa delle note limitazioni imposte al numero di movimenti - limite dei 100 movimenti giornalieri - si prevede che lo stesso opererà con volumi di movimenti e passeggeri costanti rispetto ad oggi. Rispetto all'anno base 2015 si apprezza un CAGR leggermente negativo a causa dell'accresciuto volume dei passeggeri nel 2015, determinato dal trasferimento dei voli da Fiumicino a Ciampino nel periodo maggio-luglio a seguito all'evento incendio.

Da ultimo si avvicenda il **Dott. Fabio Soleri (Responsabile Affari Regolatori)** che rimanda ai documenti pubblicati sul sito di ADR per il dettaglio su costi ammessi e parametri tariffari. Il Contratto di Programma con gli allegati è disponibile invece sul sito dell'ENAC. Evidenzia l'importanza di un impianto di impostazione regolatoria che dà certezza delle regole nel lungo periodo, elemento fondamentale per l'avvio di un piano di investimenti di ampio respiro. Ripercorre in breve la metodologia che regola le modalità di calcolo delle tariffe come prevista da Contratto di Programma ADR-ENAC e ricorda l'avvenuto aggiornamento dei parametri tariffari, che hanno riguardato: l'aggiornamento del piano del traffico per il quinquennio 2017-21 e la relativa rivisitazione del piano investimenti, la ridefinizione di indicatori e target per il piano di qualità e tutela ambientale e l'aggiornamento dei costi ammessi a tariffa. Rimanda dunque alle *slide* per il dettaglio della proposta tariffaria.

Per quanto riguarda le tariffe 2013-2016 effettua un confronto fra le previsioni e i valori effettivi, la cui differenza è dovuta ad una leggera riduzione degli investimenti e a tassi di inflazione minori. Per quanto riguarda Fiumicino evidenzia una crescita delle tariffe del 6,3% inferiore al 6,9% indicato nel Contratto di programma, dovuta a minori investimenti sullo scalo e al minore tasso di inflazione.

Ciampino presenta invece un fenomeno opposto: tariffe leggermente superiori rispetto a quanto previsto nel Contratto di programma. I maggiori costi sono ascrivibili anche al dovuto cambio di status, da militare a civile dello scalo.

Ad ogni modo gli scostamenti sono stati abbastanza ridotti rispetto alle attese del Contratto di programma.

Il dott. Soleri prosegue illustrando i principali valori relativi alla proposta tariffaria per le **annualità 2017-21** (dal 1° marzo 2017), cioè le annualità del secondo sotto-periodo tariffario dall'avvio del Contratto di Programma.

Con l'ausilio di alcune slide il dott. Soleri rappresenta che l'aggiornamento del corrispettivo regolato medio di Fiumicino per il nuovo quinquennio riflette lo sviluppo del Piano Investimenti aziendale che sta contribuendo in modo importante al miglioramento della qualità del servizio sullo scalo evidenziato dalle principali *survey* specialistiche. A Fiumicino rispetto al valore medio di € 32,8 per passeggero pagante diritti per l'annualità in corso (massimi ricavi / passeggeri paganti diritti previsti da Contratto di Programma per il 2016), la proposta di aggiornamento per il 2017 presenta un valore di € 31,1/pax, corrispondente ad una diminuzione del 5% in ragione dell'aggiornamento dei valori previsti secondo le regole del titolo II del Contratto di Programma. L'incremento tariffario medio previsto nel 2017-2021 è del 3,8% (2016-21: 1,9%) a fronte degli importanti investimenti previsti e con ipotesi di inflazione stimata a 1,5% nel quinquennio.

Per quanto riguarda l'aviazione commerciale di Ciampino, la variazione tariffaria media prevista nel 2017-21 è pari a -0,7% (2016-2021: -4,0%) con ipotesi di inflazione stimata a 1,5% nel quinquennio. Rispetto all'anno in corso (massimi ricavi / passeggeri paganti diritti previsti da Contratto di Programma per il 2016) si registra una riduzione del corrispettivo medio del 16% che è attribuibile all'aggiornamento dei valori previsti secondo le regole del titolo II del Contratto di Programma ed alla nuova articolazione tariffaria sullo scalo con corrispettivi dedicati per il segmento dell'Aviazione Generale, cui è destinato un trattamento separato nel rispetto della correlazione ai costi specifici collegati a quella tipologia di traffico. Per l'aviazione generale è quindi introdotta una specifica articolazione tariffaria, non prevista nel periodo 2013-2016.

Per le ipotesi di variazione tariffaria si tiene conto di un'inflazione stimata a 1,5% nel quinquennio. Ricorda inoltre l'ampliamento del premio Extra UE a Fiumicino.

Per approfondire l'analisi dei nuovi corrispettivi regolati Soleri invita alla lettura del materiale posto in consultazione riguardante le nuove articolazioni dei corrispettivi a Fiumicino e le relative analisi degli impatti per aeromobile. Soleri conclude con specifiche considerazioni sui valori della dinamica tariffaria che sono stati recentemente oggetto di verifica ai fini della determinazione dei 'costi ammessi' nel secondo sotto-periodo del Contratto di Programma, cioè WaCC, RAB e costi operativi ammessi ai servizi regolati, tutti elementi adeguatamente rappresentati all'interno del materiale posto in consultazione. Ricorda l'evoluzione della RAB nel quinquennio 2017-2021, di 2,8 bln, che sarà sottoposta a verifica nella sua realizzazione. Rimanda alla presentazione per i dati derivanti dalla contabilità regolatoria certificata. Rimanda inoltre al sito per il documento contenente l'evoluzione dei costi ammessi nel periodo 2017-2021 e per l'articolazione tariffaria nel dettaglio sia per Fiumicino che per Ciampino.

Prende la parola l'ing. **Troncone** per chiedere se vi siano osservazioni o rilievi da parte dei presenti in sala.

Interviene il rappresentante dell'IBAR dott. Neri che ringrazia per la presentazione e per la documentazione messa a disposizione. La procedura di ADR rispetta il quadro regolatorio, tuttavia sottolinea la differenza sostanziale fra presentazione e consultazione. La seconda è efficace se ricomprende un dialogo con gli utenti non eccessivamente limitato nel tempo. Propone quindi di spostare il lunch alla fine per sfruttare il relativo tempo per una sessione più approfondita di domande e risposte.

TRONCONE. Concorda e ricorda che comunque sarà discusso al termine dell'incontro un documento con le risposte alle domande pervenute entro il termine.

