

# **Aggiornamento Tariffario 2018**

## **Sintesi introduttiva**

*Agosto 2017*

# Aggiornamento Tariffario 2018: Avanzamento del Secondo Quinquennio

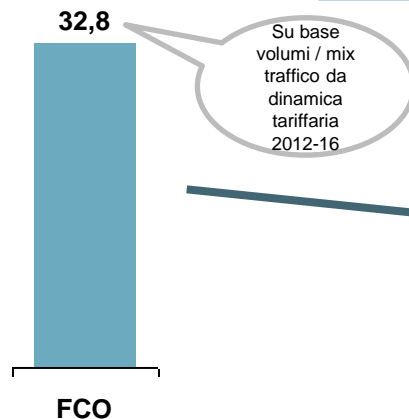
## 2016-2017: Capex FCO e CIA

Scalo	Anno	Importo (€ mln)
FCO	2016	402
	2017	206
	<b>Totale</b>	<b>608</b>

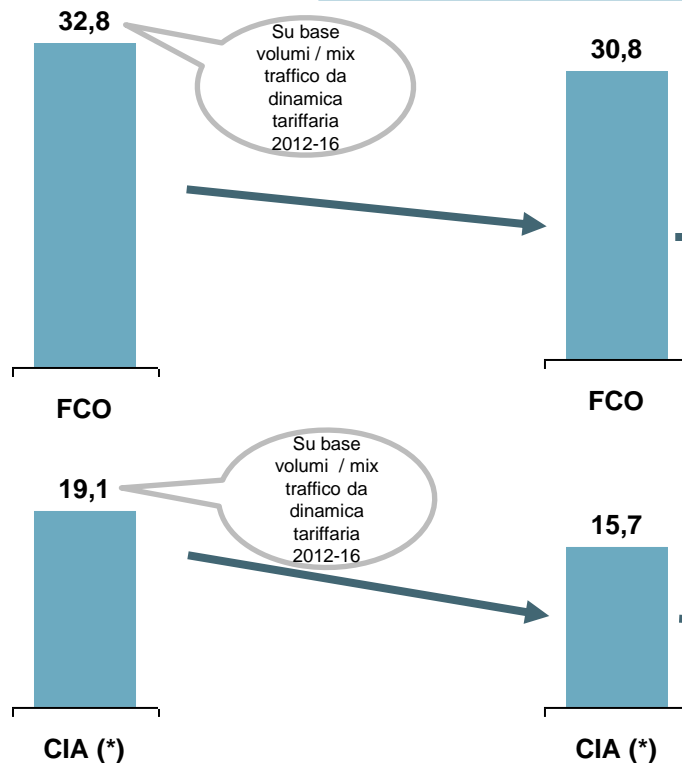
CIA	2016	26
	2017	14
	<b>Totale</b>	<b>40</b>

**Incremento RAB nel biennio: 395 € mln**

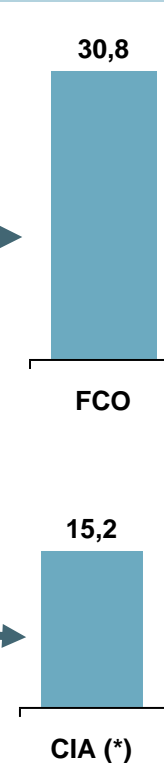
## 2016 – Tariffa FCO e CIA (€)



## 2017 – Tariffa FCO e CIA (€)



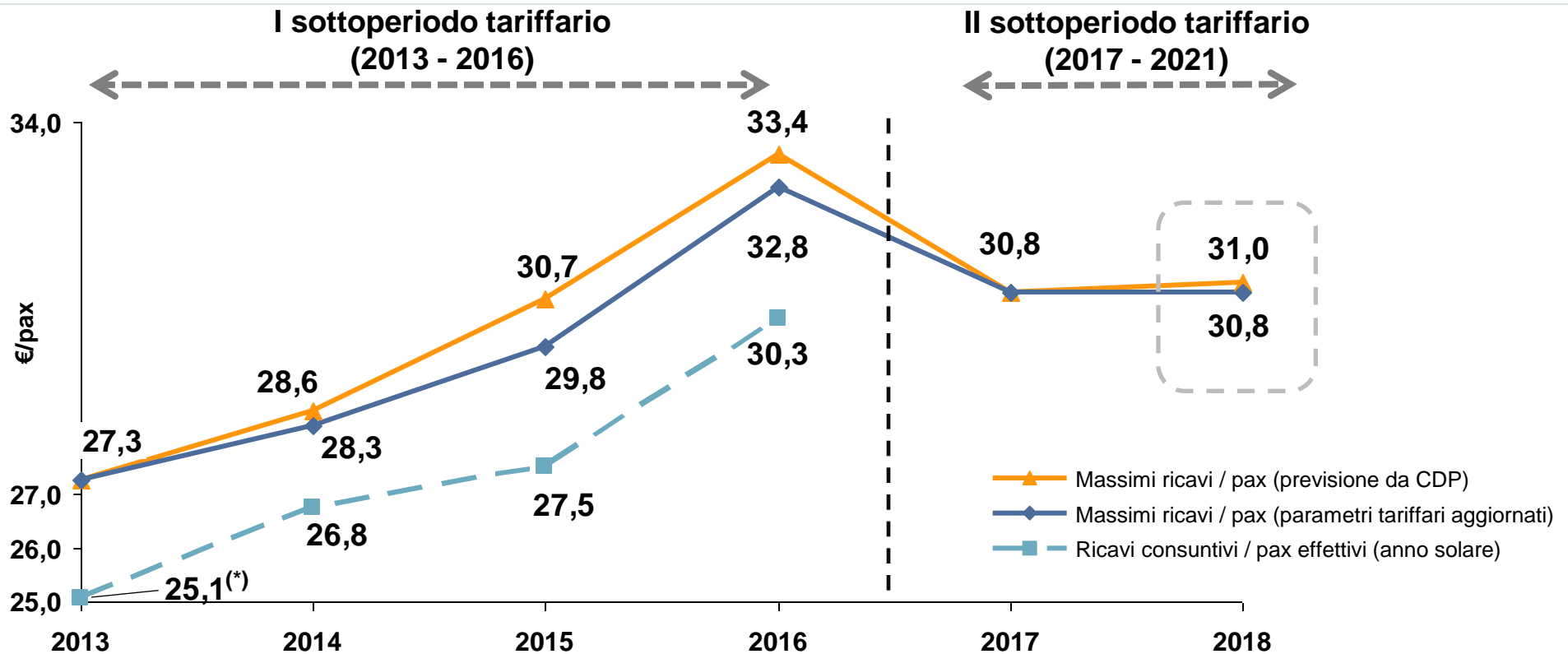
## 2018 – Tariffa FCO e CIA (€)



- Nonostante un volume di investimenti particolarmente significativo nell'ultimo biennio, la recente evoluzione tariffaria evidenzia un trend di sostanziale stabilità dei corrispettivi unitari su FCO e di progressiva riduzione su CIA
- A FCO la proposta tariffaria per applicazione da marzo 2018 prevede un corrispettivo unitario medio nel complesso sostanzialmente stabile a € **30,8/pax**, calcolato sulla base di volumi e mix di traffico previsti nella dinamica tariffaria 2017-2021 (allegato 11 CDP)
- A CIA nel 2018 per l'aviazione commerciale è previsto un ulteriore calo vs l'anno in corso (**-€0,55/pax** pari a -4%), dopo quello considerevole già applicato vs 2016 (ipotesi di volumi e mix di traffico da CDP)

