

*Convenzione - Contratto di Programma ADR
Incontro con gli utenti*

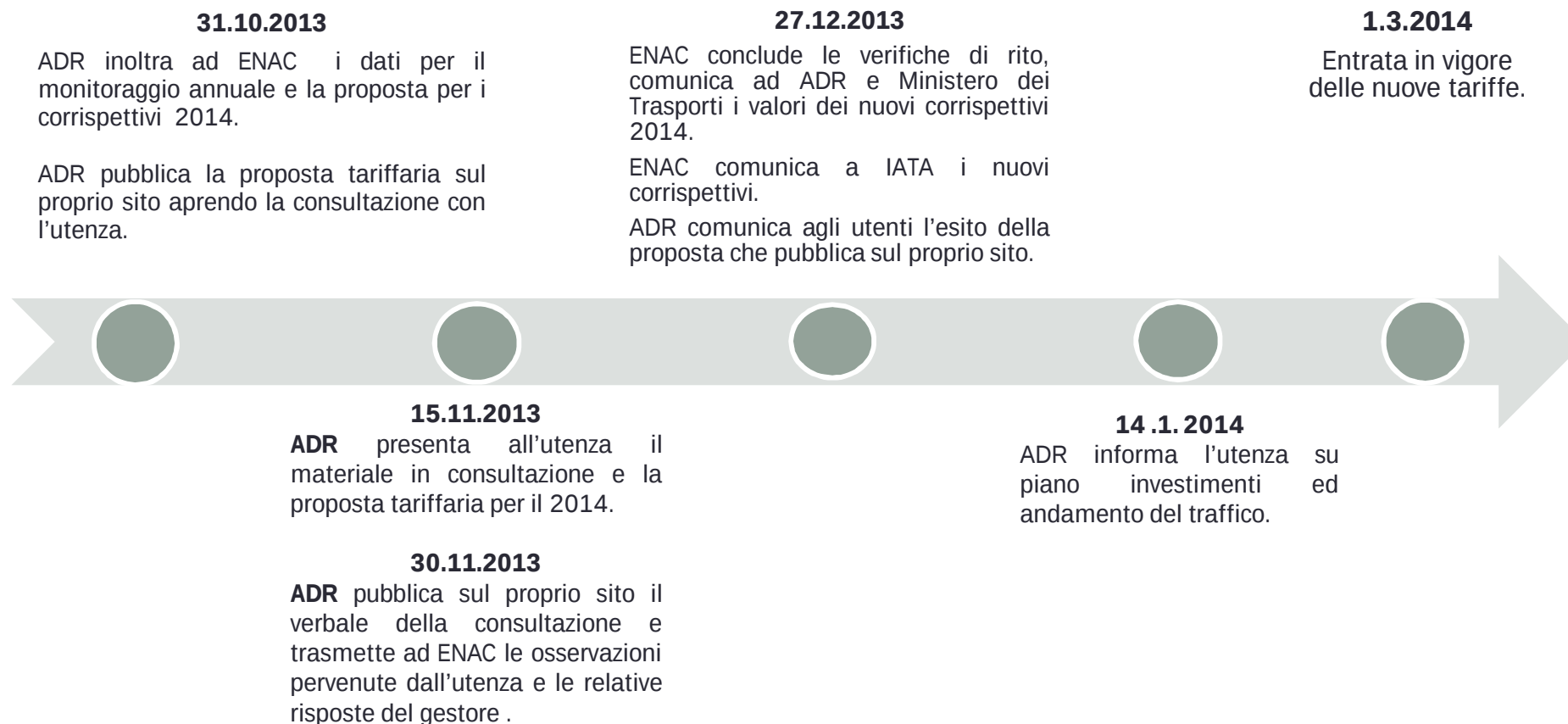


14 Gennaio 2014 – Aeroporto Leonardo da Vinci

Indice:

-  Introduzione: processo di consultazione
-  1 Piano Investimenti: aggiornamenti
-  2 Traffico: consuntivo 2013 ed aspettative 2014
-  3 Tariffe: aggiornamento 2014

Consultazione ai sensi di CDP e Direttiva UE



*Convenzione - Contratto di Programma ADR
Incontro con gli utenti*

PIANO INVESTIMENTI: Aggiornamenti



14 Gennaio 2014 – Aeroporto Leonardo da Vinci

Il piano investimenti di AdR oggetto di consultazione nel 2011

Il piano investimenti approvato da ENAC nel 2011 prevedeva nel primo periodo regolatorio 2012-2016 un valore complessivo di circa 900 mln € per gli interventi su FCO (di cui 886 per FCO Sud e 12 FCO Nord)

Il piano investimenti del 2011:

DESCRIZIONE	TOTALE 2012/2016	TOTALE 2017/2021	TOTALE 2022/2044	TOTALE OPERA
AEROPORTO LEONARDO DA VINCI - FCO	(MLN €)			
ATTIVITÀ URBANISTICHE	9,5	178,5	282,5	472,9
INTERVENTI INFRASTR. DI VOLO	184,1	265,1	724,5	1.180,3
INTERVENTI TERMINAL	324,8	625,7	2.804,1	3.827,4
INTERVENTI LANDSIDE	10,5	248	626,5	887,5
INTERVENTI PARCHEGGI	8,5	50,6	90,2	149,3
RISTRUTTURAZIONE E INCREMENTO QUALITÀ	361	263	4.429,6	5.133,3
TOTALE FCO	898,4	1.630,6	8.957,1	11.650,7
<i>Di cui FCO Sud</i>	<i>886,5</i>	<i>1.076,1</i>	<i>2.306,2</i>	<i>4.430,9</i>
<i>Di cui FCO nord</i>	<i>11,9</i>	<i>554,5</i>	<i>6.650,9</i>	<i>7.219,8</i>

PERIODO REGOLATORIO 2012-2021

Il Piano nel periodo 2012-2016 ha l'obiettivo di realizzare interventi infrastrutturali per l'incremento della capacità e del livello di servizio dello scalo

Approvazione del CDP: Il DPCM e le accelerazioni

Il DPCM del 21/12/2012, all'art. 1 comma 2 ha imposto una accelerazione degli investimenti di cui al piano presentato a dicembre 2011, al fine di disporre quanto prima di benefici e miglioramenti per le compagnie aeree ed i passeggeri con un aumento della produzione nel primo periodo regolatorio di circa 325 mln € e **anticipazioni da un minimo di 6 mesi sino a 3 anni per i più rilevanti progetti previsti in avvio nel primo quinquennio**, consentendo una più rapida disponibilità della capacità incrementale prevista

ADR, in ottemperanza di quanto disposto dal DPCM, ha presentato a Febbraio 2013 la proposta di aggiornamento del piano investimenti 2011 sulla base di assunzioni ritenute comunque condizionanti l'effettiva realizzabilità delle opere alle date previste

Le “assumptions” del piano “accelerato”

I **presupposti necessari** affinché potessero essere attuate le accelerazioni nel periodo 2012-2016 erano le seguenti:

Cod.	ATTIVITA'	INVESTIMENTI COINVOLTI
1	Emissione del Decreto V.I.A. di Compatibilità Ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente per il progetto di Completamento di Fiumicino Sud entro dicembre 2012 (l'istruttoria è iniziata nel dicembre 2011) Convocazione immediata della Conferenza di Servizi da parte del MIT ed emissione del Decreto di Compatibilità Urbanistica per il progetto di Completamento di Fiumicino Sud entro febbraio 2013	Tutti gli interventi nel piano
2	Approvazione progetti da parte di ENAC a partire da gennaio 2013 in 30/60gg invece che 180gg	Tutti gli interventi nel piano
3	Creazione di una NewCo per le attività di lavori su Piste e Piazzali entro marzo 2013	Tutte le iniziative Piste e piazzali da realizzare stand alone e inoltre area di imbarco A e J
4	Risoluzione problema Salini per dar corso ai lavori di riqualifica della Pista di volo n. 2	Pista n. 2, pista n. 3, riqualifica taxiway D, raddoppio taxiway B
5	Sottoscrizione protocollo di intesa con Soprintendenza Archeologica per rapida definizione dei Sondaggi archeologici propedeutici ai diversi lavori, entro aprile 2013	Piazzali aeromobili ovest, area di imbarco A, people mover, avancorpo T1
6	Completamento del taglio delle essenze interferenti con la superficie di salita al decollo per il pieno utilizzo della lunghezza della pista 2 entro febbraio 2013	Pista 2
7	Apertura di varchi doganali dedicati alle attività di cantiere con procedure e presidi finalizzati a tali attività	Tutti gli interventi air side nel piano
8	Spostamento uffici e Crew briefing center AZ da T3 da dicembre 2013 , e disponibilità progressiva ex area tecnica AZ air side	Hub est, Area di imbarco C e nodo D, piazzole area tecnica e prova motori
9	Acquisizione della servitù di passaggio su area ex AZ per realizzazione People mover entro dicembre 2013	People mover
10	Adozione da parte di Enav di tutte le procedure per gestire la capacità dello scalo e la puntualità dei voli durante i lavori	Impatto sull'operatività airside

Gli investimenti del piano “accelerato”

In evidenza i **principali interventi anticipati** secondo il piano approvato con **DPCM**

PIANO DEGLI INVESTIMENTI 2012-2016		Piano Dicembre 2011		Piano Febbraio 2013		DELTA	
		Importo [MLN €]	Entrata in esercizio	Importo [MLN €]	entrata in esercizio	Delta importo [MLN €]	Anticipazione [mesi]
ATTIVITA' URBANISTICHE		9,5		11,3		1,8	
INTERVENTI INFRASTRUTTURE DI VOLO							
2.1	AREA OVEST - ISOLA SERAM, NUOVO VARCO DOGANALE	6,3	30/06/2016	6,3	30/07/2015	0,0	11
2.2	AREA OVEST - AMPLIAMENTO PIAZZALI SOSTA AEROMOBILI 1/2^FASE	37,4	31/01/2016 30/06/2017	53,6	24/09/2015 14/05/2016	16,3	4 13
2.5	COMPLETAMENTO RADDOPPIO TWY BRAVO	27,8	31/12/2017	66,4	18/09/2016	38,6	15
2.6	ESTENSIONE PIAZZALI EX AREA TECNICA AZ	6,9	30/06/2017	12,5	27/06/2016	5,7	12
	INFRASTRUTTURE DI VOLO	105,8		114,9		9,1	
TOTALE		184,1		253,7		69,6	
INTERVENTI TERMINAL							
3.4	HUB EST -AREA DI IMBARCO A, AMPLIAMENTO T1 E AVANCORPO T1, ESTENSIONE PIAZZALI 200	20,1	30/04/2017 *estensione piazzali 200	68,4	31/12/2014 *estensione piazzali 200	48,3	27
	TERMINAL	304,7		324,4		19,7	
TOTALE		324,8		392,8		67,9	
INTERVENTI LANDSIDE							
4.3	VIABILITA' - SVINCOLO AREA CARGO CITY	4,4	30/06/2016	4,8	31/12/2015	0,4	6
4.6	PEOPLE MOVER - GRTS	3,6	28/02/2020	51,4	08/07/2018	47,8	19
	LANDSIDE	2,5		3,4		0,9	
TOTALE		10,5		59,6		49,1	
INTERVENTI PARCHEGGI							
5.2	AREA CENTRALE - PARK MULTIPIANO MODULO F	6,2	30/06/2018	11,1	31/10/2017	4,8	8
5.3	AREA EST (LUNGA SOSTA) - PARK MULTIPIANO MODULO J	0,0	31/12/2020	12,5	31/10/2017	12,5	
	PARCHEGGI	2,3		2,7		0,4	
TOTALE		8,5		26,3		17,8	
INTERVENTI DI RISTRUTTURAZIONE INCREMENTO QUALITA'		361,0		526,0		165,0	
TOTALE INVESTIMENTI		898,4		1269,6		371,2	

Lo scenario del 2013

Rispetto al piano approvato nel 2011 e all'aggiornamento proposto a febbraio 2013 si è determinato uno scenario differente per le seguenti motivazioni:

- **Forte sensibilizzazione dei vettori ad ottimizzare gli investimenti di incremento capacità manifestata anche nelle Consultazioni di Novembre 2013**
- **Contrazione del traffico aereo**
- **Ritardi nelle autorizzazioni necessarie** al rispetto del cronoprogramma dei lavori:
 - **Decreto V.I.A. di Compatibilità Ambientale con prescrizioni Pubblicato a Novembre 2013** (un anno di ritardo),
 - **Conferenza dei Servizi per il Decreto di Compatibilità Urbanistica** convocata il 10/12/2013 (un anno di ritardo) e ancora non conclusa
- **Interruzione / ritardo nei lavori** in seguito a concordato preventivo delle società appaltatrici di importanti realizzazioni (società Cavalleri per i lavori di Pista 2, società Consta dell'ATI Cimolai-Consta-Gozzo per i lavori del Molo C)

La nuova ipotesi di piano rispetto al piano approvato con DPCM

ADR successivamente alle consultazioni con l'utenza del 15 novembre 2013, secondo le richieste dei vettori e, anche in considerazione dei ritardi autorizzativi da parte degli Enti esterni ha proposto ad Enac la rimodulazione del piano del **periodo 2014-2016**, con l'obiettivo che consente di **completare i lavori sulle infrastrutture in corso di realizzazione** e attivare gli interventi connessi con **l'adeguamento normativo impiantistico e prestazionale** di infrastrutture strategiche per l'operatività. Si sono invece differiti alcuni interventi di incremento della capacità e gli interventi landside.

Nell'ottica di migliorare il livello di servizio offerto sono stati incrementati gli interventi di miglioramento della qualità e del livello di servizio.

La proposta di piano individua come **improrogabili i seguenti investimenti**:

- ***Area di imbarco F e Avancorpo T3 (ex Molo C)***
- ***Riqualifica pista 3***
- ***Adeguamento strip 16C/34C***
- ***Nuovo sistema automatico gestione bagagli HBS/BHS T1***
- ***Nuova rete elettrica piste di volo e sottostazione elettrica e smistamento MT***
- ***Riqualifica Terminal 3***
- ***Ristrutturazioni mirate all'incremento della qualità e del livello di servizio***

Tali previsioni consentiranno di aumentare **l'affidabilità dei sistemi impiantistici** e dotare lo scalo delle caratteristiche di **flessibilità e qualità**.