RYANAIR. Consultazione significa fare in modo che le tariffe approvate tengano il più possibile in conto le proposte dei vettori.

EASYJET. Chiede come mai nel Contratto di programma si faccia riferimento a tariffe determinate in base all'anno base mentre nella formula inclusa nelle presentazioni vi sia come riferimento l'anno precedente.

SOLERI. Tutte le modalità di calcolo delle tariffe sono incluse nel contratto di programma. Ricorda che l'appendice del documento "Informazioni Preliminari" riporta i calcoli dei singoli parametri tariffari. La tariffa per il 2017 è basata su quella calcolata per il 2016 (a sua volta calcolata sulla base 2015 più le rettifiche dovute all'inflazione e ad altri elementi). ADR rettificherà l'inflazione per riflettere l'ultimo dato contenuto nel DEF. Ciò avverrà prima della fine del periodo di consultazione.

EASYJET. A livello di presentazione c'è una difficoltà nel capire i criteri del fattore K e V. In generale non è chiaro come sia stata determinata la tariffa media contenuta nelle presentazioni.

SOLERI. Spiega che l'attuale sistema regolatorio impone il vincolo di price-cap per ogni singolo servizio e non per l'insieme dei servizi.

TRONCONE. Tutti i dettagli sono presenti nella documentazione. La tariffa è il risultato del combinato disposto dei vari servizi dell'aeroporto. Ogni tariffa si determina prendendo in considerazione il capitale investito allocato a ciascun servizio, gli altri costi ammessi ed i volumi specifici. La somma di tutto si traduce nella cifra di €31,1.

RYANAIR. Contesta la scelta di fissare il WACC all'8.5%. Ritiene tale percentuale troppo alta rispetto alla media degli aeroporti europei che si attesta intorno al 6%. Poiché ADR agisce in monopolio la percentuale giusta dovrebbe essere dell'1%. Per quanto riguarda gli investimenti ritiene che 1,9 miliardi siano tanti, viste le incognite del futuro. Questi investimenti inoltre sono dedicati ai passeggeri in transito, per i quali è invece prevista una tariffa più bassa. Una parte degli investimenti è dedicata alla quarta la pista: chiede di sapere se ci siano altre alternative studiate per migliorare l'efficienza delle piste invece di costruirne una nuova. Chiede di sapere come verrà applicata la tariffa per i passeggeri in transito sullo scalo di Fiumicino.

SOLERI. Per quanto riguarda il WACC rimanda ai documenti pubblicati sul sito web, contenenti tutte le informazioni necessarie. Dal confronto con la consultazione dello scorso sotto-periodo tariffario risulta una diminuzione del valore applicabile per il calcolo tariffario.

RYANAIR Per quanto riguarda gli indicatori di qualità sono necessarie ulteriori informazioni ed inoltre gli indicatori ENAC non sono sfidanti (ad esempio la pulizia delle toilettes non dovrebbe essere inclusa fra gli indicatori).

Rappresentante IATA. Ringrazia per i documenti di consultazione in inglese. Ribadisce che quella di oggi non sia una vera e propria consultazione: gran parte degli elementi sono già stabiliti all'interno del contratto di programma e per il Piano di investimenti non sono stati consultati gli utenti.

L'asset allocation fra servizi commerciali e regolamentati avrebbe dovuto essere oggetto di consultazione. Lo stesso per lo sviluppo dei parametri di qualità e del traffico. Rileva che per quanto riguarda il piano di investimenti servono maggiori dettagli, specialmente dal punto di vista del masterplan. Pertanto la consultazione dovrebbe essere articolata in una serie di incontri strutturati. Propone di discutere con ADR in merito alla gestione del piano di investimenti.

Per quanto riguarda il servizio, pur ringraziando per le informazioni fornite, ritiene che gli obiettivi debbano essere misurati in termini di KPI. Per quanto riguarda le tariffe, infine, ritiene sia meglio una discussione sul loro livello prima di parlare della loro struttura.

SOLERI. Apprezza le osservazioni, che saranno tenute in considerazione, tuttavia sottolinea che tutta la documentazione utile per formulare osservazioni è stata messa a disposizione degli utenti già a partire dal 7 settembre.

IATA. Concorde e fornirà un feedback in merito, tuttavia ritiene che il metodo di confronto più efficace sia la comunicazione diretta, al fine di poter pervenire ad una tariffa i cui elementi non siano già predeterminati.

SOLERI. Non concorda sul fatto che gli elementi che compongono la tariffa siano già predeterminati. Ad esempio tutti gli elementi del piano di investimenti tengono conto dei costi ammissibili, tracciati anno per anno. Sarà verificato il fattore K della formula, ovviamente sulla base degli investimenti che nel corso dell'ultimo anno sono stati resi noti dal punto di vista economico-finanziario.

IATA. Ritiene che gli elementi siano predeterminati in quanto i documenti rimandano sempre al contratto di programma o alle linee guida ENAC senza tenere conto dell'opinione degli utenti.

IBAR. Ritiene che non ci si debba attenere solo al quadro normativo, ma che al contrario si potrebbe considerare anche un altro approccio. Si potrebbe ad esempio fissare un altro incontro.

TRONCONE. Lo schema normativo non è soggetto a consultazione. Tutto il resto può essere sottoposto a consultazione ed è modificabile. Per esempio per quanto riguarda gli investimenti, ribadisce l'adeguatezza del livello di dettaglio e pertanto per i singoli investimenti è possibile discuterne l'utilità. C'è la possibilità di apportare modifiche alle scelte effettuate.

RYANAIR. Ringrazia per l'apertura. Chiede perché i passeggeri in transito paghino meno rispetto ai passeggeri ordinari. Perché inoltre non rimanere con il Terminal 2 senza costruirne uno nuovo? Perché tutti questi investimenti massicci a Fiumicino?

TRONCONE. La posizione di ADR consiste nel raggiungere un giusto equilibrio fra le istanze dei vettori e l'esigenza di pubblico servizio, nel fornire infrastrutture di qualità, anche nell'interesse della sicurezza. Nel decidere gli investimenti ADR è guidata dall'impegno ad investire su ciò che è necessario. ADR è consapevole degli impatti sulle tariffe e sui risultati economici dei vettori. Ciò non vuol dire che non abbiamo il piacere di condividere i dettagli delle nostre decisioni. Comunque occorre attenersi alla struttura normativo/regolatoria e al Contratto.

