

Atto Unico Convenzione Contratto di Programma ENAC – ADR

Proposta di Aggiornamento Tariffario 2018

Consultazione tra Gestore ed Utenti aeroportuali di Fiumicino e Ciampino

Verbale dell'incontro del 2 ottobre 2018

Hilton Garden Inn Rome Airport - Aeroporto “Leonardo da Vinci” di Fiumicino

I lavori iniziano alle ore 10,21.

PREMESSA.

Nell'ambito della consultazione per la proposta tariffaria per l'annualità 2019, ADR ha previsto due opzioni alternative: all'opzione "standard" infatti ADR ha affiancato una opzione che prevede nei prossimi tre anni (2019-21) la sostanziale stabilità tariffaria al livello del 2018. Al fine della sua possibile applicazione da parte di ENAC ADR intende raccogliere il parere dell'Utenza. Tale opzione potrà essere scelta come proposta definitiva in funzione del riscontro che le sarà riservato dall'utenza. In ogni caso, l'applicazione resta condizionata all'approvazione entro il 31 dicembre da parte di ENAC della stessa e alla collegata disciplina attuativa finalizzata al dovuto rispetto della correlazione ai costi.

La Consultazione dell'Utenza aeroportuale degli scali di Fiumicino e Ciampino in merito alla proposta di aggiornamento tariffario 2019 si apre con i saluti dell'Ing. **Marco Troncone (Direttore Pianificazione Finanza e Controllo di Aeroporti di Roma e “Referente” della procedura di Consultazione)** che illustra le principali fasi della Procedura di Consultazione degli Utenti. Precisa che l'obiettivo è quello di chiudere il processo nella prima decade di novembre e che un secondo incontro, al momento, è in previsione come eventuale. In particolare nell'incontro odierno verrà fatto il punto su: 1) Andamento del traffico negli ultimi anni e nel 2018; 2) Investimenti; 3) Piano della Qualità e della Tutela Ambientale; 4) Proposta tariffaria per il periodo 1.03.2019 – 29.02.2020, contenente l'opzione di gradualità tariffaria che sarà approfondita nel proseguo.

Segue l'intervento dell'**Amministratore Delegato di Aeroporti di Roma, ing. Ugo de Carolis** che presenta gli aspetti più salienti dei temi che saranno poi sviluppati nel corso della giornata. In particolare, ADR sta proseguendo l'importante Piano investimenti approvato da ENAC; dati di traffico in continua crescita e riconoscimenti internazionali sulla qualità del servizio sono importanti conferme dell'apprezzamento ricevuto da ADR. Sottolinea l'importante sviluppo infrastrutturale, collegato all'andamento del traffico e allo sviluppo in particolare del lungo raggio. Si sofferma poi sul miglioramento della qualità nei servizi al passeggero per quanto riguarda i processi e le infrastrutture. Nel periodo 2012-2018 ADR ha mantenuto gli impegni assunti con riferimento al trend degli investimenti infrastrutturali con particolare attenzione alle reali necessità dell'aeroporto, che implicano anche correzioni e modifiche. In particolare i flussi di traffico appaiono inferiori a quanto previsto nel CDP. Ricorda, fra gli altri, il riconoscimento ottenuto da Fiumicino da SkyTrax, con un rating a 4 stelle, e il riconoscimento di World's most improved airport 2018».

Sottolinea il costante impegno nella gestione efficiente delle attività soggette a tariffazione e l'evoluzione opex per passeggero in discesa.

Con riferimento alla proposta tariffaria: ADR conferma il proprio sforzo teso ad ottimizzare il piano investimenti, che prevede comunque un aumento tariffario in particolare dal 2020 al 2021. Evidenzia il probabile gap nel quinquennio a causa di ritardi autorizzativi per la parte di sviluppo fuori sedime a nord. Il meccanismo di gradualità tariffaria sottoposto all'attuale consultazione utenti prevede una sostanziale stabilità nel triennio 2019-2021.

