

Contratto di Programma ADR

**Consultazione con gli Utenti su proposta di aggiornamento
tariffario 2017-2021**

Informazioni Preliminari

Contratto di Programma: Revisione Quinquennale

- Il Contratto di Programma di ADR è stato approvato da ENAC e Governo fra ottobre e dicembre 2012 con lo scopo di definire un insieme coerente di regole trasparenti e stabili, valide fino al termine della concessione (giugno 2044) e miranti a favorire **rilancio e sviluppo infrastrutturale di medio e di lungo termine**.
- La certezza a lungo termine delle regole è un fondamentale pre-requisito per accedere alle **fonti di finanziamento** a sostegno del piano di sviluppo infrastrutturale
- **Le regole tariffarie sono fissate fino al termine della concessione con aggiornamenti periodici ogni 5 anni aventi la finalità di correlare le tariffe ai costi** dei servizi sottoposti a regolamentazione economica e poggiano su un **metodo «RAB-based»** inclusivo di **premi / penalità in caso di performance sui parametri ambientali e di qualità** al di sopra / sotto degli obiettivi fissati secondo quanto previsto da Contratto di Programma
- **La fine del 2016 segna il termine del primo quinquennio tariffario e l'avvio del secondo (2017-21)** con prima applicazione tariffaria da **1 marzo 2017**
- Le attività propedeutiche all'**aggiornamento della dinamica tariffaria** hanno coperto varie aree:
 - aggiornamento del piano traffico per il quinquennio 2017-21 e relativa rivisitazione del piano investimenti
 - ridefinizione di indicatori e target per piano qualità e tutela ambientale
 - aggiornamento dei costi ammessi a tariffa

Contratto di Programma: Principali Aspetti Economici

Regole tariffarie chiare e stabili fino al 2044

- La **struttura tariffaria** del Contratto di Programma si basa su criteri riconosciuti a livello internazionale di correlazione ai costi delle infrastrutture e dei servizi, nonché di efficientamento gestionale, principi già previsti dalla Direttiva 2009/12/CE («Airport Charges») e dalla legislazione nazionale (legge n. 27/2012)
- I **periodi di regolazione sono di 10 anni**, ognuno suddiviso in due **periodi tariffari di 5 anni** (es. 2017-21) per gli aggiornamenti di traffico, piano investimenti, obiettivi di qualità e specifici parametri di calcolo del ritorno ammesso sul capitale
- Il Contratto prevede **aggiornamenti annuali delle tariffe** in confronto con (i) ENAC sui nuovi costi ammissibili derivanti dal progresso verificato del piano di investimenti (con applicazione tariffaria da marzo) (ii) utenti aeroportuali nel rispetto della Direttiva «Airport Charges» del 2009

RAB (Regulated Asset Base) e ritorni ammessi

- Il **valore del capitale** su cui sono riconosciute le tariffe è determinato sulla base del valore di bilancio dei cespiti afferenti ai servizi regolamentati, come individuati dalla Contabilità Regulatoria certificata della società. Ad inizio **2016** tale valore risulta pari a circa **2 miliardi di euro** in applicazione della regole su rivalutazione a costi correnti ed ammortamento di cui all'articolo 33 del Contratto
- Per il secondo periodo di applicazione delle nuove tariffe (2017-2021) il **ritorno sul capitale ammesso** (valore reale e pre-tax) è **proposto in misura di 8,52%**, al netto del ritorno incrementale applicabile sulle nuove opere aventi particolare valore strategico ed ambientale. Il Contratto ha previsto i criteri di aggiornamento del calcolo del ritorno sul capitale. Gli specifici parametri di tale calcolo aggiornati ogni cinque anni sono: inflazione; aliquota fiscale; beta; risk free rate; premio al debito