IBAR. Ribadisce che gli investimenti sono l'aspetto più importante su cui concentrarsi. Con riferimento alla quarta pista ci dovrebbe essere una consultazione con gli utenti con riferimento alla sua realizzazione.

Con riferimento agli indicatori di qualità osserva come i parametri descritti non siano sfidanti, pertanto propone che gli utenti siano consultati anche su questo aspetto ed in particolare per la definizione degli Service Level Agreement. Consegna ad ADR un elenco di domande ulteriori predisposte congiuntamente a Comitato Utenti ed Assaereo.

Rileva infine un trend costante di aumento dei corrispettivi per i banchi check-in, che comunque incide sui costi dei vettori. Richiede quindi se via sia l'intenzione di ADR di congelare l'aumento di queste voci di costo.

TRONCONE. Propone una pausa per la possibilità di analizzare le domande.

Alle ore 13,05 i lavori vengono sospesi per un light lunch break. Riprendono alle ore 14,00.

Prende la parola nuovamente **l'ing. Troncone** che propone un nuovo incontro per il 27 ottobre, data da confermare. Successivamente rende noto che entro il 26 settembre sono pervenute domande da parte di alcuni operatori, le cui risposte sono contenute in un documento disponibile da oggi sul sito web ADR nella sezione Proposta tariffaria 2017-2021. Conferma che il termine ultimo delle consultazioni è il 7 novembre.

L'ing. Troncone precisa che le risposte già fornite e quelle alle domande che perverranno ad ADR entro il 21 ottobre saranno rese disponibili sul sito di ADR e dà la parola all'ing. Gregori per le domande sul Piano degli investimenti

L'ing. Gregori interviene con riferimento al Masterplan: precisa che il *main driver* è il traffico, che ha oscillazioni nel breve periodo ma presenta su Fiumicino uno storico in crescita costante.

Con riferimento alla domanda sul posizionamento della quarta pista precisa che essa è frutto dell'analisi di numerose alternative e tiene conto dei vincoli ambientali, in primis il rumore. A Fiumicino si devono considerare inoltre i vincoli archeologici e idrogeologici. Sono state prese in considerazione le modifiche dell'ATC, ancora in fase di discussione con l'ENAV.

Considerando la peculiarità del settore aeronautico, oggi si devono progettare opere che dovranno entrare in esercizio fra cinque o più anni. ADR è costantemente impegnata a non spendere più di quanto necessario, in modo tale di avere quanto occorre *just in time*. Per quanto riguarda il BHS e l'HBS specifica che gli stessi non sono solo per i transiti ma per l'operatività e per la *safety* aeroportuale. C'è quindi un beneficio per i transiti ma soprattutto per l'aeroporto nel suo insieme.

Interviene il dott. Calà per gli aspetti sul sistema della qualità e nello specifico risponde alla domanda relativa alle modalità di rilevazione specifica dei risultati. Gli indicatori sono 12, 7 per la qualità erogata e 5 per quella percepita. La rilevazione è fatta a campione da una società terza certificata. Il sistema è certificato e vi sono *audit* interni ed esterni. Le rilevazioni sono effettuate 365 giorni all'anno durante l'arco della giornata. Il campione intervistato è superiore rispetto a quanto stabilito dalla relativa circolare ENAC. Rimanda per il dettaglio al sito dell'ENAC e alla circolare GEN-06. Ricorda come già oggi ci sia un sistema strutturato su più livelli di target di performance sui livelli di qualità offerti, basato su: (i) Contratto di Programma – Allegato 10; (ii) III Atto Aggiuntivo al Contratto di Programma; (iii) Minimi di Scalo; (iv) Carta dei Servizi. Delle altre osservazioni si terrà conto in vista dell'incontro previsto per la fine di ottobre.

Il dott. Soleri per quanto riguarda la regolazione economica e l'articolazione tariffaria ricorda come l'8,52% sia un valore reale pre-tax. Nel documento di Q&A vi sono risposte di dettaglio sul punto. Con riferimento al tema della differenziazione di WACC ricorda come l'8,52% di ADR si confronta con il 10.4% di SEA e con diversi altri aeroporti di media grandezza con WACC non dissimili. Lo scenario di country risk propone differenti soluzioni in termini di applicazione del WACC, e sono da tenere in considerazione profili di rischio specifici. Ciò si riflette in un *cost of equity* per ADR costruito con l'utilizzo del beta addizionale che vale per 10 anni pensato per correggere una distorsione di mercato. Con riferimento ai bilanci check-in comunica che nel 2017 a Fiumicino scendono del 40% rispetto al 2016. Con riferimento al tema delle modifiche delle articolazioni: sono modifiche marginali; sono stati modificati gli orari di picco in considerazione dell'effettivo uso della pista e sono state ridotte le ore di picco da 8 a 5,5. Quanto all'articolazione dell'imbarco pax occorre tenere conto che il 47% era una eredità del passato, senza analisi sottostanti. Con riferimento al tema dei basket piuttosto che al differente trattamento fra Fiumicino e Ciampino: ADR alloca i costi ai servizi di ogni specifico aeroporto. Da contratto di programma non c'è la possibilità di lavorare su basket diversi dai 13 servizi previsti. L'esito del lavoro di allocazione dei costi, verificato dall'ENAC, è estremamente oggettivo. Ricorda che gli investimenti sono remunerati solo una volta verificati i saldi a pre-consuntivo per l'anno in corso.

L'ing. Troncone. Chiede ai presenti se intendono procedere all'illustrazione del documento predisposto o se tale illustrazione potrà essere rimandata al prossimo incontro.

IATA propone di rimandare la conversazione ed esprime apprezzamento per la disponibilità nell'organizzazione di un altro incontro. Ritiene una buona prassi prevedere la presenza del regolatore.

L'ing. Troncone concorda e, in chiusura, evidenzia che come da procedura dovrebbe essere letto, sottoscritto e distribuito il verbale dell'incontro odierno ma in considerazione del fatto che l'audizione non è conclusa ritiene di poter rimandare gli adempimenti relativi al verbale alla prossima audizione. In assenza di obiezioni rinvia al prossimo incontro del 27 ottobre.

La seduta è sospesa alle 14.30 ed aggiornata al 27 ottobre p.v., data prevista per la seconda audizione pubblica della procedura di consultazione aeroportuale degli scali di Fiumicino e Ciampino, in merito alla proposta di dinamica tariffaria 2017-2021.