Prende poi la parola il **Dott. Fausto Palombelli (Direttore Sviluppo Marketing Aviation)** che presenta il documento "Indicazioni sull'andamento del traffico" con riguardo a: Performance di traffico; Focus traffico passeggeri 2012-2017 con particolare riferimento alla crescita dell'extra Schengen e con riferimento alle attese (CDP). Relativamente al Focus traffico passeggeri e movimenti H1 2018 evidenzia la buona crescita complessiva data dall'incremento del traffico internazionale, mentre continua la contrazione del segmento domestico; in costante aumento appare l'intercontinentale grazie ai numerosi sviluppi su Nord America, Sud America ed Estremo Oriente; in crescita anche i flussi verso l'Africa oltre alla ripresa del traffico verso Russia, Ucraina e Turchia.

Con riferimento a Ciampino ricorda la sostanziale stabilità del traffico complessivo rispetto allo stesso periodo del 2017 e lo sviluppo dei volumi domestici ed Extra-UE, mentre rallenta il mercato UE per lieve riduzione di operativo.

Riguardo ai possibili sviluppi con riferimento al breve/medio termine e al traffico di lungo raggio e di breve/medio raggio ricorda l'attività compiuta per portare Fiumicino a livelli di eccellenza, riconosciuta dall'ACI. In particolare il mercato internazionale è atteso in crescita, trainato principalmente dal lungo raggio, con maggiore concentrazione verso America ed Estremo Oriente; il traffico di lungo raggio beneficerà di una domanda crescente grazie anche ai nuovi modelli di offerta Long Haul Low Cost che stimoleranno il traffico *point to point*. Dal punto di vista del breve raggio ricorda i buoni risultati raggiunti in ambito europeo. Per quanto riguarda il domestico: Fiumicino risentirà della competizione con l'alta velocità, con conseguente ulteriore diminuzione sia di movimenti che di passeggeri.

Prende la parola l'**Ing. Giorgio Gregori (Direttore Sviluppo Infrastrutture)** che presenta lo stato di avanzamento degli investimenti illustrando il relativo documento.

Con riferimento al Contratto di programma ENAC – ADR evidenzia come prosegua l'attuazione del piano di sviluppo, con alcune rimodulazioni ed ottimizzazioni rispetto al pianificato, derivanti da fattori esogeni e da valutazioni legate agli scenari di mercato.

Il piano investimenti su FCO Sud nel quinquennio '17-'21 è sostanzialmente confermato, con maggiore priorità sullo sviluppo terminal e rimodulazione degli investimenti airside in relazione al traffico e alle tematiche autorizzative di Pista 4. In tale contesto, gli investimenti realizzati nel '17 e in corso nel '18 rappresentano un quadro coerente con l'evoluzione del traffico e con un approccio di capex efficiency, anche se alcuni valori su singole linee di investimento indicano marginali differenze rispetto a quanto pianificato per normali attività di ripianificazione.

Lo sviluppo dei terminal è ora incentrato principalmente sull'ampliamento dell'Aerostazione Est, a servizio del traffico Schengen, con una modifica del programma lavori ed una rimodulazione degli investimenti tesa

ad anticipare il completamento dell'opera rispetto a quanto pianificato nel CdP (entro il 2021 rispetto al 2022). Le ripianificazioni hanno comportato una diminuzione degli investimenti nel biennio '17-'18 rispetto al CdP, principalmente per ritardi negli iter autorizzativi non dipendenti da ADR, ed una concentrazione degli stessi nel triennio successivo. Proseguono inoltre gli interventi di riqualifica del T3 con potenziamento delle dotazioni prevalentemente in area partenze e rimodulazione di parte degli interventi per approfondimenti progettuali.

Il piano di potenziamento della capacità airside, con particolare riferimento alla realizzazione di Pista 4, sta risentendo dell'allungamento dei tempi di approvazione (procedura VIA) della pista stessa, pur rimanendo ad oggi compatibile con l'evoluzione del traffico, in un contesto con load factor più elevati ed utilizzo di aeromobili di maggiore dimensione con conseguente minore sollecitazione del sistema. A fronte di tale scenario, sono in corso i lavori dei piazzali ovest fase 2 per completare l'offerta capacitiva extra Schengen e dei piazzali 300 a servizio del nuovo molo A per incrementare l'offerta di piazzole a contatto, mentre altri interventi sono stati ripianificati, con avvio comunque previsto nel quinquennio.