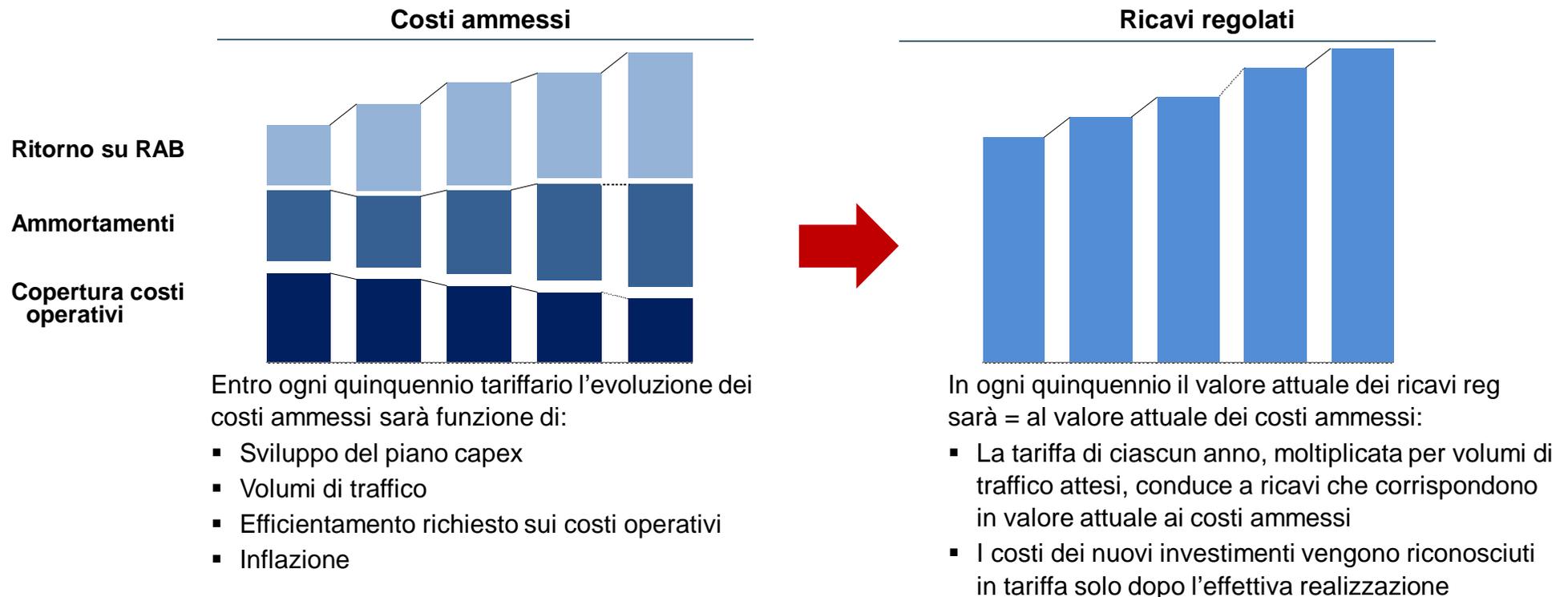
Copertura del rischio traffico

- Le **variazioni di traffico vs previsioni** incluse nell'intervallo +/- 5% saranno a beneficio/carico di ADR
- Ove il traffico registrato nel quinquennio fosse > +5% rispetto alle previsioni: il 50% del maggior reddito sarà accantonato per investimenti futuri che non recheranno alcun impatto tariffario
- Ove il traffico registrato nel quinquennio fosse < -5% rispetto alle previsioni: il 50% del minor reddito sarà incluso fra i costi ammessi per i calcoli tariffari nel successivo quinquennio
- **Variazioni di volume oltre il +/- 6%** vs previsioni di un dato anno danno diritto al riequilibrio del meccanismo di tariffa per il resto del periodo di regolazione

Costi Ammessi e Tariffe

Le regole del modello regolatorio previsto dal Contratto di Programma, secondo principi internazionalmente riconosciuti, permettono al gestore la copertura dei propri costi:

- **RAB** all' «anno base», piano di sviluppo investimenti, allocazioni ai servizi regolati secondo contabilità regolatoria
- Tasso di **remunerazione della RAB** calcolato secondo l'approccio internazionale del «Capital Asset Pricing Model» (**WaCC**)
- **Ratei di ammortamento** dei cespiti secondo standard internazionali
- Copertura dei **costi operativi** in un quinquennio tariffario calcolata su valori all' «anno base», traffico atteso ed efficienza richiesta dal regolatore



Il Meccanismo Tariffario

- La tariffa dell'anno i , calcolata *ex-ante* in base alle regole del titolo II del Contratto, sarà:

$$T_i = T_0 * (1 + P - x + k + v) * (1 + \varepsilon)$$

T_0 = tariffa dell'anno precedente

P = tasso di inflazione (definito *ex-ante* su base ultimo DEF ed aggiornato annualmente) (*)

x = **variazione annuale della tariffa** nel quinquennio che garantisce l'identità costi ammessi = ricavi regolati nel quinquennio in valore attuale (valori scontati al tasso nominale implicito nel WaCC reale regolatorio)

k = variazione della tariffa che garantisce la remunerazione dei **nuovi investimenti** effettuati l'anno precedente

