

CONVENZIONE – CONTRATTO DI PROGRAMMA

CONSULTAZIONI UTENTI

PROPOSTA TARIFFARIA 2014

AEROPORTO LEONARDO DA VINCI – FIUMICINO

15 NOVEMBRE 2013

Risposte a lettera 11 novembre 2013 (1 di 15)

Q: Al fine di poter analizzare compiutamente la documentazione fornita si richiede evidenza della contabilità regolatoria, degli scostamenti dei costi rispetto all'annualità precedente e del rationale sulle eventuali variazioni intervenute nel periodo. Si richiede, inoltre, di conoscere in maniera dettagliata i criteri utilizzati per la determinazione dei parametri utilizzati ai fini dell'aggiornamento dei diritti 2014.

A: In merito alla vs. richiesta di evidenza da contabilità regolatoria degli scostamenti di costo rispetto all'annualità precedente, si precisa che i dati di contabilità regolatoria rilevanti ai fini dell'applicazione della dinamica tariffaria del titolo II del Contratto di Programma ADR sono quelli riferiti al cd. "Anno Base" del primo sotto-periodo tariffario 2012-16 che fanno parte dell'allegato 9 allo stesso Contratto di Programma ADR, tuttora consultabile sul sito www.enac.gov.it.

I criteri per la determinazione dei parametri applicati ai fini dell'aggiornamento dei corrispettivi regolamentati per l'annualità 2014 (1 marzo 2014 – 28 febbraio 2015) sono compiutamente descritti nel Contratto di Programma al titolo II e sono già stati condivisi in dettaglio con l'utenza sia in occasione della Consultazione del 12 settembre 2012 che nel documento reso disponibile sul sito ADR il 31 ottobre scorso e relativo alla "Consultazione con gli Utenti su Proposta di Aggiornamenti Tariffari 2014" dal titolo "Informazioni Preliminari" alle pp. 4-9.

Risposte a lettera 11 novembre 2013 (2 di 15)

Q: Si richiedono chiarimenti sui criteri attraverso cui sono stati definiti i nuovi corrispettivi regolamentati e la motivazione delle variazioni differenziate, tra i vari corrispettivi, rispetto alle originarie previsioni del contratto di programma.

A: I criteri attraverso cui sono stati definiti i nuovi corrispettivi regolamentati sono previsti al titolo II del Contratto di Programma ADR.

Le differenze fra proposta dei corrispettivi del 2014 rispetto a quanto originariamente previsto nel Contratto di Programma per la stessa annualità sono dovute a:

- i. Variazioni nel 2012-2013 all'ammontare degli investimenti rispetto a quanto previsto nell'articolazione tariffaria presentata all'allegato 9 del Contratto di Programma. A tal proposito va ricordato che l'applicazione dei nuovi corrispettivi regolamentati è intervenuta solo a partire dal 9 marzo 2013 mentre il profilo degli investimenti previsto in articolazione tariffaria presentata all'allegato 9 risale a quanto condiviso con l'Utenza aeroportuale nella Consultazione del 13 dicembre 2011;
- ii. Riduzioni intervenute nel 2012-2013 ai costi per programmi "non correlati al traffico" rispetto a quanto previsto all'allegato 13 del Contratto di Programma ed inserito nel parametro tariffario "v" (ad esempio: programma 43 in allegato 13 relativo a "Criticità Operative" che ha finora consuntivato costi per €1.4 mln nel biennio 2012-2013 rispetto a €6.0 mln originariamente previsti);
- iii. Per i servizi a cui la previsione è applicabile, nei costi ammessi per l'annualità 2014 è valorizzata una quota pari ad un terzo dei mancati proventi dovuti al ritardato adeguamento tariffario (60gg tra efficacia del Contratto di Programma ed entrata in vigore dei nuovi corrispettivi);
- iv. I nuovi corrispettivi regolamentati che entreranno in vigore l'1 marzo 2014 comprendono infine un premio pari allo 0,53% legato al raggiungimento degli obiettivi di qualità e tutela ambientale nel periodo di monitoraggio previsto (1 luglio 2012 – 30 giugno 2013).

Risposte a lettera 11 novembre 2013 (3 di 15)

A (cont.): Per lo scalo di Fiumicino sull'annualità 2014 il corrispettivo regolamentato medio proposto è minore di €0.3/pax – pari a 1% – rispetto a quanto previsto nelle schede tariffarie dell'allegato 9 al Contratto di Programma.