Atto Unico Convenzione Contratto di Programma ENAC – ADR

Proposta di Dinamica Tariffaria 2017-2021

Consultazione tra Gestore ed Utenti aeroportuali di Fiumicino e Ciampino

Verbale della seconda audizione pubblica del 27 ottobre 2016

Hilton Garden Inn Rome Airport - Aeroporto “Leonardo da Vinci” di Fiumicino

I lavori riprendono nella seconda giornata di audizione pubblica, il giorno 27 ottobre 2016 alle ore 10,30.

La seconda audizione pubblica dell'Utenza aeroportuale degli scali di Fiumicino e Ciampino, in merito alla proposta di dinamica tariffaria 2017-2021, si apre alle ore 10,30 con i saluti dell'**Ing. Marco Troncone (Direttore Pianificazione Finanza e Controllo di Aeroporti di Roma e “Referente” della procedura di Consultazione)**. Preannuncia che la giornata vedrà una focalizzazione sui quesiti pervenuti entro il 21 ottobre scorso. Preliminarmente tuttavia introduce le future modifiche alla proposta tariffaria, intervenute a seguito delle istanze e delle proposte presentate nella riunione del 5 ottobre scorso.

In particolare con riferimento al Piano Investimenti osserva come si sia cercato di ottimizzare il tutto nell'ottica di una massima efficienza in materia di investimenti oltre che di costi operativi. La nuova proiezione di investimenti nel quinquennio è stata oggetto di una rivisitazione complessiva con un effetto, che sarà apprezzabile già nel brevissimo periodo ed una generale riduzione del Piano di investimenti di oltre 100 milioni di euro nel quinquennio. Ciò fermo restando le principali scadenze di rilascio capacitivo del quinquennio. Questo perché lo sviluppo capacitivo rimane qualcosa non in discussione, sempre che l'evoluzione effettiva del traffico risponda alle aspettative. In presenza di una situazione di significativa deviazione al ribasso del traffico rispetto al pianificato ADR sarà infatti pronta a riconsiderare lo sviluppo degli investimenti. La riduzione ha quindi un effetto significativo sulle tariffe. Per la modifica dell'impianto KPI di qualità rimanda all'intervento del dott. Calà.

Illustra una *slide* relativa all'effetto tariffario per Fiumicino, prodotto delle revisioni della meccanica tariffaria. Mediamente nel quinquennio vi sarà una riduzione di circa 0,5 euro per passeggero rispetto alla proposta precedente. Ciò prevedibilmente produrrà una lieve flessione dell'effettivo carico tariffario medio già dal prossimo anno. Con questa nuova politica tariffaria il carico tariffario medio su Fiumicino sarà costante/in flessione per l'anno prossimo. Prospettiva di breve termine è quella di un *freezing* del carico tariffario per i prossimi due anni, pur in presenza di un investimento di oltre 650 milioni di euro per Fiumicino per i prossimi due anni che pertanto verranno eseguiti sostanzialmente senza impatti economici per l'utenza. Per ADR questo risultato rappresenta la migliore coniugazione dell'obiettivo imprescindibile di proseguire nello sviluppo aeroportuale, con l'esigenza di perseguire la massima sostenibilità economica per l'Utenza.

Anche per quanto riguarda Ciampino: la nuova proposta tariffaria riflette ottimizzazioni. Il carico tariffario è minore per un sostanziale minore carico degli investimenti: circa 20 centesimi per passeggero in meno dal prossimo anno.

Prende la parola l'**Ing. Giorgio Gregori (Direttore Sviluppo Infrastrutture)**. Precisa che vi è stato un lavoro di ottimizzazione e limatura, salvaguardando le prospettive di capacità dell'aeroporto e di espansione di Fiumicino Sud. Gli interventi hanno riguardato prevalentemente: attività urbanistiche di Fiumicino Nord e infrastrutture di volo di Fiumicino Sud, sempre verificando che la capacità non debba essere impattata da questi interventi. Un lavoro di limatura vi è stato anche sugli interventi *land-side* e manutentivi o di ristrutturazione. Ciò comporta una ottimizzazione del piano degli investimenti per oltre 100 milioni con una diminuzione di oltre 40 milioni già nel 2017. Rimanda alle schede che verranno discusse in dettaglio nelle Q&A.

Prende la parola il **dott. Emanuele Calà (Responsabile Qualità del Servizio)**. Nell'ambito del Piano di qualità 2017-21 è stata riapprofondita la proposta presentata il 5 ottobre concentrandosi sull'evidenza di incrementare il numero degli indicatori di qualità erogata. Ribadisce che il set di indicatori trova la sua solidità nell'ambito dei pilastri regolatori; si è quindi proceduto ad incrementare ulteriormente il peso degli indicatori della qualità erogata dal 59% al 66% (8 su 12 relativi alla qualità erogata dei servizi), tramite l'introduzione di un indicatore relativo ai passeggeri con ridotta mobilità (tempo di attesa in arrivo per i PRM prenotati). Ciò vale sia su Fiumicino che su Ciampino.

Prende la parola l'**ing. Cambula** intervenendo con riferimento al quesito che riguarda la pista di volo n. 4. Ricorda come l'attuale sistema di piste sia fatto da tre piste, di cui una trasversale, e sottolinea l'importanza della Pista 2 dal punto di vista capacitivo ma soprattutto di impatto acustico. Il suo utilizzo rende possibile la gestione dell'impatto acustico sul territorio in maniera compatibile. La scelta di una nuova infrastruttura di volo non può prescindere dal mercato e dall'utilizzo dell'aeroporto da parte delle compagnie aeree. Fiumicino, per il suo ruolo di *hub* per l'Europa e per l'Italia, deve garantire la possibilità di arrivi e partenze. La massima capacità allocabile (pari a 90 movimenti) è già raggiunta nella situazione attuale ma non è possibile una gestione di medio periodo di 90 movimenti l'ora; vi è quindi la necessità di pianificare e realizzare una nuova infrastruttura di volo per consentire in futuro lo sviluppo dello scalo. Evidenzia come la scelta della giacitura sia molto complessa, dovendo necessariamente rispettare gli standard internazionali e tenendo conto dell'aeroporto di Ciampino, delle diverse realtà militari limitrofe e dei vincoli ambientali. ADR si è concentrata, dopo una serie di studi, su quattro opzioni, che passa ad illustrare.