Si sofferma quindi sull'illustrazione delle slide relative al progetto di completamento di Fiumicino Sud e allo sviluppo di Fiumicino a Nord. In particolare ad aprile 2016 ENAC ha richiesto ad ADR la predisposizione del Masterplan al 2030. L'assetto aeroportuale al 2030 (pista 4, 1° modulo Terminal nord ed opere connesse) è stato condiviso con ENAC a febbraio 2017. Il 31.03.2017 è stata avviata la procedura di VIA delle opere del MP 2030 (fase istruttoria tuttora in corso). ADR, a seguito di incontri di condivisione con il MATTM ed ENAC, tenuto conto delle osservazioni emerse e, in particolare, della situazione in evoluzione in merito alla definizione del Piano di Gestione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, ha richiesto ad ENAC, in data 20.06.2018, di sottoporre al Ministero istanza di sospensione della procedura di VIA per un periodo di circa 12 mesi. Successivamente, ENAC ha trasmesso la richiesta di ADR al MATTM rimodulando il tempo di attesa in circa 10 mesi.

Da ultimo illustra il masterplan di Ciampino e ricorda come nel 2018 sono previsti 201 milioni di investimenti, con rimodulazioni e ottimizzazioni rispetto al pianificato, nella sostanziale conferma del piano di sviluppo e con particolare attenzione al rispetto per l'ambiente, mediante l'utilizzo della tecnologia LEED.

Elenca quindi i principali interventi con riferimento agli investimenti 2018 per Fiumicino e Ciampino avvalendosi delle slide contenute nel relativo documento.

Segue l'intervento del dott. **dott. Emanuele Calà (Responsabile Qualità del Servizio)** che presenta la Relazione sull'andamento del Piano di Qualità e Tutela Ambientale con riferimento agli obiettivi raggiunti nel periodo luglio 2017 – giugno 2018 per gli indicatori di qualità e tutela ambientale previsti dal Contratto di Programma ADR e all'andamento della performance rispetto agli indicatori individuati per il sotto periodo tariffario 2017-2021.

Con riferimento ai risultati raggiunti ricorda come, a seguito delle performance registrate nel corso del 2017, per la prima volta è stato assegnato all'aeroporto di Fiumicino l'ASQ Award per la categoria «Best Airport in Europe over 40 milion passengers a year», grazie al risultato record ottenuto di 4,28.

Nel corso del 2017, ADR ha aderito al programma "World Airport Rating" di Skytrax (organizzazione internazionale di rating per il trasporto aereo) che analizza la qualità offerta ai passeggeri negli aeroporti attraverso 800 key performance indicators valutati direttamente dagli ispettori di Skytrax, con una scala di valutazione da 1 a 5 stelle. A valle dell'audit, è stato attribuito all'aeroporto di Fiumicino un rating di 4 stelle.

Inoltre, a seguito dei risultati ottenuti nel corso del 2017 nell'ambito della «World Airport Survey» condotta da Skytrax, l'Aeroporto di Fiumicino si è aggiudicato il prestigioso award Skytrax «The World's Most Improved Airport».

L'aeroporto Leonardo da Vinci ha conseguito un importante riconoscimento internazionale: si tratta del "Best Airport Award" 2018, assegnato allo scalo romano nel corso dell'assemblea annuale dell'Airport Council International che si è svolta a Bruxelles a Giugno 2018. Il premio è stato attribuito da un panel di autorevoli esperti indipendenti del settore aviation, tra cui rappresentanti della Commissione europea, di EUROCONTROL, della Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC) e della European Travel Commission.

Nel primi 2 trimestri 2018 sono stati raggiunti a Fiumicino i valori più elevati di sempre (4,36 e 4,35) dell'indice di soddisfazione dei passeggeri secondo la Survey indipendente condotta dall' «Airports Council International» (ACI).

Con riferimento al Piano di miglioramento FCO illustra le slide allegate al documento elencando le principali azioni per incrementare ulteriormente la soddisfazione dei passeggeri con riguardo a: accessibilità, infrastructure revitalization, wayfinding, servizi al passeggero, PRM, VAT refund, qualità vettori e puntualità. Ricorda l'iniziativa relativa alla qualità dei vettori in partnership a lungo termine con gli stessi vettori.