(\*) Aviazione commerciale

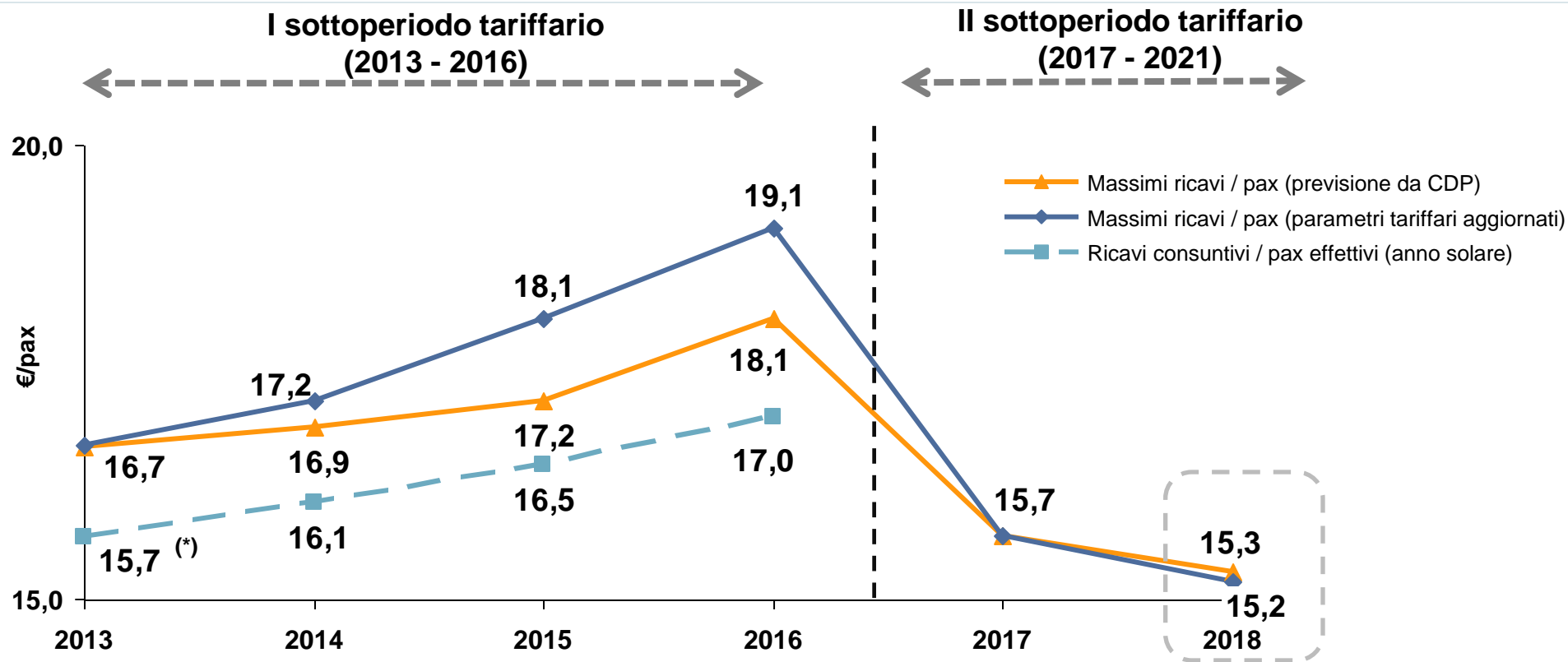
# FCO: Evoluzione Massimi Ricavi Reg Unitari vs CDP nel 2013-2018



- A FCO nel 2013-18 il corrispettivo unitario dei servizi regolati (max ricavi / pax) registra una crescita media (CAGR) del 2,4% (da €27,3/pax a €30,8/pax), 120bp sopra il livello dell'inflazione media nel periodo, nonostante i significativi investimenti in maggiore capacità e qualità del servizio
- I ricavi / pax effettivamente consuntivati in ogni anno risultano inferiori ai max ricavi / pax da CDP soprattutto per applicazione di riduzioni tariffarie su servizi minori e diversa evoluzione del traffico
- Per il 2018 la proposta tariffaria considera una ipotesi di inflazione stimata a 1,5%

(\*) il corrispettivo annuo medio 2013 consuntivato nell'anno solare risente di due mensilità (gennaio, febbraio) in mancanza di applicazione del CDP

# CIA (AC): Evoluzione Massimi Ricavi Reg Unitari vs CDP nel 2013-2018

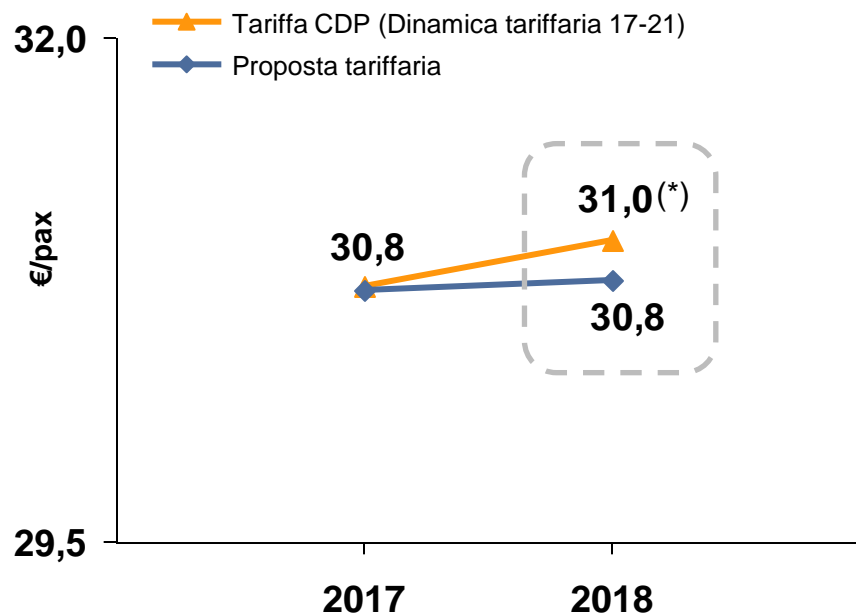


- A CIA nel 2013-18 il corrispettivo unitario dei servizi regolati registra un calo medio (CAGR) dell'1,9% (da €16,7/pax a €15,2/pax)
- I ricavi / pax effettivamente consuntivati in ogni anno risultano superiori ai max ricavi / pax da CDP soprattutto per interventi resisi necessari (pista e modifica status da scalo militare) e non precedentemente considerati nel Piano degli Investimenti
- Per il 2018 la proposta tariffaria considera un'ipotesi di inflazione stimata a 1,5%
- Nel 2017 – con l'avvio del II quinquennio di CDP – si è provveduto ad una specifica articolazione tariffaria per il volato AG al fine di una più precisa correlazione ai costi

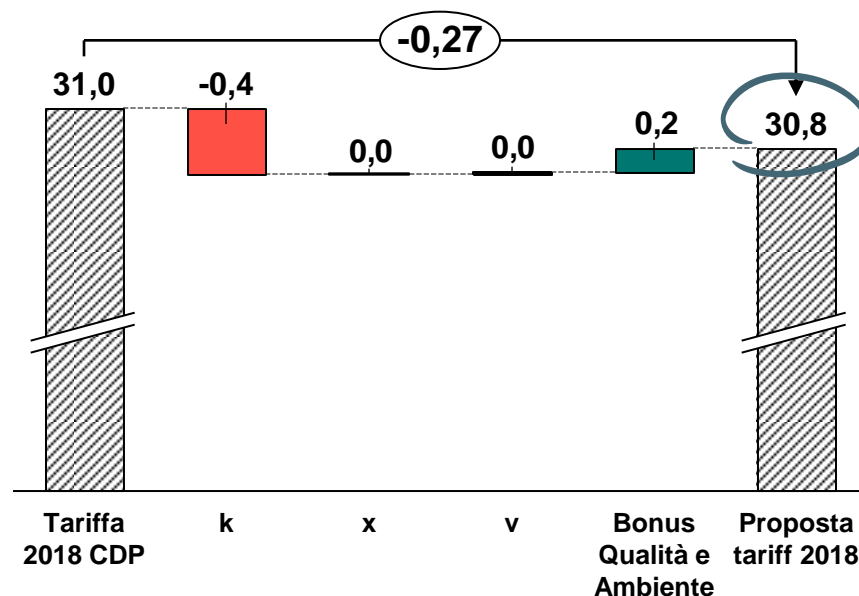
(\*) il corrispettivo annuo medio 2013 consuntivato nell'anno solare risente di due mensilità (gennaio, febbraio) in mancanza di applicazione del CDP