Evidenzia come le opzioni siano state calate nel territorio, tenendo quindi conto dei numerosi vincoli paesaggistici, idrogeologici, sociali. Prima opzione è stata quella della pista parallela alla n. 2; con essa vi sarebbe stata una interferenza operativa sulle due piste nord-sud e un notevole "consumo" del territorio ed una incompatibilità in fase di decollo e atterraggio con le abitazioni. Tale opzione è stata quindi scartata. La seconda opzione vedeva la pista al centro con direzione nord-sud parallela alle piste 1 e 3, ma anche qui vi sarebbe stato un notevole consumo del territorio, rendendo anche non operativa la pista 2. Anche tale opzione è stata scartata. La terza opzione vede la pista a 1035 metri di interasse con la pista n. 3. Tale opzione è stata scartata per un discorso di consumo territoriale e per l'impossibilità di gestire la Pista 2 per i decolli in contemporanea. L'ultima opzione ottimizza il consumo del territorio, limitando ad una espansione di poco superiore ai 260 ettari, e consente una ottimizzazione anche di *layout*. Da un punto di vista capacitivo, grazie alla collaborazione con ENAV l'interasse di 820 metri dalla pista 3 consente di utilizzare le piste in modo autonomo. Con la quarta opzione si riducono anche i *driver* di rischio per il sorvolo dell'area terminal.

Con riferimento alle differenze rispetto all'originario Piano di Investimenti osserva come vi siano diverse motivazioni per la nuova stima di costo della pista 4. In origine Fiumicino aveva un assetto con sei piste di volo, ma non raggiungeva i requisiti capacitivi minimi necessari per il medio termine. Nell'originario contratto di programma vi era una infrastruttura di volo in più; con l'attuale progetto si raggiunge quindi un *saving* netto. Nel contratto di programma l'originaria ipotesi di pianificazione non poteva tener conto dei risultati emersi da indagini successive, in particolare con riferimento alla qualità dei terreni che sosterranno la pista di volo. Rimanda alle *slide* per i dettagli delle prove effettuate dal punto di vista geotecnico. Dal punto di vista della cantierizzazione ricorda come la Pista 4 necessiti di un idoneo accesso al cantiere, interagendo con il territorio causando il minimo disagio. È stata preventivata quindi la realizzazione di uno svincolo autostradale. Per quanto riguarda la parte idraulica sottolinea il verificarsi sempre più frequente di piogge intense in brevi periodi. Ciò comporta la necessità di realizzare infrastrutture di mitigazione idraulica, quali il raddoppio della dotazione idraulica nei dintorni della pista.

Con riferimento all'extracosto per il raddoppio della taxiway Bravo spiega come questo sia dovuto alla ampliata lunghezza del tratto da raddoppiare, per consentire una migliore gestione del traffico a terra. Anche il relativo sistema idraulico è stato dimensionato in funzione delle più recenti normative.

L'**ing. Gregori** precisa che molti degli interventi sono l'effetto di un nuovo studio idrogeologico chiesto dall'ENAC e dal Ministero in virtù dei nuovi eventi meteorologici. Molti extracosti sono effetto del nuovo assetto idrogeologico nel medio-lungo termine.

L'ing. Cambula ricorda anche il costo legato agli scavi preventivi archeologici. Recentemente è stata trovata parte di una villa romana: con la Sovrintendenza si stanno definendo le modalità di protezione o rimozione della stessa. Con riferimento alla nota dell'Ing. Gregori per la parte ambientale precisa che tutti gli investimenti per Fiumicino Sud sono stati approvati anche nel rispetto del Decreto VIA, il che ha comportato un extracosto. Medesime motivazioni di extracosto (idrauliche, archeologiche) si riferiscono all'estensione dei piazzali relativamente alla Pista 4.

Con riferimento al Terminal 4: il progetto di completamento di Fiumicino Sud prevede la realizzazione del Terminal 4. Grazie ad una rimodulazione delle originarie previsioni è stato ottimizzato il piano spostando in avanti la realizzazione del Terminal e prevedendo una infrastruttura più piccola, proponendo un nuovo rilascio di capacità del Terminal 5 con due fasi di intervento, rendendolo di fatto completo. Ciò consente di avere una maggiore capacità terminal con 4 anni di anticipo e di avere meno carico di voli sui Terminal 3 e 1. Ciò in modo tale che i lavori di ristrutturazione si possano fare con una resa operativa molto alta, minimizzando i disagi.

Ulteriore quesito riguardava la realizzazione del Terminal Nord: il *masterplan* è stato approvato da ENAC nel 2015. In esso il completamento di Fiumicino Sud è garantito dalla possibile di realizzare a Nord un primo modulo di terminal. Nel periodo regolatorio 2017-21 è stata quindi inserita la progettazione del primo modulo e delle infrastrutture connesse, sebbene rispetto alla presentazione del 5 ottobre ne sia stato ripianificato il costo in linea con i requisiti approvativi.

L'ing. Troncione rimanda per le risposte ad altri quesiti ad un documento che verrà presto inserito sul sito di ADR.

Relativamente ai quesiti sul piano della qualità di ADR prende la parola il **dott. Calà**. Con riferimento alla richiesta di maggiori dettagli su indicatori/quesiti ai passeggeri, tempistiche e luoghi di rilevazione ricorda come sul documento "Indicatori qualità e piano interventi per il sotto-periodo tariffario 2017-2021" pubblicato nel sito siano già specificate le principali caratteristiche. Aggiunge che le rilevazioni vengono svolte tutti i giorni dell'anno durante l'arco della giornata e conseguentemente si tiene già conto delle "peak hours" così come richiesto nel quesito. Inoltre, sottolinea che le rilevazioni di qualità percepita ed erogata vengono svolte da un ente terzo certificato ed anche il sistema interno di gestione Qualità di AdR è certificato.

Con riferimento al quesito circa l'efficacia del piano Qualità che si basa sul 90% dei casi sulla qualità erogata e la certezza del raggiungimento dei target, evidenzia che, tenuto conto delle modalità di calcolo del 90% dei casi (che si basa su media e deviazione standard) anche i casi estremi vengono tenuti in considerazione; inoltre, tenuto conto della complessità dei processi operativi dell'aeroporto la certezza è aprioristicamente impossibile. Il Piano qualità, basato sui riferimenti regolatori, è quindi ritenuto ampiamente valido.

I lavori sono sospesi alle ore 11,30. Riprendono alle ore 11,50.