Illustra quindi il Piano di miglioramento CIA con l'ausilio di slide.

Con riferimento alla consuntivazione indicatori CDP (Contratto di Programma): per quanto riguarda Fiumicino sono stati raggiunti i target per 10 indicatori su 12 ed è stato complessivamente raggiunto il target sull'indicatore sintetico. Parimenti per Ciampino sono stati raggiunti i target per 10 indicatori su 12 ed è stato complessivamente raggiunto il target sull'indicatore sintetico.

Interviene quindi il **dott. Lorenzo Cavina (Responsabile Ambiente e Sostenibilità)** per commentare il documento "Indicatori annuali di tutela ambientale e piano interventi" disponibile sul sito di ADR.

Il Contratto di Programma con ENAC costituisce un'opportunità per confermare e rafforzare l'impegno di ADR sul fronte del rispetto dell'ambiente e della sostenibilità del business. Per scegliere e definire gli indicatori ambientali da inserire nel contratto di programma 2017-2021, ADR ha tenuto in considerazione i seguenti 3 fattori: linee guida Enac 2015; Sistema di gestione ambientale ADR; analisi delle priorità degli stakeholder.

Si sofferma sulle slide relative alla progettazione efficiente e sostenibile, al suolo occupato dai principali aeroporti europei e all'impatto economico aeroportuale sul sistema paese.

Con riferimento alla definizione degli indicatori: tenendo in considerazione l'Analisi Ambientale, le linee guida definite da ENAC e le priorità evidenziate, ADR ha individuato 5 indicatori su cui concentrare il proprio impegno:

1. Risparmio energetico mediante una costante attenzione alla innovazione e alla tecnologia e riduzione delle emissioni in atmosfera;
2. Massimizzazione della percentuale di raccolta differenziata nei terminal;
3. Sostituzione del parco macchine aziendale con veicoli a basse emissioni;
4. Riduzione dei consumi di acqua potabile;
5. Verifica del rispetto delle clausole ambientali inserite nei contratti.

Presenta infine i risultati della prima annualità del secondo quinquennio.

L'Ing. Troncione, introducendo l'intervento del dott. Soleri, sottolinea la rilevanza della proposta di maggiore gradualità nell'evoluzione tariffaria che sarà presentata nell'odierno incontro.

Da ultimo si avvicenda il **Dott. Fabio Soleri (Responsabile Affari Regolatori)** che illustra la "Proposta di aggiornamento tariffario 2019" ricordando che il documento è disponibile sul sito di ADR.

Evidenzia come il 2019 rappresenti il terzo anno dell'attuale periodo regolatorio 2017-21 e l'aggiornamento annuale dei corrispettivi si inquadri nella dinamica tariffaria quinquennale rappresentata all'Utenza in consultazione nel 2016. L'art. 22 del Contratto di Programma («CDP») fissa in 5 anni la durata dei periodi fra una revisione e l'altra dei parametri per la dinamica tariffaria.

Tale dinamica tariffaria prevedeva un'evoluzione dei corrispettivi medi di FCO al rialzo (2017: 30,8 €/pax, 2021: 35,1 €/pax) in ragione del piano investimenti previsto. Nello specifico per il 2019, la previsione di corrispettivo medio era di 32,6 €/pax. L'aggiornamento dei corrispettivi 2019 ora in consultazione per FCO dà evidenza dello sforzo di ADR teso ad ottimizzare il piano investimenti per spesa e timing in considerazione degli effettivi fabbisogni del mercato. A questo si combinano una revisione dei tempi collegati all'iter autorizzativo per le espansioni fuori sedime che ha anch'essa contribuito a ridurre il livello degli investimenti 2018 rispetto al pianificato. Ne consegue un valore del parametro «k» più contenuto che riduce il corrispettivo medio a 31,1 €/pax (-1,5 €/pax sotto le previsioni di CDP). Tuttavia, il piano investimenti in corso di implementazione porta a prevedere comunque aumenti dei corrispettivi regolati, in particolare per il 2020 e 2021. Gli aumenti saranno funzione dell'effettiva consuntivazione del piano investimenti e si possono prevedere sino a 2-3 €/pax principalmente in funzione dei tempi di realizzazione di Pista 4, la cui tempistica approvativa è al momento sospesa ed in attesa di riavvio.

