

Consultazioni ADR- Utenti Aeroportuali sulla Proposta tariffaria 2014

Verbale del 15 novembre 2013

Sala Blu – T1 – Aeroporto L. Da Vinci

La consultazione dell'Utenza aeroportuale degli scali di Fiumicino e Ciampino in merito alla proposta tariffaria per il periodo 1 marzo 2014 – 28 febbraio 2015 viene aperta, dal *General Counsel* di Aeroporti di Roma, Dott. Antonio Sanna, che sottolinea come l'incontro odierno sia la prosecuzione del processo iniziato il 31 ottobre 2013 con la lettera con cui si invitavano gli Utenti all'incontro odierno e si definiva la procedura e le tempistiche, in linea con il quadro regolamentare nazionale ed europeo, per la ricezione delle osservazioni da parte degli Utenti e le successive risposte di ADR.

Prende quindi la parola l'Amministratore Delegato di ADR, Ing. Lorenzo Lo Presti, che – commentando le immagini in proiezione nella sala - ricorda come, ad un anno dalla firma del Contratto di Programma, vi sia stata una forte inversione di tendenza negli investimenti. In particolare ricorda che è stato ultimato il rifacimento del 50% del sistema piste ed è stata accelerata la realizzazione del Molo C e dell'avancorpo, il cui completamento è previsto per la primavera del 2016. Sono inoltre stati fatti interventi su infrastrutture "minori" mirate al miglioramento della qualità ed a breve partirà una gara per il rifacimento della viabilità di accesso all'aeroporto con la costituzione di zone ZTL e ZTC. L'Ing. Lo Presti lamenta il fatto che, gli sforzi compiuti da ADR in quest'anno, debbano costantemente confrontarsi con lungaggini burocratiche che non aiutano: su tutti cita ad esempio il Decreto VIA per il completamento di Fiumicino Sud che doveva essere firmato a febbraio invece che ad agosto, è stato pubblicato il 9 novembre 2013 ed è già stato oggetto di impugnativa al Tar Lazio da parte dell'ARPA.

L'Ing. Lo Presti conclude ribadendo che la qualità deve essere un must per ADR e che per garantirla è necessario un cambio di mentalità da parte di tutti coloro che operano in aeroporto.

Viene quindi data la parola all'Ing. G. Gregori (Direttore Sviluppo Infrastrutture) che, con l'ausilio di slide proiettate su schermo, illustra i principali interventi che sono stati realizzati a Fiumicino nel corso del 2013:

- Nuovi controlli sicurezza Terminal 3;
- Nuovi controlli passaporto partenze Terminal 3;
- Nuovo assetto arrivi Terminal 3 landside;
- Ammodernamento servizi igienici;
- Pista 2 / TWY India - Riquifica e adeguamento a normativa;
- Riquifica TWY Charlie;
- Rifacimento Piazzali quadrante 700/800;
- Riquifica vie di rullaggio Alfa/Bravo;
- Installazione nuovi punti informazione;
- Rifacimento segnaletica autostradale;
- Creazione di un Polo bus;
- Miglioramento finiture e arredi.

Evidenza che sullo scalo di Ciampino si è intervenuti, tra l'altro, con la riquifica della pista di volo, delle piazzole 100 e 200, della pavimentazione della via di rullaggio Alfa e con la riquifica dell'impianto di illuminazione e dei servizi igienici dell'aerostazione.

L'Ing. Gregori sottolinea il cambio di passo realizzato in tema di investimenti il cui ammontare è passato da 50 milioni nel 2012 (prima della firma del Contratto di Programma) agli oltre 140 del 2013 (dopo la firma del Contratto di Programma).

Successivamente vengono illustrati gli interventi attualmente in corso tra cui il completamento dell'area di imbarco F e dell'avancorpo del T3, la realizzazione dell'area di imbarco A e l'ampliamento del Terminal 1 e dell'avancorpo del Terminal 1, la riquifica di Pista 3.