# FCO: Proposta Tariffaria 2018 vs Previsioni CDP (Dinamica Tariffaria 2017-21)

## FCO 2018 vs 2017 (€/pax)



## FCO 2018 vs CDP 2018, scostamenti (€/pax)

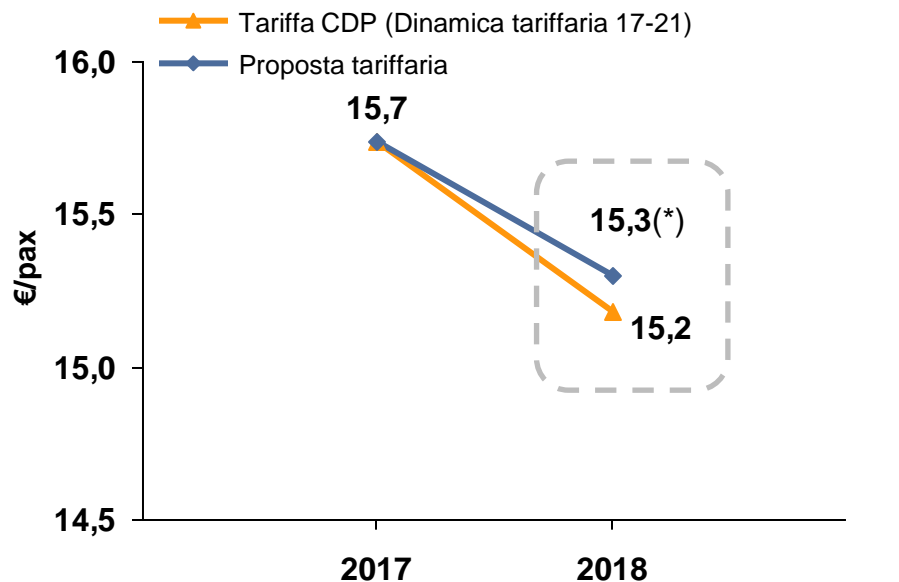


- A FCO per il 2018 il corrispettivo unitario medio è previsto sostanzialmente invariato rispetto all'anno in corso ed in riduzione (€30,8/pax vs €31,0/pax) rispetto alle previsioni riportate nella dinamica tariffaria 2017-21 e condivise con l'utenza nel corso delle consultazioni dello scorso anno
- Questo avviene nonostante l'inclusione nei corrispettivi del 2018 del bonus qualità ed ambiente (€0,16/pax) che non è mai ipotizzato *ex-ante* nella dinamica tariffaria di medio periodo
- Nella proposta tariffaria 2018 sia il *basket* «pax» – stabile al 73% del corrispettivo medio – che quello «avio» registrano una sostanziale invarianza rispetto ai valori dell'anno in corso

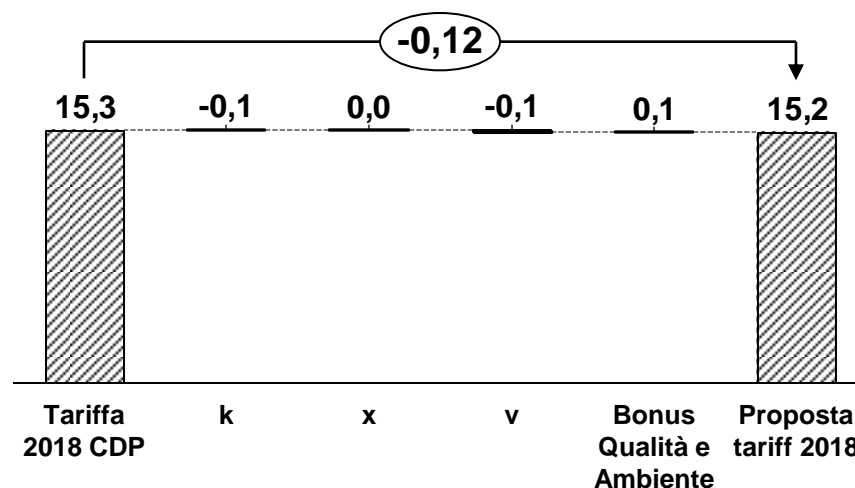
(\*) non include il bonus / malus per qualità e ambiente

# CIA: Proposta Tariffaria 2018 vs Previsioni CDP (Dinamica Tariffaria 2017-21)

## CIA 2018 vs 2017 (€/pax)



## CIA 2018 vs CDP 2018, scostamenti (€/pax)

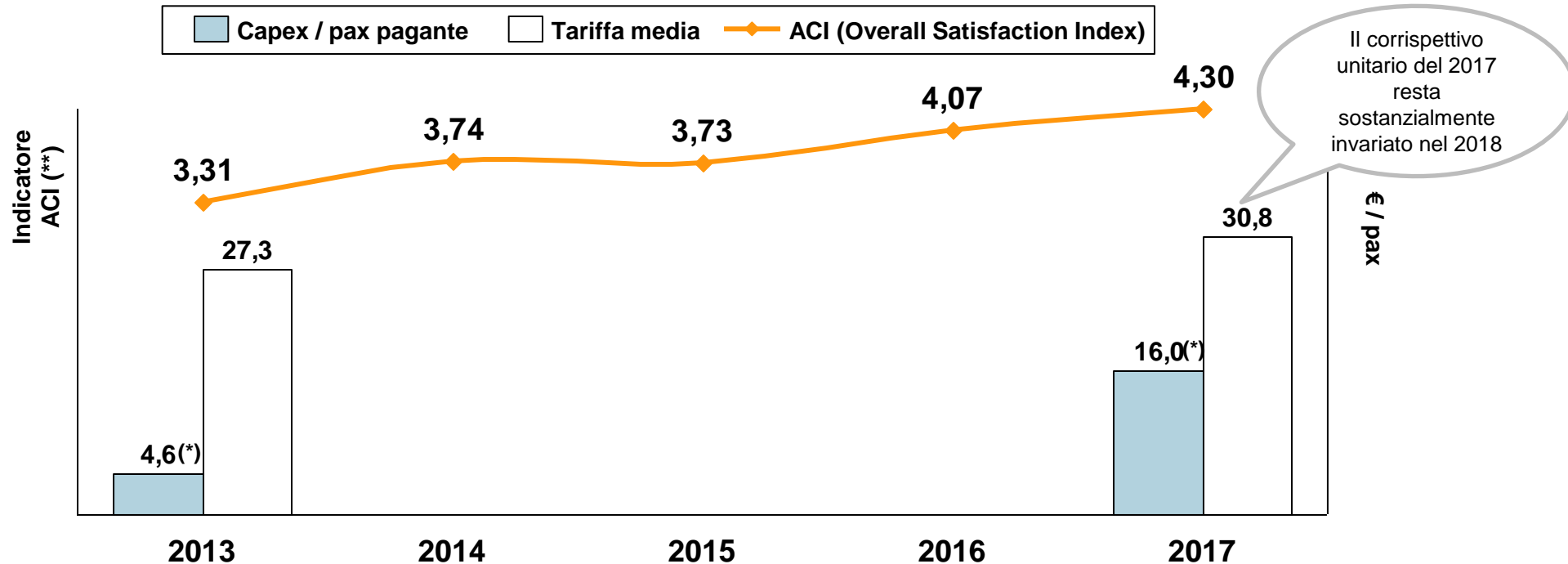


- A CIA per l'aviazione commerciale nel 2018 il corrispettivo unitario medio è previsto in ulteriore calo rispetto all'anno in corso (-€0,55/pax pari al -4%) ed in leggero calo (€15,2/pax vs €15,3/pax) rispetto alle previsioni riportate nella dinamica tariffaria 2017-2021 e condivise con l'utenza nel corso delle consultazioni dello scorso anno
- Questo avviene nonostante l'inclusione nei corrispettivi del 2018 del bonus qualità ed ambiente (€0,08/pax) che non è mai ipotizzato ex-ante nella dinamica tariffaria di medio periodo

(\*) non include il bonus/malus per qualità e ambiente

# FCO: Crescita Tariffaria Contenuta in Condizioni di forte crescita Investimenti e Qualità

## Evoluzione Tariffe / Capex / Qualità nel 2013-2017



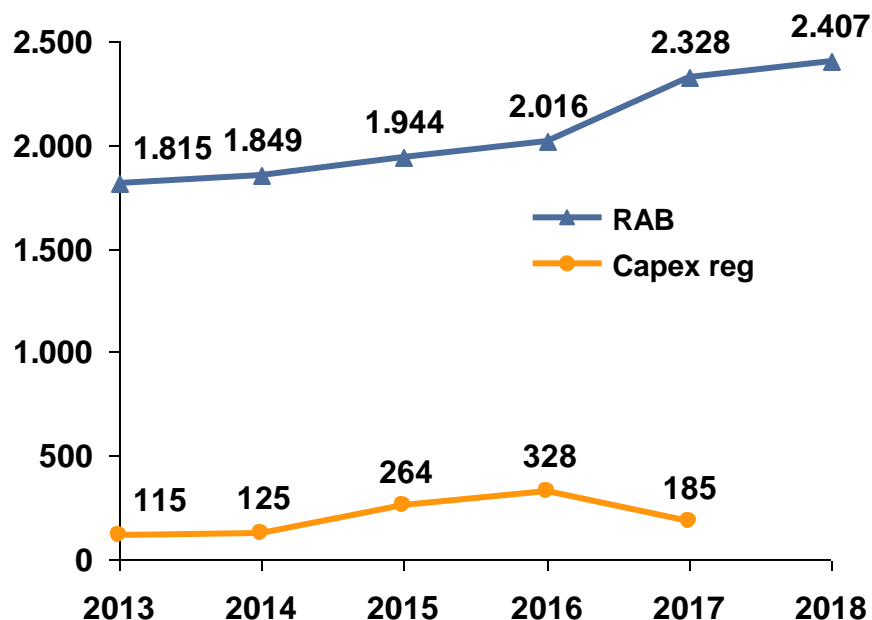
- Le regole del CDP dal 2013 correlano lo sviluppo tariffario ai costi dei servizi ed hanno consentito il rilancio dello sviluppo e della qualità: la dinamica tariffaria riflette il significativo aumento del valore annuo degli investimenti
- Fra il 2013 e il 2018 l'aumento del corrispettivo medio (120bp sopra il tasso di inflazione) si confronta con: i) un ratio capex/pax che passa da 4,6 (calcolato per il triennio 2011-2013) a 16,0 (calcolato per il triennio 2015-2017) e ii) il miglioramento dell'ACI *overall satisfaction index* che ha posizionato FCO fra i migliori aeroporti europei per qualità del servizio
- Nel lungo periodo (2001-18), calcolato al netto dei costi derivanti da nuove norme, il corrispettivo unitario di FCO mostra un CAGR di circa 100bp sopra al tasso di inflazione, a fronte dei significativi aumenti di capex e qualità (ovvero 150bp sopra all'inflazione calcolato al lordo dei valori di cui sopra)

