

# **Consultazione utenti**

## **Proposta tariffaria 2019**

*Questions & Answers*

Ottobre 2018

### **Q. Assohandlers: Spese in conto capitale**

**La documentazione messa a disposizione presenta una differenza sostanziale, sia in termini percentuali sia assoluti, tra investimenti pianificati ed effettivi (i primi ammonterebbero per l'anno 2018 a 393.547 K euro complessivi per Fiumicino e Ciampino, mentre la previsione per il 2018 si attesta ad appena 211.887 K euro).**

**A nostro avviso, una differenza così significativa (pari a -46% in valore), benché giustificata solo da uno slittamento temporale degli investimenti e quindi compensata ex-ante da investimenti più elevati sugli anni successivi, dovrebbe riflettersi in minori oneri aeroportuali che invece non sono in alcun modo prospettati da ADR. Chiediamo chiarimenti su come verranno compensate le sovrattasse pagate per questi investimenti e sulle conseguenze concrete per l'aeroporto che non segua il piano di investimento.**

**A. Gli interventi infrastrutturali definiti con ENAC all'inizio del secondo quinquennio regolatorio (2017-2021) hanno interessato l'incremento della capacità dei terminal, piste e piazzali e l'attività di ristrutturazione e manutenzione. Essi fanno parte di un'attenta attività di pianificazione, concepita in maniera flessibile per la realizzazione delle sole opere necessarie a far fronte alle previsioni di crescita del traffico nel periodo. La differenza al ribasso tra investimenti pianificati e realizzati è dovuta allo slittamento temporale di alcuni interventi incrementali della capacità – mantenendo impregiudicata la qualità dell'offerta – e riflette aspettative di evoluzione del traffico moderatamente al ribasso.**

**Gli investimenti per le “nuove opere aeroportuali” previsti ex-ante per ciascun “quinquennio regolatorio” sono riconosciuti a valere in tariffa solo nell'anno successivo a quello di effettiva realizzazione e solo per le componenti di remunerazione e quota di ammortamento.**

In breve, se la domanda intendeva verificare l'esistenza di un legame fra valore delle tariffe e investimenti PREVISIONALI, la risposta è che tale legame non esiste né in ADR, né nel più ampio quadro della regolamentazione economica degli aeroporti italiani. Può anche valere la pena ricordare che riconoscimento ai fini tariffari degli investimenti del gestore avviene solo in seguito ad approvazione da parte di ENAC.

La riduzione degli investimenti registrata rispetto alle previsioni di CdP per il biennio 2017-2018 è riflessa nei minori costi ammessi per la componente «k» e di conseguenza in tariffa; per la proposta tariffaria 2019 si veda pag. 5 del documento «Informazioni preliminari» in cui sono rappresentate le tariffe dettagliate per componente. Il valore della componente tariffaria «k» stimata ex ante (8,2 €/pax) si riduce di -2,0 €/pax con l'aggiornamento dei corrispettivi per il 2019 a 6,2 €/pax ( si veda opzione tariffa «senza gradualità»)

L'eventuale applicazione del meccanismo proposto di gradualità tariffaria determina un'ulteriore riduzione del parametro «k» in tariffa da 8,2 €/pax a 5,8 €/pax (si veda opzione tariffa «con gradualità»)

**Q. Assohandlers: Se il piano CdP per gli investimenti e le previsioni superano sistematicamente ciò che deve essere investito, in gran parte perché il piano di investimenti stabilito nel CdP non è più adatto alle esigenze del mercato, piuttosto che presentare cifre (dal CdP) che non saranno mai raggiunte, chiediamo che il piano di investimento completo venga esaminato con gli utenti per determinare la pertinenza e aggiornarlo in base alle condizioni di mercato.**

A. Come visto, le normali attività di costante aggiornamento del Piano investimenti possono determinare scostamenti rispetto al tracciato originariamente stabilito da ENAC. Dall'avvio del CDP, ADR mostra comunque un buon *track record* di implementazione del Piano di sviluppo infrastrutturale per il completamento di FCO Sud. Nel periodo 2012-2018 ADR ha investito 1,5 mld €, valore in linea alle previsioni ENAC di CDP escludendo FCO Nord e Pista 4.

