

CONVENZIONE – CONTRATTO DI PROGRAMMA

CONSULTAZIONI UTENTI

PROPOSTA TARIFFARIA 2014

AEROPORTO LEONARDO DA VINCI – FIUMICINO

15 NOVEMBRE 2013

Indice:

- 1** Metodologia del calcolo tariffario
- 2** Aggiornamenti tariffari 2014

1 Metodologia del calcolo tariffario

Il quadro regolatorio: Contratto di Programma ADR

- Il quadro regolatorio definito con il Contratto di Programma ADR approvato con DPCM il 21 dicembre 2012 fornisce un insieme coordinato di regole chiare, trasparenti e durature con lo scopo di finanziare il piano degli investimenti per lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale con capitali privati
- I principi alla base del Contratto di Programma ADR:
 - **centralità** del piano degli investimenti sia di breve che di lungo termine
 - **periodo regolatorio** della durata di 10 anni allo scopo di favorire una programmazione efficace dello sviluppo infrastrutturale, suddiviso in due sotto-periodi tariffari della durata di 5 anni
 - **regime di «dual till»**
 - **definizione** di obiettivi di produttività, efficientamento e qualità per i servizi resi in regime di esclusiva
 - **criteri di aggiornamento** dei corrispettivi regolamentati in linea con le *best practise* internazionali sulla base di: **effettivi costi dei servizi**, previsioni di traffico di medio periodo, piano investimenti e obiettivi di qualità del servizio
 - **aggiornamento annuale** dei corrispettivi regolamentati con variazione specifica per ogni servizio ai fini del mantenimento della correlazione ai costi

Metodologia per il calcolo dei corrispettivi regolamentati

- Il calcolo delle tariffe del Contratto di Programma si fonda sui principi di correlazione ai costi dei servizi recepiti dalla Direttiva 2009/12/CE e sulla metodologia indicata dalla Delibera CIPE 38/2007 (cd. “price cap”) poi recepita dalle Linee Guida applicative di ENAC (Dicembre 2008)
- La metodologia prevede:
 - **Individuazione** dei costi all’anno base inclusa equa remunerazione del capitale investito netto;
 - **Sviluppo** dei costi ammessi nel corso del sottoperiodo regolatorio (2012-2016) – limitatamente alle strutture già esistenti all’anno base – in funzione di:
 - crescita dei volumi di traffico servito (a certezza dei corrispettivi per l’utenza corrisponde il trasferimento al gestore del «rischio traffico» entro soglie pre-definite)
 - efficientamento ed elasticità al variare del traffico richiesti da ENAC
 - deperimento del capitale investito esistente all’anno base attraverso la determinazione degli ammortamenti in tariffa definiti in base alla vita utile residua del capitale
 - inflazione programmata
 - Ammissione di costi per **nuovi investimenti e discontinuità normative o altre previste**
 - ammissione condizionata alla verifica ENAC sulla effettiva realizzazione degli investimenti con efficacia in tariffa “traslata” all’annualità successiva
 - ivi inclusi i costi operativi legati alla nuova realizzazione e/o altre specifiche discontinuità

Metodologia per il calcolo dei corrispettivi regolamentati

Oggetto

Capitale Investito Ammesso (“RAB”) e parametro tariffario «k»

- Il valore del capitale riconosciuto a fini tariffari è determinato sulla base del valore contabile rivalutato al 2012 degli asset allocati ai servizi regolamentati, così come individuati dalla Contabilità Regulatoria certificata
- L'aggiornamento tariffario previsto su base annuale mira ad allineare i costi riconosciuti in tariffa agli investimenti effettivamente realizzati, rettificando quanto previsto ex-ante (si veda allegato 9 al Contratto di Programma)
- La proposta di aggiornamento tariffario per il 2014 include quindi i costi ammessi per gli investimenti di ADR per le annualità 2012 (valori di consuntivo) e 2013 (valori di consuntivo fino a settembre e pre-consuntivo a fine anno)