Confronto tra i piani

La **nuova ipotesi di piano** prevede una **rimodulazione degli interventi** rispetto a quanto approvato con DPCM del 21/12/2012 volta a migliorare la qualità e il livello di servizio, posticipando alcuni degli investimenti di sviluppo della capacità dopo il 2016

In particolare, in risposta alle indicazioni formulate dall'utenza nel corso delle consultazioni del 15/11/2013, l'entrata in esercizio del *people mover* prevista al 2018 con inizio lavori al 2015 è stata posticipata al 2020 con inizio lavori nel 2018

La rimodulazione è stata approvata da ENAC e dal Ministero dei Trasporti

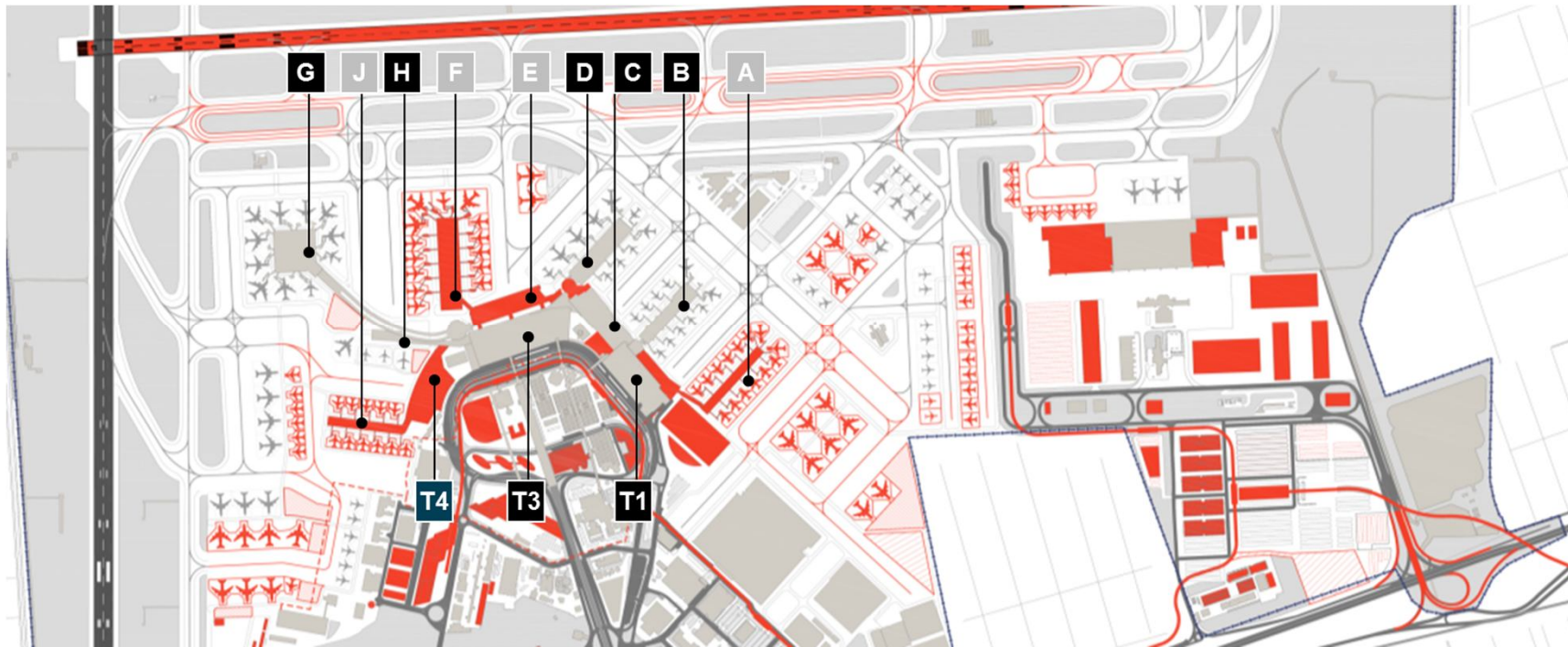
Del totale degli interventi previsti con la nuova rimodulazione si prevede che ca. il 90% sarà ascrivibile ai servizi sottoposti a regolamentazione economica

INVESTIMENTI 2012-2016	Dic '11	Feb '13	Nov '13	Δ Nov' 13 - Dic '11	Δ Nov' 13 - Feb '13
<i>APT LEONARDO DA VINCI - FCO</i>	<i>(MLN €)</i>				
1. ATTIVITÀ URBANISTICHE	9,5	11,3	2,9	-6,5	-8,4
2. INTERVENTI INFRASTR. DI VOLO	184,1	253,7	117,2	-66,9	-136,5
3. INTERVENTI TERMINAL	324,8	392,8	311,8	-13,0	-81,0
4. INTERVENTI LANDSIDE	10,5	59,6	1,4	-9,1	-58,2
5. INTERVENTI PARCHEGGI	8,5	26,3	0,4	-8,0	-25,8
TOT INTERVENTI DI SVILUPPO 1,2,3,4,5	537,4	743,6	433,7	-103,6	-309,9
6. RISTRUTTRAZIONI INCREMENTO QUALITA'	361,0	526,0	457,5	+96,5	-68,5
TOTALE FCO	898,4	1269,6	891,3	-7,1	-378,4

Progetto di completamento di FCO Sud

Gli investimenti previsti del periodo 2012-2016 sono **parte integrante del Progetto di Completamento di Fiumicino Sud**, approvato nel luglio 2011 da ENAC dal punto di vista tecnico e nel novembre 2013 da MIBACT e MATTM nel Decreto VIA per i temi ambientali.

Il progetto di Completamento prevede una configurazione flessibile sulle infrastrutture di FCO.



I principali interventi realizzati nel 2013

Nuovi controlli sicurezza Terminal 3



Nuovi controlli passaporto Terminal 3



Nuovo assetto arrivi Terminal 3



Ammodernamento servizi igienici



I principali interventi realizzati nel 2013

Installazione nuovi punti informativi



Segnaletica autostradale



Polo Bus



Finiture e arredi



I principali interventi realizzati nel 2013

Lucidatura e sostituzione pavimentazione Terminal



Verniciatura copertura metallica T3



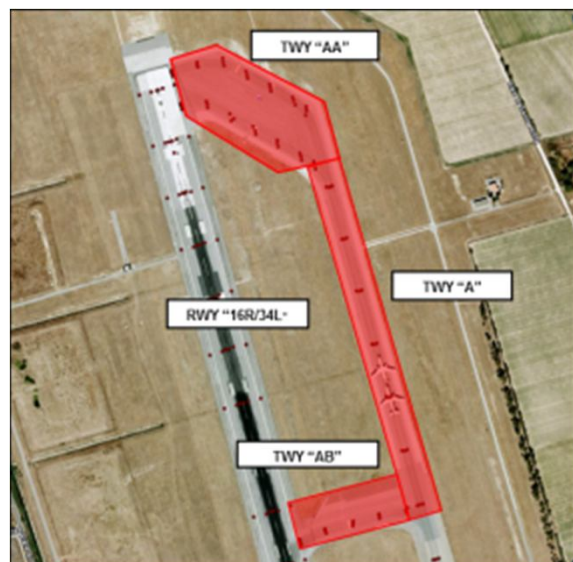
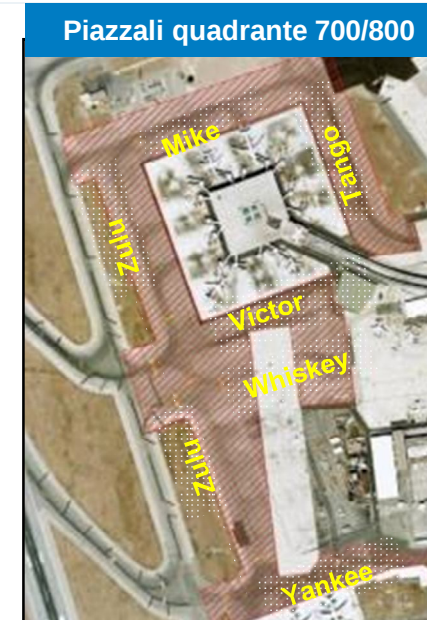
Display led curbside e fermate
navetta shuttle bus



Intermodalità treno-aereo



I principali interventi realizzati nel 2013



Riqualifica rullaggio A/B



Gli investimenti 2014

Nel 2014 rispetto a quanto previsto nel DPCM approvativo del Contratto di Programma la **nuova ipotesi di piano** prevede una **riduzione di circa 145 mln €**.

La diminuzione dell'importo totale deriva principalmente dal **rinvio di alcuni investimenti di sviluppo** a dopo il 2016.

Si riporta di seguito una vista di sintesi dei valori del piano per il 2014:

INVESTIMENTI 2014	
APT LEONARDO DA VINCI - FCO	(MLN €)
1. ATTIVITÀ URBANISTICHE	1,0
2. INTERVENTI INFRASTR. DI VOLO	27,5
3. INTERVENTI TERMINAL	55,7
4. INTERVENTI LANDSIDE	0,6
5. INTERVENTI PARCHEGGI	0,1
TOT INTERVENTI DI SVILUPPO 1, 2, 3, 4, 5	84,9
6. RISTRUTTRAZIONI INCREMENTO QUALITÀ	98,6
TOTALE FCO	183,5

Aree di imbarco E ed F e ampliamento T3

Rif. Scheda A: 3.7+3.8 Terminal

Proseguono i lavori relativi alla realizzazione delle aree di imbarco E ed F e l'ampliamento del T3 . Le opere costituiscono **un significativo step verso il miglioramento nella gestione operativa e nella qualità del servizio. Verranno migliorati i tempi di trasferimento per i passeggeri in transito, migliorando l'efficienza e puntualità di movimenti e delivery bagagli.**

L'intervento include anche la realizzazione del nuovo sistema automatico di gestione bagagli **BHS / HBS** per il T3 che consentirà una maggiore efficienza operativa agli operatori di handling e garantirà **capacità idonea per la gestione dei bagagli in linea con le migliori realtà Europee e consentirà un utilizzo flessibile delle aree di imbarco.**



Aree di imbarco E ed F e ampliamento T3

DESCRIZIONE INTERVENTO:

Rif. Scheda A: 3.7+3.8 Terminal

- Realizzazione delle nuove aree di imbarco E, F con livello di servizio C secondo standard IATA
- Nuove superfici operative nel sistema Terminal per circa 95,000 mq e nuovo sistema automatico di gestione bagagli HBS/BHS
- 22 nuovi gate di cui 14 dotati di loading bridge (2 per A380)
- Possibilità per imbarco diretto sull'upper deck dell'A380 (finger con due livelli)

BENEFICI:

Il passeggero disporrà di una **dotazione incrementale di pontili di imbarco, aree e servizi di elevata qualità e ampie superfici di circolazione.**

Sono previsti percorsi assistiti per passeggeri a ridotta mobilità, family lounges spazi di seduta e di sosta in linea con i migliori riferimenti internazionali. Le nuove infrastrutture accoglieranno sistemi tecnologici di avanguardia.

Rispetto alla situazione attuale di FCO:

- + 38 %LB
- + 30 % superfici Terminal
- + 28% capacità bag/h

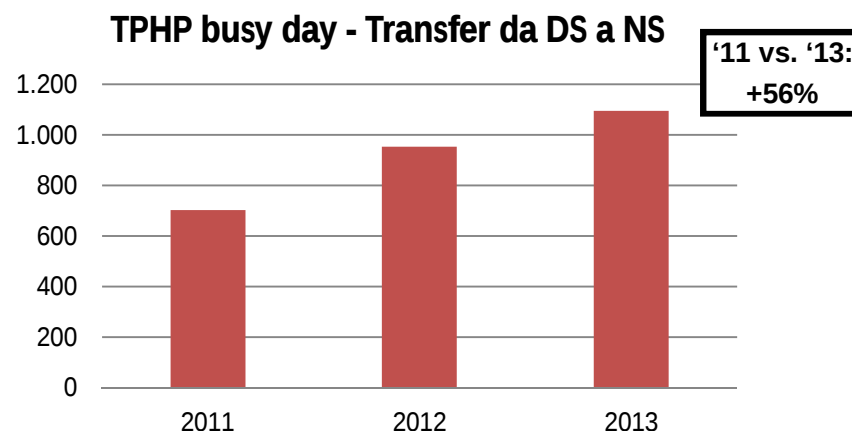
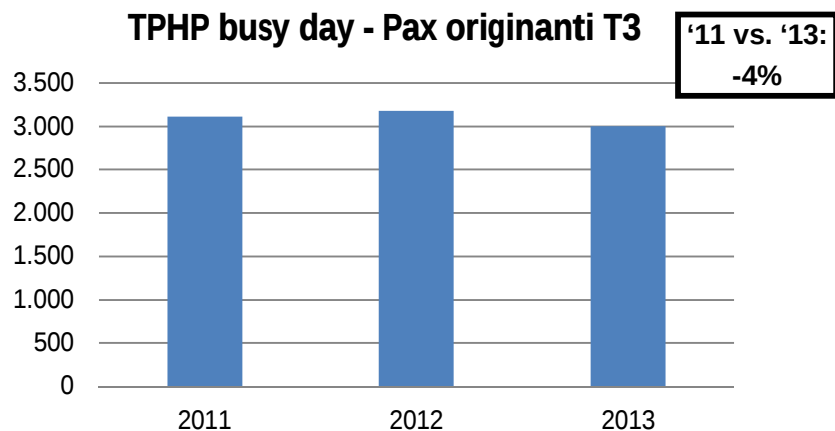
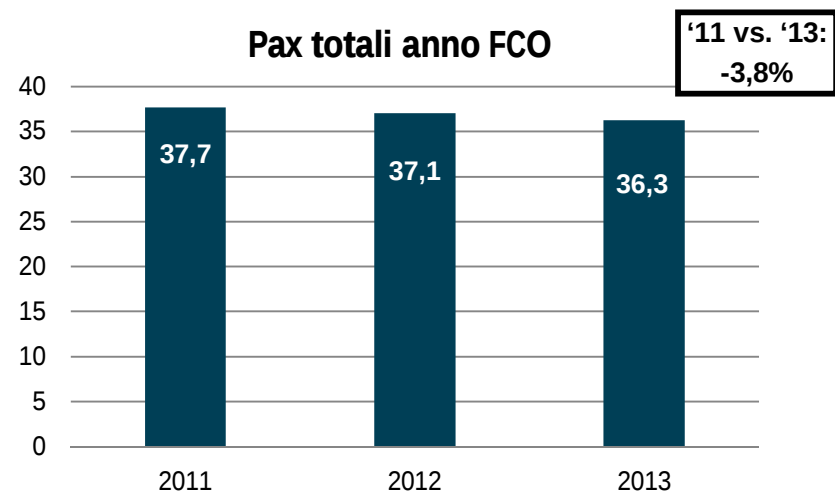


Aree di imbarco E ed F e ampliamento T3

TRAFFICO :

Rif. Scheda A: 3.7+3.8 Terminal

La diminuzione registrata nei volumi annuali di FCO non è confermata nelle ore di punta dei giorni estivi di maggior traffico soprattutto per il Terminal 3. Si sono infatti registrati nel periodo 2011-2013 picchi costanti per i passeggeri originanti con un aumento delle componenti in transito non Schengen:



INVESTIMENTO:

2012-2016 MLN €	2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €	ENTRATA IN ESERCIZIO
247,50	52,57	109,70	61,42	giu 2016