(\*) Valori medi per 2011-13 e 2015-17

(\*\*) L' *Overall Satisfaction Index* rilevato da ACI Europe misura annualmente l'indice di soddisfazione dei passeggeri attraverso il monitoraggio continuativo di 34 parametri della qualità percepita del servizio in oltre 300 aeroporti europei.

# Evoluzione della RAB nel 2013-2018

## RAB(\*) e Capex 2013-2018 (€ mln)



## Investimenti ad Elevato Valore Strategico

Intervento (**)	Entrata in esercizio Anno	WaCC incrementale		Opex K Rilevanza
		Alto	Medio	
Avancorpo T3	2016	X		X
BHS Molo E	2016	X		X
BHS T1	2016	X		X
Sistema aerostazioni est (piazzi 200)	2016	X		
Piazzi in area ovest 1ª fase	2017		X	
Macchine RX BHS T1	2016	X		
Sistema aerostazioni est (area check-in)	2017	X		

- All'avvio del 2018 il valore della RAB di ADR è stimato pari a €2.41 bln vs una RAB a inizio 2013 di €1.81 bln (valori a sistema aeroportuale) per una crescita del 33% a fronte di investimenti allocati ai servizi reg pari a €1.02 bln (valore degli investimenti ai servizi reg cumulati nel periodo 2013-2017)
- All'avvio del 2018 lo sviluppo del Piano avrà determinato una porzione di RAB (ca. 7% del totale) che beneficerà del riconoscimento di un WaCC incrementale in virtù dell'elevato valore strategico dei relativi progetti
- In ben definiti casi previsti nel CDP all'art. 36 sono considerati costi ammessi alla dinamica tariffaria i costi operativi (utenze, manutenzioni, pulizie, altri) associati all'entrata in esercizio entro un quinquennio tariffario di nuove significative infrastrutture (nella proposta tariffaria del 2018 tale componente incide per l'1,5% sul totale costi ammessi a FCO)

(\*) valori rappresentati come RAB «inizio anno»

(\*\*) per maggiori dettagli e descrizione della metodologia si veda l'allegato 22 al CDP



# FCO: Simulazioni per Aeromobile ambito UE

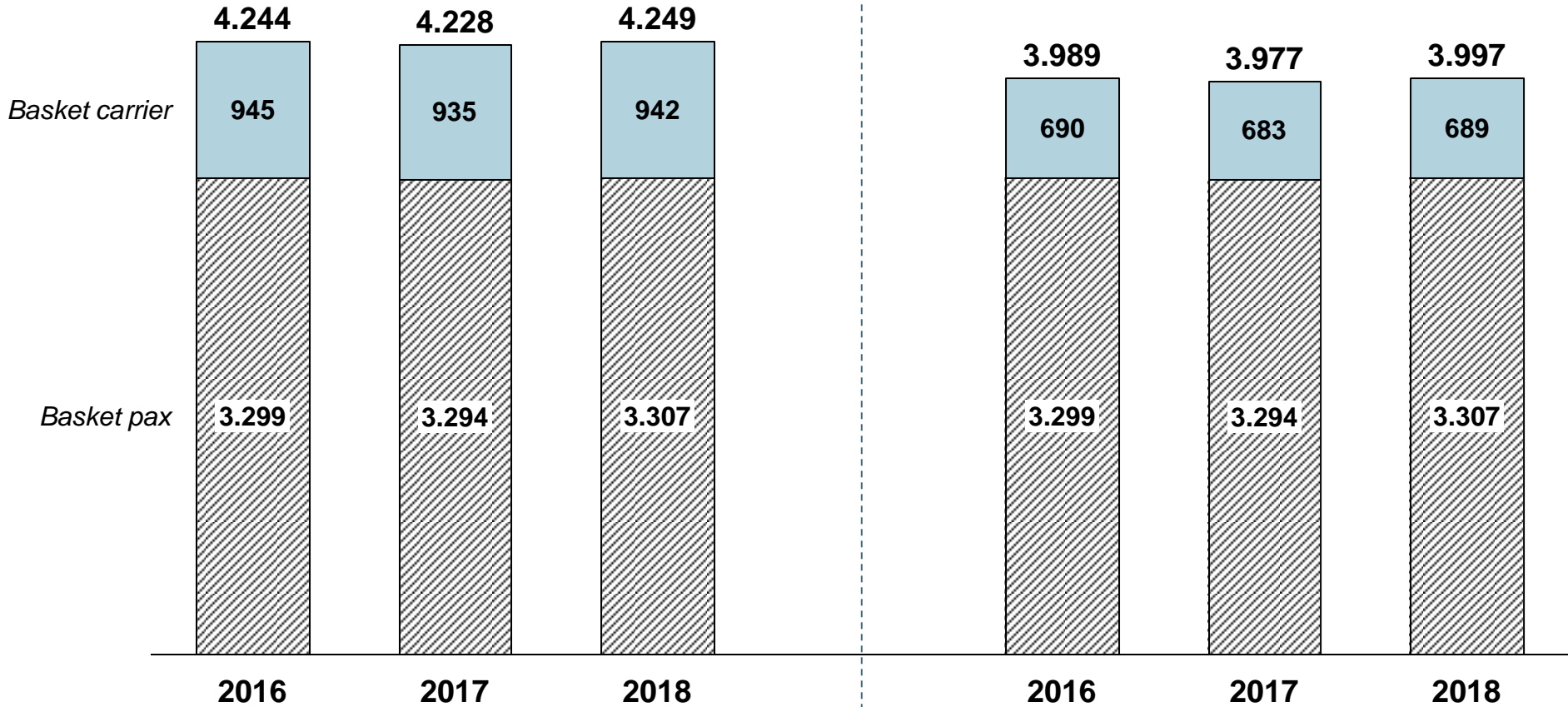
In ipotesi A320, 74 Mtow, 79% LoadFactor (136 pax) e utilizzo Loading Bridge



### Simulazione in fascia PEAK

### Simulazione in fascia OFF - PEAK

Valori in € (servizi reg avio)



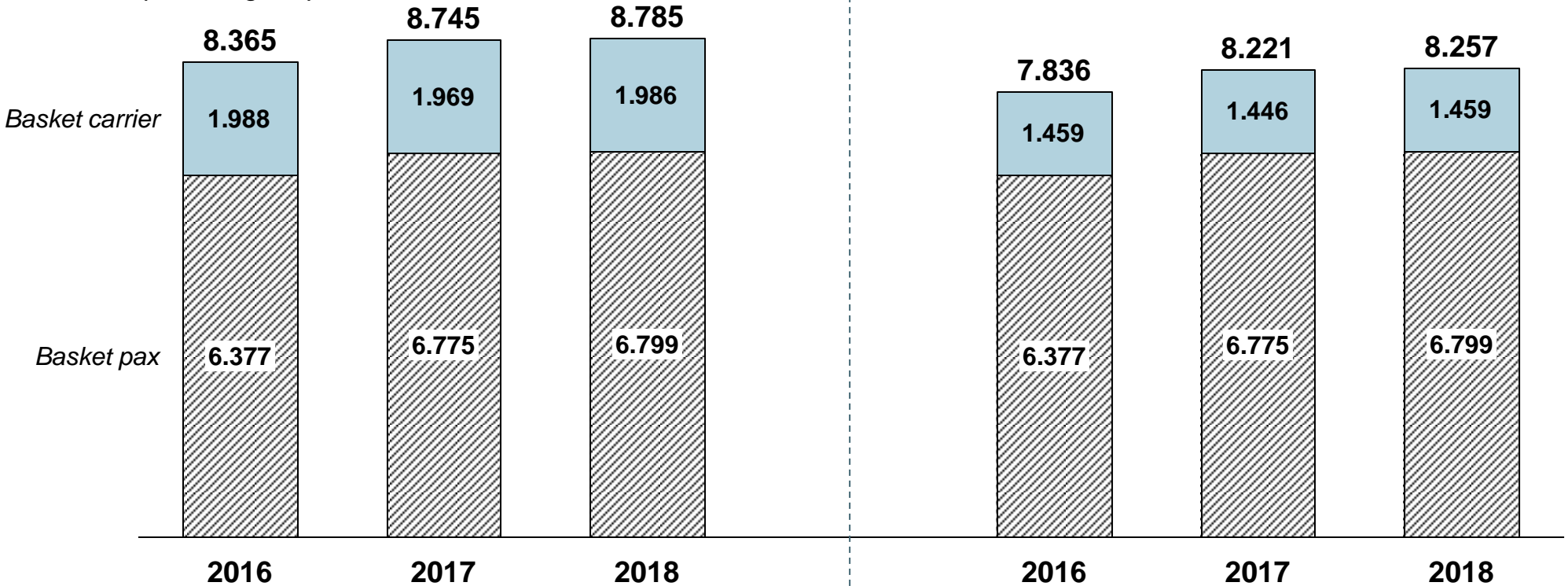
# FCO: Simulazioni per Aeromobile ambito Extra-UE