Remunerazione riconosciuta

- ENAC ha provveduto alla determinazione dei singoli parametri che compongono il ritorno riconosciuto sul capitale. Questi dovranno essere aggiornati ogni quinquennio. Per il primo quinquennio tariffario il WaCC reale pre-tax è pari all'11,91%, corrispondente all'8,58% nominale post-tax
- E' prevista una maggiorazione del WaCC reale pre-tax sulle nuove opere di particolare valenza strategica e ambientale, come già previsto in Italia in altri settori regolamentati. In ragione del timing previsto per tali investimenti, gli effetti tariffari di tale previsione non sono al momento presenti nei corrispettivi regolamentati

Metodologia per il calcolo dei corrispettivi regolamentati

Oggetto

Costi operativi e loro ammissione in tariffa

- I costi operativi relativi ai servizi regolamentati entrano in dinamica tariffaria per il valore indicato in Contabilità Regulatoria certificata al 2010 rivalutato all'inflazione programmata per renderlo "valore corrente" 2011 e vengono aggiornati per il sottoperiodo in base a: (i) tasso di inflazione al netto dell'obiettivo di efficientamento; (ii) elasticità delle singole voci di costo al variare del traffico

Correlazione a costi, efficienza, qualità del servizio, tutela ambientale

- La proposta tariffaria è stata elaborata in conformità ai criteri di orientamento ai costi di infrastrutture e servizi, nonché di incentivazione dell'efficienza sanciti dalla Direttiva 2009/12/CE, recepita in Italia con legge n. 27/2012
- Orientamento ai costi, efficienza, qualità del servizio e tutela ambientale erano già i principi fondanti della Delibera CIPE 38/2007 e delle Linee Guida ENAC

Miglioramenti di qualità richiesti

- E' previsto un meccanismo annuale di premi/penalità fino allo 0.6% dei ricavi nel caso in cui i valori degli indicatori di qualità/tutela ambiente condivisi con ENAC siano consuntivati al di fuori di un intervallo di tolleranza
- Sulla base della rendicontazione presentata da ADR ad ENAC (settembre 2013), ADR ha raggiunto il premio consentito

Altri costi ammessi in tariffa: parametro «v» ed altri effetti minori

- Discontinuità di costi operativi per nuovi provvedimenti normativi e recupero gap qualitativo con programmi definiti ex-ante sono ammessi a tariffa post verifica ENAC
- E' previsto anche recupero dei mancati proventi derivanti dalla ritardata applicazione dei nuovi corrispettivi regolamentati (60 gg dopo l'efficacia del CDP)

Materiale in consultazione

- Con riferimento ai principali parametri dell'aggiornamento tariffario previsto all'art. 37 Bis del Contratto di Programma ADR si rinvia al **materiale in consultazione** ed in particolare:
 - Aggiornamento **parametro «k»** (nuovi investimenti per quanto pertinenti ai servizi regolamentati)
 - **«Scheda A»** di riepilogo
 - Aggiornamento **parametro «epsilon»** (premio/penalità per qualità e tutela ambiente)
 - **Tabelle** recanti dati di riepilogo
 - **«Relazione** sull'andamento della prima annualità del piano della qualità e tutela ambientale per gli scali romani di Fiumicino e Ciampino»
 - Aggiornamento tariffario per servizio
 - **Schede** di riepilogo per scalo recanti valori tariffari 2013 e 2014 per servizio e per articolazioni (aggiornamento dell'Allegato 9 al Contratto di Programma)
 - **Schede tariffarie** di aggiornamento dei costi ammessi per servizio (aggiornamento dell'Allegato 9 al Contratto di Programma)