BENEFICI

- Incremento capacità Terminal per le infrastrutture dedicate ai passeggeri e ai bagagli
- Massimizzazione flessibilità operativa
- Aumento del Livello di Servizio (LoS) delle aree di circolazione pax e della Passenger Experience
- Miglioramento della qualità e del comfort delle aree interne dedicate ai passeggeri
- Miglioramento inserimento paesaggistico e riduzione consumi energetici

Aree di imbarco E ed F e ampliamento T3

Le nuove infrastrutture Terminal avranno **costi in linea con quelli sostenuti per la costruzione dei più recenti terminal realizzati in Europa**, per i quali si riportano i costi parametrici (Fonte URS)

Terminal	Costo/m ²
Nuovo terminal 2 Dublino	€ 3800
S.Pietroburgo (Pulkovo) Nuovo Terminal	€ 3000
Heathrow T5	€ 5000
Heathrow Nuovo Terminal 2	€ 4300
Vienna	€ 4000

*: dati URS 2012

L'Avancorpo del T3 e l'area di imbarco F (ex Molo C) avranno un costo di circa 300 mln € per una superficie totale di 95,000 mq per un **costo parametrico di € 3.200, in linea con i costi sostenuti per i nuovi Terminal di LED, DUB, inferiore ai costi sostenuti a LHR e VIE.**

DUB T2



VIE



LHR T5

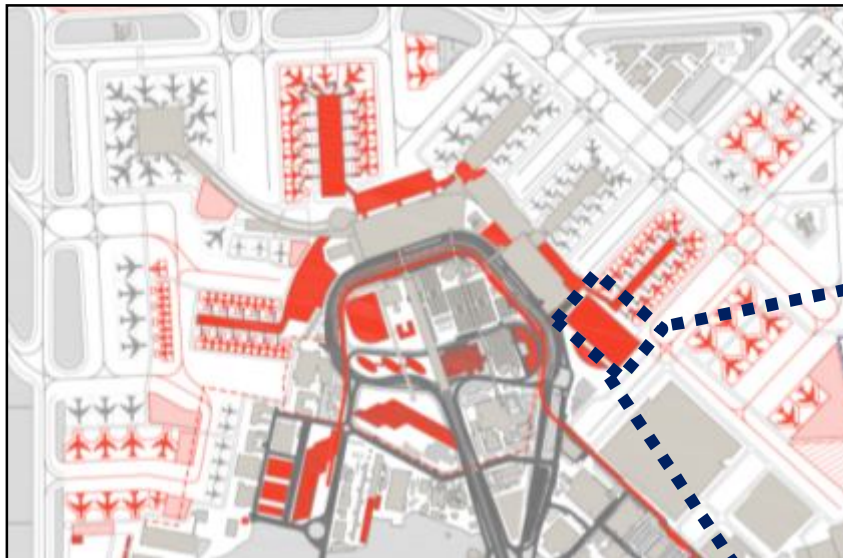


Sistema automatico smistamento bagagli HBS-BHS T1

Rif. Scheda A: 3.6 Terminal

DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Nell'ambito della configurazione dello scalo di Fiumicino che prevede una piattaforma infrastrutturale flessibile ed efficiente, ADR realizzerà un nuovo sistema automatico BHS/HBS presso il T1 per incrementare il livello di capacità di smistamento dei bagagli originanti e in transito e incrementare la fruibilità e l'efficienza operativa.
- Il sistema raggiungerà la Capacità di 10,800 bph e sarà connesso al sistema HBS-BHS del T3 tramite gallerie servizi

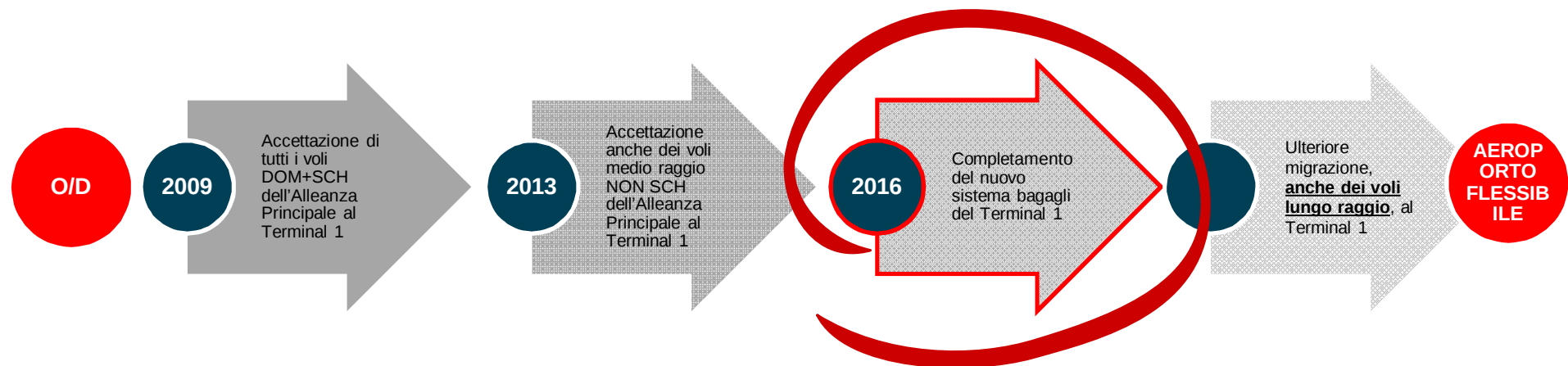


Sistema automatico smistamento bagagli HBS-BHS T1

Rif. Scheda A: 3.6 Terminal

La realizzazione del sistema rappresenta un importante elemento nel Progetto di Completamento di Fiumicino Sud, che tra l'altro consentirà l'utilizzo del T1 anche per voli con componente Lungo Raggio o per voli con alti coefficienti di numerosità bagagli.

L'implementazione è inserita nel programma di adeguamento funzionale e capacitivo del T1 per l'accoglienza dei voli lungo raggio.



I 2 sistemi bagagli del T1 e del T3 che al 2016 saranno operativi rappresentano uno degli elementi principali per massimizzare la **flessibilità** delle infrastrutture dell'Aeroporto.

In questo modo sarà possibile offrire un **MCT (Minimum Connecting Time)** che consentirà di raggiungere un incremento del livello di servizio e di efficienza dello scalo

Sistema automatico smistamento bagagli HBS-BHS T1

Rif. Scheda A: 3.6 Terminal

INVESTIMENTO:

2012-2016 MLN €	2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €	ENTRATA IN ESERCIZIO
43,72	2,14	16,19	25,34	nov 2016

BENEFICI

- Incremento del livello di servizio del sistema di gestione bagagli originanti e in transito del Terminal 1
- Aumento della capacità totale del T1 al fine di accettare voli operati con Wide Body
- Innalzamento del livello di flessibilità infrastrutturale dello scalo per far fronte a variazioni di scenari di traffico

Ristrutturazione Terminal 3

DESCRIZIONE INTERVENTO:

Rif. Scheda A: 3.3 e 6.1

- Miglioramento accessibilità del Terminal con riconfigurazione della connessione con la stazione ferroviaria per ridurre il tempo di accesso al terminal
- Miglioramento fruibilità dei servizi all'interno della hall con rimozione delle biglietterie dall'aderenza alla facciata che verranno riposizionate all'interno della hall check-in
- Riconfigurazione spaziale della hall check-in e relativo riassetto impiantistico con rimodulazione delle isole di accettazione, rilocalizzazione delle biglietterie e incremento della superficie di circolazione al passeggero.
- Seconda fase dell'intervento di riqualifica della hall arrivi del Terminal 3 con rinnovo finiture e impianti con nuovi rivestimenti, lucidatura pavimenti, riqualifica controsoffitti e potenziamento illuminazione
- Sviluppo tecnologico dei sottosistemi check-in e gate mirato al miglioramento dei flussi passeggeri nei terminal ed all'efficienza operativa dei processi relativi alla movimentazione dei bagagli.
- Utilizzo di metodologie e soluzioni tecnologiche individuate sulla base di benchmark internazionale e con la collaborazione di importanti players (**SITA**) che nel corso del 2013 hanno supportato ADR coinvolgendo l'airport community. Le soluzioni adottate costituiscono riferimento per prossime implementazioni anche sugli altri Terminal.

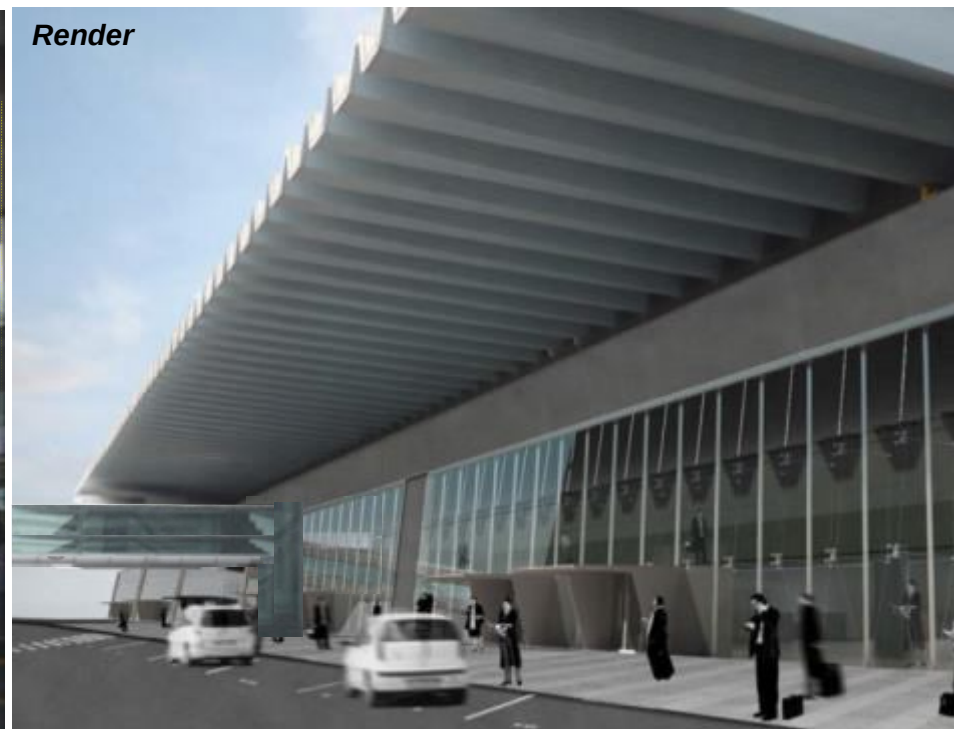
Ristrutturazione Terminal 3

ACCESSO TERMINAL 3 - dic 2016

Ante operam



Render



Ristrutturazione Terminal 3

SECONDA FASE INTERVENTO HALL ARRIVI LANDSIDE - giu 2015



Ristrutturazione Terminal 3

RICONFIGURAZIONE HALL PARTENZE LANDSIDE - dic 2018



Ristrutturazione Terminal 3

SVILUPPO TECNOLOGICO

Rif. Scheda A: 3.3 e 6.1

Recommendation: Four Programmes

Passenger Processes

- Check-in processes
- Authorisation to proceed
- Security checkpoints
- Passport Control
- Passenger boarding
- Baggage collection
- Overview of the journey

Operations Excellence

- Airport operations and AOCC
- Flow measurement and prediction
- Process management

Passenger Experience

- Passenger communication
- Digital content distribution
- Management of Retail, Advertising, etc.
- Extending the airport footprint

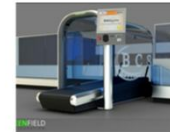
ICT Infrastructure

- Base ICT Infrastructure
- Airport Specific Technologies
- Airline Specific Technologies
- Passenger Specific Technologies
- Terminal 3 Specific Techn.
- Other Stakeholder Techn.

Kiosks and separate bag-drop



Manned bag-drop to self-service bag-drop

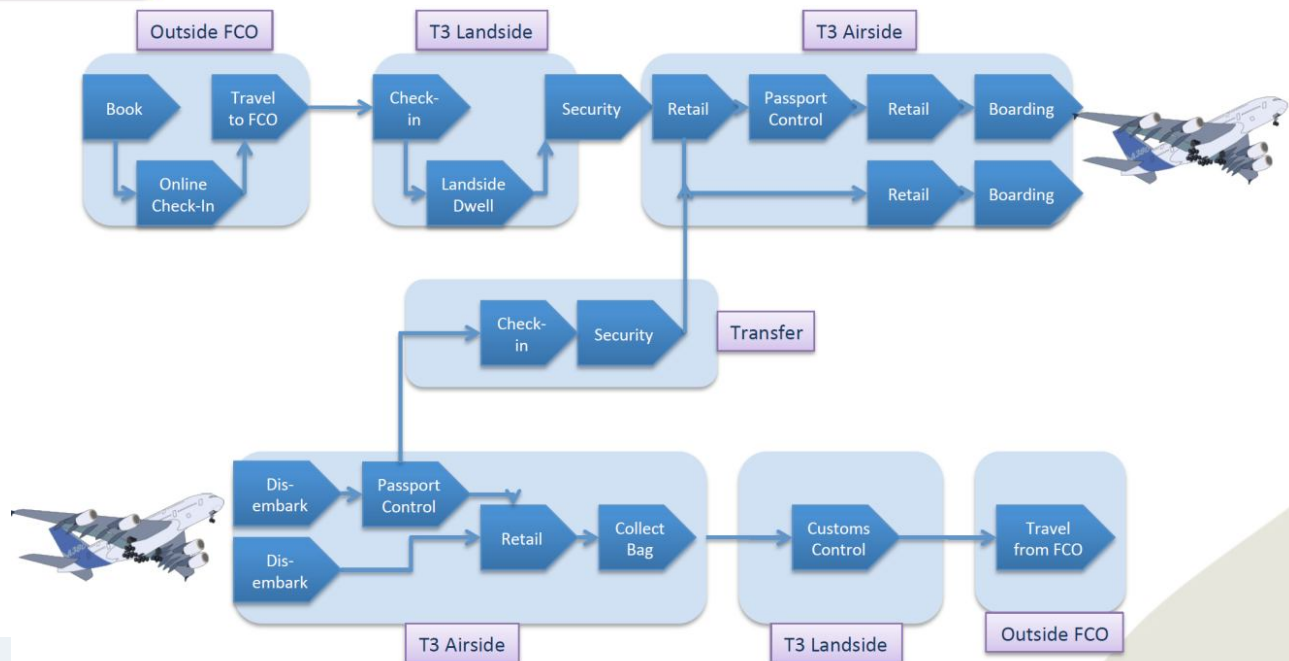
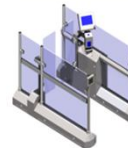


Automated boarding pass activated gates at security entrance



Self-Service Boarding Gates

Automated Border Crossing Passport Control



Ristrutturazione Terminal 3

Rif. Scheda A: 3.3 e 6.1

INVESTIMENTO:

2012-2016 MLN €	2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €	ENTRATA IN ESERCIZIO	
10,01	0,55	1,05	8,41	dic 2016	Accesso Terminal 3
1,72	1,07	0,65	0,00	giu 2015	Hall Arrivi landside
5,30	0,95	0,00	4,31	dic 2018	Riconfigurazione hall Partenze landside
0,84	0,13	0,00	0,70	-	Sviluppo tecnologico

TOT 17,87 2,70 1,70 13,42

BENEFICI

- Miglioramento dell'accessibilità e fruibilità della hall
- Ottimizzazione flussi passeggeri e miglioramento della passenger experience in tutti i processi in partenza, in transito, in arrivo
- Elevazione del Livello di Servizio con maggiori spazi di circolazione nella hall rispetto alla situazione attuale
- Incremento del confort ambientale e della qualità generale delle aree
- Risparmio energetico con adozione di tecnologie LED per l'illuminazione
- Ottemperanza a prescrizioni MIBACT
- Integrazione dei più elevati standard tecnologici nell'esperienza del passeggero
- Potenziamento dei supporti dedicati alle compagnie aeree.