Per lo scalo di Ciampino il corrispettivo regolamentato medio per il 2014 è in aumento di €0.3/pax pari al 2%. Questo è dovuto a: (i) investimenti 2012-2013 superiori rispetto a quanto previsto al momento della determinazione della dinamica tariffaria presentata in Allegato 9 del Contratto di Programma; (ii) recupero dei mancati proventi nel periodo di 60gg tra efficacia del Contratto di Programma ed entrata in vigore dei nuovi corrispettivi.

Risposte a lettera 11 novembre 2013 (4 di 15)

- Q:** Stante il livello complessivo della qualità dei servizi ed i disservizi generati in alcuni sottosistemi (PRM, climatizzazione, loading bridge, pulizia, infiltrazioni di acqua ecc.) si ritiene che il premio dello 0,6% dei ricavi non sia dovuto per l'annualità in esame. Si richiede, sul punto, di ricevere copia della rendicontazione presentata da ADR ad ENAC (settembre 2013) citata nella slide 7 del documento "Informazioni preliminari". Si segnala, in ogni caso, che gli indicatori di qualità in esame, non potendo che riguardare una frazione di anno di vigenza del contratto di programma (luglio 2012/giugno 2013), non dovrebbero essere utilizzati per riconoscere un incremento tariffario valevole per l'intera successiva annualità di Piano.
- A:** ADR ha dato il via ad un importante programma di rinnovamento delle attuali infrastrutture Terminal di FCO per migliorare la qualità e lo stato delle aree dedicate ai passeggeri. Grazie alla firma del Contratto di Programma è stato possibile potenziare tale programma con benefici tangibili e incrementi dei livelli di servizio diffusi. Nello specifico per i temi riportati si citano le principali iniziative compiute:
- i. PRM: raddoppio degli addetti impiegati nella stagione estiva, miglioramento delle infrastrutture dedicate (in realizzazione nuova sala arrivi T3 e nuovo concept WC), utilizzo di un sistema informatico per ridurre le attese;
 - ii. Climatizzazione: sono state effettuate importanti attività di revamping e manutenzione sui sistemi impiantistici centralizzati; inoltre sono stati migliorati il controllo e la diffusione degli impianti inseriti nei principali progetti completati nel 2012-2013;
 - iii. Loading Bridge: ADR ha completato la riqualifica strutturale ed impiantistica di 11 pontili di imbarco dell'area di imbarco B. Entro il 2013 tale programma vedrà l'intervento su altri 2 pontili. Entro il 2015 verranno completamente sostituiti i rimanenti finger delle aree di imbarco D, G e H;
 - iv. Nel 2013 ADR ha sostituito oltre 2000 mq di controsoffitti nelle aree del T3 e della galleria transiti. Sono in atto ulteriori interventi di sostituzione dei controsoffitti in altre aree;
 - v. E' in corso il progetto per l'adeguamento delle reti di smaltimento delle acque meteoriche dalle coperture dei fabbricati. Tale progetto si innesterà nelle iniziative che ADR sta perseguendo nel miglioramento del livello tecnologico degli impianti.

Risposte a lettera 11 novembre 2013 (5 di 15)

A (cont.): In merito ai rilievi da voi espressi sulla determinazione degli effetti in tariffa si osserva che le modalità applicate sono rigorosamente allineate a quanto previsto nelle Linee Guida ENAC del dicembre 2008 ed al Contratto di Programma ADR.

Per quanto riguarda il periodo preso a riferimento per la consuntivazione degli indicatori di performance selezionati, la norma rilevante è l'articolo 11, punto 20 delle Linee Guida ENAC.

Per ciò che concerne il metodo di calcolo del “bonus/malus” e la sua applicazione in tariffa i riferimenti sono al Contratto di Programma ADR (art. 29 e allegato 10) ed alle stesse Linee Guida ENAC al punto 11.

Circa la vostra richiesta di ricevere la rendicontazione fornita ad ENAC, vi segnaliamo che la relazione vi è già stata resa disponibile il 31 ottobre sul sito ADR (v. [Relazione sull'andamento della prima annualità del Piano della Qualità e della tutela ambientale per gli scali romani di Fiumicino e Ciampino](#)).

Risposte a lettera 11 novembre 2013 (6 di 15)

Q: Non riteniamo condivisibile l'imputazione sul nuovo anno dei 60 giorni (gennaio – marzo 2013) di “mancati proventi” dovuti alla ritardata applicazione dei nuovi corrispettivi. Sul punto si chiede la dimostrazione delle perdite effettivamente generate e che giustificano detta pretesa. Segnaliamo che qualora tale richiesta fosse accolta, dovrà essere ugualmente conteggiata la perdita dei vettori conseguente alla vendita dei biglietti avvenuta prima della pubblicazione del contratto di programma, relativi a voli operati successivamente.