Nell'attuale scenario di piano investimenti e traffico, inoltre, all'evoluzione tariffaria al rialzo nel 2020-21 è prevedibile faccia seguito un significativo calo all'avvio del successivo periodo (2022). Questo in ragione dei meccanismi di costruzione della dinamica tariffaria che assicurano il mantenimento della correlazione fra costi ammessi e ricavi regolati che a sua volta produce una discontinuità tariffaria fra un periodo regolatorio e l'altro di segno opposto a quello dell'andamento del traffico sottostante.

In tale contesto, per la consultazione sull'aggiornamento dei corrispettivi regolati 2019 di FCO, ADR rappresenta una proposta comprensiva della possibilità di offrire sostanziale stabilità tariffaria nel triennio 2019-2021 (prevedibilmente anche oltre), nel rispetto del disposto del CDP e in coerenza con l'effettiva evoluzione del *value for money* di medio-lungo periodo dei servizi resi.

Tale opzione di sostanziale stabilità tariffaria pluriennale viene qui rappresentata come parte della proposta di aggiornamento dei corrispettivi 2019. Raccolto il parere dell'Utenza, tale opzione potrà essere scelta come proposta definitiva in funzione del riscontro che le sarà riservato in sede di consultazione e di eventuali ulteriori valutazioni che ADR potrà effettuare nei prossimi mesi. In ogni caso, l'applicazione resta condizionata all'approvazione entro il 31 dicembre da parte di ENAC della stessa e alla collegata disciplina attuativa finalizzata al dovuto rispetto della correlazione ai costi.

Come di consueto, i principali elementi inclusi nel set informativo all'Utenza sono la proposta di aggiornamento dei corrispettivi dei servizi sottoposti a regolamentazione (Allegato 9 del CDP) e lo stato di avanzamento del piano investimenti, con particolare riferimento al valore previsto per l'intero anno 2018 che impatta sulla componente «k» della proposta.

La previsione di spesa 2018 per investimenti è inferiore a quanto originariamente riportato nel piano 2017-21 predisposto nel 2016 per l'aggiornamento previsto da CDP, prevalentemente per effetto del prolungarsi dell'iter autorizzativo oltre che per ottimizzazioni / ripianificazioni in atto, legate allo scenario di traffico ed alle esigenze operative per la realizzazione dei lavori.

Il resto del set informativo riguarda il monitoraggio degli indicatori di qualità e tutela ambientale (Allegato 10 del CDP) che insieme costituiscono la componente «ε» della tariffa in proposta: le performance raggiunte nell'annualità luglio 2017- giugno 2018 conducono al riconoscimento tariffario della massima premialità.

Anche considerando l'effetto del bonus qualità e ambiente, la previsione tariffaria 2019 per Fiumicino risulta in tutti i casi inferiore ai livelli prospettati nella dinamica 2017-21 di CDP. Inoltre, rispetto ai corrispettivi attualmente applicati, tale previsione tariffaria dà evidenza di un incremento modesto (ca. 2%) o pressoché nullo, in caso di applicazione della misura di stabilizzazione tariffaria.

I corrispettivi 2019 per l'aviazione commerciale di Ciampino risultano in linea rispetto alle previsioni di CDP e in leggero incremento rispetto all'anno in corso, dopo la significativa riduzione evidenziatasi nel 2017-2018.

Illustra quindi le slide contenute nel documento con riferimento alla proposta tariffaria 2019 vs previsioni CDP e alla evoluzione massimi ricavi reg unitari vs CDP (2013-2019) per Fiumicino e alla proposta tariffaria 2019 e scostamento vs previsioni di CDP per Ciampino. Si sofferma quindi sulla evoluzione della RAB nel 2013-2019 e sull'applicazione del meccanismo di gradualità tariffaria con riferimento agli impatti di medio periodo.

Per l'aggiornamento dei corrispettivi 2019 di FCO, ADR rappresenta in consultazione una **possibile modalità tariffaria** che, in applicazione di previsioni disponibili nel Contratto di Programma, consentirebbe **gradualità / stabilità tariffaria nel triennio 2019-21** (e prima di un prevedibile calo tariffario al 2022), in alternativa ai significativi incrementi (fino a 2-3 €/pax) che sarebbero altrimenti previsti in ragione del volume di investimenti.