Ristrutturazione servizi igienici terminal

Rif. Scheda A: 6.1

DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Completata la gara internazionale per la definizione del nuovo concept di elevato pregio e qualità per le ristrutturazioni programmate nei prossimi anni
- Dei 54 gruppi di servizi igienici la ristrutturazione dei primi 10 è stata completata nel 2013 secondo il nuovo concept
- Nel corso del 2014 verranno ristrutturati ulteriori 30 gruppi di servizi. I rimanenti 14 gruppi di servizi verranno ristrutturati in seguito in relazione alla vita utile e al loro impiego



Ristrutturazione servizi igienici

INVESTIMENTO:

2012-2016 MLN €	2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €	ENTRATA IN ESERCIZIO
11,53	4,00	2,40	2,40	-

BENEFICI

- Definizione di unico concept di elevato pregio e qualità
- Riqualifica di tutti i servizi igienici con incremento del numero di dotazioni
- Inserimento delle “family room” e di nuove cabine dedicate ai PRM



Nuova segnaletica di indirizzo al passeggero

DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Rinnovo integrale del sistema di segnaletica di indirizzo al passeggero
- Ridefinizione pannelli esistenti e introduzione nuovi basati su tecnologie aggiornate e rivolti a ridurre cospicuamente il consumo energetico



Nuova segnaletica di indirizzo al passeggero

INVESTIMENTO:

2012-2016 MLN €	2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €	ENTRATA IN ESERCIZIO
5,00	0,40	3,00	1,60	-

- Progettazione all'anno 2014 e realizzazione per fasi.
- L'ultima fase coincide con l'attivazione delle aree di imbarco E ed F e dell'ampliamento del Terminal 3 (2016)

BENEFICI

- Chiarezza e semplificazione delle informazioni
- Risparmio energetico con adozione tecnologie LED
- Ottimizzazione delle attività di manutenzione
- Massimizzazione flessibilità del sistema segnaletico

Adeguamento Terminal alla nuova normativa antincendio

Rif. Scheda A: 6.1

DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Con l'entrata in vigore del Decreto Ministeriale n°151 del 1 agosto 2011, **le aerostazioni sono state classificate tra le attività soggette all'obbligo del Certificato di Prevenzione incendi (CPI).**
- Tale DM è stato pubblicato senza una regola tecnica specifica per i Terminal; nel giugno 2012 è stato istituito, tramite ulteriore Decreto del Ministero dell'Interno, un **Gruppo di Lavoro** deputato alla predisposizione di una "Linea Guida" per la definizione delle misure di prevenzione incendi delle aerostazioni.
- In base alle determinazioni di cui sopra **le aerostazioni esistenti dovranno essere adeguate entro termini scaglionati fino a 5 anni in base alla tipologia dei presidi antincendio.**



Adeguamento Terminal alla nuova normativa antincendio



Rif. Scheda A: 6.1

INVESTIMENTO:

2012-2016 MLN €	2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €	ENTRATA IN ESERCIZIO
4,60	0,43	0,30	3,73	feb 2019

- Gli interventi non possono essere prorogati in quanto necessari per adeguare le aerostazioni alla legislazione vigente in materia di sicurezza e prevenzione incendi

BENEFICI

- Adeguamento dei Terminal alla normativa antincendio e innalzamento dei livelli di safety nelle aerostazioni
- ADR ha previsto nel piano una serie di interventi che, una volta concordati con i Vigili del Fuoco, riguarderanno, tra gli altri, gli impianti, la segnalazione di sicurezza, le vie di esodo, i mezzi di rivelazione ed estinzione incendi, le caratteristiche costruttive e i sistemi di controllo dei fumi.

Riqualifica pista 3 e adeguamento strip 16C/34C

Rif. Scheda A: 2.10 Infrastrutture di volo

ANALISI DELLE INFRASTRUTTURE:

- La RWY 16L/34R è stata realizzata nel 1973 e insiste su terreni argillosi, compressibili per i quali è necessario un monitoraggio continuo.
- Le analisi eseguite sia con metodo tradizionale (livellazioni topografiche), sia con la tecnica dell'interferometria (aggiornati al 2010), indicano che i **fenomeni deformativi sono ancora in corso**, nonostante un discreto rallentamento registrato negli ultimi 10÷15 anni.



Riqualifica pista 3 e adeguamento strip 16C/34C

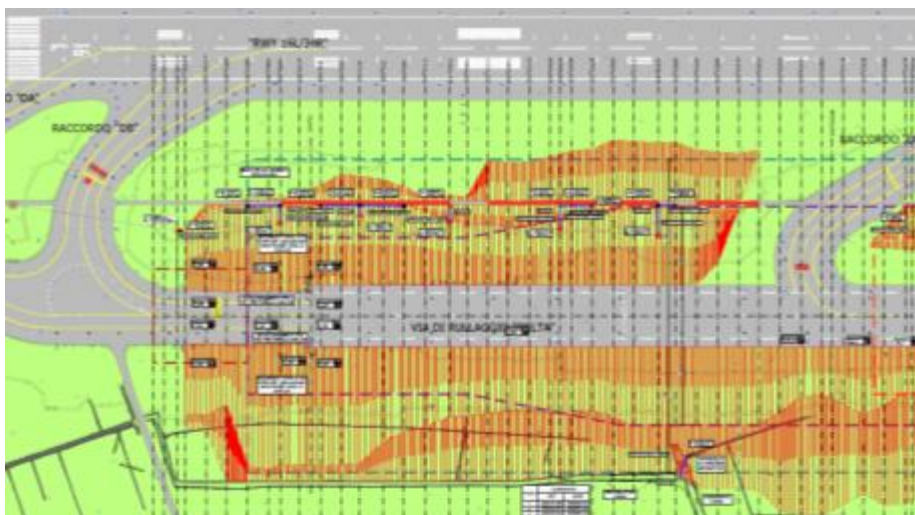
Rif. Scheda A: 2.10 Infrastrutture di volo

DESCRIZIONE INTERVENTI:

- Ripristino della caratteristiche funzionali e della portanza delle pavimentazioni della pista di volo 16L/34R, della via di rullaggio Delta e dei relativi raccordi in conformità ai requisiti previsti dal Regolamento ENAC ed.2 emendamento 8 del 21/12/2011
- Implementazione del sistema di smaltimento delle acque meteoriche
- Adeguamento plano-altimetrico dell'area di sicurezza della pista sussidiaria 16C/34C
- Adeguamento in quota della rete di smaltimento delle acque meteoriche
- Sostituzione dei basamenti delle tabelle di segnaletica verticale presenti all'interno dell'area di sicurezza della pista

16R

34L



Riqualifica pista 3 e adeguamento strip 16C/34C

Rif. Scheda A: 2.10 + 2.13 Infrastrutture di volo

INVESTIMENTI:

2012-2016 MLN €	2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €	ENTRATA IN ESERCIZIO
70,22	17,17	50,30	0,00	ago 2014 set 2015

- La necessità dell'intervento nasce dall'esigenza di utilizzare la pista sussidiaria 16C/34C (normalmente taxiway «D») nel periodo di chiusura per lavori della pista 16L/34R.
- La pista sussidiaria 16C/34C, già stata utilizzata per analoghi motivi nel 2007, consente di contenere il decremento di capacità operativa durante la chiusura della pista 16L/34R per i lavori di riqualifica.

BENEFICI

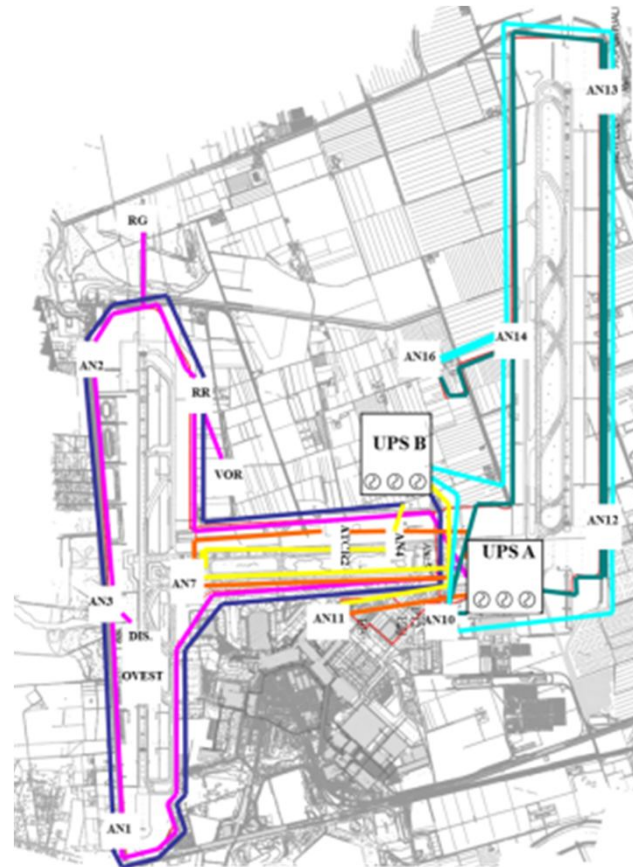
- Ripristino della vita utile della pista
- Riqualifica dei profili e delle strip
- Adeguare la portanza della strip della RWY 16C/34C
- Assicurare operatività, capacità e adeguati valori funzionali alle infrastrutture di volo
- Adeguamento normativo della struttura e degli AVL ai requisiti del Regolamento ENAC

Nuova rete elettrica Piste di volo e Nuova sottostazione di trasformazione

Rif. Scheda A: 6.1

DESCRIZIONE INTERVENTI:

- Rifacimento della rete di distribuzione elettrica in media tensione relativa agli impianti AVL (Aiuti Visivi Luminosi) incluse le Centrali UPS e preferenziali
- Realizzazione di una nuova stazione elettrica di trasformazione alta-media tensione adiacente all'esistente
- Sistema di supervisione e controllo
- Soluzione individuata a seguito di benchmark internazionale (FRA e CDG) metodo con ridondanza e sezionamento



Nuova rete elettrica Piste di volo e Nuova sottostazione di trasformazione

Rif. Scheda A: 6.1

INVESTIMENTI:

2012-2016 MLN €	2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €	ENTRATA IN ESERCIZIO
25,77	0,10	12,10	13,42	gen 2017
9,82	0,00	5,19	4,63	apr 2016

Rete elettrica piste

Sottostazione

TOT **35,59** **0,10** **17,29** **18,05**

BENEFICI

- Incremento livello di safety e sicurezza elettrica
- Incremento della ridondanza ed affidabilità del sistema che alimenta gli AVL riducendo in maniera significativa il livello di rischio di black-out
- Ottimizzazione dei costi manutentivi ed energetici

Riqualifica vie di rullaggio NG/EG

Rif. Scheda A: 6.1

DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Riqualifica della pavimentazione delle vie di rullaggio
- Sostituzione integrale degli impianti AVL con tecnologia a led per operazioni in CAT III



Riqualifica vie di rullaggio NG/EG

Rif. Scheda A: 6.1

INVESTIMENTO :

2012-2016 MLN €	2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €	ENTRATA IN ESERCIZIO
2,71	0,78	0,00	0,00	mar 2014

- L'intervento è stato avviato nel 2013 e nei primi mesi del 2014 sono previste le opere di completamento

BENEFICI

- Assicurare adeguati valori funzionali alle vie di rullaggio in area est
- Incremento delle condizioni per l'utilizzo in sicurezza delle infrastrutture

Nuova piazzola de-icing

DESCRIZIONE INTERVENTO:

Rif. Scheda A: 6.1

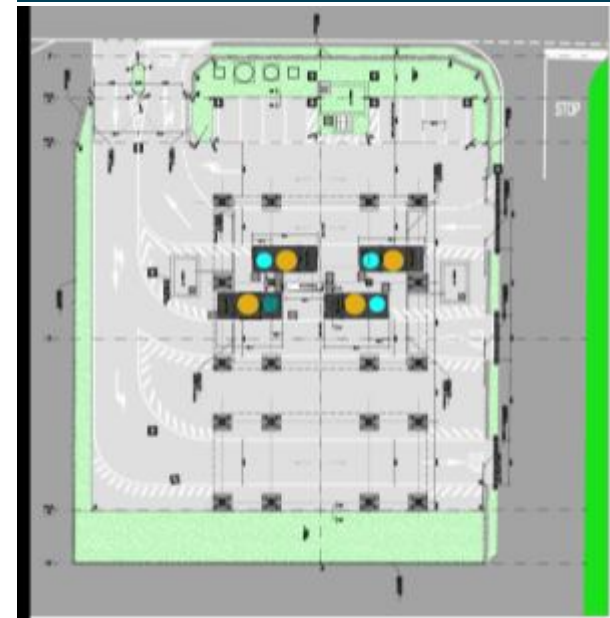
- A seguito di analisi di benchmark internazionale e degli eventi meteorologici degli ultimi anni l'intervento prevede l'area ricovero dei mezzi de-icer e gli adeguamenti dimensionali delle vie di rullaggio AH1 e AH2
- Nuovo impianto di raccolta e separazione acque meteoriche e di raccolta del liquido de-icing



ALLARGAMENTI VIE DI RULLAGGIO AH1 E AH2



AREA RICOVERO E RIFORNIMENTO MEZZI



Nuova piazzola de-icing

Rif. Scheda A: 6.1

INVESTIMENTO:

2012-2016 MLN €	2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €	ENTRATA IN ESERCIZIO
3,98	3,98	0,00	0,00	mar 2014

BENEFICI

- Miglioramento delle condizioni di sicurezza delle attività di deicing
- Significativo miglioramento della capacità infrastrutturale in condizioni meteo gravose
- Riduzione degli spostamenti dei mezzi de-icer sul piazzale

- In condizioni meteo gravose il servizio di de-icing costituisce elemento condizionante per la capacità aeroportuale riferita ai voli in partenza.
- Criticità attuali:
 - eccessiva dispersione degli interventi sulle piazzole di sosta aeromobili con conseguente necessità di spostare i mezzi de-icer da un quadrante all'altro, con aumento dei tempi di percorrenza;
 - rifornimento liquidi (acqua e liquido antigelo) dei mezzi effettuato in zone distanti dalle aree dove si svolgono le attività di de-icing per i voli in partenza.