A: Il recupero dei mancati proventi derivanti dalla ritardata applicazione dei nuovi corrispettivi tra il periodo di efficacia del Contratto di Programma e l'effettiva entrata in vigore degli aumenti tariffari è disciplinato all'art. 37bis del Contratto di Programma stesso (“Monitoraggio annuale sui parametri tariffari k e v”), ai commi 10 e 11. Tale previsione è inserita anche nei Contratti di Programma in deroga di SAVE (Venezia) e SEA (Milano). Più in dettaglio, il comma 11 ne prevede la quantificazione in occasione del primo monitoraggio annuale delle tariffe ed il recupero sulle annualità residue, attraverso il parametro tariffario “v”.

A tali disposizioni ADR si è attenuta nella redazione della propria proposta. I mancati ricavi regolamentati per effetto della ritardata applicazione sono definiti come prodotto dei nuovi corrispettivi unitari 2013 approvati con DPCM del 21 dicembre 2012, e di cui alle schede tariffarie di sotto-periodo 2012-2016 ancora consultabili sul sito dell'ENAC (allegato 9 al Contratto di programma richiamato dal DPCM, art. 4), per il traffico effettivamente registrato su Fiumicino e Ciampino nei 60 gg intercorsi tra la pubblicazione sulla G.U. del DPCM e la data di esigibilità dei nuovi corrispettivi fissata dallo stesso DPCM al 1 Marzo 2013, al netto dei ricavi regolamentati effettivamente consuntivati nello stesso periodo.

Risposte a lettera 11 novembre 2013 (7 di 15)

A (cont.): Più in dettaglio, abbiamo:

- i. derivato dalla contabilità generale il fatturato dei servizi regolamentati relativi al periodo 8 gennaio–8 marzo 2013
- ii. calcolato i corrispettivi che avremmo dovuto applicare nel rispetto delle previsioni del Contratto di Programma e moltiplicato le quantità fatturate nel periodo per tali corrispettivi determinando un fatturato teorico del periodo.

Il valore dei “mancati proventi” è dato dalla differenza fra fatturato da contabilità generale per il periodo 8 gennaio–8 marzo (i) e fatturato teorico nello stesso periodo (ii). In coerenza con l’art. 37bis, comma 11 sopra citato abbiamo provveduto a ripartire il valore dei mancati proventi nelle tre annualità residue del sotto-periodo tariffario (quindi 2014, 2015, 2016) e calcolato un terzo di tale valore all’interno del parametro “v” dell’annualità 2014.

Sarà cura dell’ENAC, che è in possesso della documentazione di dettaglio, verificare l’esattezza dei calcoli e certificare la corretta applicazione di quanto previsto in materia nel Contratto di Programma.

Sullo scalo di Fiumicino abbiamo registrato mancati proventi netti per €/mln 17,8. Lo scalo di Ciampino, invece, ha fatto registrare mancati proventi netti per €/mln 0,5.

In merito alla perdita dei vettori conseguente alla vendita dei biglietti avvenuta prima della pubblicazione del Contratto di Programma, relativi a voli operati successivamente, si ricorda che la tempistica di comunicazione dei corrispettivi in vigore dal 9 marzo 2013 è stata conforme a quella indicata nella Direttiva 2009/12/CE concernente i diritti aeroportuali.

Risposte a lettera 11 novembre 2013 (8 di 15)

Q: In considerazione della riserva espressa da ADR di valutare un ulteriore incremento delle tariffe a seguito della riduzione del traffico, superiore al 6%, rispetto a quanto stimato, chiediamo conferma del fatto che gli eventuali aggiornamenti potranno riguardare solo la parte eccedente la soglia del 6%, essendo questa la componente di rischio comunque in capo al gestore. Segnaliamo inoltre che l'eventuale variazione dei corrispettivi dovrà essere comunicata in tempi compatibili al recupero dei relativi importi dagli stessi dai passeggeri.