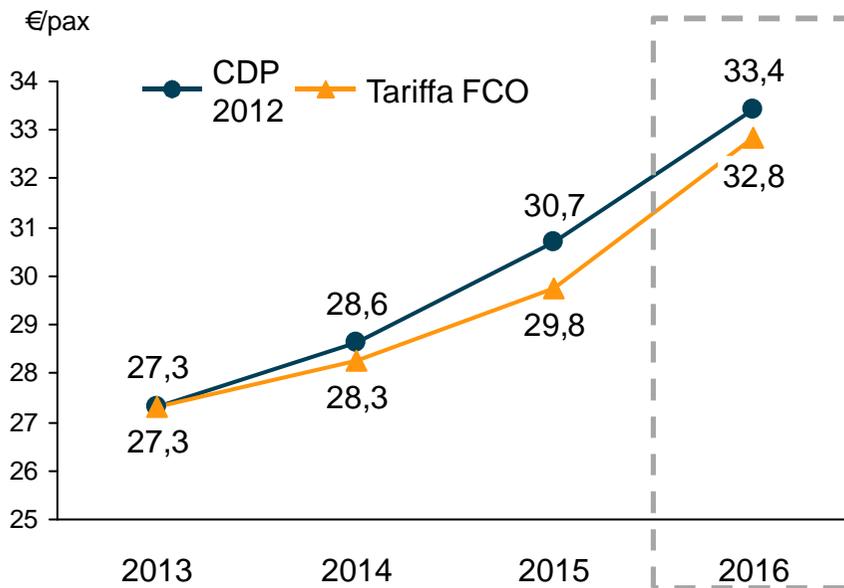
v = variazione della tariffa per **costi incrementali dovuti a variazioni normative** o altri eventi di natura straordinaria

ε = bonus/penalità in ragione di over/underperformance vs. i **livelli target di qualità del servizio e protezione dell'ambiente fissati** per il quinquennio

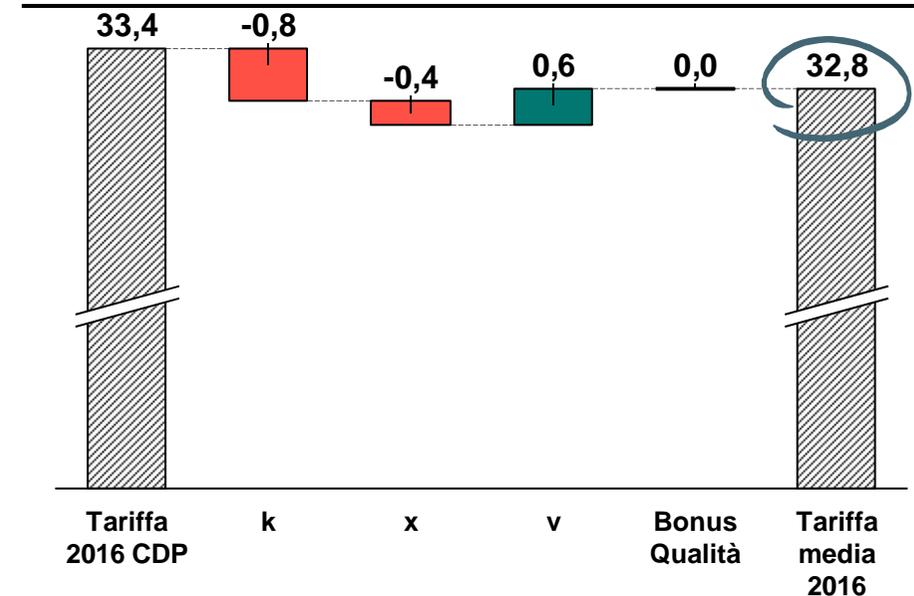
(*) l'inflazione utilizzata per il calcolo della dinamica tariffaria *ex ante* è la stessa per WaCC, opex e aggiornamento RAB a costi correnti

Tariffe 2013-2016: confronto fra previsioni CDP 2012 e valori «actual» – Fiumicino