2 Aggiornamenti tariffari: dati di sintesi per scalo

Metodologia applicata: aggiornamento tariffario FCO

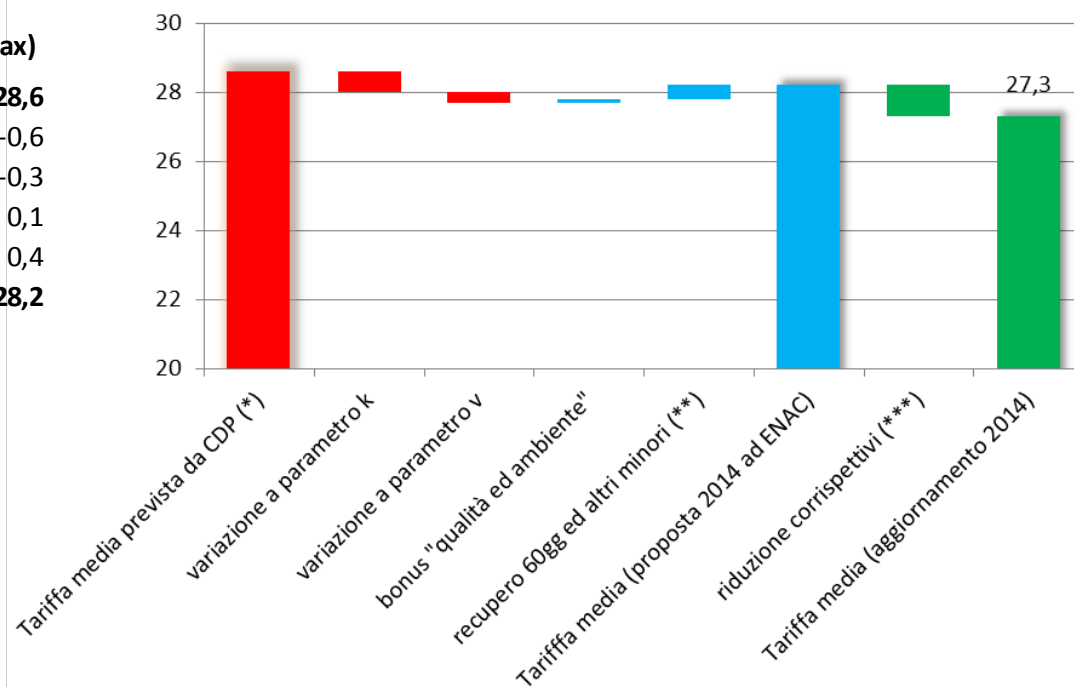
- A seguire abbiamo rappresentato l'aggiornamento della tariffa media di Fiumicino per il 2014
- Da Allegato 9 al Contratto di Programma questa era originariamente prevista pari a € 28,6 per passeggero pagante diritti (massimi ricavi / passeggeri paganti diritti previsti in CDP per il 2014)
- Dalla proposta di aggiornamento tariffario risulta un valore di € 28,2/pax corrispondente ad un decremento dell' 1,5% rispetto a quanto previsto
- In seguito alla comunicazione inviata in merito al mantenimento della sospensione di alcuni corrispettivi risulta un valore di €27,3/pax

	FCO (€/pax)
Tariffa media prevista da CDP (*)	28,6
variazione a parametro k	-0,6
variazione a parametro v	-0,3
bonus "qualità ed ambiente"	0,1
recupero 60gg ed altri minori (**)	0,4
Tariffa media (proposta 2014 ad ENAC)	28,2

(*) si veda allegato 9 al CDP

(**) si vedano art. 37 Bis comma 11, art. 13 comma 3 ed allegato 13 del CDP

(***) Uffici e locali operativi, Merci, ETV, de-icing, camera di simulazione



Metodologia applicata: aggiornamento tariffario CIA

- A seguire abbiamo rappresentato l'aggiornamento della tariffa media di Ciampino per il 2014
- Da Allegato 9 al Contratto di Programma questa era originariamente prevista pari a € 17,6 per passeggero pagante diritti (massimi ricavi / passeggeri paganti diritti previsti in CDP per il 2014)
- Dalla proposta di aggiornamento tariffario risulta un valore di € 17,9/pax corrispondente ad un incremento dell' 1,7% rispetto a quanto previsto
- In seguito alla comunicazione inviata in merito al mantenimento della sospensione di alcuni corrispettivi risulta un valore di €17,6/pax