Nuova rete di disoleatori/depuratori acque prima pioggia

DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Realizzazione degli interventi per il sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia provenienti dalle piste di volo 16R/34L e 07/25

PISTA 1 (16R/34L):

n. 13 impianti di trattamento di prima pioggia, uno per ciascun punto di scarico esistente, costituiti da:

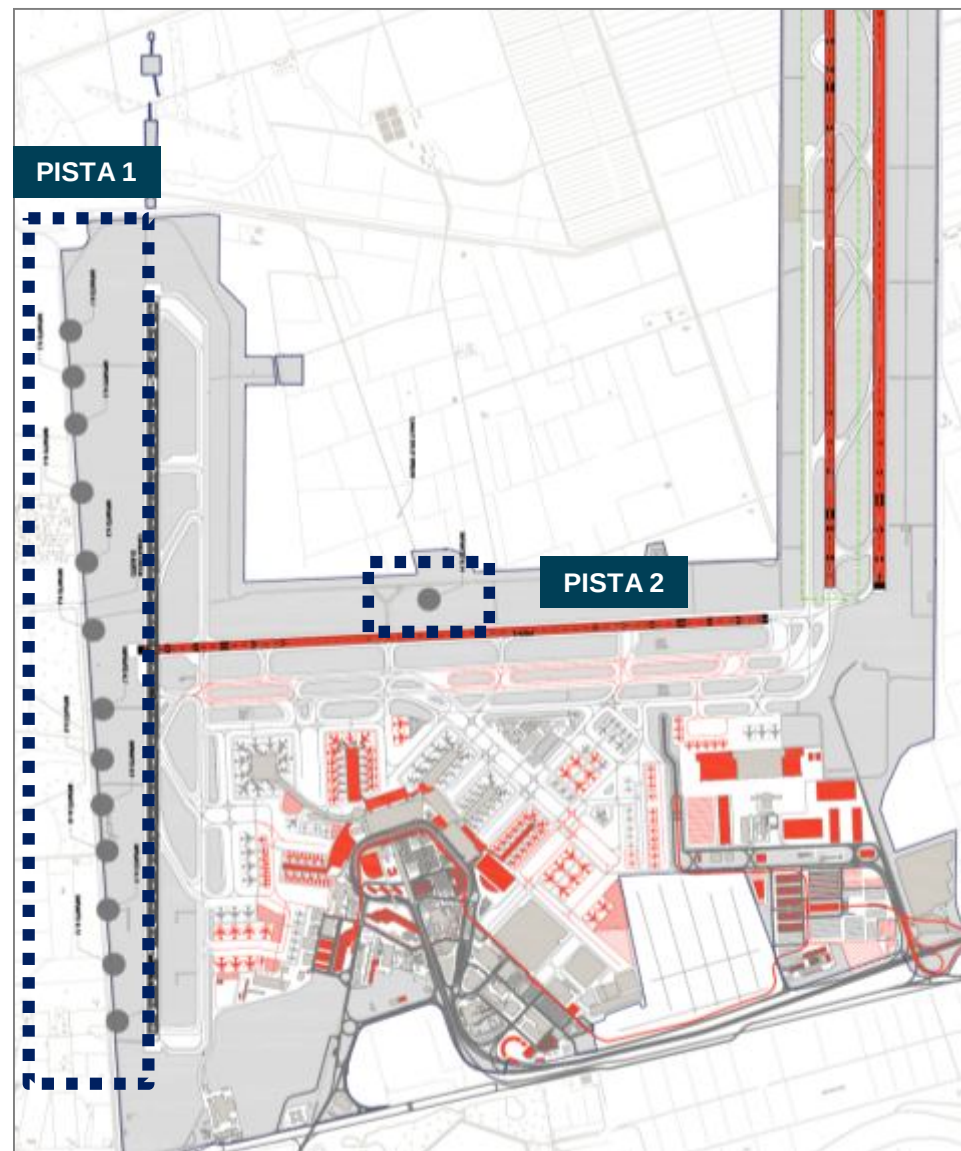
- o un manufatto di intercettazione delle acque di prima pioggia in c.a.
- o un impianto di trattamento (1 linea di accumulo e disoleazione)
- o strada di accesso a ciascun impianto in conglomerato bituminoso e una piazzola di servizi

PISTA 2 (07/25):

n. 1 impianto di trattamento di prima pioggia costituito da:

- o un manufatto di intercettazione delle acque di prima pioggia in c.a.
- o un impianto di trattamento (2 linee di accumulo e disoleazione)
- o strada di accesso a ciascun impianto in conglomerato bituminoso e una piazzola di servizio

Rif. Scheda A: 6.1



Nuova rete di disoleatori/depuratori acque prima pioggia

Rif. Scheda A: 6.1

INVESTIMENTO:

2012-2016 MLN €	2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €	ENTRATA IN ESERCIZIO
4,60	3,88	0,00	0,00	dic 2014

- Per ottemperare alla prescrizione A.9 contenuta nel Decreto VIA dovrà essere trasmesso al MIBAC il progetto esecutivo degli impianti di prima pioggia per il corretto smaltimento delle acque di prima pioggia

- L'intervento consentirà il trattamento delle acque di prima pioggia provenienti dalle Piste di volo n.1 e n.2 attraverso la realizzazione di nuovi sistemi di intercettazione e controllo dei deflussi lungo il Canale Coccia di Morto e lungo quello delle Vergini a monte delle idrovore di Focene
- A tal fine l'investimento si intende confermato nel primo periodo regolatorio.

BENEFICI

- Significativo miglioramento del grado di sicurezza complessivo della interazione fra aeroporto ed ambiente
- Controllo qualitativo di tutti i deflussi provenienti dal sedime, con significativo aumento del grado di protezione dell'ambiente rispetto a fenomeni sistematici di inquinamento idrico e rischi accidentali connessi con le attività aeronautiche

Riqualifiche airside

Rif. Scheda A: 6.2

DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Riqualifica aree di rampa con allestimento sistemi di stoccaggio ULD
- Adozione sistemi di stoccaggio del tipo stacked pallet
- Nuovo sistema allontanamento volatili e copertura canali
- Riqualifica recinzione aeroportuale



Aree rampa attuali



Nuovo sistema anti-volatili

Riqualifiche airside

Rif. Scheda A: 6.1

INVESTIMENTO:

2012-2016 MLN €	2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €	ENTRATA IN ESERCIZIO
2,35	1,65	0,70	0	dic 2014 dic 2015

BENEFICI

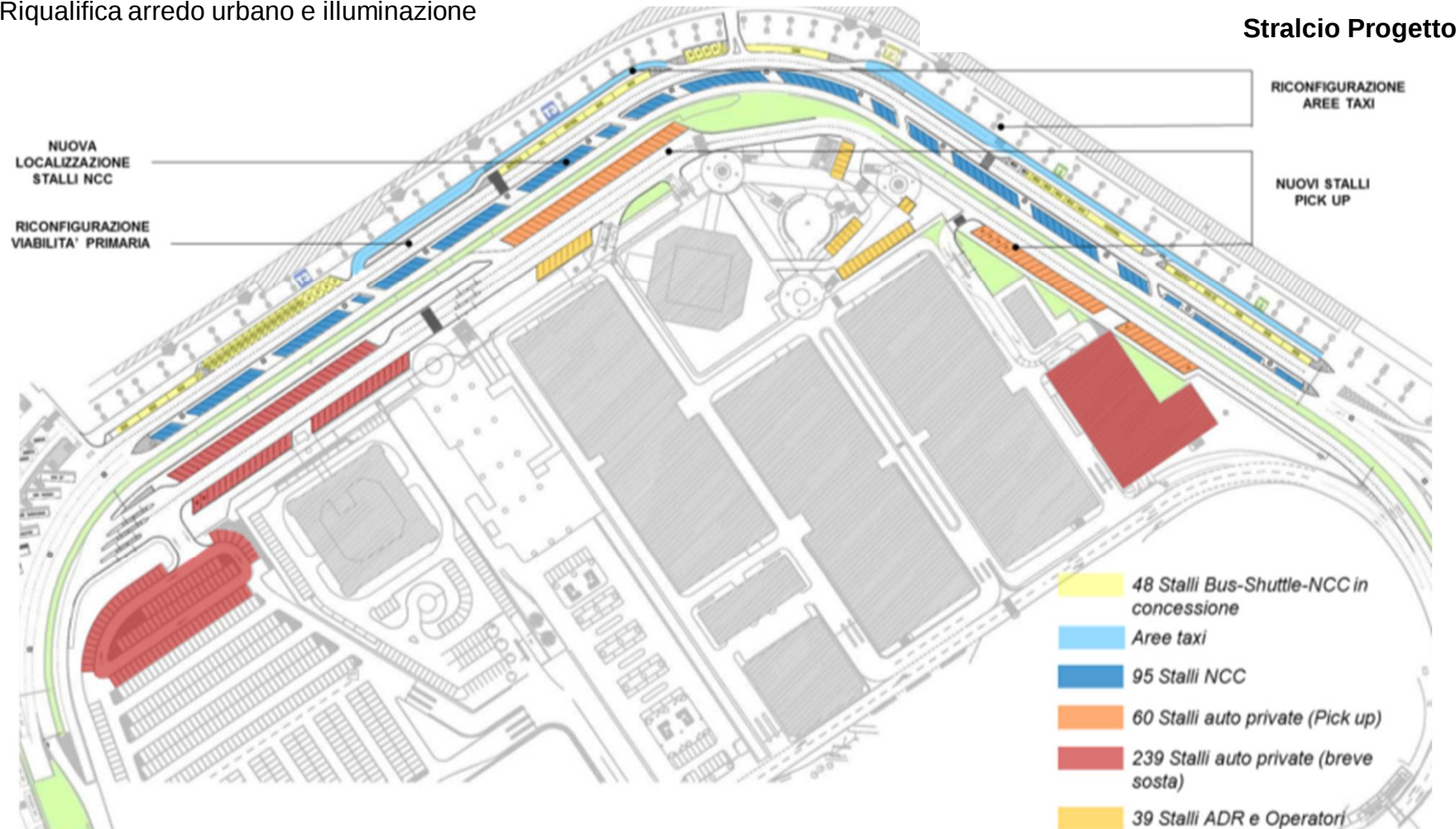
- Miglioramento circolazione mezzi di rampa
- Miglioramento livello di servizio
- Miglioramento della fruibilità delle aree da parte degli addetti ai servizi di handling

Riqualifica viabilità arrivi

Rif. Scheda A: 6.1

DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Riconfigurazione generale della viabilità
- Realizzazione della ZTL/ZTC e separazione dei flussi veicolari per tipologia
- Riqualifica arredo urbano e illuminazione



Riqualifica viabilità arrivi

Rif. Scheda A: 6.1

INVESTIMENTO:

2012-2016 MLN €	2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €	ENTRATA IN ESERCIZIO
3,96	1,32	2,64	0,00	giu 2015

- La riqualifica della viabilità nasce dall'esigenza di regolamentare il traffico veicolare in transito sulla viabilità arrivi e rendere maggiormente fruibile l'accesso all'aeroporto per categorie di veicoli per le quali in alcune ore della giornata l'attuale accesso non risulta adeguato.

- L'intervento segue simili concept già in uso presso gli scali internazionali di Amsterdam, Francoforte, Parigi CDG e Madrid

BENEFICI

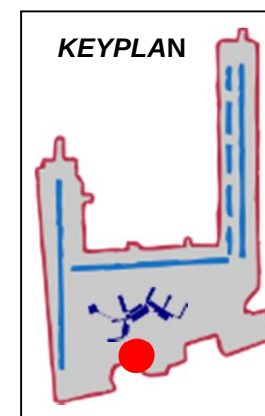
- Migliorare l'accessibilità stradale al livello arrivi, incrementandone il livello di servizio
- Migliorare la percezione visiva anche nelle parti esterne dell'aeroporto per i passeggeri in arrivo

Parco ambientale

Rif. Scheda A: 6.1

DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Valorizzazione dell'area archeologica dei Porti Imperiali insistente sul sedime aeroportuale, mediante la sistemazione delle aree, il rafforzamento della struttura vegetale e l'implementazione del capitale naturale, la creazione di aree tematiche, percorsi interattivi e identificazione di dispositivi di comunicazione culturale e di rievocazione della storia del luogo e ricorrendo ad elevati standard di progettazione e architettura del paesaggio



Parco ambientale

Rif. Scheda A: 6.1

INVESTIMENTO:

2012-2016 MLN €	2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €	ENTRATA IN ESERCIZIO
1,65	0,55	1,10	0,00	nov 2015

- Migliorare l'offerta al passeggero nel rispetto e nella valorizzazione dell'ambiente è uno dei cardini dello sviluppo dell'aeroporto Leonardo da Vinci. La realizzazione del Parco Ambientale che segue questa ottica viene confermata nel primo periodo regolatorio

BENEFICI

- Rendere accessibile al pubblico e al territorio un'area di grande importanza culturale
- Disporre di un'area fruibile da parte dei passeggeri con transiti lunghi mediante specifica comunicazione nei Terminal e collegamento con bus

Riqualifica Impianti elettrici

Rif. Scheda A: 6.2

DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Sostituzione quadri M.T. centrale tecnologica
- Sostituzione quadro automazione centrale di emergenza
- Sistemi di controllo, monitoraggio e supervisione rete e apparecchiature elettriche
- Revisione impianti elettrici piste di volo



Riqualifica Impianti elettrici

Rif. Scheda A: 6.2

INVESTIMENTO:

2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €
11,04	6,99	6,51

BENEFICI

- Diminuzione del numero di micro interruzioni e del numero di black out in aeroporto
- Riduzione impatti sull'operatività aeroportuale
- Miglioramento del livello di illuminamento all'interno dell'aerostazione

Riqualifica Impianti condizionamento e idraulici

Rif. Scheda A: 6.2

DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Revisione e sanificazioni canali UTA
- Sostituzione 3 UTA q.ta 6.00 area di imbarco D
- Sostituzione valvole sicurezza sottocentrali di scambio
- Lavori di riqualifica reti di scarico e impianti Pista 3



Riqualifica Impianti condizionamento e idraulici

Rif. Scheda A: 6.2

INVESTIMENTO:

2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €
14,43	11,03	8,59

BENEFICI

- Miglioramento del comfort ambientale
- Innalzamento della qualità delle aree dedicate ai passeggeri
- Incremento della capacità acque potabili e industriali