Tariffa FCO 2013-2016 e confronto vs CDP 2012



Tariffa FCO 2016 vs CDP 2012, scostamenti

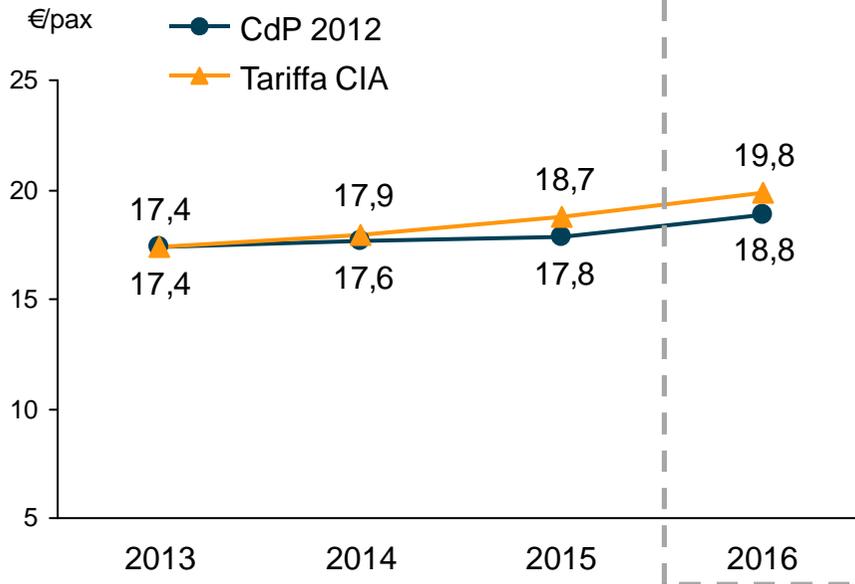


- Dopo la prima applicazione del 2013, negli anni del primo quinquennio tariffario la tariffa di FCO è cresciuta mediamente del 6,3%/anno
- Nelle previsioni del CDP, il CAGR atteso nel quinquennio tariffario era pari al 6,9%
- Le principali ragioni dello scostamento maturato fra 2014 e 2016 sono da attribuirsi sostanzialmente ai limitati scostamenti rispetto al piano investimenti originario, oltre a variazioni intervenute sui costi ammissibili a «v» ed ai tassi di inflazione minori vs iniziali ipotesi (v. anche analisi di dettaglio sul 2016)
- Nell'intervallo 2001 – 16, il CAGR osservato è limitato a ca. 180bp al di sopra del tasso di inflazione consuntivato nel periodo; esso è previsto in ulteriore riduzione (ca. 150bp oltre inflazione) nel periodo 2001-2021

- La tariffa media di Fiumicino per il 2016 è stata pari a € 32,8 / passeggero pagante, in crescita del 10,4% rispetto alla tariffa media di € 29,8 del 2015
- Scostamento vs previsioni CDP nel 2016 per:
 - minori investimenti REG vs CDP e minore inflazione programmata per il 2016 come da DEF rispetto alle previsioni dell'anno base
 - «v» pari a € 2,3/pax (vs € 1,7 previsti a CDP) nonostante la posticipazione del riconoscimento di alcuni costi in tariffa all'anno successivo
- Bonus qualità/ambiente raggiunto sui valori degli indicatori consuntivati al 30 giugno 2015, pari a € 0,2/pax (1% * [ric reg / ric tot] calcolati all'anno base) ma non ricompreso in proposta tariffaria

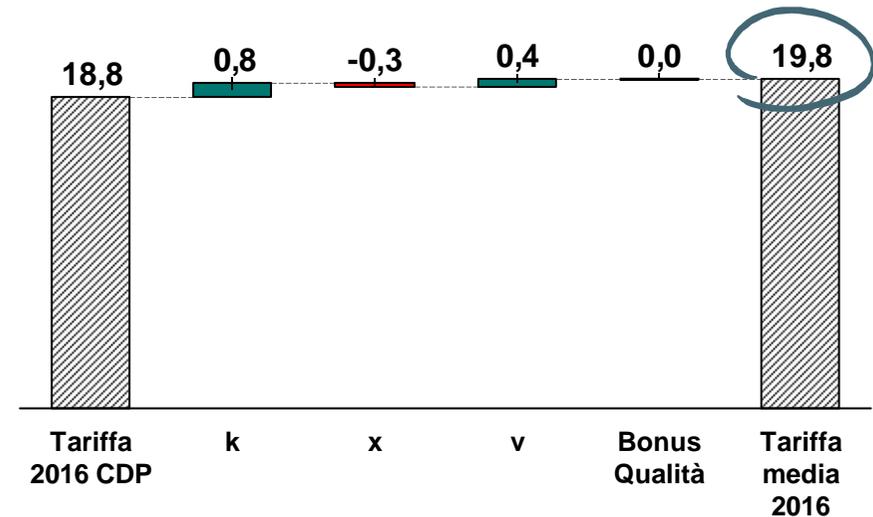
Tariffe 2013-2016: confronto fra previsioni CDP 2012 e valori «actual» – Ciampino