A: A p. 11 del documento reso disponibile sul sito ADR il 31 ottobre scorso e relativo alla “Consultazione con gli Utenti su Proposta di Aggiornamenti Tariffari 2014” dal titolo “Informazioni Preliminari”, ADR ha anticipato che si riserva l'opzione di ricorrere all'Art. 45.2 del Contratto di Programma. In caso di scostamenti annui superiori al 6% rispetto alle stime iniziali di traffico (come presentate all'utenza nell'apposita consultazione dell'11 dicembre 2011) per la stessa annualità, l'articolo prevede la rimodulazione dei parametri tariffari (“x”, “k”, “v”) in ragione di nuove stime di traffico per le annualità residue del sotto-periodo tariffario.

La previsione ha efficacia esclusivamente prospettica al fine di ricostituire correlazione fra costi ammessi a tariffe e ricavi regolamentati sulle annualità residue del sotto-periodo tariffario.

Nella Consultazione del 12 settembre 2012 avevamo già recato evidenza che il traffico 2012-16 presentato alla Consultazione del 13 Dicembre 2011 era basato su stime che non tenevano in conto la crisi del settore che si sta riflettendo nell'andamento del traffico del sistema aeroportuale della Capitale.

Risposte a lettera 11 novembre 2013 (9 di 15)

Q: In merito al punto precedente, in considerazione della consistente riduzione di traffico, è necessario comprendere se il piano degli investimenti è integralmente confermato o meno.

A: Gli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali sono caratterizzati da complessità progettuale e realizzativa con tempi di esecuzione connessi alle attività operative. Il piano investimenti proposto nell'ambito del Contratto di Programma ed avviato da ADR, si pone gli obiettivi di:

- rendere la piattaforma infrastrutturale di FCO flessibile in termini di gestione operativa
- elevare il livello di servizio operativo e capacitivo dello scalo.

I dati del traffico aereo dell'ultimo biennio mostrano andamenti negativi nei segmenti Domestico e Internazionale e positivi in quello Intercontinentale. In particolare la diminuzione registrata nei volumi annuali non è confermata nelle ore di punta dei giorni di maggior traffico estivi soprattutto per il Terminal 3. Nello specifico di tale terminal, si sono registrati nel periodo 2011-2013 picchi costanti per i passeggeri originanti con un aumento delle componenti in transito non Schengen. In armonia con quanto previsto nel contratto di programma, ADR è intervenuta secondo le priorità infrastrutturali partendo dalle iniziative legate agli adeguamenti normativi e funzionali, passando per gli adeguamenti capacitivi e distributivi sui sottosistemi più vetusti e più saturi.

Risposte a lettera 11 novembre 2013 (10 di 15)

A (cont.): Tali interventi, in particolare sul T3 e sull'area transiti, hanno consentito di ottenere benefici in termini di qualità e livello di servizio offerto:

- i. nuovi controlli sicurezza per i passeggeri originanti,
- ii. nuovo *layout* dell'area controlli passaporto,
- iii. nuovo assetto della hall arrivi *landside*,
- iv. ristrutturazione dei gruppi WC secondo il nuovo *concept*,
- v. potenziamento degli impianti di condizionamento e di illuminazione,
- vi. rifacimento e lucidatura di 9.000 mq di pavimenti interni,
- vii. sostituzione di 5000 mq di pavimentazione esterna,
- viii. sostituzione di 2.000 mq di controsoffitti.

Alla luce dei valori di traffico inferiori alle attese negli ultimi due anni ed alle prospettive di estrema incertezza per l'anno a venire, ADR sta valutando di adeguare il piano degli investimenti in termini di tipologia e tempi di attivazione degli interventi originariamente previsti, garantendo comunque il rispetto dei livelli di qualità del servizio reso all'utenza.

Risposte a lettera 11 novembre 2013 (11 di 15)

Q: Dobbiamo sul punto evidenziare che nonostante il calo di traffico registrato, le tariffe aeroportuali sono comunque previste in continua crescita, compromettendo le politiche commerciali dei vettori tese a ridurre i prezzi dei biglietti per stimolare la domanda.

A: I corrispettivi unitari dei servizi regolamentati previsti dalla metodologia del Contratto di Programma ADR sono calcolati in modo tale da assicurare l'orientamento ai costi così come prescritto in materia dalla normativa nazionale (Delibera CIPE 38/2007; Linee Guida ENAC) e comunitaria (Direttiva 2009/12/CE).

Risposte a lettera 11 novembre 2013 (12 di 15)

Q: In relazione all'articolazione tariffaria, si rinnova la richiesta di prevedere corrispettivi di sistema tra FCO e CIA.