In ipotesi A332, 231 Mton, 75% LoadFactor (194 pax) e utilizzo Loading Bridge

Simulazione in fascia PEAK

Simulazione in fascia OFF - PEAK

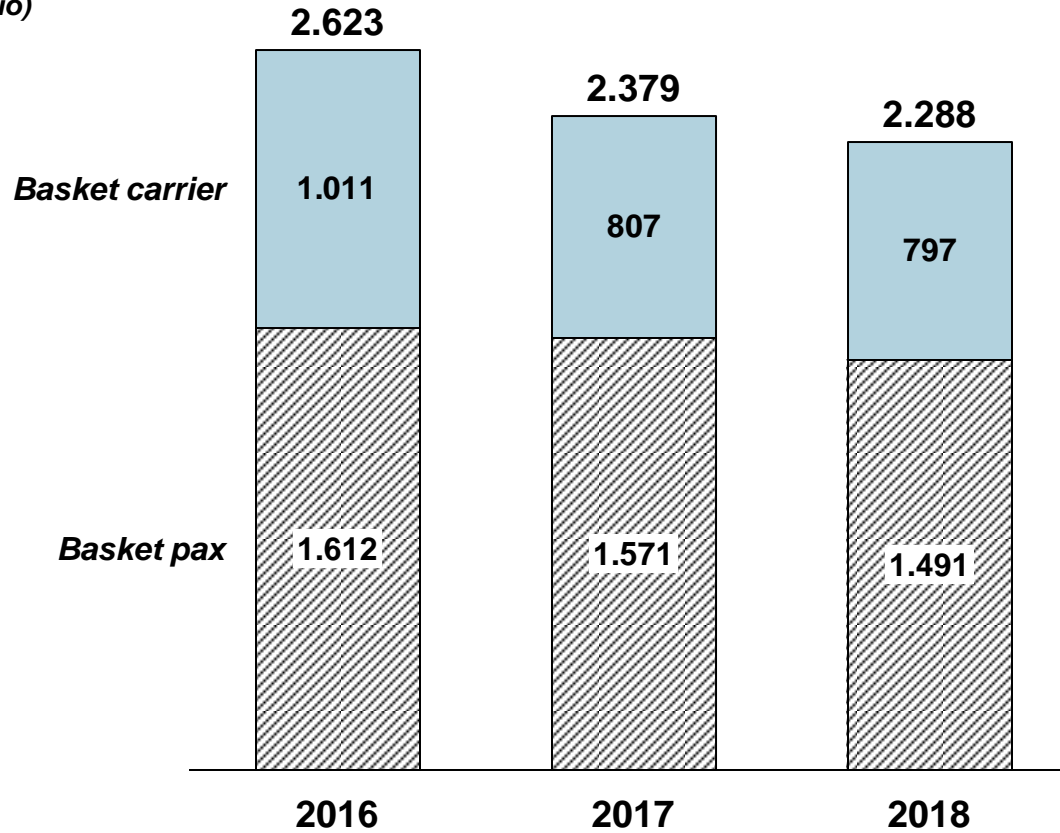
Valori in € (servizi reg avio)



# CIA: Simulazione per Aeromobile ambito UE

In ipotesi Boeing 737, 67 Mtow, 85% LoadFactor (161 pax)

Valori in € (servizi reg avio)



**Quinquennio 2017-21**

**Costi Ammessi e Parametri Tariffari  
Informazioni sul Contratto di Programma ENAC-ADR**

# Breakdown Ricavi 2015 - 2016

CONTABILITA' REGOLATORIA: RICAVI						
(valori in €/mila)						
	FIUMICINO		CIAMPINO		SISTEMA	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Diritti di Approdo e Partenza	98.389	116.613	19.587	19.050	117.976	135.663
Diritti di Sosta e di Ricovero	4.967	5.627	685	719	5.652	6.346
Diritti di imbarco passeggeri	296.877	333.258	17.074	16.417	313.951	349.675
Tasse di imbarco e sbarco merci	2.329	2.644	300	302	2.629	2.946
Controllo passeggero e bagaglio a mano	43.612	48.846	5.388	5.388	49.000	54.234
Controllo bagaglio da stiva	29.937	32.452	4.619	4.318	34.556	36.770
Pontili d'imbarco/sbarco passeggeri	13.054	17.550	-	-	13.054	17.550
De-icing	21	12	5	9	26	21
Banchi Check In	10.468	11.672	492	421	10.961	12.093
Lost & Found	276	255	9	9	285	264
Uffici e Locali operativi	8.496	8.256	817	756	9.313	9.012
Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (ETV)	164	124	-	-	164	124
Assistenza PRM	14.825	17.394	495	431	15.319	17.825
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI</b>	<b>523.416</b>	<b>594.705</b>	<b>49.471</b>	<b>47.819</b>	<b>572.886</b>	<b>642.524</b>
<b>TOTALE SERVIZI NON REGOLAMENTATI</b>	<b>181.072</b>	<b>205.799</b>	<b>11.673</b>	<b>11.469</b>	<b>192.744</b>	<b>217.268</b>
<b>TOTALE NON PERTINENTI</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>47.621</b>	<b>6.830</b>
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>704.487</b>	<b>800.504</b>	<b>61.143</b>	<b>59.288</b>	<b>813.251</b>	<b>866.622</b>

# Breakdown Costi Operativi 2015 - 2016

<b>CONTABILITA' REGOLATORIA: COSTI OPERATIVI</b>						
(valori in €/mila)						
	<b>FIUMICINO</b>		<b>CIAMPINO</b>		<b>SISTEMA</b>	
	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>COSTI OPERATIVI (inclusa IRAP sul costo del Lavoro)</b>						
Diritti di Approdo e Partenza	35.361	36.228	6.415	5.182	41.776	41.410
Diritti di Sosta e di Ricovero	837	1.076	323	288	1.160	1.364
Diritti di imbarco passeggeri	132.416	133.668	8.661	9.829	141.077	143.497
Tasse di imbarco e sbarco merci	1.128	1.126	123	132	1.251	1.258
Controllo passeggero e bagaglio a mano	43.074	49.470	6.159	6.717	49.234	56.187
Controllo bagaglio da stiva	17.867	15.674	2.099	2.096	19.967	17.770
Camera di simulazione	27	21	-	-	27	21
Pontili d'imbarco/sbarco passeggeri	6.468	6.593	-	-	6.468	6.593
De-icing	43	55	87	121	130	176
Banchi Check In	2.801	2.701	331	304	3.132	3.004
Lost & Found	89	45	2	2	91	46
Uffici e Locali operativi	3.374	3.666	255	377	3.629	4.043
Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (ETV)	60	95	-	-	60	95
Assistenza PRM (*)	16.269	16.997	516	529	16.785	17.526
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI</b>	<b>259.815</b>	<b>267.414</b>	<b>24.973</b>	<b>25.576</b>	<b>284.788</b>	<b>292.991</b>
<b>TOTALE SERVIZI NON REGOLAMENTATI</b>	<b>55.757</b>	<b>65.604</b>	<b>4.172</b>	<b>4.806</b>	<b>59.929</b>	<b>70.411</b>
<b>TOTALE NON PERTINENTI</b>					<b>48.278</b>	<b>3.991</b>
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI SISTEMA</b>	<b>315.571</b>	<b>333.019</b>	<b>29.145</b>	<b>30.383</b>	<b>392.994</b>	<b>367.393</b>