Nelle sue direttrici principali il Piano continua a rappresentare una visione dello scalo che risulta allineata alle esigenze del mercato attorno a tre fondamentali caratteristiche:

1. Aumento della capacità terminal con nuove aree di attesa ed aree di imbarco e sviluppo *airside*  
In questi anni: incrementate superfici terminal all'interno dell'attuale infrastruttura aeroportuale (90.000 mq di nuovi rilasci; chiusure T5 e T2), +5.000 sedute e nuovi gate + estensione piazzole e riqualifica *taxiway/piste*
2. Sviluppo del traffico e del ruolo di FCO di *gateway* intercontinentale  
In questi anni: crescita del traffico con elevata resilienza nonostante instabilità offerta. FCO tra i Top 3 in Europa per crescita lungo raggio (+1,5 mln pax intercontinentali in 5 anni, oltre 50 destinazioni intercontinentali collegate)
3. Miglioramento dei servizi al passeggero  
Incremento gate serviti da *loading bridge* (60% nel 2017 vs 48% nel 2012) + 2 nuovi sistemi di smistamento bagagli (T1 e T3)

Nello spirito della regolazione nazionale ed Europea, ADR considera gli incontri annuali nell'ambito delle consultazioni sull'aggiornamento dei corrispettivi dei servizi regolati, come una piattaforma di scambio di informazioni utili per continuare e migliorare le attività di aggiornamento del Piano investimenti.

## **Q. Assohandlers: Orientamento delle tariffe ai costi**

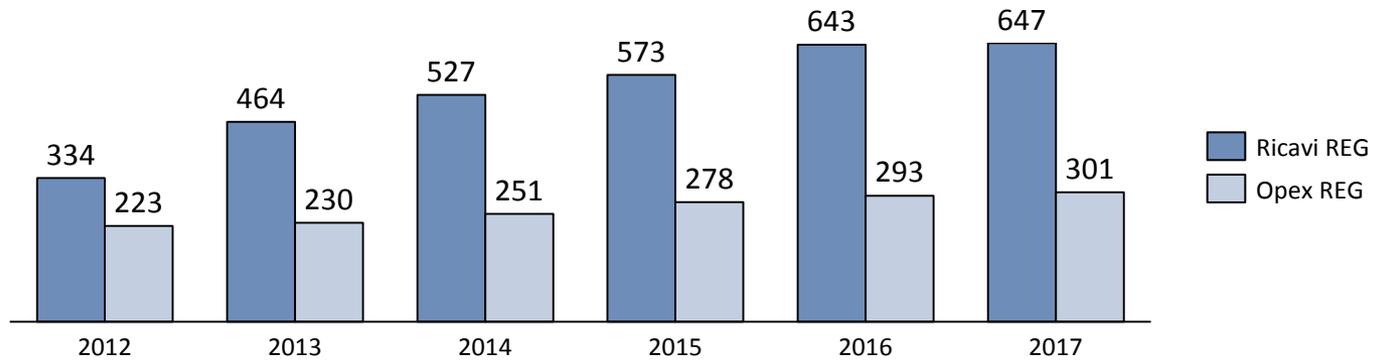
**Richiediamo una panoramica dell'evoluzione dei costi, (media per passeggero di anno in anno a partire dall'anno di riferimento) e una panoramica finanziaria delle prestazioni dell'aeroporto sulle attività regolamentate dall'inizio del CdP.**

**A.** Nel periodo in osservazione l'evoluzione dei costi operativi e dei costi operativi per pax riflette la ripartenza dello sviluppo infrastrutturale di Fiumicino dopo l'avvio del CDP nel 2013 ed il notevole miglioramento della qualità del servizio. Durante gli ultimi 5 anni ADR ha rilasciato nuovi spazi terminal per 90.000 mq, pari ad un aumento di ben oltre il 20%. Inoltre, i costi hanno risentito di nuove norme anti-incendio e sicurezza, ma anche di una attenta azione manageriale mirante al contenimento.