Tariffa media prevista da CDP (*)

variazione a parametro k

variazione a parametro v

bonus "qualità ed ambiente"

recupero 60gg ed altri minori (**)

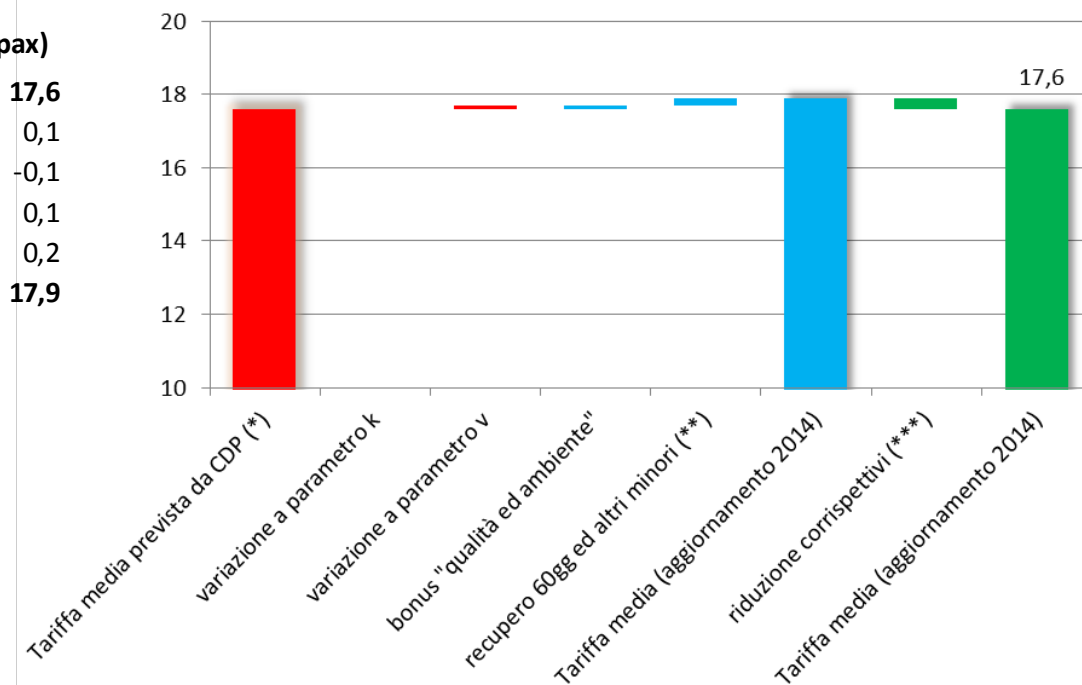
Tariffa media (aggiornamento 2014)

(*) si veda allegato 9 al CDP

(**) si vedano art. 37 Bis comma 11, art. 13 comma 3 ed allegato 13 del CDP

(***) Uffici e locali operativi, Merci, de-icing

CIA (€/pax)



Semplificazione dei diritti di approdo/decollo

- I nuovi corrispettivi di ADR prevedono l'unificazione del corrispettivo per origine/destinazione del volo (intraUE/exUE) e la conferma delle altre determinanti dell'articolazione tariffaria
- L'unificazione del corrispettivo per origine/destinazione del volo è stata espressamente richiesta da ENAC con nota prot. 0077488/DG del 28.06.2013, in risposta alla procedura di infrazione 2013/2069
- Per Fiumicino la proposta tariffaria prevede:
 - Eliminazione della differenziazione UE ed extra-UE
 - Conferma di differenziali Peak–Off Peak
 - Conferma di una «fixed charge» a movimento
 - Conferma dei differenziali per fasce di tonnellaggio