La modalità proposta, in coerenza con la normativa di riferimento, prevede nel 2019-2021 un riconoscimento graduale dei costi per investimenti realizzati (differimento di porzione del parametro «k» con suo successivo recupero). L'applicazione interessa i 4 principali servizi (ipax; approdo/decollo; sicurezze) che rappresentano ca. il 90% dei massimi ricavi reg. Ai fini del recupero dei costi differiti, il principio della correlazione fra ricavi e costi del gestore è rispettato nell'arco del periodo 2019-2026, che comprende quindi l'intero prossimo quinquennio regolatorio.

Nel dettaglio, la proposta di stabilità tariffaria prevede un'applicazione nel 2019-2021 di corrispettivi sostanzialmente invariati rispetto al 2018, tramite differimento di porzione del parametro «k» per i 4 principali servizi; l'accertamento dei costi relativi al parametro «k» non inclusi nei ricavi riconosciuti del 2019-2021 e differiti al quinquennio 2022-2026; il recupero della porzione di costi «k» differiti attraverso il parametro «x» nel quinquennio regolatorio 2022-2026 in applicazione delle regole del CDP, in modo da assicurare correlazione ai costi.

L'Ing. Troncone ricorda come l'applicazione del principio di gradualità avvenga nel rispetto delle regole e sottolinea il previsto piano di efficientamento, finalizzato a sterilizzare la rivalutazione al WACC del periodo.. Invita gli utenti ad esprimersi su tale opzione ricordando come la decisione di ENAC si fonderà anche sul grado di approvazione degli utenti.

Alle domande pervenute nei termini previsti (Assohandlers) il dott. Soleri a dare risposte, il cui contenuto costituisce documento che verrà pubblicato entro domani sul sito di ADR alle pagine della consultazione.

Neri. (IBAR) Ritiene apprezzabile che ADR ponga in consultazione non un pacchetto chiuso ma uno scenario aperto, a testimonianza della volontà di confronto con l'utenza a valle dei fatti che si sono verificati, non completamente previsti da ADR. Primo fra tutti un gap rilevante fra gli investimenti previsti e quelli realizzati. IBAR non ha presentato osservazioni preliminari perché il fatto che venga richiesto un orientamento rende necessaria una analisi approfondita della proposta stessa. Chiede chiarimenti sulla slide che mostra l'andamento medio ("Applicazione del meccanismo di gradualità tariffaria: impatti di medio periodo"); in particolare chiede se il bonus qualità sia incorporato in entrambi gli scenari.

Soleri. Chiarisce che il bonus non è incorporato nelle tariffe per il periodo previsionale. Se venisse incorporato comporterebbe un aumento di 20 centesimi in tariffa.

Neri. (IBAR) Evidenzia la necessità di una analisi attenta per i due scenari, sia per i valori economici che per il trascinarsi nel periodo regolatorio successivo. Per quanto riguarda il trattamento del WACC in questo momento le tariffe 2019-21 riflettono il WACC previsto per l'attuale periodo regolatorio.

Soleri. Sottolinea come il valore sia noto e pre-tax.

Neri. (IBAR) Chiede se per il prossimo periodo regolatorio il WACC verrà rideterminato.

Soleri. Precisa che quella presentata appare come la miglior stima ad oggi.

Troncone. Osserva che i numeri contenuti nella slide relativamente alla proposta con gradualità sono certi fino al 2021 (possono cambiare solamente i corrispettivi dei servizi minori). La slide illustra poi la miglior previsione a seguire, con la miglior previsione di traffico, investimenti e WACC.

Il differenziale di tariffa illustrato nella slide deve essere aggiornato al WACC di periodo, in coerenza con le regole previste nel CdP; ADR si impegna a sterilizzare l'effetto della rivalutazione al WACC.

Neri. (IBAR) chiede di avere una indicazione del WACC utilizzato per le proiezioni.

Soleri. Il WACC utilizzato per le tariffe previste 2022-2026 è di circa 200 punti base più basso di quello oggi (sulla misura pre-tax).