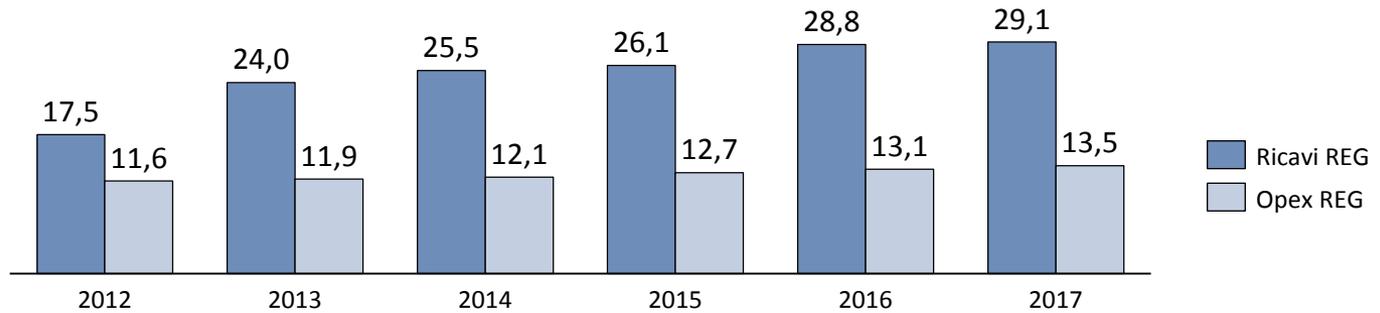
Dall'avvio del CDP i ricavi ed i ricavi unitari dei servizi regolati riflettono corrispettivi orientati ai costi dei servizi dopo anni di corrispettivi che non permettevano il recupero finanziario dei nuovi investimenti.

A seguire, in due grafici ricavi e costi operativi di pertinenza dei servizi sottoposti a regolazione secondo quanto disposto dal CDP ADR-ENAC. I valori sono tratti dalla contabilità regolatoria certificata e sono riferiti al sistema aeroportuale (Fiumicino e Ciampino).

### Ricavi e costi operativi totali (/000) (SYS: valori actual 2012-2017)



### Ricavi e costi operativi / pax paganti (SYS: valori actual 2012-2017)



## **Q. Assohandlers: Banche check-in**

**Relativamente allo scalo di Fiumicino, rileviamo che i corrispettivi proposti per i banche check-in (per varie tipologie e durata del canone) sono aumentati del 5% rispetto a quelli del 2018, quindi ben al di sopra del tasso d'inflazione, senza alcuna apparente motivazione, atteso che l'unico intervento effettuato sembrerebbe quello relativo agli undici nuovi banche al Terminal 3 presso l'isola L, in una condizione in cui la carenza dei banche accettazione e dello spazio a disposizione per i passeggeri in coda presso detto terminal è ormai oggettivamente poco sostenibile. Analogo discorso vale per i banche check-in di Ciampino, come nell'esercizio precedente, sui quali non è stato effettuato alcun intervento di miglioramento/riqualifica e su cui grava anche l'ulteriore contenimento dello spazio dedicato, avvenuto di recente, che ne limita ancora di più la fruibilità ed i livelli di servizio. Pertanto, come già avvenuto in occasione dell'approvazione delle tariffe 2017-2021, riteniamo ingiustificata ed insostenibile l'applicazione su tali centri di tariffazione degli incrementi proposti, soprattutto in considerazione della tipologia di traffico dello scalo, esclusivamente low-cost e del cap allo sviluppo della capacità. Richiediamo, quindi, di mantenere invariate anche per il 2019 le tariffe applicate in deroga sia per il 2017 che per 2018, uniche al momento sostenibili per gli Handler ed i vettori presenti sullo scalo. Richiediamo una panoramica dell'evoluzione dei costi, (media per passeggero di anno in anno a partire dall'anno di riferimento) e una panoramica finanziaria delle prestazioni dell'aeroporto sulle attività regolamentate dall'inizio del CdP.**

## **A. Banche check-in Fiumicino**

Nel 2019 le tariffe del servizio registrano un incremento rispetto a quelle del 2018 pari al +4,6%. Tale aumento riflette principalmente i costi ammessi per la realizzazione della nuova isola di banche al Terminal 3. Considerando la riduzione del perimetro infrastrutturale a seguito della chiusura del T2 avvenuta nel corso del 2018 con conseguente allocazione dei flussi passeggero al T3, l'iniziativa ha consentito di migliorare la qualità del servizio nell'area soprattutto negli orari di picco.