Peak / Off Peak

Differenziazione

- Peak +15% vs. medio
- Off Peak -15% vs. medio

UE / Extra UE

Nessuna differenziazione

Fixed charge

Per ogni movimento

Fasce di tonnellaggio

5 fasce differenziate

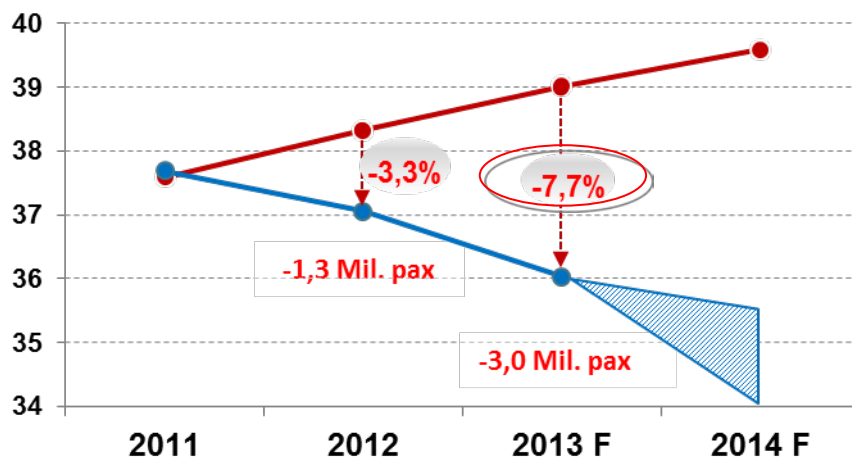
- 0-25; 26-75; 76-150; 151-250; oltre 250

APPRODO E PARTENZA FIUMICINO		dal
		01.03.2014
Minimum charge (movimenti)		
Off Peak	€ per movimento	31,87
On Peak	€ per movimento	43,12
Tariffa unitaria - Tons 1-25		
Off Peak	€ per tonn	2,69
On Peak	€ per tonn	3,63
Tariffa unitaria - Tons 26-75		
Off Peak	€ per tonn	2,87
On Peak	€ per tonn	3,88
Tariffa unitaria - Tons 76-150		
Off Peak	€ per tonn	1,91
On Peak	€ per tonn	2,59
Tariffa unitaria - Tons 151-250		
Off Peak	€ per tonn	1,46
On Peak	€ per tonn	1,97
Tariffa unitaria - Tons oltre 250		
Off Peak	€ per tonn	0,91
On Peak	€ per tonn	1,23

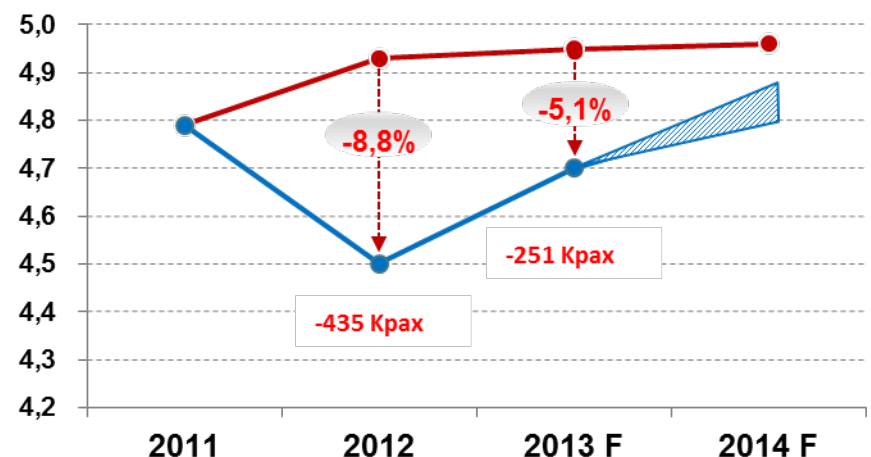
Scenari di traffico e dinamica tariffaria