Neri. (IBAR) Riguardo al WACC incrementale, ricorda come ENAC avesse accordato ad ADR la possibilità di applicarlo con riferimento ai lavori per lo sviluppo di Fiumicino Nord. Chiede come venga trattata tale voce.

Soleri. Precisa che il WACC incrementale viene applicato dal momento in cui l'opera risulta completata. Aggiunge che nel 2019 non ci sono elementi di remunerazione incrementale relativamente alla Pista 4.

Bernacchia. (Ass. op. executive CIA) Evidenzia la scarsa attenzione riservata nell'incontro odierno all'hub di Ciampino. Ritiene necessario considerare l'importanza di Ciampino come *hub* di *business aviation* nei ragionamenti che danno origine alle tariffe.

Troncone. Riconosce il poco spazio riservato alla *business aviation* nell'odierno incontro ma ricorda come nelle precedenti occasioni vi sia stato un focus sulla stessa. Ritiene che la ristrutturazione del terminal abbia portato l'aeroporto di Ciampino ad un livello adeguato per l'utenza. La presenza importante di aviazione commerciale di linea, in particolare di Ryanair, appare segregata dagli altri operatori. Si dichiara disponibile all'apertura di un tavolo operativo per indirizzare le aspettative della clientela.

Brown. (Dip. Sviluppo Aeroportuale) Per quanto riguarda la Pista 4 sulla base del traffico aereo attuale e prevedibile non sembrano necessarie altre piste nel medio e lungo periodo. Chiede chiarimenti riguardo al

2022-2026 in termini di previsioni di traffico e di esigenze previste. Chiede se siano previste consultazioni con i vettori riguardo alla ottimizzazione delle piste già esistenti.

Gregori. La Pista 4 si renderà necessaria nel momento di capacità oraria che superi i 93-94 movimenti; fino ad allora vi sarà una ottimizzazione dell'attuale sistema di piste. Dal 2024 in avanti si prevede il raggiungimento dei 93-94 movimenti, ma la realizzazione della Pista 4 richiede almeno cinque anni di lavori. La crescita sarà affrontata in maniera diversa in caso di ritardi sulla VIA. Allo studio esiste un piano per massimizzare la capacità dell'attuale sistema piste, ma gli effetti potrebbero essere limitati dal fatto che già oggi la Pista 1 presenta problemi di rumore da tenere sotto controllo.

Rudny. (IATA) Ringrazia per la presentazione. Per quanto riguarda il confronto con altri paesi europei sarebbe necessario conoscere i costi effettivi relativi all'esercizio in corso e agli esercizi futuri. Chiede maggiori dettagli rispetto al WACC.

Soleri. Per quanto riguarda tutto il set informativo relativo al quinquennio in corso rimanda alla presentazione pubblicata sul sito; per quanto riguarda nello specifico il grafico contenente la previsione dell'evoluzione tariffaria al 2022: essendo proprio una previsione non richiede completezza di informazione sul WACC e sulle opex di forecast.

Tronccone. Tutta la dinamica relativa al periodo 2022-2026 sarà discussa nel 2020; per il breve termine l'evoluzione delle opex non rileva per l'evoluzione tariffaria. Tutta la dinamica di opex è stata peraltro oggetto di consultazione nel 2016.

Ligotti. (Ass. Consumatori UDiCon). Interviene per una osservazione sul metodo: apprezza i documenti trasmessi, che però appaiono eccessivamente tecnici. Sarebbe opportuno allegare anche un quadro sintetico degli stessi.

I lavori sono sospesi alle ore 13,08. Riprendono alle ore 13,58.

Tronccone. Evidenzia la specificità dell'incontro odierno, contenente la proposta alternativa che è stata ampiamente illustrata e che comporta un sostanziale mantenimento dei piani tariffari in essere.

Soleri. Preannuncia che il documento di "Q&A" verrà pubblicato sul sito ADR entro le prossime 48 ore e informa che verrà data periodicamente comunicazione dell'attuazione della proposta.