Aeroporti di Roma S.p.A.

Via dell'Aeroporto di Fiumicino. 320
00054 Fiumicino (Roma)
Cap.Soc. Euro 62.224.743,00 int. Vers.
Cod. Fisc. e num d'iscr. Del Registro
delle Imprese di Roma 13032990155

Repertorio Notizie Economiche ed
Amministrative di Roma n° 971268
Partita IVA – 06572251004
"Società soggetta a direzione e
coordinamento di Gemina S.p.A."

tel 06-65951 – fax. 0665953646
telex rete SITA – telegrafo Aeroma-Roma
www.adr.it – aeroportidiroma@adr.it

Aeroporto G.B. Pastine
Via Appia Nuova 1651
00043 Ciampino (Roma)
tell. 06-65951



Infine l'Ing. Gregori descrive i principali investimenti il cui inizio è pianificato per il 2014 ovvero la realizzazione del sistema di smistamento bagagli HBS-BHS del terminal 1 e l'estensione dei piazzali est.

L'incontro procede con l'illustrazione da parte del Dott. Cavina (Responsabile Organizzazione Qualità e Ambiente) dei risultati conseguiti in tema di qualità e ambiente.

In particolare il Dott. Cavina ha sottolineato come, dal un punto di vista della qualità, la scelta di ADR sia stata quella di porre il cliente (inteso sia come passeggero che come vettore che come subconcessionario) al centro della propria attenzione. Sono state analizzate quindi le aspettative della clientela mediante questionari distribuiti ai passeggeri ed incontri specifici con i vettori e gli operatori commerciali. L'obiettivo principale è stato quello di attivare le azioni più efficaci per diminuire il gap che, negli anni passati, si era accumulato tra Fiumicino e Ciampino ed i principali scali europei in tema di qualità. Da un punto di vista ambientale è stato illustrato l'approccio di ADR mirato al passaggio dalla "semplice" conformità ambientale ad una sostenibilità ambientale. Sono state quindi brevemente illustrate le azioni poste in essere per realizzare gli obiettivi di qualità e ambiente ed i risultati positivi raggiunti nel primo periodo di misurazione previsto dal Contratto di Programma. Per il 2014 sono stati sinteticamente illustrati gli obiettivi di ulteriore miglioramento della qualità dei servizi che ADR intende conseguire.

In merito a questo punto, ed al relativo bonus tariffario determinato dal raggiungimento di tali risultati, Franco Giudice di Aviation Services ha obiettato che alcuni dei risultati di qualità sarebbero frutto del lavoro degli handlers (citando l'indicatore del tempo di coda al check in come esempio) e quindi ADR dovrebbe considerare l'opportunità di non avvalersi degli aumenti che sono frutto del lavoro di altri operatori aeroportuali.

Viene quindi data la parola all'Ing. Sergio Berlinghi (Responsabile Client Management) il quale descrive l'andamento del traffico.

L'Ing. Berlinghi sottolinea come, rispetto alle previsioni contenute nel Contratto di Programma, i dati di traffico di consuntivo del 2012 e di preconsuntivo per il 2013 mostrino un andamento negativo per il sistema aeroportuale della Capitale ((relativamente ai volumi passeggeri: - 3,9% nel 2012 e -7,4% nel 2013). Per quanto attiene alle previsioni per il 2014, in presenza di fattori che possono influire sul traffico negativamente, non si ritiene che su Fiumicino siano ipotizzabili scenari di incremento dei volumi trasportati, mentre a Ciampino è ipotizzabile un'ulteriore riduzione del gap che si è sino ad ora accumulato rispetto al Contratto di Programma.