(\*) addebito intercompany ADR Assistance, non rilevante ai fini tariffari

# Breakdown Capitale Investito Netto 2015 - 2016

<b>CONTABILITA' REGOLATORIA: CAPITALE INVESTITO NETTO (*)</b>		
(valori in €/mila)		
<b>SCALO DI FIUMICINO</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Diritti di Approdo e Partenza	485.290	531.391
Diritti di Sosta e di Ricovero	9.320	10.805
Diritti di imbarco passeggeri	1.029.123	1.097.201
Tasse di imbarco e sbarco merci	1.379	1.512
Controllo passeggero e bagaglio a mano	29.352	32.499
Controllo bagaglio da stiva	56.057	68.899
Camera di simulazione	152	140
Pontili d'imbarco/sbarco passeggeri	43.699	53.714
Banchi Check In	19.228	19.930
Lost & Found	1.750	795
Uffici e Locali operativi	81.161	76.775
Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (ETV)	3.721	9.258
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI FIUMICINO</b>	<b>1.760.232</b>	<b>1.902.919</b>
<b>SCALO DI CIAMPINO</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Diritti di Approdo e Partenza	72.624	76.779
Diritti di Sosta e di Ricovero	901	688
Diritti di imbarco passeggeri	25.839	25.732
Tasse di imbarco e sbarco merci	1.045	1.035
Controllo passeggero e bagaglio a mano	1.352	1.249
Controllo bagaglio da stiva	4.288	4.066
Banchi Check In	643	619
Lost & Found	26	15
Uffici e Locali operativi	2.745	2.578
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI CIAMPINO</b>	<b>109.463</b>	<b>112.760</b>
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI SISTEMA</b>	<b>1.869.695</b>	<b>2.015.680</b>
<b>TOTALE SERVIZI NON REGOLAMENTATI SISTEMA</b>	<b>1.409.233</b>	<b>1.428.668</b>
<b>TOTALE SERVIZI NON PERTINENTI SISTEMA</b>	<b>-</b>	<b>1.162</b>

(\*) valori in tabella per ADR SpA (non include capitale investito della controllata ADR Assistance, rilevante ai fini tariffari del servizio di assistenza PRM)

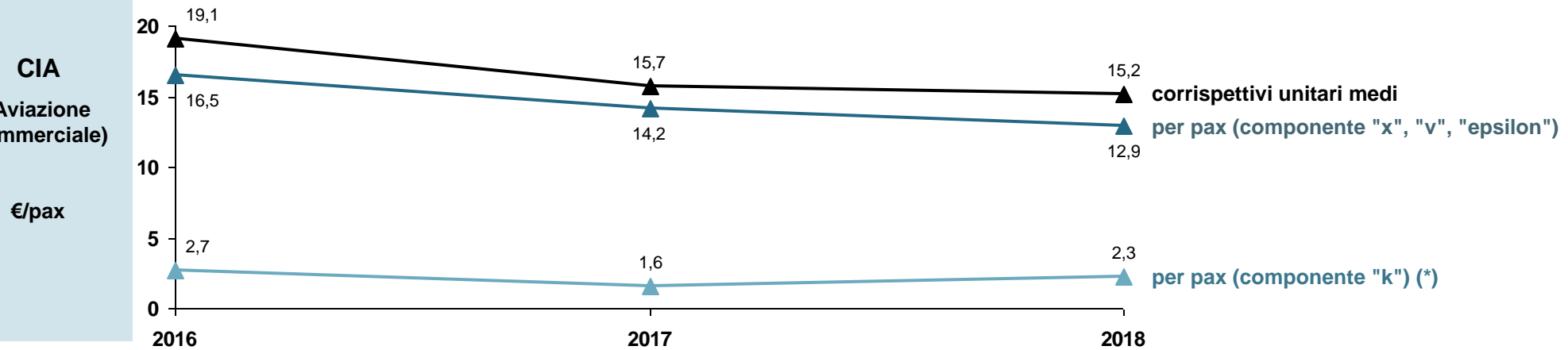
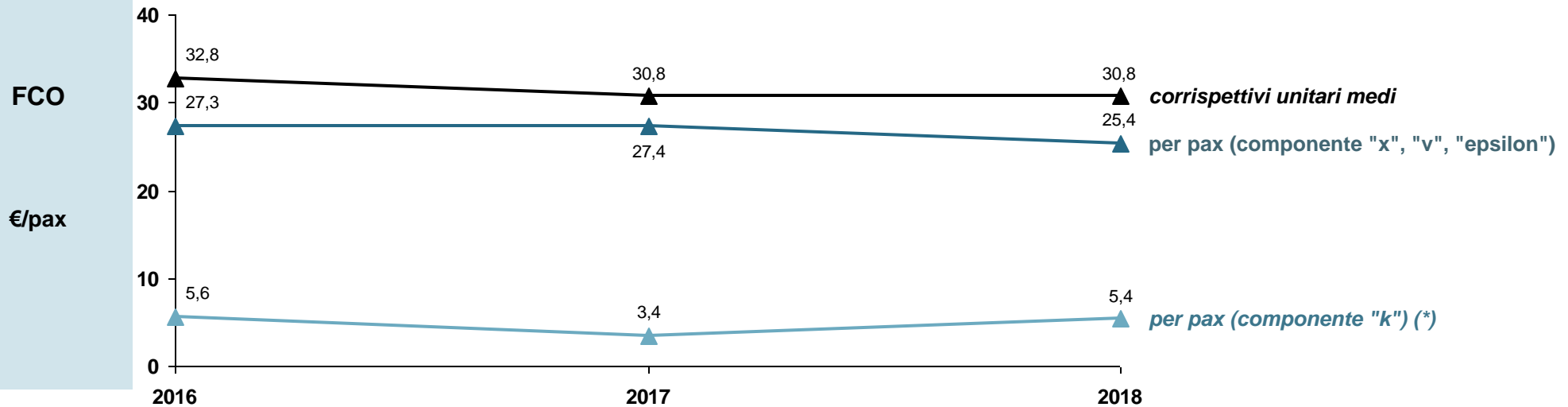
# Breakdown Costi Ammessi 2016

CONTABILITA' REGOLATORIA 2016: COSTI AMMESSI					Co. Re. 2015
(valori in €/mila)					
SCALO DI FIUMICINO	COSTI OPERATIVI	AMMORTAMENTI	REMUNERAZIONE	TOT. COSTI 2016	TOT. COSTI 2015
Diritti di Approdo e Partenza	36.228	28.974	63.605	128.807	101.859
Diritti di Sosta e di Ricovero	1.076	803	1.322	3.201	2.436
Diritti di imbarco passeggeri	133.668	58.163	133.194	325.025	276.729
Tasse di imbarco e sbarco merci	1.126	120	184	1.429	1.353
Controllo passeggero e bagaglio a mano	49.470	3.853	3.940	57.263	48.798
Controllo bagaglio da stiva	15.674	3.464	8.529	27.668	26.528
Camera di simulazione	21	9	17	47	49
Pontili d'imbarco/sbarco passeggeri	6.593	5.031	6.477	18.101	13.136
De-icing	55	-	-	55	43
Banchi Check In	2.701	1.449	2.390	6.540	5.676
Lost & Found	45	50	95	190	343
Uffici e Locali operativi	3.666	4.276	9.263	17.204	14.618
Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (ETV)	95	6	1.103	1.203	381
Assistenza PRM (*)	16.997	-	-	16.997	16.269
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI FIUMICINO</b>	<b>267.414</b>	<b>106.198</b>	<b>230.118</b>	<b>603.731</b>	<b>508.218</b>
SCALO DI CIAMPINO	COSTI OPERATIVI	AMMORTAMENTI	REMUNERAZIONE	TOT. COSTI 2016	TOT. COSTI 2015
Diritti di Approdo e Partenza	5.182	3.858	9.154	18.194	16.740
Diritti di Sosta e di Ricovero	288	111	82	480	628
Diritti di imbarco passeggeri	9.829	4.183	3.068	17.080	15.006
Tasse di imbarco e sbarco merci	132	77	123	333	296
Controllo passeggero e bagaglio a mano	6.717	161	149	7.027	6.432
Controllo bagaglio da stiva	2.096	361	484	2.941	2.830
De-icing	121	-	-	121	87
Banchi Check In	304	85	74	462	462
Lost & Found	2	1	2	5	7
Uffici e Locali operativi	377	331	307	1.016	825
Assistenza PRM (*)	529	0	0	529	516
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI CIAMPINO</b>	<b>25.576</b>	<b>9.169</b>	<b>13.443</b>	<b>48.188</b>	<b>43.829</b>
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI SISTEMA</b>	<b>292.991</b>	<b>115.367</b>	<b>243.561</b>	<b>651.919</b>	<b>552.047</b>
<b>TOTALE SERVIZI NON REGOLAMENTATI SISTEMA</b>	<b>70.411</b>	<b>49.282</b>	<b>120.010</b>	<b>239.702</b>	<b>229.563</b>
<b>TOTALE SERVIZI NON PERTINENTI SISTEMA</b>	<b>3.991</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.991</b>	<b>48.278</b>
<b>Costi Assistenza PRM - da c/economico di ADR Assistance Srl</b>					
Fiumicino	16.449	472	124	17.046	15.898
Ciampino	445	6	1	452	458