Tariffa CIA 2013-2016 e confronto vs CDP 2012



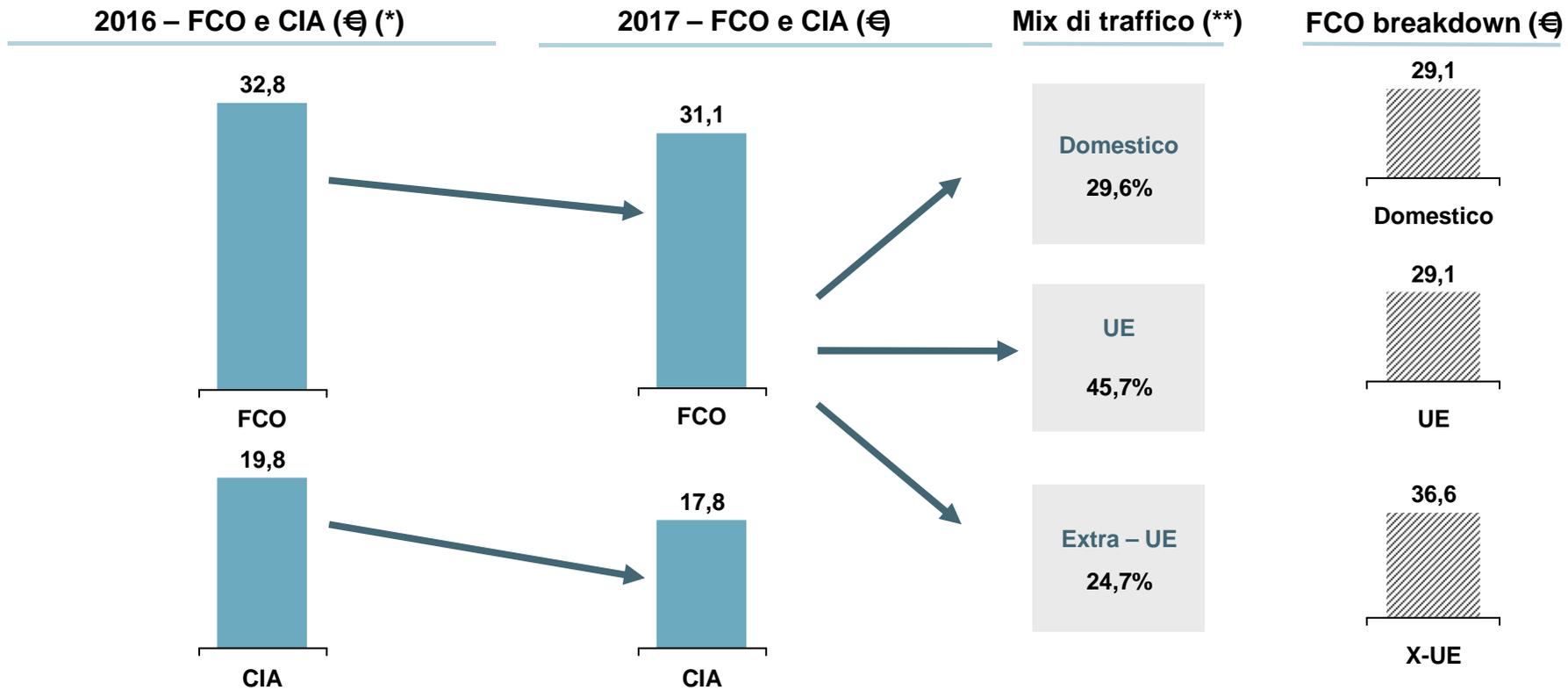
- Dopo la prima applicazione del 2013, negli anni del primo quinquennio tariffario la tariffa di CIA è cresciuta mediamente del 4,5% annuo
- Nelle previsioni del CDP, il CAGR atteso nel quinquennio tariffario era pari al 2,7%
- Le principali ragioni dello scostamento maturato fra 2014 e 2016 sono da attribuirsi sostanzialmente a limitati scostamenti al rialzo rispetto al piano investimenti originario, oltre a variazioni intervenute sui costi ammissibili a «v» che hanno più che controbilanciato l'effetto di tassi di inflazione minori rispetto alle ipotesi iniziali