Riqualifica Impianti elettromeccanici

Rif. Scheda A: 6.2

DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Revisione impianti elettromeccanici dei pontili di imbarco
- Adeguamenti HW, SW e supervisione smistatrice area imbarco D
- Installazione «modulo Manchester» varco sicurezza T1
- Adeguamento sistemi di apertura motorizzati (porte, cancelli, ecc)
- Implementazioni SW-HW macchine radiogene



Riqualifica Impianti elettromeccanici

Rif. Scheda A: 6.2

INVESTIMENTO:

2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €
9,43	17,85	11,04

BENEFICI

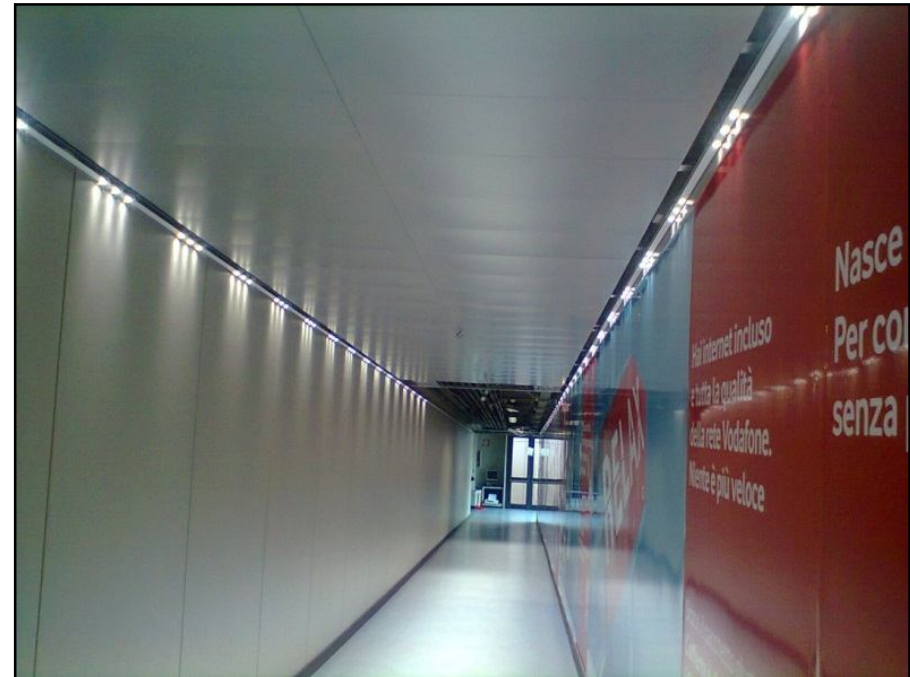
- Incremento del livello di servizio del sistema di gestione dei bagagli
- Miglioramento dei servizi offerti al passeggero
- Innalzamento dell'affidabilità dei sistemi di trattamento bagagli

Riqualifica Infrastrutture civili

Rif. Scheda A: 6.2

DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Riqualifica strutturale pontili di imbarco
- Interventi di risanamento su coperture terminal e manufatti interni al sedime
- Lavori di miglioramento pavimentazione, rivestimenti e controsoffitti EPUA 1
- Riqualifica pavimentazioni, recinzioni e verde sedime aeroportuale



Riqualifica Infrastrutture civili

Rif. Scheda A: 6.2

INVESTIMENTO:

2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €
10,47	9,07	8,57

BENEFICI

- Miglioramento della qualità degli ambienti
- Incremento della fruibilità delle aree interne dei terminal
- Progressiva riduzione di aree vetuste

Riqualifica Impianti speciali e varie

Rif. Scheda A: 6.2

DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Installazione sistemi estrattori di fumo e di calore
- Revamping sistemi di controllo e supervisione CDZ
- Sostituzione diffusori sonori terminal
- Adeguamento / ampliamento impianti TVCC
- Realizzazione sistema di rilevazione FOD



Riqualifica Impianti speciali e varie

Rif. Scheda A: 6.2

INVESTIMENTO:

2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €
4,86	7,05	9,72

BENEFICI

- Integrazione degli impianti TVCC esistenti sotto un'unica piattaforma
- Ottimizzazione della qualità dei servizi resi a passeggeri, vettori ed enti di stato

Interventi per l'energy saving e fonti alternative

Rif. Scheda A: 6.2

DESCRIZIONE INTERVENTO:

- Installazione impianto solare fotovoltaico
- Sistema di controllo centrali frigo T1
- Palo a LED fotovoltaico microeolico



Interventi per l'energy saving e fonti alternative

Rif. Scheda A: 6.2

INVESTIMENTO:

2014 MLN €	2015 MLN €	2016 MLN €
0,94	8,15	20,66

BENEFICI

- Implementazione dei sistemi di risparmio energetico
- Dotazione di fonti di energia alternativa
- Supervisione, controllo e modulazione del condizionamento

*Convenzione - Contratto di Programma ADR
Incontro con gli utenti*

ANDAMENTO DEL TRAFFICO

Consuntivo 2013 ed Aspettative 2014



14 Gennaio 2014 – Aeroporto Leonardo da Vinci

Traffico previsto nel Dic. '11 per il periodo regolatorio 2012-2016

- Traffico 2012-16 presentato in sede di Consultazioni (13 Dicembre 2011) ed utilizzato per la costruzione della dinamica tariffaria 2012-16

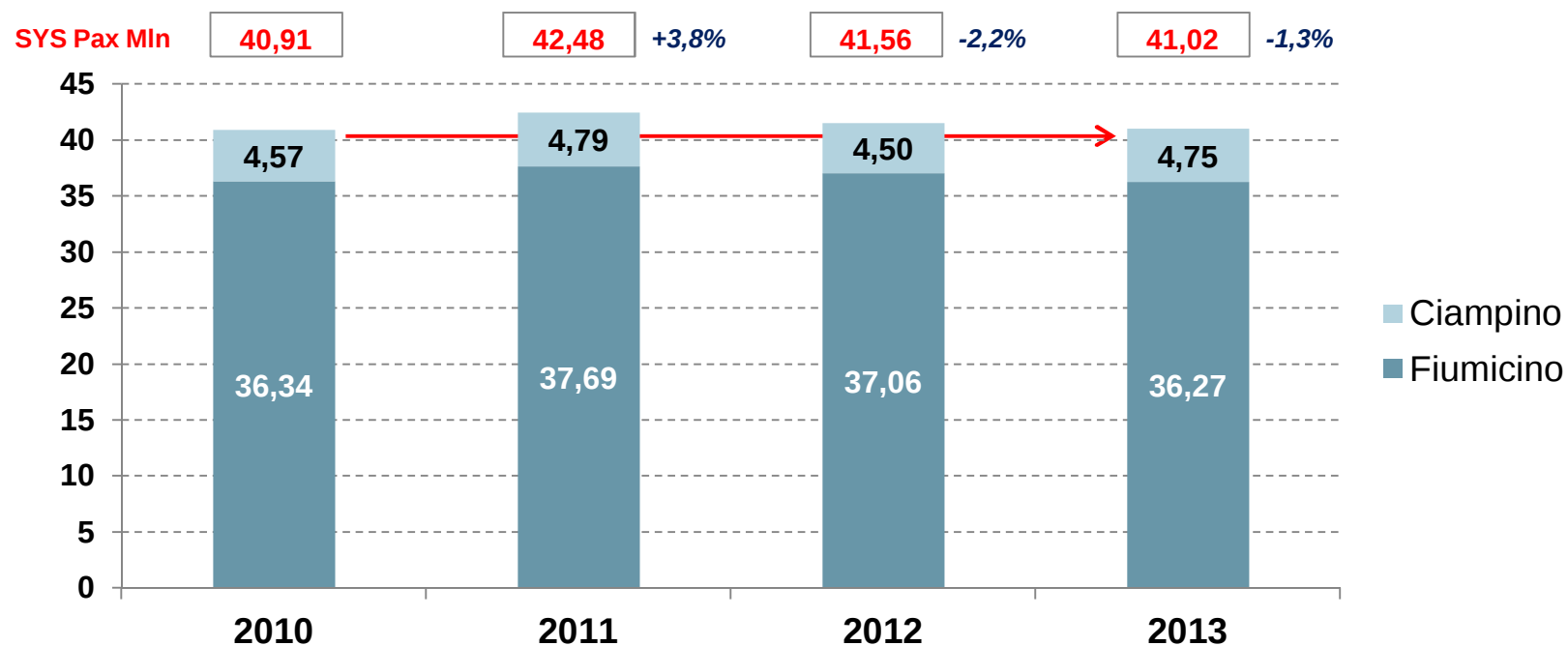
PERIODO REGOLATORIO

Sistema Aeroportuale	2010	2011 _F	2012 _F	2013 _F	2014 _F	2015 _F	2016 _F	CAGR (16/10)
Pax Totali (A+P)	40.909.255	42.385.964	43.257.034	43.963.572	44.555.855	45.122.939	45.664.540	1,8%
<i>Pax totali (variazione %)</i>	5,9%	3,6%	2,1%	1,6%	1,3%	1,3%	1,2%	
Movimenti totali	383.309	384.213	388.124	391.789	395.132	399.056	402.877	0,8%
<i>Mov. Totali (variazione %)</i>	0,3%	0,2%	1,0%	0,9%	0,9%	1,0%	1,0%	
Merce (Tons)	171.681	163.005	164.609	166.470	168.519	170.681	172.919	0,1%
<i>Merce (variazione %)</i>	19,3%	-5,1%	1,0%	1,1%	1,2%	1,3%	1,3%	
Posta (Tons)	10.867	9.315	9.327	9.438	9.551	9.658	9.755	-1,8%
<i>Posta (variazione %)</i>	-9,5%	-14,3%	0,1%	1,2%	1,2%	1,1%	1,0%	

FIUMICINO	2010	2011 _F	2012 _F	2013 _F	2014 _F	2015 _F	2016 _F	CAGR (16/10)
Pax Totali (A+P)	36.338.179	37.593.858	38.322.123	39.015.288	39.592.726	40.147.899	40.679.549	1,9%
<i>Pax totali (variazione %)</i>	7,5%	3,5%	1,9%	1,8%	1,5%	1,4%	1,3%	
Movimenti totali	329.269	329.358	332.571	336.172	339.423	343.213	346.922	0,9%
<i>Mov. Totali (variazione %)</i>	1,5%	0,0%	1,0%	1,1%	1,0%	1,1%	1,1%	
Merce (Tons)	153.679	143.054	144.282	145.777	147.516	149.363	151.280	-0,3%
<i>Merce (variazione %)</i>	10,7%	-2,7%	2,3%	2,7%	1,9%	1,9%	1,8%	
Posta (Tons)	10.867	9.315	9.327	9.438	9.551	9.658	9.755	-1,8%
<i>Posta (variazione %)</i>	-9,5%	-14,3%	0,1%	1,2%	1,2%	1,1%	1,0%	

CIAMPINO	2010	2011 _F	2012 _F	2013 _F	2014 _F	2015 _F	2016 _F	CAGR (16/10)
Pax Totali (A+P)	4.571.076	4.792.106	4.934.911	4.948.284	4.963.129	4.975.040	4.984.990	1,5%
<i>Pax totali (variazione %)</i>	-5,0%	4,8%	3,0%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	
Movimenti totali	54.040	54.855	55.553	55.618	55.709	55.843	55.954	0,6%
<i>Mov. Totali (variazione %)</i>	-6,2%	1,5%	1,3%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	
Merce (Tons)	18.002	19.950	20.327	20.693	21.003	21.319	21.638	3,1%
<i>Merce (variazione %)</i>	6,0%	10,8%	1,9%	1,8%	1,5%	1,5%	1,5%	
Posta (Tons)	-	-	-	-	-	-	-	
<i>Posta (variazione %)</i>								

Nel 2013 il traffico passeggeri del Sistema Aeroportuale Romano è tornato ai volumi del 2010



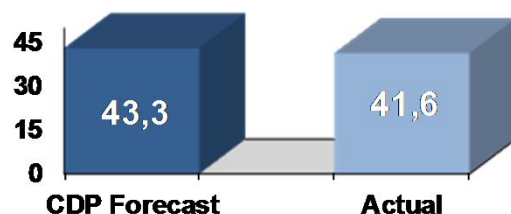
Andamento del traffico: sensibile scostamento negativo rispetto alle previsioni del CDP

- Le previsioni di traffico 2012-16 utilizzate per il Contratto di Programma erano basate su stime che non consideravano la crisi del settore evidenziatasi successivamente.

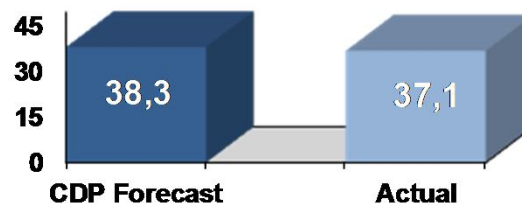
2012

Totale Passeggeri (Mln)

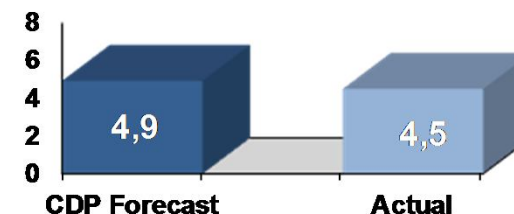
Sistema: -3.9%



FCO: -3.3%



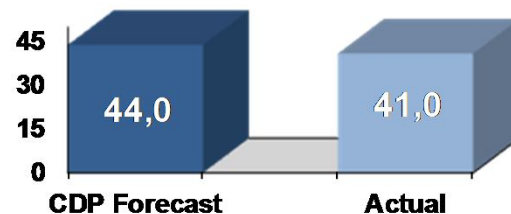
CIA: -8,8%



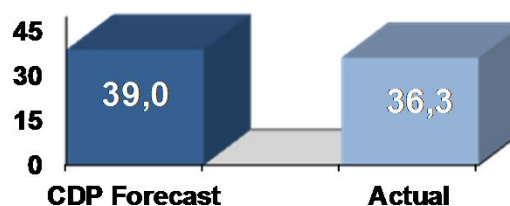
2013

Totale Passeggeri (Mln)

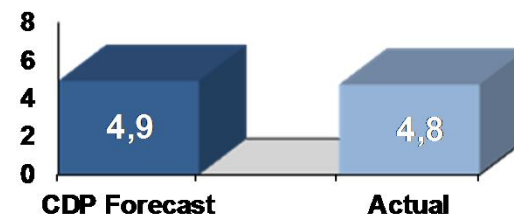
Sistema: -6,7%



FCO: -7.0%



CIA: -3,9%

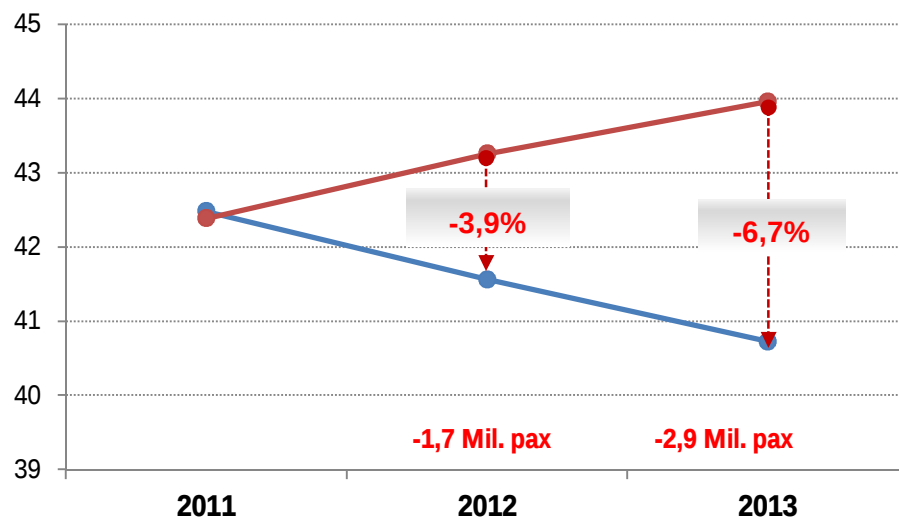


- Il trend di riduzione del traffico non è stato un singolo fenomeno del Sistema Aeroportuale Romano ma più in generale ha colpito tutto il settore del trasporto aereo ed in particolare il mercato italiano.
- Anche il traffico aereo in Europa ha risentito e continua ad avvertire una minor dinamicità rispetto ai trend di sviluppo di altre aree.