Da ultimo prende la parola il Dott. Fabio Soleri (Responsabile Affari Regolatori e rapporti con gli investitori) che illustra la proposta tariffaria per il 2014. Il Dott. Soleri ripercorre la metodologia per il calcolo dei corrispettivi regolamentati, illustra la proposta tariffaria per gli scali di Fiumicino e di Ciampino, conferma l'unificazione (a far data dal 1 gennaio 2014) dei corrispettivi per approdo e decollo in funzione dell'origine/destinazione del volo (Intra UE/Extra UE) e dichiara che, stante il negativo andamento del traffico di Fiumicino, 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).

Prende quindi la parola il Dott. Antonio Sanna, per preannunciare che ADR nel corso dell'incontro odierno risponderà, con l'ausilio di slide, alle domande pervenute l' 11 novembre per iscritto da IBAR, Assaereo, Comitato Utenti di Fiumicino e AOC.

Chiarisce che successivamente, sarà possibile esprimere considerazioni e, formulare richieste di chiarimenti da parte dei presenti a cui, ove possibile, sarà data risposta immediata oppure, qualora non fosse possibile rispondere immediatamente, saranno fornite risposte scritte, unitamente alle risposte alle eventuali ulteriori domande scritte che gli Utenti potranno far pervenire entro la data del 29 novembre 2013.

Il Dott. Sanna sospende i lavori per una breve pausa.

Alla ripresa dei lavori, il Dott. Sanna invita quindi il Dott. Soleri ad illustrare le risposte e pertanto il Dott. Soleri, e il Dott. Cavina e l'Ing. Cambula per le risposte attinenti materie di rispettiva competenza, rispondono ai quesiti posti dalle citate associazioni.

A seguito della risposta alla domanda sugli indicatori ambientali ed il loro impatto sulla tariffa¹ si instaura un breve dibattito. Il sig. A. Nanni (Comitato Utenti FCO, AOC) afferma che gli interventi sulla qualità illustrati sono produttivi

¹ "Stante il livello complessivo della qualità dei servizi ed i disservizi generati in alcuni sottosistemi (PRM, climatizzazione, loading bridge, pulizia, infiltrazioni di acqua ecc.) si ritiene che il premio dello 0,6% dei ricavi non sia dovuto per l'annualità in esame. Si richiede, sul punto, di ricevere copia della rendicontazione presentata da ADR ad ENAC (settembre 2013) citata nella slide 7 del documento "Informazioni preliminari". Si segnala, in ogni caso, che gli indicatori di qualità in esame, non potendo che riguardare una frazione di



di effetti per il futuro mentre ciò che preoccupa gli Utenti è l'attuale livello di qualità dell'aeroporto di Fiumicino. L'ing. Gregori risponde che ADR ha fatto il possibile nell'immediato e che tutto il sistema verrà rivisto nei prossimi anni. Il dr. Cavina ribadisce che la consuntivazione è fatta sulla base dell'articolo 11 del Contratto di Programma. Interviene F. Giudice (Aviation Services), secondo cui vi è confusione sul metodo con cui gli indicatori di qualità influenzano le tariffe. Ad esempio nel caso dell'indicatore relativo ai PRM, è incongruente che il servizio per i PRM, che ha una tariffazione a parte, vada ad influenzare i livelli tariffari. Ribadisce inoltre che alcuni indicatori di qualità dipendono dal lavoro degli handler generando il paradosso che, a fronte di un migliore lavoro degli handler, si ha un innalzamento delle tariffe a vantaggio del gestore. Pertanto, sarebbe auspicabile che, in questi casi, il gestore non applicasse gli aumenti, come già sta facendo per altri corrispettivi. Il Dott. Sanna precisa che si tratta di una scelta imprenditoriale del gestore e non di un obbligo.