Il dott. Soleri con riferimento ad una domanda posta da EasyJet e alla lamentate scarse indicazioni sul fattore "epsilon": tutti i dettagli sono nell'allegato 10 del Contratto di Programma.

Il dott. Soleri rimanda alla sessione Q&A. Con riferimento alla procedura di consultazione, avviata dal 2012, ADR fornisce un set di dati che poggiano sulla delibera CIPE e sulle linee guida ENAC, facilmente consultabili. È così assoluta l'esigenza di trasparenza per quanto riguarda i criteri di costruzione e certificazione della contabilità regolatoria, base per il calcolo delle tariffe. Da ultima contabilità regolatoria di ADR, relativa al 2015, per quanto riguarda i costi operativi solo il 34% era oggetto di allocazioni indirette, per quanto riguarda il capitale investito le allocazioni indirette erano ancora più basse, 5%. Rimanda al documento ENAC e alle linee guida applicative.

Con riferimento agli *output* delle elaborazioni tariffarie, per cui non sarebbero note le elaborazioni che determinano le tariffe, rimanda alla delibera CIPE e alle linee guida dell'ENAC. L'aggiornamento della dinamica tariffaria è rappresentato in apposite schede, aggiornate per recepire le risultanze della proposta tariffaria odierna che saranno messe a disposizione nei prossimi giorni e ben prima del 7 novembre, data

prevista per il *closing* del periodo di consultazione con l'utenza. Nei documenti del 9 settembre vi sono già una grande quantità di informazioni a riguardo. Nei prossimi giorni saranno resi disponibili ulteriore materiale di supporto su fogli Excel.

Riguardo ai temi relativi alla costruzione del WACC (documento già pronto in lingua inglese): per la determinazione dell' *asset* beta la costruzione viene riproposta in ossequio alla metodologia del Contratto di programma. Con riferimento alla componente del costo del debito di 30 punti base: nel documento viene illustrato il relativo calcolo dei costi accessori. Per quanto riguarda il WACC: in tutti gli elementi in cui andava applicato il WaCC per la determinazione dei costi di costruzione delle tariffe 2017-21 è stato ovviamente usato il valore di 8,52% (reale, pre-tax) o il suo corrispondente valore nominale ove richiesto. Per gli interventi a WACC incrementali rileva che la metodologia è rappresentata nell'Allegato 22 al Contratto di Programma e che è prevista applicazione di un sistema di penalità nel caso in cui ADR non rispetti il Piano di Investimenti.

Il dott. Soleri rimanda alla tabella di presentazione del mese scorso a pagina 19 del documento 'informazioni preliminari' per una lista degli interventi che sono ammessi a remunerazione incrementale; in generale a livello metodologico abbiamo un WACC incrementale applicato agli investimenti di incremento di capacità al di sopra di una certa soglia.

Con riferimento alla trasparenza sul *reporting* di ricavi regolati e non regolati: premette che la consultazione con l'utenza verte sulla dinamica tariffaria mentre la profittabilità di ADR non ne fa parte. Specifica il significato della colonna dei ricavi non pertinenti. Con riferimento sempre ai temi della contabilità regolatoria: con riferimento alla sua riconciliabilità con il bilancio IAS si valorizza la voce dell'attivo immobilizzato distinto in immobilizzazioni materiali e immateriali, con riclassificazioni nel rispetto dei principi contabili italiani. Le tre voci IAS vengono quindi aggregate nelle voci "materiali" e "immateriali". Illustra le slide proiettate.

Relativamente alla costruzione dei costi ammessi e alla determinazione del CIN e delle OPEX ammesse e della costruzione del fattore di equilibrio: riguardo al CIN evidenzia come lo stesso è presentato in contabilità regolatoria secondo quanto previsto dal Contratto di programma, senza alcun disallineamento. Lo sviluppo del CIN per ciascun anno del sotto-periodo è effettuato *ex ante* con formula rappresentata. Con riferimento ai costi operativi ammessi ed ai criteri di calcolo in dinamica tariffaria verrà fornito al più presto un foglio Excel; per quanto riguarda le elasticità sono stati riproposti valori invariati rispetto al sotto-periodo regolatorio trascorso. Dall'avvio del Contratto di programma si osserva un trend di contenimento dei costi nonostante l'aumento della qualità.

Relativamente alla costruzione del parametro "x" della formula illustra due *slide* presenti nell'aggiornamento della presentazione sulla proposta tariffaria. Il parametro "x" è elemento di stabilizzazione della tariffa prima dell'introduzione dei costi ammessi per nuovi investimenti nel quinquennio regolatorio con traduzione dei costi ammessi in ricavi, mantenendo l'equilibrio nel periodo. Alla fine del quinquennio la RAB residua diventa parte dei calcoli della "x" per il periodo successivo. Precisa che per ogni servizio presenta una differente "x", in funzione dei volumi del servizio e della diversa composizione dei costi operativi ammessi.

EasyJet Chiede spiegazioni sul valore R e C, anche con riferimento all'anno base.

Soleri. Illustra i valori R e C facendo riferimento alle *slide* (disponibili all'interno dei documenti pubblicati sul sito giovedì 27 novembre), tenendo in considerazione la struttura dei costi dell'aeroporto all'anno base.

Dott. Soleri. La C sviluppa i costi con le formule previste. La percentuale di variazione annua della tariffa nel quinquennio è data dal fattore X. C'è poi una formula nel Contratto di Programma che costruisce i costi ammessi. Con riferimento alla domanda sul peso dei diritti UE ed extra UE: la percentuale applicata fino a quest'anno non poggiava su alcuna analisi dei costi.

Riguardo al ribilanciamento dei pesi tra componente vettore e pax e fra Ciampino e Fiumicino: la contabilità regolatoria, fondata sul principio di correlazione ai costi, è il documento su cui poggia tutta la

documentazione tariffaria, secondo le linee guida dell'ENAC. I criteri di allocazione sono poi verificati dai revisori.

Riguardo al servizio dei banchi check-in a Ciampino: la crescita delle tariffe è dovuta al crollo dei volumi del 70% del servizio (banchi a canoni annui), non controbilanciato dalla decrescita dei costi ammessi (-35%) e dal modesto incremento delle altre tipologie di affitto banchi (a ore, a volo).

Ryanair Evidenzia pratiche discriminatorie nei confronti dei passeggeri per mancata correlazione con i costi. Chiede maggiori informazioni per quanto riguarda i costi dei terminal. Richiesta di porre fine alle pratiche illegali di esenzione dei passeggeri dom-dom. Chiede una risposta per iscritto.