- Stante il negativo andamento del traffico di Fiumicino (v. grafico sottostante), ADR intende ricorrere all'Art. 45.2 del CDP che prevede la rimodulazione dei parametri tariffari ("x", "k", "v") in base a nuove stime di traffico per le annualità residue del sotto-periodo (2014-2016)
- L'articolo regola il caso di scostamenti annui superiori a 6% rispetto alle stime iniziali di traffico (come presentate all'utenza nell'apposita Consultazione del 13 dicembre 2011) per la stessa annualità
- La previsione ha efficacia esclusivamente prospettica ed il fine di ricostituire la correlazione fra costi ammessi a tariffe e ricavi regolamentati sulle annualità residue del sotto-periodo tariffario
- **In considerazione del traffico consuntivato ad oggi, è previsto che Fiumicino presenterà a fine anno volumi inferiori di oltre il 6% rispetto alle stime iniziali**

FIUMICINO (Pax mln)



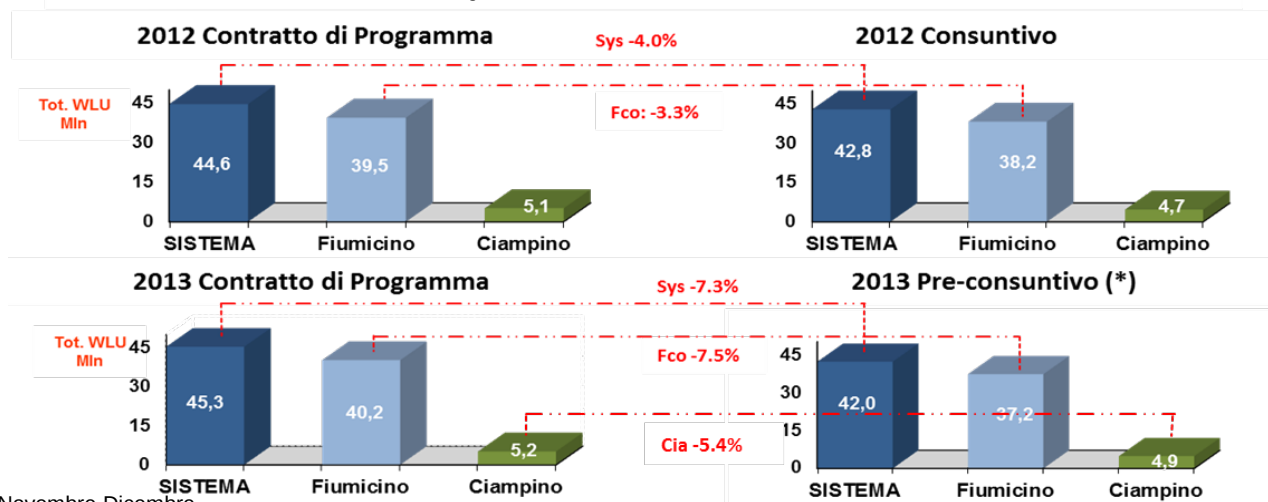
CIAMPINO (Pax mln)



Scenari di traffico e dinamica tariffaria

- Ai fini dell'applicazione dell'art. 45.2 del CDP va calcolato il differenziale di WLU (*work load unit*) rispetto a quanto previsto per la stessa annualità nella dinamica tariffaria dell'allegato 9 al CDP
- Al momento lo scostamento di WLU prevedibile a fine 2013 è negativo su entrambi gli scali (**-7,5% a Fiumicino**; -5,4% a Ciampino)
- Perché il traffico di Fiumicino possa «rientrare» a fine anno all'interno della soglia del 6%, sarebbe necessario un andamento del traffico fortemente positivo e certamente non realistico
 - Come variazione anno-su-anno del bimestre (rispetto allo stesso periodo del 2012), novembre-dicembre dovrebbe chiudere con un +10%, pari a ca. 0,5 milioni di maggiori passeggeri
 - Ad oggi i volumi di traffico di novembre (1-14 novembre) a Fiumicino evidenziano una riduzione del 2,6% rispetto allo stesso periodo del 2012

Scostamenti tra previsioni del CDP e traffico consuntivato



(*) valori stimati per il periodo Novembre-Dicembre