## A. Banchi check-in Ciampino

Nel 2019 le tariffe del servizio registrano un incremento rispetto a quelle del 2018 pari a +3,9%. Tale aumento riflette una minima quota di costi allocata al servizio relativa ad interventi realizzati nel rispetto della normativa sulla sicurezza.

### **Q. Assohandlers: Loading bridge**

**Si richiede una spiegazione in merito alla più che sostanziale riduzione dei corrispettivi dei loading bridge (unico centro di tariffazione che subisce delle riduzioni nell'ordine dell'8% medio, dopo un decremento del 6% della tariffa già avvenuta per l'esercizio in corso) nonostante rappresenti l'infrastruttura che ha subito più incrementi, qualitativi e quantitativi, nel corso degli ultimi anni. Da rammentare inoltre che la sperequazione nella distribuzione dei LB tra AZ e gli altri due Handler genera ancora pesanti inefficienze a carico di questi ultimi.**

**A.** Nel 2019 le tariffe del servizio registrano una riduzione rispetto a quelle del 2018 pari a -8%. Tale variazione riflette un incremento percentuale delle quantità attese (+16%) maggiore rispetto a quello dei costi ammessi (+7%) come già rappresentatovi all'avvio del II quinquennio regolatorio (consultazioni dell'ottobre 2016).

Ricordiamo che per le quantità del servizio valgono le stime pubblicate ad inizio quinquennio. Nella realtà i valori di consuntivo di utilizzo delle infrastrutture restano per ora ben al di sotto di quanto ipotizzato ad inizio quinquennio. Tale differenza sta determinando per ADR una riduzione di ricavi rispetto alle previsioni.

In merito alla presunta sperequazione nella distribuzione dei LB tra AZ e gli altri due *handler*, per ognuno degli *handler* menzionati abbiamo verificato per gli ultimi 12 mesi (settembre 2017 – agosto 2018) la percentuale dei voli assistiti allocati al *loading bridge* rispetto al totale dei voli gestiti dall'*handler*.

L'analisi ha chiaramente evidenziato che per entrambi la percentuale è stata superiore alla media sullo scalo (pari al 63%). Pertanto l'affermazione di cui sopra risulta priva di riscontro.

**Q. Assohandlers: Subconcessioni “Uffici e locali operativi” e “Lost & found”**

**Per quanto attiene ai canoni proposti relativi alle subconcessioni degli “uffici e locali operativi” e “Lost & Found”, come già evidenziato negli esercizi precedenti, riteniamo indispensabile l’estensione della deroga in corso anche agli anni futuri in quanto l’applicazione delle tariffe ufficiali (che addirittura raddoppierebbero in taluni casi i costi a carico degli Handlers e di tutti gli operatori aeroportuali) potrebbero mettere a rischio la sostenibilità stessa dei servizi aeroportuali prestati. Peraltro vorremmo far emergere che una tariffa di poco meno di 50 euro mq./mese per locale ufficio operativo, è al di fuori di ogni ragionevole e giustificato incremento.**

**A. Per la deroga alle tariffe pubblicate relativamente al servizio “Uffici e locali operativi” e “Lost & found” si rimanda alla fase successiva di proposta commerciale.**

### **Q. Assohandlers: Indicatori di qualità**

**Non troviamo che gli indicatori di qualità favoriscano un'ulteriore efficienza economica. In particolare non è chiaro come e se gli indicatori di qualità ed efficienza energetica impattino sull'efficienza economica complessiva, anche in riferimento alle tariffe proposte. Siamo inoltre contrari ai sistemi che premiano gli aeroporti per la sovraperformance in quanto incoraggia costi eccessivi allo scopo di raggiungere l'obiettivo, anche quando l'obiettivo non corrisponde alle esigenze del mercato.**

**A.** Diverse teorie economiche internazionali (es. Total Quality Management; Lean Production) dimostrano che investire in qualità – investire e non “spendere” – determina un miglioramento dei processi aziendali con conseguente riduzione di sprechi ed innalzamento di efficienza operativa che si riverberano nel tempo in minori costi dei servizi regolati, oltre – ovviamente – della qualità offerta ai clienti, quest'ultima con ricadute positive per l'incremento dei ricavi non aviation.