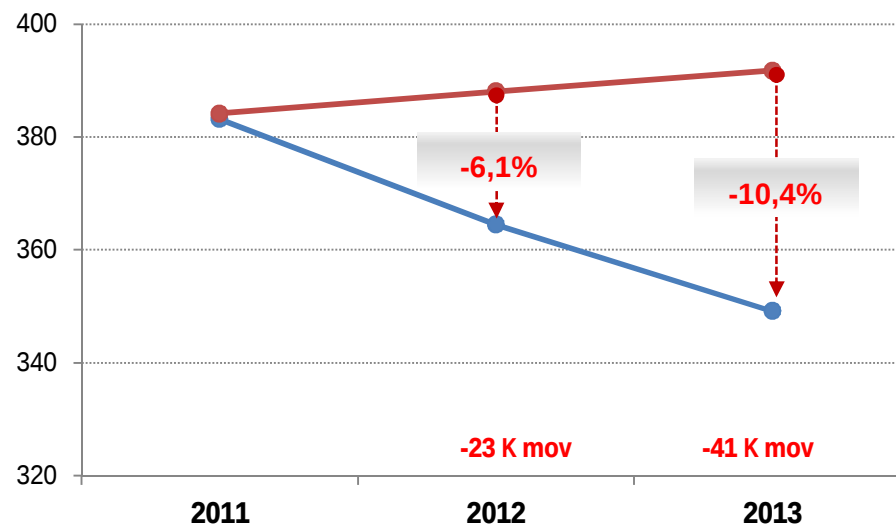
Andamento del Traffico: SISTEMA AEROPORTUALE

SISTEMA AEROPORTUALE	2011		2012		2013	
	CDP Forecast	Actual	CDP Forecast	Actual	CDP Forecast	Actual
PAX TOTALI (A+P) <i>Pax Totali (variazioni %)</i>	42.385.964	42.480.476	43.257.034	41.562.107	43.963.572	41.020.835
		0,2%		-3,9%		-6,7%
Movimenti Totali <i>Mov. Totali (variazioni %)</i>	384.213	383.210	388.124	364.516	391.789	351.100
		-0,3%		-6,1%		-10,4%
Merce (Tons) <i>Merce (variazioni %)</i>	163.005	161.678	164.609	152.791	166.470	151.509
		-0,8%		-7,2%		-9,0%
Posta (Tons) <i>Posta (variazioni %)</i>	9.315	9.030	9.327	7.397	9.438	6.830
		-3,1%		-20,7%		-27,6%

Passeggeri (mln)



Movimenti (/000)

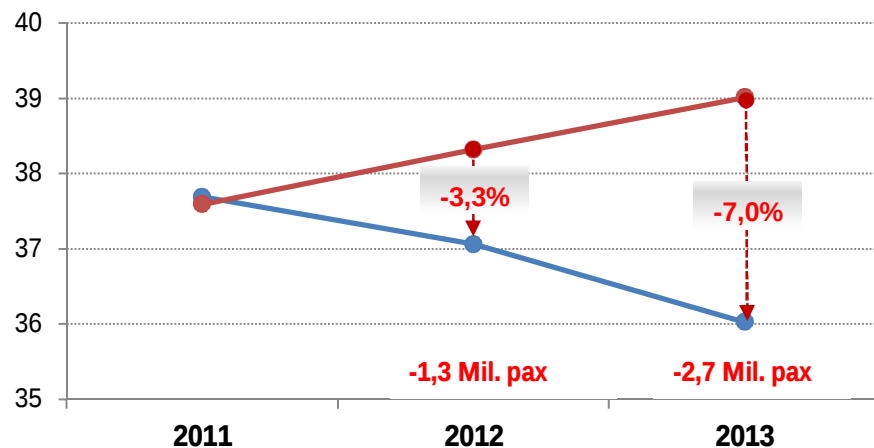


■ Traffico CdP
 ■ Traffico Actual

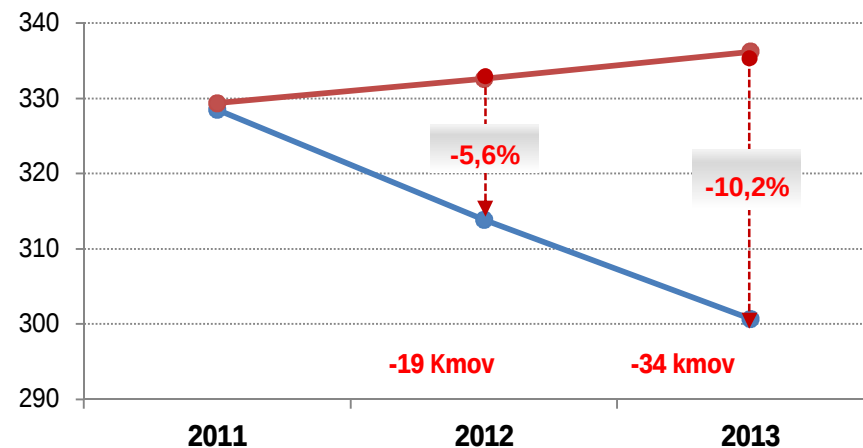
Andamento del Traffico: FIUMICINO

FIUMICINO	2011		2012		2013	
	CDP Forecast	Actual	CDP Forecast	Actual	CDP Forecast	Actual
PAX TOTALI (A+P) <i>Pax Totali (variazioni %)</i>	37.593.858	37.693.465 0,3%	38.322.123	37.063.000 -3,3%	39.015.288	36.267.684 -7,0%
Movimenti Totali <i>Mov. Totali (variazioni %)</i>	329.358	328.496 -0,3%	332.571	313.850 -5,6%	336.172	301.922 -10,2%
Merce (Tons) <i>Merce (variazioni %)</i>	143.054	142.835 -0,2%	144.282	135.848 -5,8%	145.777	135.086 -7,3%
Posta (Tons) <i>Posta (variazioni %)</i>	9.315	9.030 -3,1%	9.327	7.397 -20,7%	9.438	6.826 -27,7%

Passeggeri (mln)



Movimenti (/000)

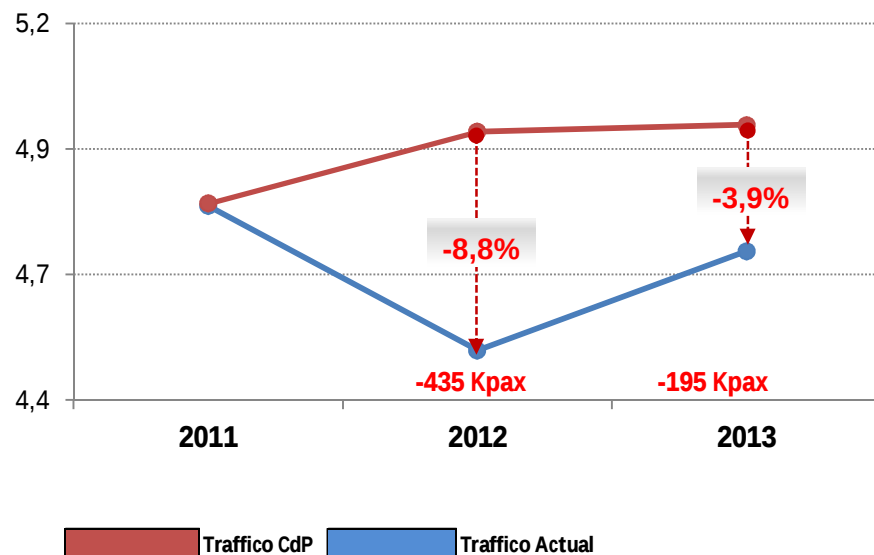


Traffico Cdp Traffico Actual

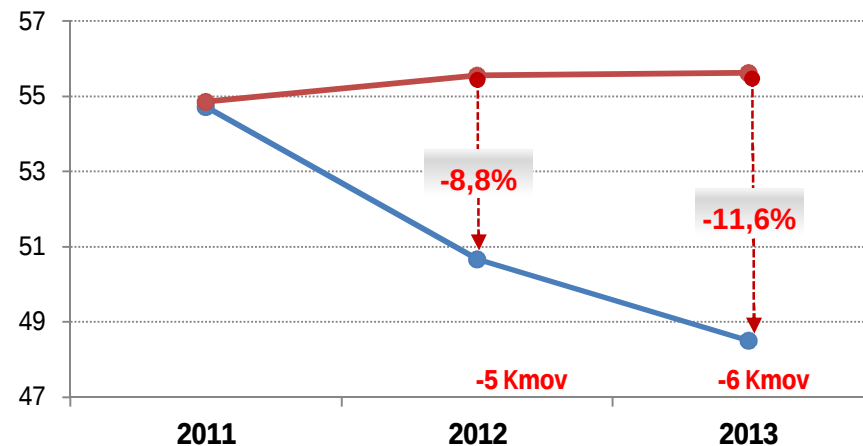
Andamento del Traffico: CIAMPINO

CIAMPINO	2011		2012		2013	
	CDP Forecast	Actual	CDP Forecast	Actual	CDP Forecast	Actual
PAX TOTALI (A+P) <i>Pax Totali (variazioni %)</i>	4.792.106	4.787.011	4.934.911	4.499.107	4.948.284	4.753.151
		-0,1%		-8,8%		-3,9%
Movimenti Totali <i>Mov. Totali (variazioni %)</i>	54.855	54.714	55.553	50.666	55.618	49.178
		-0,3%		-8,8%		-11,6%
Merce (Tons) <i>Merce (variazioni %)</i>	19.950	18.843	20.327	16.943	20.693	16.422
		-5,5%		-16,6%		-20,6%
Posta (Tons) <i>Posta (variazioni %)</i>	-	-	-	-	-	-

Passeggeri (/000)



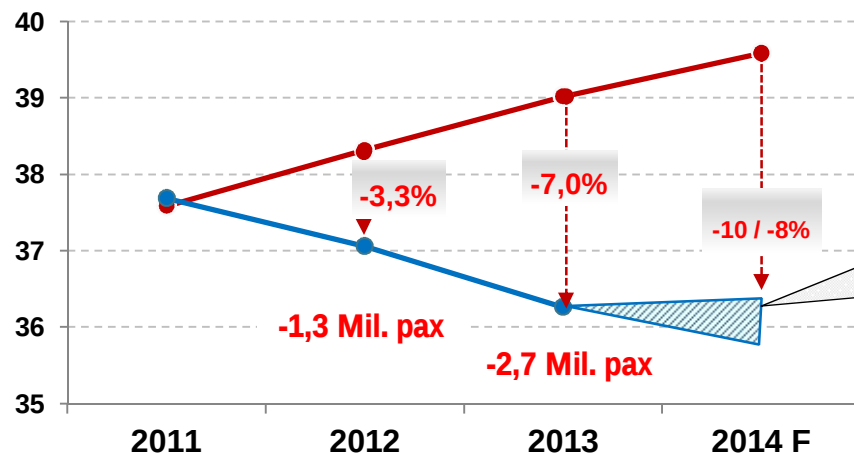
Movimenti (/000)



Aspettative 2014

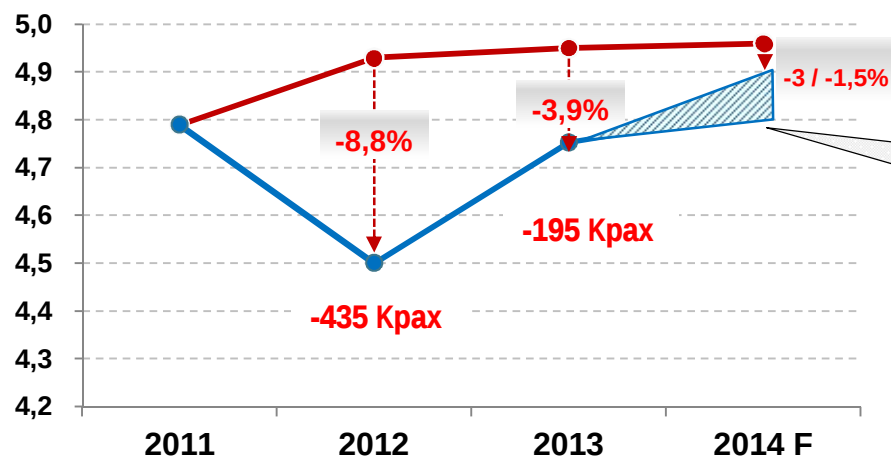
Ampliamento del «gap» vs. CDP per Fiumicino e riduzione per Ciampino

FIUMICINO (Mln Pax)



- L'andamento del traffico 2014 sarà influenzato da fattori al momento non ancora pienamente prevedibili (evoluzione del quadro Alitalia e incremento traffico sul medio raggio)
- Una valutazione sulla base degli elementi oggi definiti fa prevedere un traffico stabile rispetto al 2013

CIAMPINO (Mln Pax)



- Al momento il traffico 2014 evidenzia una riduzione del gap rispetto ai valori previsti in precedenza