Dott. Soleri. Sul primo punto: da un punto di vista della contabilità regolatoria la questione non è rilevante perché i costi sono allocati ai servizi, a prescindere dalla singola porzione del terminal. Sull'imbarco passeggeri in transito, sono in applicazione delle articolazioni tariffarie, come peraltro previsto dal Contratto di Programma, nella considerazione che tale tipologia di traffico attrae un minor livello di costi (per uso dei terminal e delle infrastrutture) nell'ambito di un servizio in cui è vincolata al revenue-cap,

Ing. Troncone. C'è il rispetto di una generale correlazione ai costi rispetto ai passeggeri in transito. E' un fatto noto che questi passeggeri utilizzano diversamente, meno 'intensamente', l'aeroporto e non ne utilizzano tutte le infrastrutture. Peraltro la pratica si applica in gran parte degli aeroporti europei.

ASSAEREO. Non condivide le posizioni espresse da Marco (Gatti). L'andamento degli investimenti tende infatti a privilegiare attività *point to point*. ADR ha già spiegato che le tariffe sono il frutto di una diretta allocazione dei costi sul singolo servizio. Invita ADR ad ulteriori valutazioni per invertire la tendenza, anche in ordine alla ripartizione dei pesi fra basket dei diritti a carico dei vettori e dei passeggeri. Per quanto riguarda la prima parte della discussione della mattinata: la riduzione dei 100 milioni va nella direzione auspicata. Rappresenta però l'esiguità della riduzione a fronte dell'ordine degli investimenti complessivi; chiede quindi che vengano compiuti ulteriori sforzi nella medesima direzione. Service level agreement: segnalazione formale a riguardo. Il Piano qualità ha un'ottica rivolta al passeggero, mentre sul lato compagnia aerea l'aspetto qualità può essere affrontato aprendo un confronto sul Service level agreement. Auspica l'avvio di uno strumento del genere.

IATA. Punto relativo al punto dei passeggeri in transito: ADR ha detto di aver utilizzato come approccio i metri quadri per la determinazione della tariffa. In che misura tale approccio riflette gli effettivi costi dei servizi per i passeggeri?

Ing. Troncone. Precisa trattarsi di uno dei parametri. Esiste comunque una correlazione fra lo spazio misurato in metri quadri e il costo dei servizi. Tale criterio è utilizzato per l'allocazione della RAB ed in misura minore anche dei costi operativi (ad esempio manutenzioni e *utilities*).

L'articolazione delle tariffe di imbarco pax fra originanti e transiti non costituisce misura discriminatoria. Tutti i vettori possono considerare la possibilità di gestire traffico in interconnessione. Per quanto riguarda i passeggeri nazionali e internazionali nega l'esistenza di pratiche illegali. Peraltro l'ENAC, che rappresenta l'autorità preposta a confermare o correggere l'interpretazione della legge da parte di ADR, non ha mai rilevato nulla di illegittimo a riguardo.

Ryanair Comunica di aver ricevuto una lettera da parte di ENAC da cui si evince che ADR sta attuando pratiche discriminatorie.

Dott. Soleri. Ribadisce che la disposizione ENAC è stata interpretata nell'unico modo possibile per ADR.

Ryanair Chiede come ADR spieghi il diverso trattamento delle esenzioni per tipologia di passeggero.

Dott. Soleri. ADR si limita ad applicare una disposizione ministeriale del 1992.

Ing. Troncone. Conferma che ADR agisce nel rispetto della disposizione di legge.

Ryanair Si tratta di una nota del Ministero e non di legge ordinaria. Pratica discriminatoria fra passeggeri nazionali ed EU solo in particolari circostanze.

IATA Chiede se vi siano circostanze particolari di applicazione diverse dal passato.

Ing. Troncone. Afferma che l'unica circostanza in cui ADR pratica l'esenzione è quella per cui un passeggero vuole andare da un punto A ad un punto B con un unico biglietto in transito a Roma.

IATA Chiede di conoscere gli altri metodi di allocazione delle voci di capitale investito ai servizi oltre ai metri quadri.

Dott. Soleri. Rimanda al documento "Linee guida". Su richiesta, precisa non esservi forme di sussidio incrociato, ad esempio derivanti dalla pubblicità. Lo spazio occupato da un'attività commerciale non è considerato rispetto ai servizi regolamentati.

IATA I ricavi della pubblicità ad esempio dovrebbero essere utilizzati per ridurre i costi delle compagnie aeree.

Dott. Soleri. Preannuncia che saranno forniti gli investimenti dettagliati per il quinquennio, con la porzione regolamentata e non regolamentata e l'allocazione ai servizi.

Easyjet Per quanto riguarda il WACC incrementale: in esso c'è già un premio di rischio.

Dott. Soleri. è possibile fare riferimento alla teoria generale che si applica anche per altre infrastrutture. Gli investimenti servono per un'ulteriore capacità, ma ciò espone ADR a maggiori rischi.

Easyjet. Il Contratto di programma garantisce i ricavi per un determinato periodo di tempo. Qual è il β aggiuntivo?

Dott. Soleri. Il rendimento incrementale è costruito considerando pratiche standard di altri enti regolatori per altri settori regolamentati.

Easyjet Il WACC incrementale è costruito su un rischio considerato per tre volte.

Dott. Soleri. Invita a fare riferimento all'allegato 22. Per quanto riguarda il β il calcolo non cattura il rischio specifico legato all'Italia; questo è rappresentato con il β incrementale che vale per dieci anni ed è soggetto a revisione, può essere anche cancellato, si tratta di un provvedimento temporaneo. La motivazione del β incrementale si basa sul diverso grado di rischiosità, non rappresentato negli altri parametri del WACC.

Easyjet Chiede quale sia la giustificazione del *risk free rate* all'interno del Contratto di programma.

Dott. Soleri. Viene applicato anche da altri enti regolatori in Europa. È applicato per evitare la trappola dei bassi tassi di mercato dovuti al cosiddetto *quantitative easing* che avrebbe avuto l'effetto di disincentivare gli investimenti necessari a Fiumicino. Alcuni regolatori hanno utilizzato il *forward rate*. Maggiore è l'orizzonte temporale e meno distorsivo è l'effetto.