Tariffa CIA 2016 vs CDP 2012, scostamenti



- La tariffa media di Ciampino per il 2016 è stata pari a € 19,8 / passeggero pagante, in crescita del 5,9% rispetto alla tariffa media di € 18,7 del 2015
- Scostamento vs previsioni CDP nel 2016 per:
 - maggiori investimenti REG vs CDP non controbilanciati dalla minore inflazione programmata per il 2016 come da DEF rispetto alle previsioni dell'anno base
 - «v» pari a € 1,5/pax (vs € 1,1 previsti a CDP) nonostante la posticipazione del riconoscimento di alcuni costi in tariffa all'anno successivo
- bonus qualità/ambiente raggiunto sui valori degli indicatori consuntivati al 30 giugno 2015, pari a € 0,1/pax (1% * [ric reg / ric tot] calcolati all'anno base) ma non ricompreso in proposta tariffaria

Aggiornamento Tariffario 2017: Secondo Quinquennio CDP



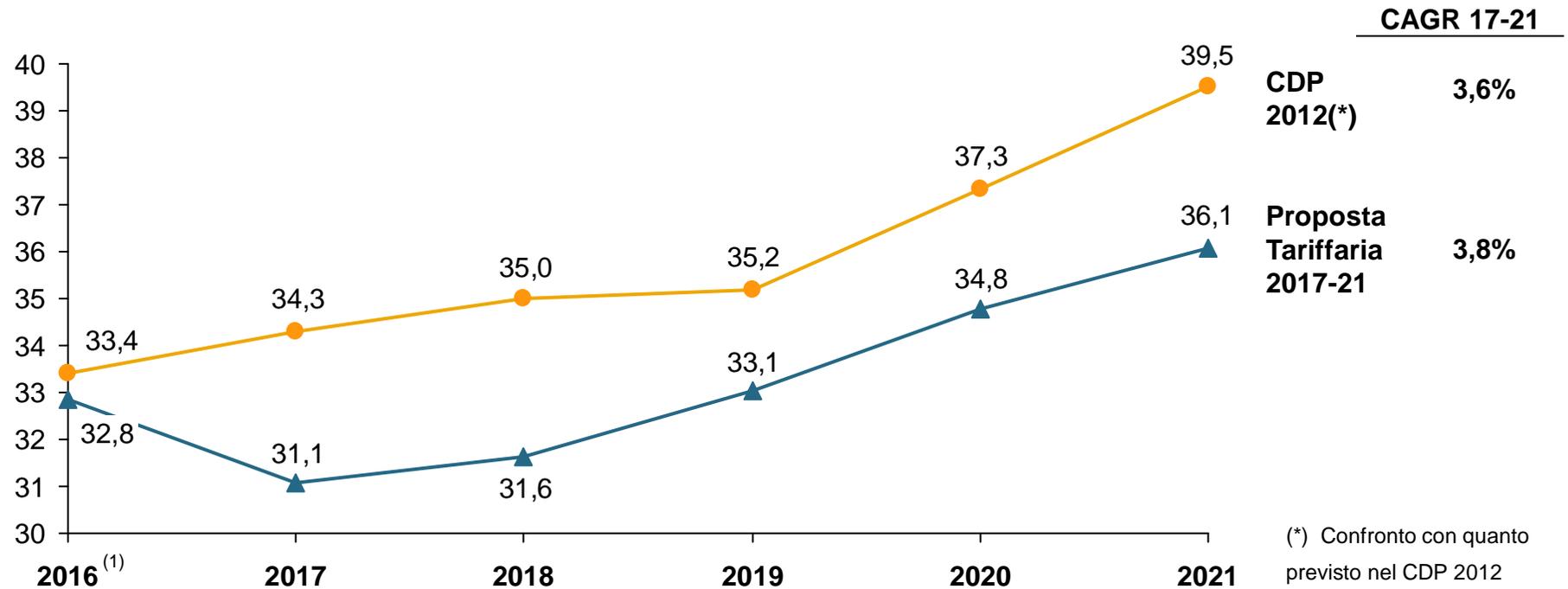
(*) max ricavo unitario per pax pagante su base CDP 2012