Nel caso di ADR queste teorie trovano evidenza empirica: associazioni ed enti di fama internazionale che negli ultimi mesi hanno assegnato importanti riconoscimenti relativi alla qualità del servizio (ACI World, ACI Europe e Skytrax) hanno riconosciuto come fattore critico di successo alla base del miglioramento delle performance di ADR proprio la capacità dell'azienda di re-ingegnerizzare i processi operativi attraverso lo sviluppo tecnologico ed il know-how aziendale.

### **Q. Assohandlers: price cap**

**In conclusione, ribadiamo le nostre opinioni sia a ENAC che ad ADR sul fatto che la comunità degli utenti dell'aeroporto continui a opporsi al metodo attraverso il quale vengono stabilite le tariffe negli aeroporti romani. Mentre la metodologia del "price cap" è comune in molti mercati, le ipotesi alla base del CdP in Italia non consentono uno scambio salutare con gli utenti, né costituiscono una ragionevole corrispondenza tra costi e ricavi.**

**A.** Relativamente all'affermazione in merito alla metodologia del «price cap» vi rappresentiamo che i modelli tariffari in applicazione in Italia ed in particolare quello in applicazione per il sistema aeroportuale della Capitale poggiano sulla massima corrispondenza fra costi e ricavi all'interno di un quinquennio regolatorio.

A dimostrazione di questo può essere ricordato che il modello regolatorio prevede l'ammissibilità a costo in tariffa solo di quanto discende da investimenti effettivamente consuntivati dal gestore e verificati da ENAC.

In merito allo scambio di informazioni, ogni anno ADR cerca di rendere più ampio il contenuto del materiale che pone in consultazione con l'utenza al fine di rendere lo scambio di informazioni previsto durante i 60 (o più) giorni del processo sempre più fruttuoso per lo sviluppo delle relazioni fra gestore ed utenti.

**Q. Easyjet: EasyJet rileva che l'articolazione dei corrispettivi di picco/fuori picco proposta da ADR per lo scalo di FCO risulta invariata nonostante le variazioni nel *mix* di traffico. Chiediamo se l'articolazione in tariffe di picco / fuori picco possa considerarsi ancora rilevante e se essa favorisca l'efficienza operativa, come previsto dal Contratto di Programma. Si prega di fornire i dati di traffico dei 30 giorni dell'anno 2017/2018 in cui si sono verificati maggiori flussi su FCO, dando evidenza del fatto che gli orari dalle 15:01 alle 18:59 e dalle 21:01 alle 11:29 sono risultati effettivamente fuori picco.**

A. Come dimostrato, anche se in misura ridotta, lo scalo di FCO è soggetto a variazioni nel *mix* di traffico. Come indicato negli allegati al CdP per il secondo periodo regolatorio (2017-21), i movimenti nelle ore di picco erano stati stimati pari al 35% del totale. I dati raccolti nei 30 giorni a più elevato flusso di traffico del 2017 danno evidenza che i movimenti nelle ore di picco sono in linea con le previsioni di CdP.

**Q. Easyjet: I costi del servizio PRM di FCO risultano tra i più alti livelli in Europa ed ammontano a ca. il doppio rispetto alla media europea di aeroporti con dimensioni comparabili. Ad esempio, in Italia a BGY la tariffa per il PRM è pari a 0,55 €/pax pagante contro quella di 0,99 €/pax pagante applicata a FCO. Riteniamo che tali costi siano eccessivi, in particolare in relazione alla scarsa qualità del servizio (ad es. l'indicatore di qualità è pari a 8). Richiediamo che ADR provveda ad allineare il corrispettivo del PRM ai livelli più ragionevoli praticati in ambito UE (al di sotto di 0,50 €/pax pagante).**

A. I corrispettivi per il servizio PRM a FCO sono sostanzialmente in linea con quelli applicati presso altri *hub* europei. Non è possibile invece confrontare ADR con altri aeroporti nazionali, considerate le sostanziali differenze in termini di offerta e di diversa dimensione dei *terminal* (sulla base di una nostra stima, nel caso di BGY le dimensioni delle aree di imbarco/*terminal* risultano pari a ca. il 15% di quelle di FCO). Attualmente, la media dei corrispettivi del PRM per il 2018 -- calcolata su un campione che comprende MXP, LIN, AMS, FRA, MUC, MAD, CDG -- è di 0,99 €/pax a fronte di 0,86 €/pax applicati a FCO nello stesso periodo (il corrispettivo PRM correlato ai costi per il 2019 è 0,99 €/pax).