A: In merito alla rinnovata richiesta di prevedere corrispettivi di sistema tra Fiumicino e Ciampino, non possiamo che confermare quanto già evidenziato da ENAC (con propria nota del 18.10.2012 prot. 0134420/DG) ossia che tale applicazione è facoltà rimessa alla valutazione delle Amministrazioni competenti in materia di regolazione tariffaria che di volta in volta possono decidere se ed in quale misura applicare tale principio anche sulla base di valutazioni in ordine alla tipologia di servizio offerto all'utenza ed alle infrastrutture di riferimento.

In particolare, la tariffazione di sistema non risulta applicabile al sistema aeroportuale della capitale atteso che a Ciampino i servizi/facilities a disposizione (e quindi i costi correlati) risultano significativamente diversi da quelli in essere sullo scalo di Fiumicino. Questo aspetto costituisce una differenziazione rispetto – ad esempio – agli aeroporti milanesi di Linate e Malpensa che offrono, viceversa, servizi al passeggero tra loro sostanzialmente omogenei.

Rammentiamo infine che quanto sopra rappresentato si rafforza ulteriormente in ottica prospettica in ragione degli importanti investimenti pianificati sullo scalo di Fiumicino che non trovano corrispondenza sullo scalo di Ciampino.

Risposte a lettera 11 novembre 2013 (13 di 15)

Q: In relazione all'unificazione dei diritti di approdo e decollo, si richiede di avere evidenza del corrispettivo unificato, in analogia alle tabelle consegnate, anche per le annualità del periodo regolatorio successive al 2014.

A: In merito alla recente unificazione dei diritti di approdo e partenza, fino all'annualità in corso ancora distinti per destinazione (UE ed Extra UE) come da Allegato 9 al Contratto di Programma consultabile sul sito www.enac.gov.it, si precisa che il DPCM del 29 ottobre 2013 già individua, nelle tabelle e schede ad esso allegate, il corrispettivo unitario "teorico" per le annualità 2015 e 2016. L'individuazione dell'ammontare del diritto di approdo e partenza unificato effettivamente applicabile in ciascuna di dette annualità è comunque rinviato all'esito del monitoraggio annuale condotto da ENAC sui costi ammessi a dinamica tariffaria per (i) investimenti effettivamente realizzati nell'annualità immediatamente precedente ed (ii) altri determinanti della tariffa finale.

Risposte a lettera 11 novembre 2013 (14 di 15)

- Q:** In considerazione della tipologia di alcuni degli investimenti indicati nei documenti anticipati (sostituzione dei tombini, ammaloramenti di alcune parti degli edifici, sostituzione arredi, ecc.), la quota dei costi sostenuti dovrebbe essere inclusa tra le manutenzioni ordinarie. In subordine, dovrebbe essere dato ampio dettaglio degli interventi e dei relativi costi che sono stati sostenuti per manutenzioni ordinarie e quali impianti hanno riguardato.
- A:** L'allocazione degli interventi manutentivi tra i costi operativi (manutenzioni "ordinarie") ovvero tra gli investimenti (manutenzioni "straordinarie") è disciplinata dai principi contabili italiani (ITA-GAAP) e internazionali (IAS-IFRS e IFRIC12). La contabilità regolatoria certificata predisposta per ENAC richiede alla nostra società la valorizzazione degli asset in base ai principi contabili italiani (ITA-GAAP). La corretta attribuzione di tali interventi a investimenti viene verificata in sede di revisione contabile del bilancio d'esercizio.

Sia la disciplina civilistica che quella fiscale qualificano gli arredi – uno dei rilievi da voi riportati – come immobilizzazioni materiali poichè esauriscono la loro vita utile in più esercizi. Lo stesso dicasi per lavori di ri-qualifica degli edifici/terminal, quali il rifacimento degli impianti dei servizi igienici.

Risposte a lettera 11 novembre 2013 (15 di 15)

Q: Si propone, infine, di prevedere l'installazione di accessi "Fast Track" comuni, riservati alla clientela business, da ricomprendere, sotto il profilo tariffario, nel corrispettivo di sicurezza del passeggero.

A: In merito alla proposta di prevedere l'installazione di accessi "Fast track" comuni, riservati alla clientela business da ricomprendere sotto il profilo tariffario nel corrispettivo di sicurezza del passeggero, evidenziamo che tale proposta non può essere presa in considerazione nella presente sede in quanto trattasi di servizi non regolamentati – ed infatti non ricompresi nell'Allegato 7 del Contratto di Programma – i cui costi non possono trovare ammissibilità alcuna all'interno dei corrispettivi regolamentati.