(\*) addebito intercompany ADR Assistance, non rilevante ai fini tariffari



# La Dinamica Tariffaria riflette lo sviluppo del Piano Investimenti



- Le regole del CDP prevedono ammissibilità alla dinamica tariffaria dei soli costi derivanti dall'avanzamento delle opere puntualmente verificato dagli enti tecnici di ENAC

# Parametri «x», «k» e «v» nella Dinamica Tariffaria (2017 e 2018)

Parametro "x" (*)	Parametro "k" (**)				Parametro "v" (***)				
	2017-2021	2017 CdP	2018 CdP	2017 ACT	2018 FRC	2017 CdP	2018 CdP	2017 ACT	2018 FRC
<b>FIUMICINO</b>									
Diritti di Approdo e Partenza	8,1%	5,9%	12,7%	5,8%	8,3%	1,6%	1,9%	1,5%	1,8%
Diritti di Sosta e di Ricovero	7,7%	22,6%	35,0%	22,1%	24,0%	-3,8%	0,0%	-3,8%	-0,1%
Diritti di imbarco passeggeri	4,7%	15,8%	8,5%	16,2%	7,0%	-0,7%	0,0%	-0,7%	0,1%
Tasse di imbarco e sbarco merci	2,5%	10,8%	12,7%	10,5%	8,7%	-1,5%	0,0%	-1,6%	-0,1%
Controllo passeggero e bagaglio a mano	2,3%	5,5%	3,4%	5,3%	3,4%	0,7%	0,0%	0,6%	-0,1%
Controllo bagaglio da stiva	2,9%	21,6%	8,6%	28,5%	7,0%	0,3%	0,0%	0,2%	1,6%
Camera di simulazione	2,1%	11,8%	8,1%	11,2%	7,5%	3,4%	0,0%	2,6%	0,1%
Pontili d'imbarco/sbarco passeggeri	13,4%	11,1%	7,8%	11,6%	6,1%	-0,6%	0,0%	-0,6%	0,1%
De-icing	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Banchi Check In	4,5%	11,3%	20,2%	10,5%	17,3%	-1,7%	0,0%	-2,2%	-0,9%
Lost & Found	4,4%	13,3%	9,3%	12,8%	9,0%	-4,5%	0,0%	-4,6%	-0,2%
Uffici e Locali operativi	3,9%	13,3%	9,8%	13,1%	7,2%	-1,0%	0,0%	-1,0%	-0,1%
Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (ETV)	2,1%	0,4%	3,1%	0,5%	2,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>CIAMPINO</b>									
Diritti di Approdo e Partenza	5,7%	16,3%	8,5%	16,0%	4,4%	0,2%	0,7%	0,0%	0,5%
Diritti di Sosta e di Ricovero	3,7%	2,9%	2,8%	2,5%	5,5%	-0,2%	-0,3%	-0,5%	-0,6%
Diritti di imbarco passeggeri	8,7%	10,2%	5,7%	8,7%	5,2%	0,3%	-0,2%	0,0%	-1,1%
Tasse di imbarco e sbarco merci	6,6%	14,5%	7,4%	14,0%	5,2%	-0,3%	-0,2%	-0,8%	-0,6%
Controllo passeggero e bagaglio a mano	1,0%	3,7%	1,4%	2,9%	1,9%	0,2%	-0,1%	0,1%	-0,3%
Controllo bagaglio da stiva	3,2%	3,2%	2,8%	2,9%	28,7%	0,3%	-0,2%	0,0%	-0,4%
De-icing	-0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Banchi Check In	3,7%	10,4%	5,8%	6,9%	4,9%	0,9%	0,0%	0,3%	-1,8%
Lost & Found	7,5%	22,5%	16,5%	22,0%	5,1%	-0,7%	-0,1%	-0,9%	-0,4%
Uffici e Locali operativi	8,9%	29,7%	7,8%	24,4%	11,8%	-0,1%	-0,2%	-0,8%	-2,1%

(\*) Il parametro «x» è invariato nel quinquennio 2017-2021; (\*\*) il parametro «k» recepisce i valori di consuntivo Capex e Opex rilevanti; (\*\*\*) il parametro «v» recepisce i conguagli sui valori a consuntivo e la variazione della previsione per il contributo al fondo dei Vigili del Fuoco

- Il Contratto di Programma di ADR è stato approvato da ENAC e Governo fra ottobre e dicembre 2012 con lo scopo di definire un insieme coerente di regole trasparenti e stabili, valide fino al termine della concessione (giugno 2044) e miranti a favorire **rilancio e sviluppo infrastrutturale di medio e di lungo termine**.
- La certezza a lungo termine delle regole è un fondamentale pre-requisito per accedere alle **fonti di finanziamento** a sostegno del piano di sviluppo infrastrutturale
- **Le regole tariffarie sono fissate fino al termine della concessione con aggiornamenti periodici ogni 5 anni aventi la finalità di correlare le tariffe ai costi** dei servizi sottoposti a regolamentazione economica e poggiano su un **metodo «RAB-based»** inclusivo di **premi / penalità in caso di performance sui parametri ambientali e di qualità** al di sopra / sotto degli obiettivi fissati secondo quanto previsto da Contratto di Programma
- **La fine del 2016 ha segnato il termine del primo quinquennio tariffario e l'avvio del secondo (2017-21)** con prima applicazione da **1 marzo 2017** ed il 2018 rappresenterà il secondo anno del secondo quinquennio tariffario

# Contratto di Programma: Principali Aspetti Economici



## Regole tariffarie chiare e stabili fino al 2044

- La **struttura tariffaria** del Contratto di Programma si basa su criteri riconosciuti a livello internazionale di correlazione ai costi delle infrastrutture e dei servizi, nonché di efficientamento gestionale, principi già previsti dalla Direttiva 2009/12/CE («Airport Charges») e dalla legislazione nazionale (legge n. 27/2012)
- **I periodi di regolazione sono di 10 anni**, ognuno suddiviso in due (sotto) **periodi tariffari di 5 anni** (es. 2017-21) per gli aggiornamenti di traffico, piano investimenti, obiettivi di qualità e specifici parametri di calcolo del ritorno ammesso sul capitale
- Il Contratto prevede **aggiornamenti annuali delle tariffe** in confronto con (i) ENAC sui nuovi costi ammissibili derivanti dal progresso verificato del piano di investimenti (con applicazione tariffaria da marzo) (ii) utenti aeroportuali nel rispetto della Direttiva «Airport Charges» del 2009

## RAB (Regulated Asset Base) e ritorni ammessi

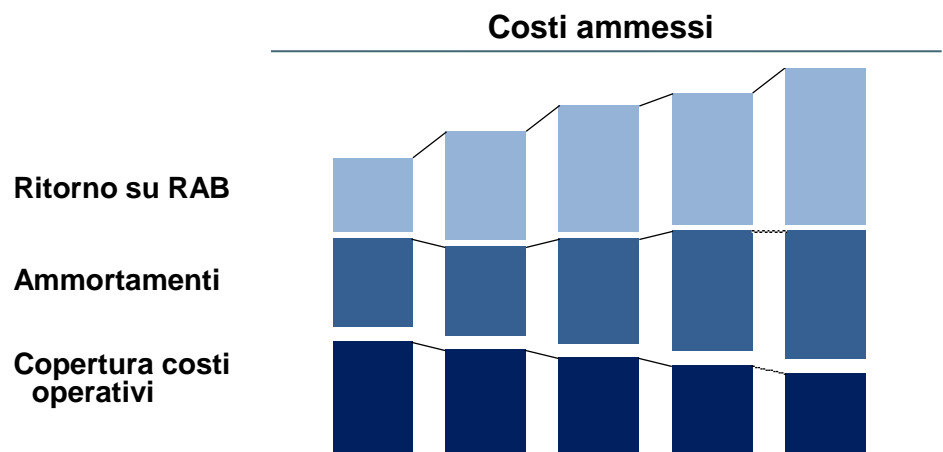
- Il **valore del capitale** su cui sono riconosciute le tariffe è determinato sulla base del valore di bilancio dei cespiti afferenti ai servizi regolamentati, come individuati dalla Contabilità Regulatoria certificata della società. Ad inizio **2018** tale valore risulta pari a circa **2,4 miliardi di euro** in applicazione della regole su rivalutazione a costi correnti ed ammortamento di cui all'articolo 33 del Contratto
- Per il secondo periodo di applicazione delle nuove tariffe (2017-2021) **il ritorno sul capitale ammesso** (valore reale e pre-tax) è **stato fissato in misura di 8,52%**, al netto del ritorno incrementale applicabile sulle nuove opere aventi particolare valore strategico ed ambientale. Il Contratto prevede i criteri di aggiornamento del calcolo del ritorno sul capitale. Gli specifici parametri di tale calcolo aggiornati lo scorso anno sono: inflazione; aliquota fiscale; beta; *risk free rate*; premio al debito

