

**CONVENZIONE – CONTRATTO DI PROGRAMMA  
ENAC ADR**

**CONSULTAZIONI UTENTI  
PROPOSTA TARIFFARIA 2016**

**Risposte alle osservazioni preliminari di Assohandlers alla  
proposta tariffaria 2016**

**Incontro con gli utenti del 30.9.2015**

# Risposte a osservazioni Assohandlers (1 di 8)

## In merito agli Investimenti Pianificati ed al loro stato di Avanzamento

**Q1.:** In merito agli investimenti pianificati si evidenzia come parte degli stessi siano riferiti a riqualificazione di strutture già esistenti lungi da poter essere considerate ai fini tariffari «investimenti», appaiono essere attività di manutenzione conservativa. Si chiede che tali attività non siano ricomprese tra gli investimenti presi in esame per la determinazione della proposta tariffaria 2016.

**A1:** In merito al quesito sull'ammissibilità in tariffa delle manutenzioni straordinarie alla voce "investimenti" la previsione normativa a cui facciamo riferimento nella preparazione delle proposte tariffarie annuali è l'articolo 36 ("Costi delle nuove opere aeroportuali parametro "k") comma 2 sub c) del Contratto di Programma che chiarisce come siano da ricomprendere fra i costi ammissibili in tariffa:

*«per gli interventi di manutenzione straordinaria: la pertinente quota di remunerazione calcolata applicando il WACC di cui all'art. 43 – ed ammortamento, in ragione del valore capitalizzato dell'intervento, a partire dall'anno successivo a quello della loro effettuazione»*

Tale previsione si iscrive nel rispetto del più ampio principio della correlazione fra costi e ricavi attesi del gestore all'interno di ogni quinquennio regolatorio. Peraltro la distinzione fra manutenzioni ordinarie e straordinarie è prevista dai principi contabili nazionali ed internazionali e l'imputazione ad attivo fisso ("investimenti") delle seconde previsto nella contabilità regolatoria certificata come da richieste di ENAC contribuisce – *ceteris paribus* – a diminuire e non accrescere i corrispettivi unitari sottoposti a regolazione e posti alla vs attenzione in questo processo di consultazione.

## Risposte a osservazioni Assohandlers (2 di 8)

### In merito agli Interventi Pianificati ed al loro stato di Avanzamento

**Q2.:** Si richiedono maggiori dettagli dei costi incrementali per i nuovi investimenti associati ad ogni centro di tariffazione e si richiede di verificare che tali investimenti siano già portati a completamento e siano entrati in esercizio. Si reputa infatti che che gli investimenti debbano essere inclusi nel calcolo per l'incremento tariffario solo alla messa in opera del bene realizzato. Si segnala che in gran parte degli aeroporti europei, al fine di incrementare tariffari, si ha una programmazione preventiva degli investimenti alla quale segue un eventuale ratifica a consuntivo.

**A2:** Relativamente all'entrata in esercizio delle opere i costi ammessi rilevanti sono disciplinati all'articolo 36 ("Costi delle nuove opere aeroportuali parametro "k") del Contratto di Programma che stabilisce che precedentemente all'entrata in esercizio delle nuove opere al gestore spetta solamente la copertura del costo finanziario in cui incorre per finanziare l'avanzamento lavori. ENAC verifica l'effettiva entrata in esercizio delle nuove opere e l'ammissibilità in tariffa dei costi da ciò derivanti può avvenire solo a partire dal 1 marzo dell'anno successivo alla conclusione dei lavori.

La verifica sull'ammissibilità in tariffa dei nuovi investimenti include la precisa allocazione ai servizi aeroportuali in base ai criteri certificati nell'anno base del sottoperiodo tariffario (art. 27 comma 6 del CdP) ed è svolta dalle strutture tecniche di ENAC. Il gestore aeroportuale è tenuto a trasmettere ad ENAC i dati analitici (valori, centro di costo e vita utile) per singolo progetto, come disciplinato nell'articolo 37bis ("Monitoraggio annuale sui parametri tariffari k e v").

## Risposte a osservazioni Assohandlers (3 di 8)

### In merito agli Interventi Pianificati ed al loro stato di Avanzamento

**Q3. : Si richiedono chiarimenti sulle modalità di allocazione dei vari costi ai diversi centri di tariffazione con particolare riferimento a personale e spese generali**

**A3: I costi afferenti spese generali e personale sono allocati sui diversi centri di tariffazione ai sensi di quanto previsto dall'art. 27 comma 6 del CdP, in coerenza con quanto iscritto nel bilancio della Società.**

**Eventuali discontinuità che intervengano all'interno del quinquennio possono essere presentate dal gestore e sono verificate dall'ENAC ai sensi di quanto previsto dall'art. 37 bis del CdP.**

## Risposte a osservazioni Assohandlers (4 di 8)

### In merito agli Interventi Pianificati ed al loro stato di Avanzamento

**Q4.:** Si richiedono, in merito agli importi indicati da ADR nei costi di investimento, se essi sono già al netto di eventuali benefici fiscali di cui il Gestore stesso potrebbe usufruire. Si richiede di fornire evidenza di tali vantaggi se presenti.

**A4 :** Ad oggi ADR non gode di benefici fiscali relativi a nuovi investimenti. In caso siffatti benefici dovessero concretizzarsi in capo ad ADR giova comunque ricordare che essi entrerebbero a far parte del calcolo del tasso di remunerazione riconosciuto da ENAC applicabile all'attivo fisso ai fini della dinamica tariffaria (v. allegato 23 al CDP), trasferendosi all'utenza sotto forma di minori corrispettivi unitari di equilibrio per i servizi regolati.