(**) su base dati consuntivo 2015

- L'applicazione del CDP ha portato ad un sistema tariffario che offre corrispettivi dei servizi sottoposti a regolamentazione basati sui costi dei servizi (inclusa la remunerazione del capitale)
- Con l'avvio del II quinquennio del CDP nel marzo 2017, la tariffa media applicata a **FCO è prevista in calo del 5%** (€ 1,76/pax) vs il livello CDP del 2016 (ipotesi di volumi e mix di traffico da CDP)
- A CIA per l'aviazione commerciale è **previsto un calo** vs il livello CDP del 2016 (ipotesi di volumi e mix di traffico da CDP). In figura è rappresentata la tariffa media (aviazione commerciale / aviazione generale) per miglior raffronto con il 2016

Dinamica tariffaria prevista - Fiumicino

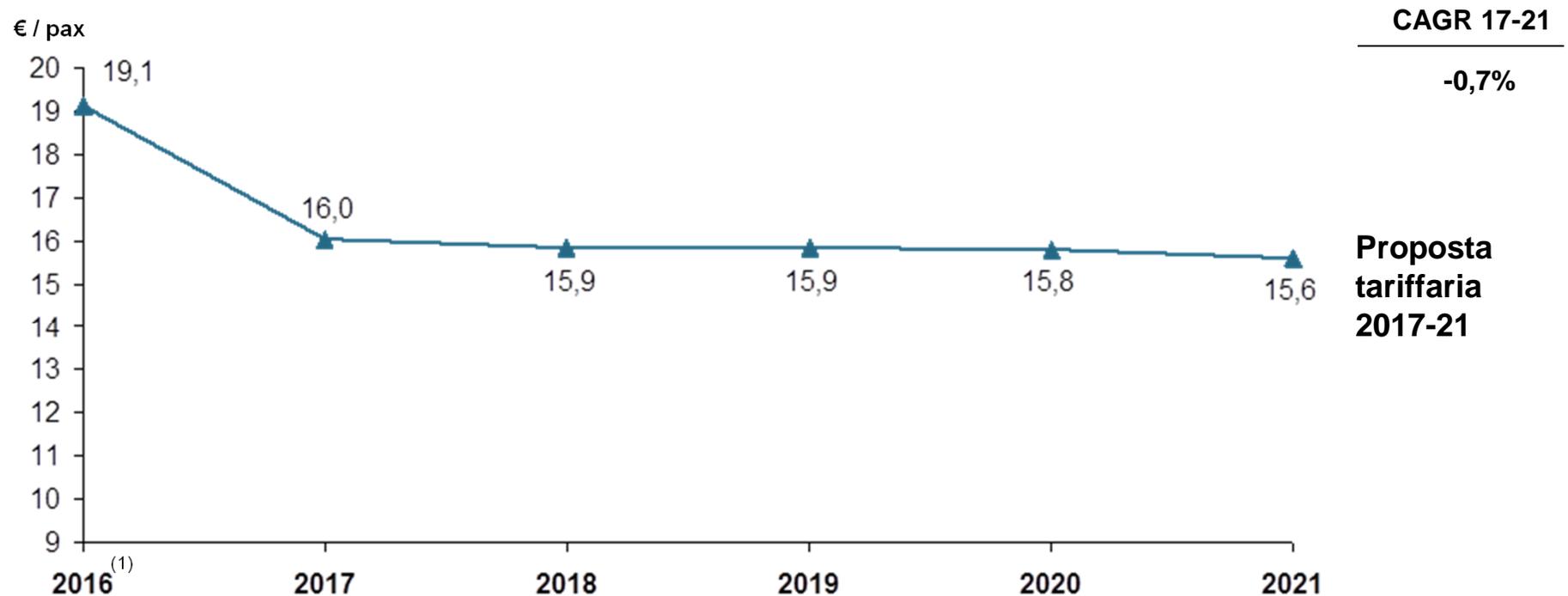
FCO: EVOLUZIONE MASSIMI RICAVI REG UNITARI 2017-2021