## Copertura del rischio traffico

- Le **variazioni di traffico vs previsioni** incluse nell'intervallo +/- 5% restano a beneficio/carico di ADR
- Ove il traffico registrato nel quinquennio fosse > +5% rispetto alle previsioni: il 50% del maggior reddito sarà accantonato per investimenti futuri che non genereranno impatto tariffario
- Ove il traffico registrato nel quinquennio fosse < -5% rispetto alle previsioni: il 50% del minor reddito sarà incluso fra i costi ammessi per i calcoli tariffari nel successivo quinquennio
- **Variazioni di volume oltre il +/- 6%** vs previsioni di un dato anno danno diritto al riequilibrio del meccanismo di tariffa per il resto del periodo di regolazione

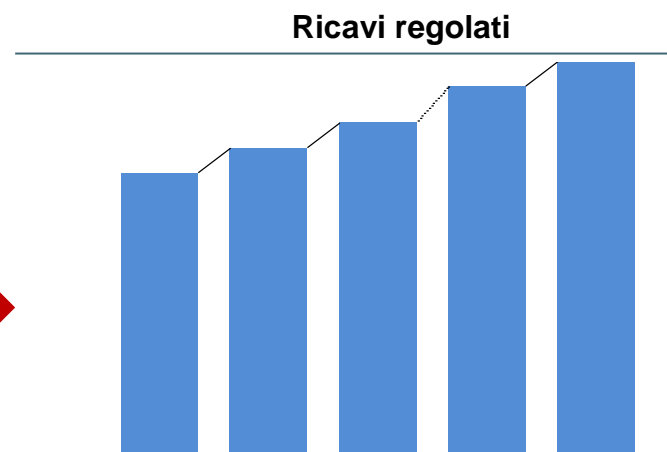
Le regole del modello regolatorio previsto dal Contratto di Programma, secondo principi internazionalmente riconosciuti, permettono al gestore la copertura dei propri costi:

- **RAB** all' «anno base», piano di sviluppo investimenti, allocazioni ai servizi regolati secondo contabilità regolatoria
- Tasso di **remunerazione della RAB** calcolato secondo l'approccio internazionale del «Capital Asset Pricing Model» (**WaCC**)
- **Ratei di ammortamento** dei cespiti secondo standard internazionali
- Copertura dei **costi operativi** in un quinquennio tariffario calcolata su valori all' «anno base», traffico atteso ed efficienza richiesta dal regolatore



Entro ogni quinquennio tariffario l'evoluzione dei costi ammessi sarà funzione di:

- Sviluppo del piano capex
- Volumi di traffico
- Efficientamento richiesto sui costi operativi
- Inflazione



In ogni quinquennio il valore attuale dei ricavi regolati sarà = al valore attuale dei costi ammessi:

- La tariffa di ciascun anno, moltiplicata per volumi di traffico attesi, conduce a ricavi che corrispondono in valore attuale ai costi ammessi
- I costi dei nuovi investimenti vengono riconosciuti in tariffa solo dopo l'effettiva realizzazione

- La tariffa dell'anno  $i$ , calcolata *ex-ante* in base alle regole del titolo II del Contratto, sarà:

$$T_i = T_0 * (1 + P - x + k + v) * (1 + \varepsilon)$$

$T_0$  = tariffa dell'anno precedente

$P$  = tasso di inflazione (definito *ex-ante* su base ultimo DEF ed aggiornato annualmente) (\*)

$x$  = **variazione annuale della tariffa** nel quinquennio che garantisce l'identità costi ammessi = ricavi regolati nel quinquennio in valore attuale (valori scontati al tasso nominale implicito nel WaCC reale regolatorio)

$k$  = variazione della tariffa che garantisce la remunerazione dei **nuovi investimenti** effettuati l'anno precedente

$v$  = variazione della tariffa per **costi incrementali dovuti a variazioni normative** o altri eventi di natura straordinaria

$\varepsilon$  = bonus/penalità in ragione di over/underperformance vs. i **livelli target di qualità del servizio e protezione dell'ambiente fissati** per il quinquennio

# Aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale nel secondo quinquennio CDP: il WaCC di ADR per il «sotto-periodo» 2017-21

## WACC periodo regolatorio 2017-2021

(a) Tasso di rendimento delle attività prive di rischio	2,82%
(b 1) Premio al debito	1,99%
(b 2) Costo aggiuntivo emissione debito	0,30%
(c) Costo del capitale di debito = $(a+b1+ b2)$	5,11%
(d) Aliquota fiscale effettiva	37,41%
(e) Tax shield	27,50%
<b>(f) Costo del capitale di debito pre-tax = <math>c*(1-e)/(1-d)</math></b>	<b>5,92%</b>
(g) Equity Risk Premium	5,0%
(h) Gearing	57,0%
(i) Leva finanziaria (D/E)	1,33
(l) Asset beta	0,57
(l1) Beta addizionale	0,30
(m) Equity beta = $l * (1+i*(1-e)) + l1$	1,41
(n) Costo del capitale di rischio post-tax = $a+(g*m)$	9,9%
<b>(o) Costo del capitale di rischio pre-tax = <math>n/(1-d)</math></b>	<b>15,8%</b>
<b>(p) Wacc pre-tax nominale = <math>f * h+o*(1-h)</math></b>	<b>10,15%</b>
<b>(q) Wacc post-tax nominale = <math>p * (1-d)</math></b>	<b>6,35%</b>
(r) Tasso di inflazione	1,50%
<b>(s) Wacc pre-tax reale = <math>(1+p)/(1+r) - 1</math></b>	<b>8,52%</b>

## Principali considerazioni

La metodologia impiegata per il WACC reale pre-tax per il periodo 2017-2021 è descritta dettagliatamente in CDP (artt. 38-43) e in Allegato 23.

Il valore di **asset beta** pari allo 0,57 è calcolato come media delle rilevazioni settimanali/mensili misurate su un periodo di 3-5 anni sui prezzi di borsa di un campione di aeroporti confrontabili (Francoforte, Parigi, Zurigo, Vienna).

# Costi Operativi Ammessi in Dinamica Tariffaria

- Il CDP (art. 32) prevede copertura in tariffa dei costi operativi all'interno del quinquennio tariffario tramite un meccanismo che riconosce inflazione, traffico ed elasticità dei costi a sue variazioni, ed – infine – un criterio di efficienza:

$$Opex_t = Opex_{t-1} * (1 + \text{Delta traffico} * \text{elasticità}) * [1 + P * (1 - \text{eff})]$$

dove:

- in CDP le elasticità sono rappresentate per natura di costo (v. tabella a lato; elasticità media «pesata» per natura di costo è pari a 0,56); sarebbero poste pari a zero in caso di stime di variazioni negative di traffico nel quinquennio
- P è l'inflazione prospettica nel DEF dell'anno base (1,5%); «eff» è l'obiettivo di efficientamento fissato in 5% del tasso di inflazione programmata
- Può essere previsto il riconoscimento di **costi operativi in discontinuità**, sempre limitatamente a quanto allocato ai servizi sottoposti a regolamentazione economica:
  - Costi «non correlati al traffico»: l'art. 37 del CDP ne prevede l'ammissibilità a dinamica tariffaria in modalità «ex ante» (art. 37.1) o «ex post» (art. 37.2)
  - Eventuali costi operativi per l'esercizio di nuove opere: valgono logiche e regole della componente tariffaria «k» limitatamente a nuove opere con entrata in esercizio «infra-quinquennio»
  - Costi intervenuti fra «anno base» e avvio quinquennio tariffario: è prevista una verifica di ammissibilità di costi operativi intervenuti nel cd. «anno ponte»

## Elasticità al traffico

Costi Operativi	Elasticità
Costo del lavoro	0,60
Materiali di consumo	0,30
Manutenzioni	0,80
Pulizie	0,35
Utenze	0,40
Prestazioni da terzi	0,40
Spese generali	0,40
Godimento beni di terzi	0,40