**Q. Prendiamo atto che ADR intende proporre anche quest'anno una tariffa per il passeggero in transito pari a ca. l'1/3 del costo del passeggero stesso. Ricordiamo che oltre 7 anni fa ENAC ha condotto un'analisi sulla correlazione al costo della tariffa applicata ai passeggeri in transito. Alla luce degli interventi strutturali ultimati lo scorso anno presso lo scalo di FCO, come la realizzazione di infrastrutture dedicate ai passeggeri a lungo raggio (es. Molo E), e dell'impegno di ADR ad assicurare che le tariffe siano orientate al costo, non discriminatorie e trasparenti, chiediamo che ADR congiuntamente con ENAC promuova un'occasione di confronto con gli utenti dell'aeroporto al fine di verificare il costo associato ai passeggeri in transito vs passeggeri point-to-point.**

A.I cambiamenti avvenuti lo scorso anno in seguito alla realizzazione di un nuovo molo extra-Schengen facevano parte del vasto programma di investimenti necessari a completare la ristrutturazione di FCO Sud. Tale programma comprende la realizzazione di un molo Schengen (che sarà aperto al traffico nel 2020-21). Di conseguenza, l'obiettivo di ADR sarà quello di rivedere gli effetti della metodologia di differenziazione delle tariffe per servizio di imbarco passeggeri all'inizio del prossimo quinquennio regolatorio (2022-2027).

Giova ricordare che i criteri introdotti nel 2013 ed applicati dal 2014 sono trasparenti e non discriminatori e che la determinazione del livello di sconto per i transiti è avvenuta sulla base dei metri quadri e dell'utilizzo delle infrastrutture da parte dei due *cluster* di passeggeri (originanti e transiti). Detto questo, possiamo anticipare all'utenza che tenuto conto dei citati rilasci infrastrutturali, la valutazione della correlazione al costo delle tariffe applicate ai passeggeri in transito condurrebbe oggi a conclusioni sostanzialmente analoghe.

**Q. Easyjet: Vorremmo avere conferma che la previsione (di un meccanismo di gradualità tariffaria) è trasparente e non discriminatoria, ossia che non determini un incremento dei profitti per ADR, non generari entrate eccessive o favorisca una (o più) compagnie aeree operanti sullo scalo**

A. Come già indicato con la pubblicazione della proposta tariffaria per il 2019, ADR ha previsto un'opzione che introduce un meccanismo di gradualità in base al quale le tariffe dei servizi di Imbarco passeggeri, Approdo e Decollo e Sicurezze (bagaglio a mano e da stiva) rimarranno sostanzialmente invariate rispetto ai livelli del 2018 durante il triennio 2019-21. Viceversa, la dinamica «ordinaria» mostra tariffe in sostanziale crescita nel triennio 2019-21 per far fronte agli investimenti che la società intende realizzare entro il 2021, mentre prevede una riduzione dei corrispettivi del successivo quinquennio regolatorio per effetto dell'applicazione del meccanismo di calcolo tariffario, «mark-to-market» del costo del capitale e del rilascio di efficienze.

L'introduzione del meccanismo della gradualità tariffaria è in linea con il dispositivo del CdP siglato da ADR-ENAC e rappresenta il riferimento per assicurare stabilità tariffaria lungo un orizzonte di medio termine. Il principio di correlazione tra i ricavi regolamentati e costi ammissibili ai fini tariffari sarà soddisfatto durante l'intero periodo di applicazione del meccanismo, vale a dire il periodo 2019-26. La metodologia proposta soddisfa i criteri di trasparenza e non discriminazione e determina un effetto negativo sui ricavi di ADR nel breve termine, solo parzialmente controbilanciato negli anni successivi.