Successivamente alla risposta alla domanda sugli incrementi tariffari a seguito della riduzione del traffico², F. Giudice interviene dicendo che, proprio a seguito della riduzione del traffico e dell'assenza di segnali di ripresa dello stesso, sarebbe opportuno rivedere le priorità sugli investimenti. Proseguire, infatti, con gli investimenti previsti in Contratto di Programma determinerebbe un aumento delle tariffe. Sarebbe quindi opportuno rivedere gli investimenti. L'ing. Gregori replica che ADR non vuole fare investimenti inutili. Si valuterà se rimodulare gli investimenti. Sicuramente le infrastrutture aeronautiche necessitano di tempi realizzazione molto ampi ed è importante che gli stessi siano in esercizio quando ci sarà la ripresa del traffico. ADR monitora costantemente l'evoluzione del traffico in ragione degli investimenti programmati. Interviene Bevilacqua, (Assaereo) chiedendo che, in ragione della situazione attuale, venga rivista la priorità degli investimenti. Cita ad esempio il People Mover del valore di 200 milioni di Euro che non sarebbe il caso di fare visto il calo del traffico. Sarebbe invece necessario focalizzare gli investimenti su efficientamento dei processi, miglioramento della qualità, etc. G. Gregori ribadisce che ADR sta rivedendo il Piano di investimenti in quest'ottica. Non si vogliono fare investimenti inutili. Interviene nuovamente Bevilacqua che dichiara di non comprendere il meccanismo dell'art. 45.2 del Contratto di Programma. Su richiesta di chiarimenti del Dott. Sanna in merito alla domanda, Bevilacqua precisa che non è chiaro se, in caso di superamento del 6% di riduzione del traffico, l'alea di rischio a carico di ADR sia quella che va dallo 0% al 6%. Inoltre chiede che sia dato un tempo congruo tra la comunicazione dei corrispettivi e relativa applicazione. Soleri risponde che i tempi per elaborare i numeri che scaturiscono dall'applicazione dell'articolo 45.2 sono molto serrati ma che si rispetterà il timing previsto dalla normativa vigente. Soleri precisa, inoltre, che il ricalcolo previsto dall'articolo 45.2 serve solo a sanare per gli anni a venire la ratio tra costi e ricavi che è alla base del Contratto di Programma.

Al termine dell'esposizione delle risposte da parte di ADR, il Dott. Sanna invita i presenti a formulare eventuali osservazioni e domande.

Interviene, quindi, il Presidente di Assaereo che chiede che non si considerino il Piano investimenti ed i piani tariffari ex Contratto di Programma come condivisi perché tali non sono. Chiede poi che, poiché il corrispettivo per l'uso dei pontili cresce, e poiché gli stessi pontili sono "tappezzati" di teloni pubblicitari, il ricavo generato dalla pubblicità sia utilizzato per ridurre il corrispettivo per l'uso dei pontili. Soleri risponde che tale operazione non è ammessa dal regime di tariffazione "dual till" vigente sugli scali romani. Franco Giudice ritiene che il problema sia a monte: non è chiaro come, in caso di infrastrutture comuni (aviation e commerciali), avvenga la ripartizione tra costi ammessi in tariffa e costi che invece non vi rientrano.

Prende la parola D'Amato (AICAI) che reitera l'accusa di distonia per i corrispettivi relativi all'approdo e decollo tra lo scalo di Fiumicino e lo scalo di Ciampino. In particolare ritiene assurdo che a Ciampino, a fronte di nessun investimento, la tariffa salga. Soleri risponde che, come precisato dall'ENAC nel corso delle precedenti consultazioni, l'applicazione dei principi regolatori non permette la determinazione di tariffe di sistema.

Interviene Colin Spears (IATA) secondo cui ADR dovrebbe riconoscere che il traffico è in caduta libera, che AZ può solo lottare per sopravvivere, che Fiumicino è condannato a non essere più un hub e che il problema di Fiumicino sono i limiti delle piste. Alla luce di tutto ciò, Spears chiede se ADR intende proseguire con il programma di investimenti incluso nel Contratto di Programma. Inoltre, sarebbe stato dato troppo poco tempo agli utenti per

anno di vigenza del contratto di programma (luglio 2012/giugno 2013), non dovrebbero essere utilizzati per riconoscere un incremento tariffario valevole per l'intera successiva annualità di Piano".