Ing. Troncone. Si fa la media degli ultimi tre anni. Se non vi sono previsioni di dettaglio nel Contratto si guarda ad un dato di riferimento storico, si guarda ad un passato recente per fare una stima del *risk free rate* applicabile al prossimo quinquennio.

Dott. Soleri. C'è una previsione del contratto secondo cui i ricavi del gestore devono poggiare su un equo ritorno sull'investimento. Altri regolatori hanno adottato modalità similari per contrastare l'effetto del QE.

Easyjet. Chiede come avvenga il calcolo degli oneri accessori al debito.

Ing. Troncone. Rimanda al documento sul WaCC fornito separatamente.

Easyjet Per quanto riguarda il *market risk premium* applicate il 5%. C'è comunque la possibilità di rivedere al ribasso?

Dott. Soleri. *Market risk premium* si deve intendere come maggior ritorno atteso rispetto ad un investimento obbligazionario. Rinvia alla nota WACC fornita.

IATA Chiede le tempistiche per il feedback.

Dott. Soleri. Il 3 novembre. Consultazione in conclusione il 7 novembre. La pubblicazione di tutti i documenti/approfondimenti discussi oggi avverrà a brevissimo ad esclusione delle schede di dinamica tariffaria, che necessitano di altri giorni di elaborazione.

Easyjet Chiede precisazioni sul parametro V.

Dott. Soleri. Nel prossimo periodo regolatorio l'unica voce di costo riguarda il contributo al fondo antincendio calcolato in base all'incidenza del traffico. Il 2017 riceverà anche i costi relativi al parametro V riferiti al 2016.

IATA Chiede di ricevere maggiori dettagli sugli investimenti di importo complessivo maggiore a 10 milioni di euro.

Ing. Troncone. Il desiderio dell'Utenza di avere la possibilità di influenzare le tariffe prima dell'applicazione ha oggi raggiunto un risultato apprezzabile. L'evoluzione al rialzo delle tariffe avverrà solo con determinati investimenti. Lo scambio di informazioni può avvenire con un processo di consultazione annuale; potrebbe anche trattarsi di un *meeting* informale *one-to-one*.

Ing. Gregori. Rende la propria disponibilità a realizzare incontri informali in cui spiegare con dettagli tecnici i progetti futuri.

IATA Evidenzia una mancanza di informazioni sulla domanda di traffico che giustificerebbe la costruzione della pista 4.

Ing. Gregori. La Pista 4 è necessaria per la crescita del traffico. La motivazione della Pista 4 è stata già discussa negli ultimi due anni con gli *stakeholders*.

IATA Sono necessarie maggiori informazioni sul *business case* di ADR nel medio e lungo termine. Così sarebbe possibile suggerire una diversa tempistica degli investimenti da realizzare.

IATA. Chiede maggiori informazioni sugli SLA.

Dott. Calà. Come anticipato nell'incontro del 5/10/2016, tra Carta dei Servizi, Minimi di Scalo, Contratto di Programma e III Atto Aggiuntivo al Contratto di Programma ci sono circa 90 indicatori di qualità su cui viene fatto il monitoraggio delle performance di qualità, sia percepita che erogata. In particolare si concentra sui requisiti operativi "Minimi di Scalo" stabiliti all'interno del Regolamento di Scalo, che comportano (per i servizi di diretta competenza del gestore) un regime sanzionatorio da parte di ENAC senza alcun sistema premiante. Sottolinea, inoltre, che a partire dal 17 Giugno 2016 tali requisiti sono stati rafforzati e che è previsto un ulteriore rafforzamento dei target a partire dal 9 gennaio 2017.

ASSAEREO. Tali normative sono applicate a tutti gli scali italiani, ma non hanno impedito ad altri operatori aeroportuali di raggiungere un consenso con gli utenti. Anche gli altri gestori (SEA e SAVE) si sono dichiarati disponibili ad una maggiore consultazione. È possibile una consultazione anche per i livelli di servizio?

Ing. Troncone. Si dichiara favorevole al confronto e a valutare le proposte che arriveranno.

Dott. Soleri. Entro la fine dell'anno ENAC valuterà la tariffa da applicare da marzo prossimo. La procedura ENAC sulla risoluzione delle controversie prevede la possibilità di adire l'ente regolatore. Tutta la documentazione fornita sarà resa disponibile anche all'ENAC. Sul sito dell'ENAC ci sono i dettagli sulle fasi nell'ambito delle quali è possibile intervenire verso ENAC stessa. Conclude illustrando i cambiamenti

percentuali nelle tariffe rispetto alla proposta di settembre per quanto riguarda atterraggi/decolli, imbarco passeggeri e sicurezze.

I lavori terminano alle ore 14,20

In considerazione della necessità di operare la traduzione in inglese del verbale relativo all'incontro odierno a favore dei partecipanti non italiani, l'Ing. Troncone rende noto che il verbale sarà reso disponibile mediante pubblicazione sul sito.

5/10

Nome	Cognome	Azienda	email	Firma per presa visione verbale
RICHARDO	RIVERO	DELTA	ALBERTO.RIVERO@DELTA.COM	
Pierluigi	Marogna		pmarogna@libero.it	
Michael	Schides	easyJet	michael.schides@easyjet.com	
MARCO	GATTI	RYANAIR	GATTI@RYANAIR.COM	
FABRIZIO	CALI	easyJet	Fabrizio.Cali@easyjet.com	
WOLFGANG	NENI	IBAR	SEGEN@IBAR.IT	
WING	COMISSO	AOC CNQ	WCOMISSO@AOC.FRANCE.FR	
BETTE	WILSON	AA	Bette.Wilson@AA.COM	
MARG	CALVARESE	CU	MARG.CALVARESE@CU.COM	
Andrea	Waedtenmann	IATA	waedtenna@iata.org	
JACQUE	HOEGER	IAG	JACQUE.HOEGER@IAGROUP.COM	
ANNA	FURR	IATA	young@iata.org	
VALENTINA	HENIN	ASSAEROPORTI	HENIN@ASSAEROPORTI.NET	
GIAMLUCA	LO GIUNGO	ASU ITALIA		
ALESSANDRO	BEVILACQUA	ASSAEROPORTI	ASSAEROPORTI@ASSAEROPORTI.IT	
EMANUELA	DI ROMA	ASSAEROPORTI	diroma@virgilio.it	
ELIA	PISTOLA	COMITATO VIBENTATI CIA/FEO	PISTOLAE@RYANAIR.COM	
ROBERTO	SPINA	Admir Institute		