## Risposte a osservazioni Assohandlers (5 di 8)

### In merito agli Interventi Pianificati ed al loro stato di Avanzamento

**Q5. :** Si richiede che qualunque incremento tariffario derivante da investimenti relativi ad infrastrutture specifiche sia correlato esclusivamente all’allocazione delle stesse o ai servizi ad essa derivanti.

**A5 :** In merito al quesito sull’esatta attribuzione dei singoli investimenti ai servizi/infrastrutture pertinenti, citiamo l’articolo 27 comma 6 (“Contabilità Regulatoria”) del CdP:  
*“Le risultanze contabili certificate dell’Anno Base, organizzate analiticamente per centri di costo e di ricavo riferiti al singolo servizio regolamentato ed al complesso delle attività non regolamentate, secondo i criteri congiuntamente fissati dalle Linee guida ENAC e dal presente Titolo II, inoltrate all’ENAC dalla Concessionaria per ciascun aeroporto gestito e per il sistema aeroportuale della Capitale, costituiscono il riferimento delle tariffe iniziali di ciascun “sottoperiodo tariffario”.*

Il modello di contabilità regulatoria ADR quindi, in coerenza con quanto sintetizzato nel citato articolo e analiticamente indicato nelle Linee guida applicative ENAC del Dic. 2008, attribuisce gli investimenti considerati “diretti” alle rispettive infrastrutture e gli altri investimenti ai servizi regolati e non regolati in proporzioni calcolate grazie ai meccanismi di allocazione previsti e certificati da società di revisione nella contabilità regulatoria del gestore all’anno base di ogni quinquennio tariffario

## Risposte a osservazioni Assohandlers (6 di 8)

### In merito agli Interventi Pianificati ed al loro stato di Avanzamento

**Q6. :** Si richiede che gli investimenti relativi al Terminal 1, in considerazione del fatto che lo stesso è esclusivamente dedicato al Gruppo Alitalia e ad un solo Handler, vadano ad influire sulle tariffe applicate solo ai Vettori e all'Handler sopra citati e non spalmate su tutte le tariffe applicate anche ad altri operatori.

**A6 :** In merito al quesito sull'addebito dei costi relativi agli investimenti ad un singolo Terminal, è opportuno evidenziare che l'art. 25.3 del CDP prevede l'opzione di una proposta tariffaria "differenziata per terminale sulla base del principio di orientamento al costo delle infrastrutture e dei servizi". E' altresì vero che nell'attuale configurazione dello scalo di Fco, questa differenziazione non sarebbe coerente con gli effettivi flussi dei passeggeri. Ricordiamo che ai fini dell'allocazione dei costi ai servizi come Terminal è identificato il lato air side dell'edificio. Entrati in zona sterile, i passeggeri per raggiungere le aree d'imbarco (B, C, D, G e H) si muovono trasversalmente rispetto al terminal dove hanno effettuato il check-in.

In merito ai servizi fatturati agli associati di Assohandlers, qualità e posizionamento di banchi, uffici e locali operativi uso esclusivo sono già componenti dell'articolazione tariffaria in esame.

## Risposte a osservazioni Assohandlers (7 di 8)

### In merito agli Interventi Pianificati ed al loro stato di Avanzamento

**Q7. :Rilevando che nel computo degli investimenti è stata inserita la realizzazione di una nuova palazzina direzionale per la società ADR si auspica che tale investimento non rientri tra quelli ribaltati agli utenti**

**A7 : Gli investimenti relativi alle infrastrutture previste nel piano di sviluppo approvato da ENAC sono allocati ai servizi regolati e non regolati ai sensi di quanto previsto dall'art. 27 comma 6 del CdP. Nel caso specifico il meccanismo specifico di allocazione destinato a determinare la porzione di costi ammessi per “uffici della società di gestione” è individuato chiaramente nelle Linee Guida ENAC del dicembre 2008 al 5.2.1.1 (“criteri di individuazione di allocazione dei costi”), al punto 64.j.**

## Risposte a osservazioni Assohandlers (8 di 8)

### Costi banche check-in

**Q8: I banche accettazione ed i gates continuano ad essere considerati non centralizzati (al contrario ad esempio del BHS) ed impropriamente attribuiti agli handlers.**

**A8: Si rammenta che le infrastrutture centralizzate di FCO sono state individuate con provvedimenti ENAC che non includono i banche check-in. Questi ultimi, infatti, non hanno le caratteristiche per poter essere qualificati come infrastruttura centralizzata ex Dlgs. 18/99. Inoltre gli stessi vengono utilizzati dai prestatori di servizi di handling in quanto necessari allo svolgimento delle attività di assistenza mentre compagnie/passeggeri fruiscono del servizio fornito. Coerentemente, l'addebito è applicato agli handlers che utilizzano i suddetti beni.**

**Q9: I costi di banche, gates debbono essere addebitati agli effettivi soggetti utilizzatori: compagnie e passeggeri oltre che per una giusta allocazione del rischio di impresa anche per una corretta loro attribuzione.**

**A9: In merito all'articolazione tariffaria in funzione del loro collocamento va ricordato che l'articolazione tariffaria è rappresentata all'allegato 9 al CdP e prevede differenti corrispettivi a seconda della categorie di banche ("prima classe"; "seconda classe") che è determinata anche in funzione del loro posizionamento all'interno degli spazi dei terminal .**