² *"In considerazione della riserva espressa da ADR di valutare un ulteriore incremento delle tariffe a seguito della riduzione del traffico, superiore al 6%, rispetto a quanto stimato, chiediamo conferma del fatto che gli eventuali aggiornamenti potranno riguardare solo la parte eccedente la soglia del 6%, essendo questa la componente di rischio comunque in capo al gestore. Segnaliamo inoltre che l'eventuale variazione dei corrispettivi dovrà essere comunicata in tempi compatibili al recupero dei relativi importi dagli stessi dai passeggeri."*



rispondere e sarebbero state date poche informazioni. Lamenta infine che le stesse siano state date in italiano e come tali incomprensibili alla maggioranza delle proprie associate, invitando ADR a fornire le informazioni in inglese. Conclude dicendo che, sebbene ADR abbia fatto un buon lavoro in termini di miglioramento infrastrutturale, è necessario che futuri investimenti siano analizzati alla luce dell'attuale situazione economica dei vettori. Gregori replica che ADR è conscia del calo del traffico e della possibile conseguenza di essere chiamato a svolgere un ruolo di hub secondario, pertanto saranno fatti gli investimenti necessari, tenendo conto di tutti i fattori che possono influenzare gli investimenti. Infine Gregori invita Spears ad inviare per iscritto le proprie domande.

Prende la parola Lo Giudice (Alitalia) chiedendo che si rivedano gli investimenti che non servono (cita ad esempio i People Mover). Ritene che la qualità debba essere mantenuta ad alti livelli. Cita poi il caso dei trasferimenti: su altri aeroporti hanno una tariffa differenziata ed invece non c'è traccia di questo su Fiumicino. Conclude, infine, che il calo del traffico è legato proprio all'aumento delle tariffe che va ad aggiungersi ad altre imposizioni esterne (IRESA, Addizionale Comunale, etc.)

Interviene A.Nanni che ricorda come già nelle consultazioni di settembre 2012 gli utenti avevano fatto notare che il rapporto qualità/prezzi su Fiumicino fosse basso e, pertanto, gli aumenti tariffari, aggiunti ad altre esternalità, portano ad un progressivo abbandono dello scalo. Ritene che lo sviluppo di un aeroporto debba essere sostenibile ed al momento non lo è.

L'Ing. Berlinghi replica che il calo del traffico è causato da diverse ragioni ed ha avuto infatti inizio nel 2012 pur in assenza di incrementi tariffari.. Anche il Dott. Sanna ribadisce che le cause del calo del traffico sono da ricercare altrove. E sul punto fa notare che sulla questione IRESA, ADR sia stata lasciata da sola ad agire nei confronti delle istituzioni.

Prende la parola Solimeno (IBAR) che afferma la necessità di continuare a lavorare con il rispetto dei ruoli di ciascuno. Ritene che gestore e vettori debbano lavorare insieme e condividere delle scelte. Un invito, come quello odierno, in cui vengono offerte soluzioni già scritte, senza possibilità di intervenire sulle stesse, non è produttivo.

Interviene quindi Andrea Wachtershauser (IATA) che denuncia la mancata fornitura dei dati e le informazioni richieste dall'articolo 7 della Direttiva UE in tema di diritti aeroportuali. Ritene poi che, in base a quanto disposto dall'articolo 8 della citata direttiva, gli investimenti debbano essere concordati con gli Utenti e questo non è avvenuto. Afferma di considerare questo un incontro e non una consultazione. Chiede pertanto di sapere quando verranno consultati gli utenti in merito agli investimenti.

Solimeno richiede, infine, di avere per iscritto le risposte di ADR alle domande formulate da IBAR, ASSAEREO, Comitato Utenti Fiumicino e AOC, Sanna dichiara che saranno pubblicate sul sito.

L'incontro viene chiuso alle ore 13.00 circa.