Traffico CDP Traffico Actual

D% Actual vs. CDP

*Convenzione - Contratto di Programma ADR
Incontro con gli utenti*

TARIFFE: Aggiornamento 2014



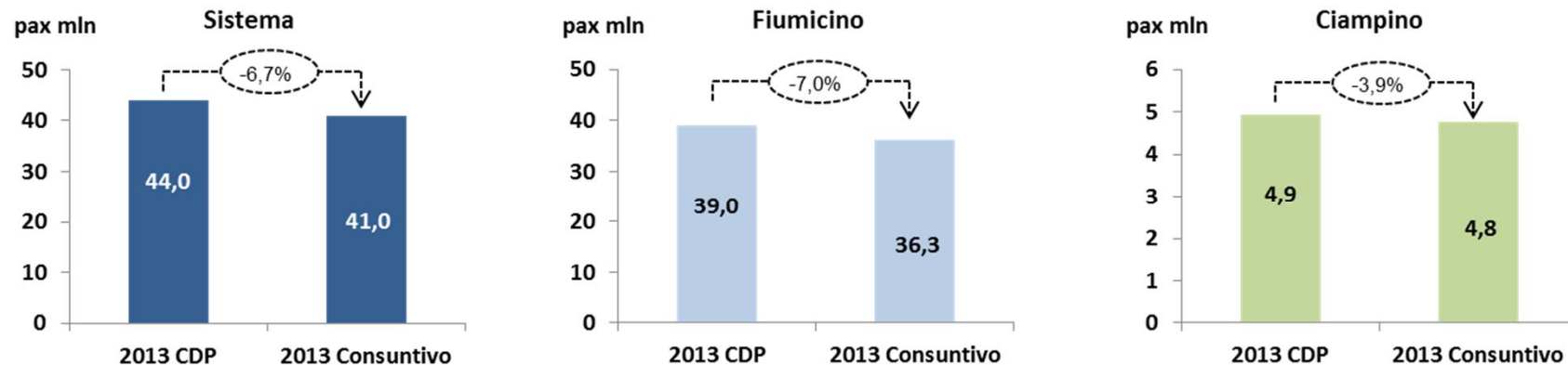
14 Gennaio 2014 – Aeroporto Leonardo da Vinci

Quadro regolatorio e tariffe 2014

- Il quadro regolatorio del Contratto di Programma ADR fornisce un insieme coordinato di regole chiare, trasparenti e durature con lo scopo di finanziare lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale:
 - **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 in regime di esclusiva
 - **criteri di aggiornamento** dei corrispettivi regolamentati in linea con le *best practise* internazionali
- L'**aggiornamento annuale** dei corrispettivi regolamentati con variazione specifica per ogni servizio è finalizzato al mantenimento della correlazione ai costi ed è stato pubblicato il 27 dicembre sui siti di ENAC e di ADR a valle di verifica dell'ente sui contenuti della proposta del gestore (v. materiale reso disponibile il 31 ottobre per la consultazione del 15 novembre)
- Le tariffe pubblicate da ENAC confermano la proposta di ADR per tutti i servizi **ad eccezione** dell'articolazione dell' «Imbarco passeggeri» per il quale servizio ENAC ha chiesto ad ADR in data 12/12/2013 la modifica al fine di correlare ai costi il corrispettivo specifico dei trasferimenti
- ADR ha optato al momento per **non esercitare quanto previsto dall'art. 45.2** del Contratto di Programma
 - A Fiumicino il traffico consuntivato nel 2013 evidenzia uno scostamento al ribasso rispetto alle previsioni > del 6% (per la precisione 7,0%)
 - Questo avrebbe consentito la rimodulazione **al rialzo** dei parametri tariffari (x, k, v) a valere sulle annualità residue 2014-2016, sulla base delle stime di traffico aggiornate

Rischio traffico: prima stima dei mancati proventi

Scostamento tra previsioni del CDP e traffico consuntivato nel 2013



- Dal 9 marzo 2013 (applicazione nuovi corrispettivi) al 31 dicembre 2013 il minor traffico rispetto alle stime del CDP ha determinato minori introiti per ADR per circa **18 mln** sulle componenti tariffarie a carico del passeggero (imbarco pax, sicurezza pax e bagaglio da stiva)
- Se questa congiuntura negativa fosse stata anticipata al momento della definizione del “Traffico CDP” le tariffe unitarie 2013-16 sarebbero state – *ceteris paribus* – più elevate

Nuove articolazioni dei diritti

- I nuovi corrispettivi di ADR prevedono unificazione del corrispettivo di A/D per origine/destinazione del volo (intraUE/exUE), correlazione ai costi per il corrispettivo di imbarco dovuto dai passeggeri in trasferimento e conferma delle altre determinanti dell'articolazione tariffaria già applicate nel 2013

- **Approdo/decollo da 2014**

UE / Extra UE

Eliminazione della differenziazione

- L'unificazione del corrispettivo di A/D per origine/destinazione del volo (eliminazione del differenziale UE/exUE) è stata espressamente richiesta da ENAC con nota prot. 0077488/DG del 28.06.2013, in risposta alla procedura di infrazione avviata dalla Commissione Europea

- **Imbarco passeggeri da 2014**

Trasferimenti

**Differenziazione vs corrispettivo originanti
nel rispetto della correlazione ai costi**

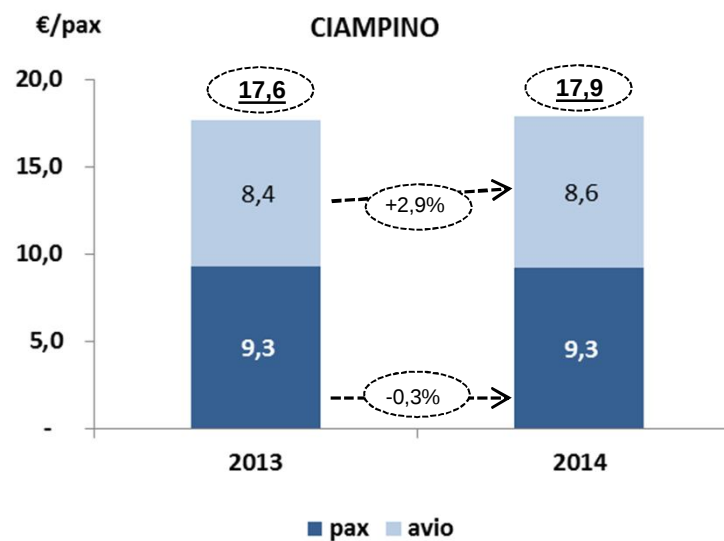
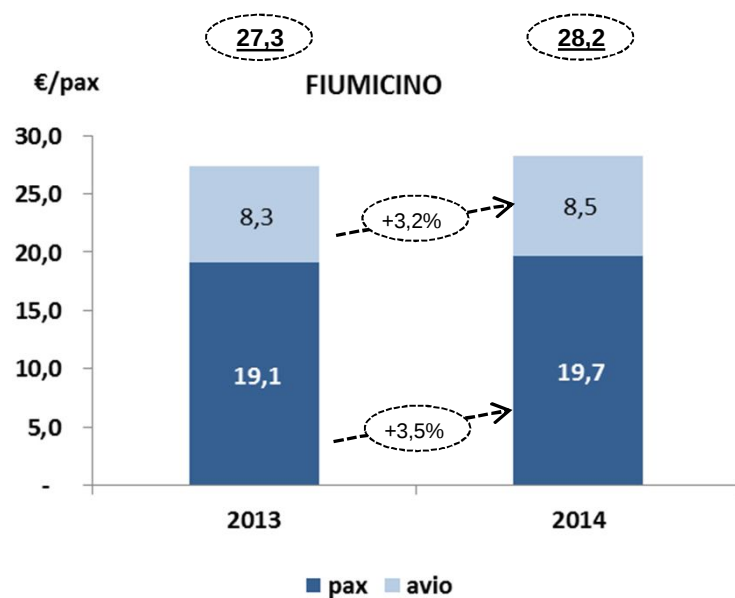
- La differenziazione del corrispettivo per l'imbarco dei passeggeri in trasferimento è stata espressamente richiesta da ENAC con nota prot. 0143826/DG del 12.12.2013 ed anticipata con informazioni di dettaglio all'utenza con nota ADR A008103 del 23.12.2013
- ADR ha provveduto al calcolo dello sconto applicabile ai trasferimenti in base alle quote di traffico e di spazi interessati, nel rispetto del principio di neutralità economica per il gestore
- Lo sconto applicabile ai trasferimenti paganti vs passeggeri originanti nel rispetto della correlazione ai costi è pari al 65%

Documentazione rilevante

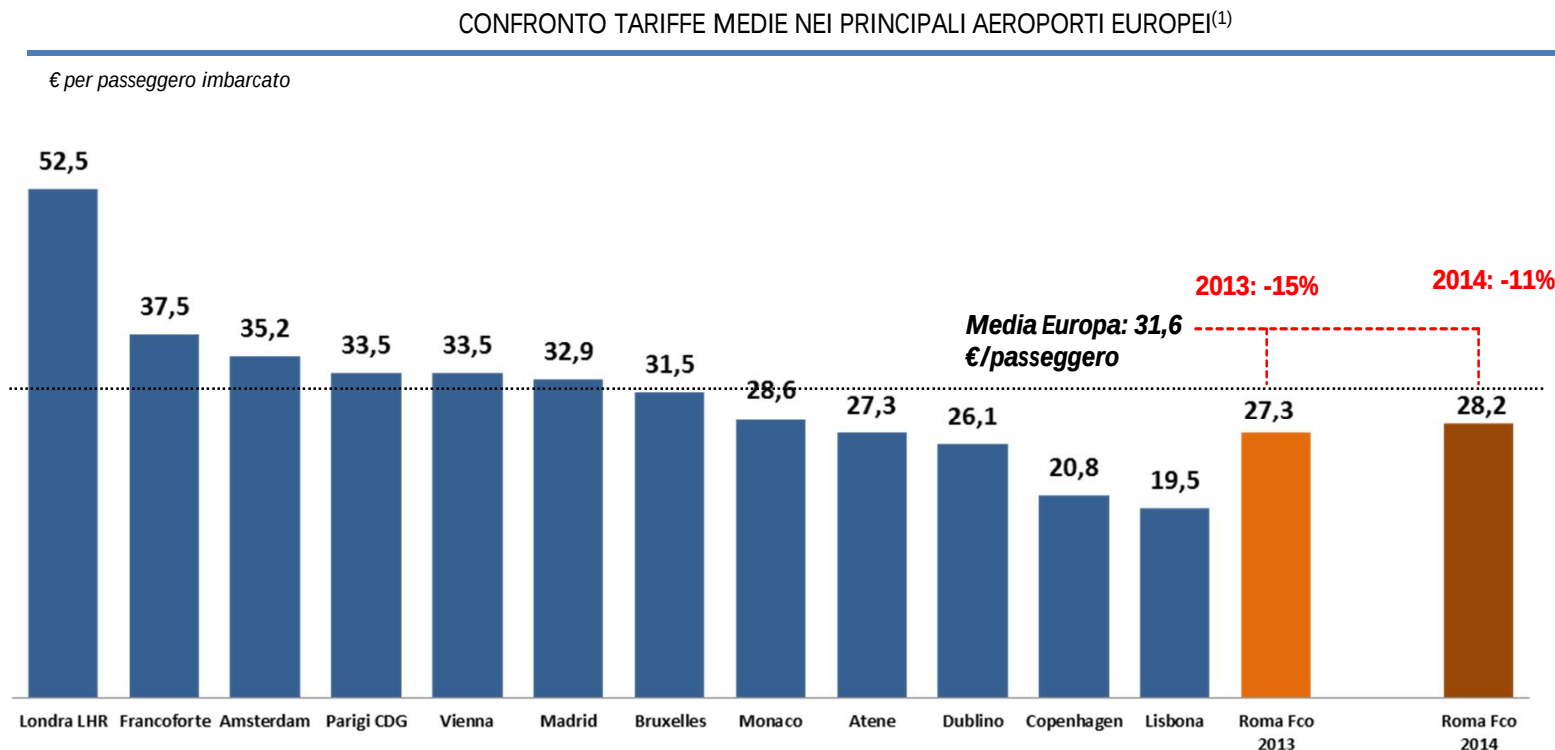
- Per maggior dettaglio sui parametri dell'aggiornamento tariffario previsto all'art. 37 Bis del Contratto di Programma ADR si rinvia al **materiale già reso disponibile in consultazione**:
 - Aggiornamento **parametro «k»** (nuovi investimenti per quanto pertinenti ai servizi regolamentati)
 - **«Scheda 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»
- Come riferimento per i corrispettivi che entreranno in vigore dal 1 Marzo si ricorda che sono disponibili i dati relativi agli aggiornamenti per ogni servizio regolamentato:
 - **Schede** di riepilogo per scalo recanti valori tariffari 2013 e 2014 per servizio e per articolazioni (aggiornamento dell'Allegato 9 al Contratto di Programma), rivisto in considerazione della intervenuta modifica per il corrispettivo di imbarco dei passeggeri in transito (si veda <http://www.adr.it/azn-informazioni-finanziarie/proposta-tariffaria-2014>)
 - **Schede tariffarie** di aggiornamento dei costi ammessi per servizio (aggiornamento dell'Allegato 9 al Contratto di Programma) già rese disponibili come materiale in consultazione sul sito ADR dal 31 ottobre (si veda <http://www.adr.it/azn-informazioni-finanziarie/proposta-tariffaria-2014>)

Metodologia applicata: aggiornamenti tariffari

- A seguire abbiamo rappresentato l'aggiornamento della tariffa media di Fiumicino e Ciampino
 - A Fiumicino la tariffa media per passeggero pagante passa da €27,3/pax nel 2013 a €28,2/pax
 - Si tratta di un aumento del 3,4% ma – al tempo stesso – di un decremento dell'1,5% rispetto a quanto previsto dal Contratto di Programma
 - La porzione «pax» della tariffa (imbarco pax, sicurezze) aumenta del 3,5%, quella «avio» del 3,2%
 - A Ciampino la tariffa media per passeggero pagante passa da €17,6/pax nel 2013 a €17,9/pax registrando un aumento dell'1,2%
 - La porzione «pax» della tariffa scende dello 0,3%, quella «avio» aumenta del 2,9%



Le tariffe di Fiumicino restano tra le più basse in Europa



- Anche dopo l'introduzione del Contratto di Programma il costo dei servizi regolamentati a Fiumicino risulta **inferiore alla media dei principali scali europei**
- A fronte di un corrispettivo medio europeo di 31,6 €/passeggero il corrispondente valore di Fiumicino è pari a 27,3 €/passeggero nel 2013 e 28,2 €/passeggero nel 2014, rispettivamente con un differenziale di circa **15%** e **11%**

(1) Analisi ADR relativa ai corrispettivi aeronautici (diritti aeroportuali, infrastrutture centralizzate, altri) desunti dai documenti ufficiali di settore (IATA Airport, ATC, Fuel Charges Monitor, sito web delle società di gestione aeroportuali e www.airportcharges.com, sulla base dei corrispettivi in vigore per la stagione estiva 2013). Dati medi aggiornati a Giugno 2013 calcolati sulla base del mix di traffico di Fco nel 2012

Grazie per l'attenzione