Neri. (IBAR) L'IBAR ha intenzione di rendere nota la propria posizione, a fronte però di ulteriori elementi di costo che verranno richiesti nei prossimi giorni. Chiede come si esplicherebbe da un punto di vista normativo l'impegno di ADR a farsi carico di un WACC che in futuro potrebbe essere diverso da quello prospettato.

Tronccone. ADR si è già dichiarata disponibile con ENAC a sterilizzare l'effetto del WACC, a renderlo pari a zero. ADR è disponibile ad effettuare un ulteriore incontro. Sollecita dalla platea una posizione comune di supporto alla proposta, da comunicare al regolatore.

Brown. (Dip. Sviluppo Aeroportuale) Non ritiene di poter confermare il proprio supporto in sede odierna dovendo prima consultare i soci. Per quanto riguarda lo sviluppo aeroportuale e delle infrastrutture, già discusso precedentemente, chiede se sia possibile prevedere una consultazione annuale dedicata.

Troncone. ADR si rende disponibile ad effettuare un incontro, se necessario.

Neri. (IBAR) Evidenzia come ad oggi non sussista un mandato di tutti i membri per dichiarare la propria disponibilità alla proposta alternativa. Non sussiste comunque allo stato un pregiudizio a riguardo.

Soleri. Invita i partecipanti ad inviare in tempi brevi i propri rilievi sul punto.

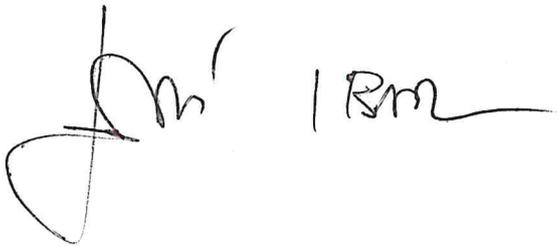
Lo Giudice. (Alitalia) Chiede di conoscere lo stato della realizzazione del tunnel di collegamento fra i due BHS.

Troncone. Assicura che a riguardo verrà redatta una risposta scritta.

I lavori si chiudono alle ore 14,17

X Acc

X PRESA VISIONE VERBALE



Matteo Bassani


Nominativo	Società/Ente	Carica	Mail	Firma per presa visione del verbale
MARCO GATTI	easyjet	A. REGULATION EUROPE	MARK@EASYPJET.COM	
NIOLETTA PASU	IATA	MANAGER SOUTHWEST EUROPE	NASINE@IATA.ORG	
ADAM RUDNY	IATA	AIRPORT CHARGES MANAGER	RUDNYA@IATA.ORG	
Marko Braun	IATA	Airport Development	braunm@iata.org	
Umberto NEM	IBAR	SECRETARY GEN.	seg.gen@ibar.it	
CAVALINI	ADR	RES ATTACHED	CONVLO.CAV@ADR.IT	
TONICA RAFFI	ADR		TONICA.RAFFI@ADR.IT	
BERNACCIA GIULIO	LEAD E SOL	POST MARKET DEVELOPER	G. BERNACCIA@POSTMARKET.EU	
ROTTIMONDI GIORGIANIS	SLAM/A.L.L./AER	DIREZIONE	DIREZIONE@AERONA.IT	
M. McCannolis	DELTA AIR LINES	REG DIRECTOR EMERIT	mcconnis@delta.com	
F. LO PASTO	B RYM	PARISIAN	FLOP@BRYM.COM	
F. NALINI	'	SUOLAS	F.NALINI@SUOLAS.COM	
ELIA PISTOLA	COMITATO UTENTI			
ALESSANDRO CIGERFI	U. D. CON.	UFF. USGANG	WIGAH@UNICOM.ORG	
Giuseppe Piedrombora	ABICONSUM	Sepr. Nazionale	giuseppe.piedrombora@abiconsun.it	
Ciara McAlinden	Euair	Airport Economics	mcalinden@euair.com	
LORENZO GIANNINI	IBAR	UP IBAR		
VALENTINA MENIN	ASSAEROPORTI	POLICY MANAGER	MENIN@ASSAEROPORTI.NET	
CARLUCCO MARIA MARIA	AOC	PRESTIGIUS	MUCARULLO@PRESTIGIUS.COM	
ENRIPAVEN FIERWICCI	AOC	VICE PRESIDENTE	FIERWICCI@PRESTIGIUS.COM	