**Q. Easyjet: Chiediamo che ADR confermi che il previsto differimento di una porzione di costi ammessi al parametro "k" non avrà alcun impatto sul valore della RAB, dei capex e delle opex per il prossimo periodo regolatorio e che non favorirà alcuna compagnia aerea o business model**

A. La proposta di ADR di introdurre un meccanismo di gradualità tariffaria per i prossimi anni avviene in coerenza con quanto previsto, tra gli altri, dall'art. 44 del CdP.

L'art. 44 prevede che nella determinazione dei ricavi attribuibili a parametro «x» lungo un periodo di regolazione quinquennale si possano considerare «ulteriori costi ammessi a fini regolatori». Pertanto, ADR conferma che la proposta di corrispettivi non apporterà alcuna modifica alla RAB, ai capex e alle opex. Il valore di «ulteriori costi ammessi a fini regolatori» sarà rappresentato dal valore dei costi ammessi a parametro «k» nel triennio 2019-21 non riconosciuto tra i ricavi dello stesso periodo. Trattandosi di una modalità applicativa per servizi offerti all'utenza senza distinzioni, possiamo anche confermare che tale misura non intende favorire alcuna compagnia aerea.

**Q. Easyjet: Chiediamo inoltre che ADR confermi che non incrementerà i costi ammessi a parametro «k» o i corrispettivi rispetto al valore base degli stessi al 2018 (ossia, non preveda alcuna indicizzazione di tali costi, calcolo di interessi o applicazione del WACC)**

A. Nell'introdurre l'opzione di gradualità tariffaria, ADR ha manifestato il proprio impegno a compensare l'impatto sulla dinamica tariffaria futura della rivalutazione di parte del "k" per il quale è previsto il differimento. Pertanto, ADR si impegna ad applicare le regole previste nel CdP, che prevedono che i costi ammessi e ricavi regolamentati siano uguali in valore attuale, mentre i corrispettivi (al netto delle compensazioni) saranno infine determinati applicando i valori del 2018.

Nel caso in cui gli utenti ed in ultima battuta l'ENAC accolgano l'applicazione di tale proposta di ADR, le informazioni rilevanti relativamente al proposto differenziale "k" saranno incluse nel set informativo su cui ADR fornisce annualmente riscontro all'utenza ed all'ENAC.

**Q. Easyjet: Chiediamo infine che ADR confermi che non percepirà alcun beneficio diretto o indiretto dal differimento di parte dei costi ammessi a parametro «k» e che fornisca annualmente in un documento separato l'impatto del differimento e il suo valore residuo su costi e sui corrispettivi applicati.**

A. ADR ha già indicato all'ENAC la sua intenzione di fornire un resoconto su base annua della modalità di calcolo del «k» differito e del valore cumulato al termine di ciascun periodo, che assumerà rilevanze per la determinazione dell'ammontare di costo da ammettere al parametro «x» per il periodo di regolazione successivo (2022-26).

# Back-up

# Proposta tariffaria 2019: confronti

## FCO (PT 2019 vs 2018): Sicurezze e PRM

	(A)	(B)	(C)	(D=(B-A)/A)	(E=(C-A)/A)
€ value	2018 PT	2019 no diff.to "K"	2019 si diff.to "K"	2019 vs 2018 %	2019 vs 2018 %
<b>Sicurezze</b>	5,69	5,76	5,69	1,2%	0,0%
<b>PRM</b>	0,86	0,99	0,99	15,1%	15,1%

## Benchmark FCO e CIA vs LIN e MXP (PT 2019): Banche check-in

Banche (*) € value	FCO PT 2019	CIA PT 2019	LIN PT 2019	MXP PT 2019	LIN vs FCO	MXP vs FCO	LIN vs CIA
1a	30.677	33.584	37.340	22.872	21,7%	-25,4%	11,2%
1b	26.295	n.a	n.a	-	n.a	n.a	n.a
2a	19.721	n.a	n.a	18.298	n.a	-7,2%	n.a
2b	15.338	n.a	n.a	-	n.a	n.a	n.a
transiti	18.866	n.a	25.018	15.324	32,6%	-18,8%	n.a

(\*) valori riferiti a canone annuo