- L'incremento tariffario medio previsto nel 2017-2021 è del 3,8% (2016-21: 1,9%) con ipotesi di inflazione stimata a 1,5% nel quinquennio
- E' sostanzialmente confermata l'articolazione dei corrispettivi per tipologie paganti già applicata nel 2013-16 (originanti – transiti; UE-exUE; classi tonn; pk-off pk)
- Sono intervenute marginali modifiche per (i) ampliamento «premio» exUE su imbarco pax (da 47% a 60%); (ii) rimodulazione fasce orarie di picco per A/D per «catch-up» con ultime evidenze di utilizzo

Dinamica tariffaria prevista - Ciampino

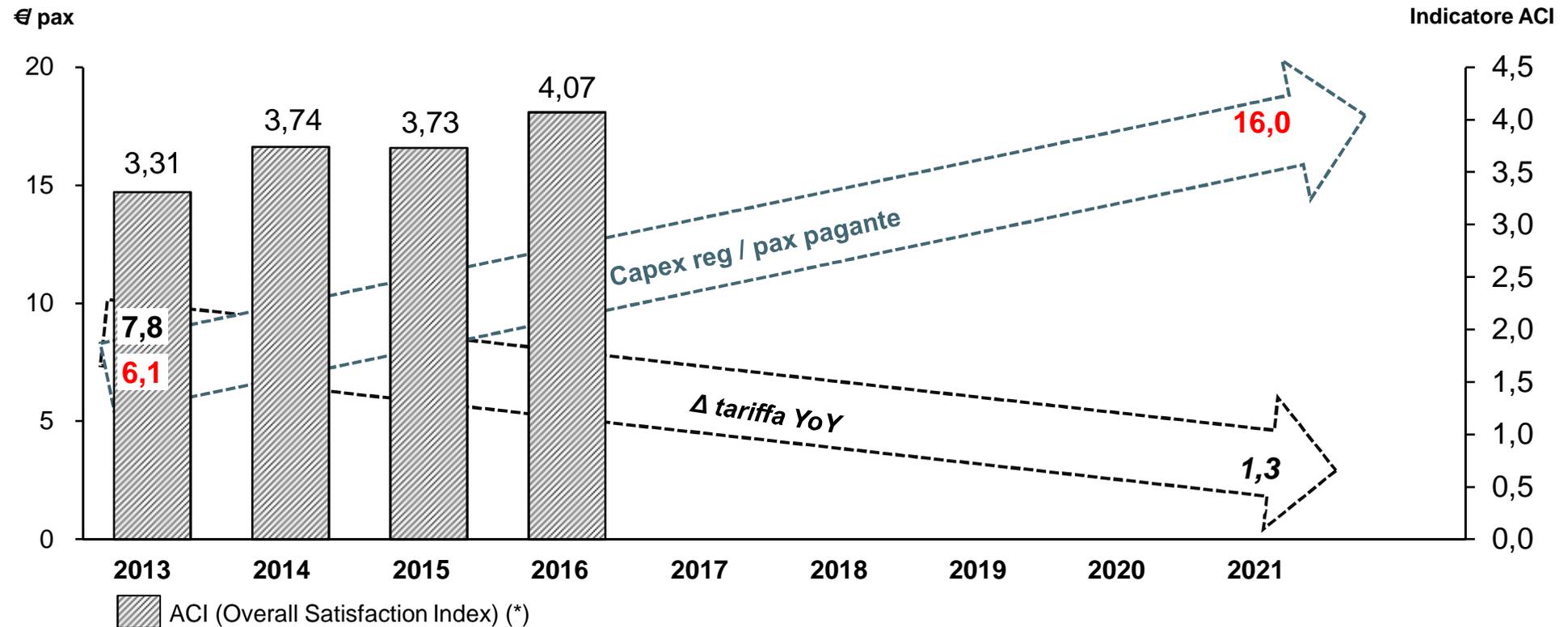
CIA (Aviazione Commerciale): EVOLUZIONE MASSIMI RICAVI REG UNITARI 2017-2021



- La variazione tariffaria media prevista nel 2017-21 è pari a -0,7% (2016-2021: -4,0%) con ipotesi di inflazione stimata a 1,5% nel quinquennio
- Per l'aviazione generale – non rappresentata nel grafico – è introdotta una nuova articolazione tariffaria al fine di consentire una più puntuale correlazione ai costi specifici della tipologia di volato
- Nel caso di Ciampino, il confronto con i valori di tariffe medie relative al CDP 2012 non è rappresentativo per la allora prevista entrata in operatività nel 2019 dello scalo di Viterbo

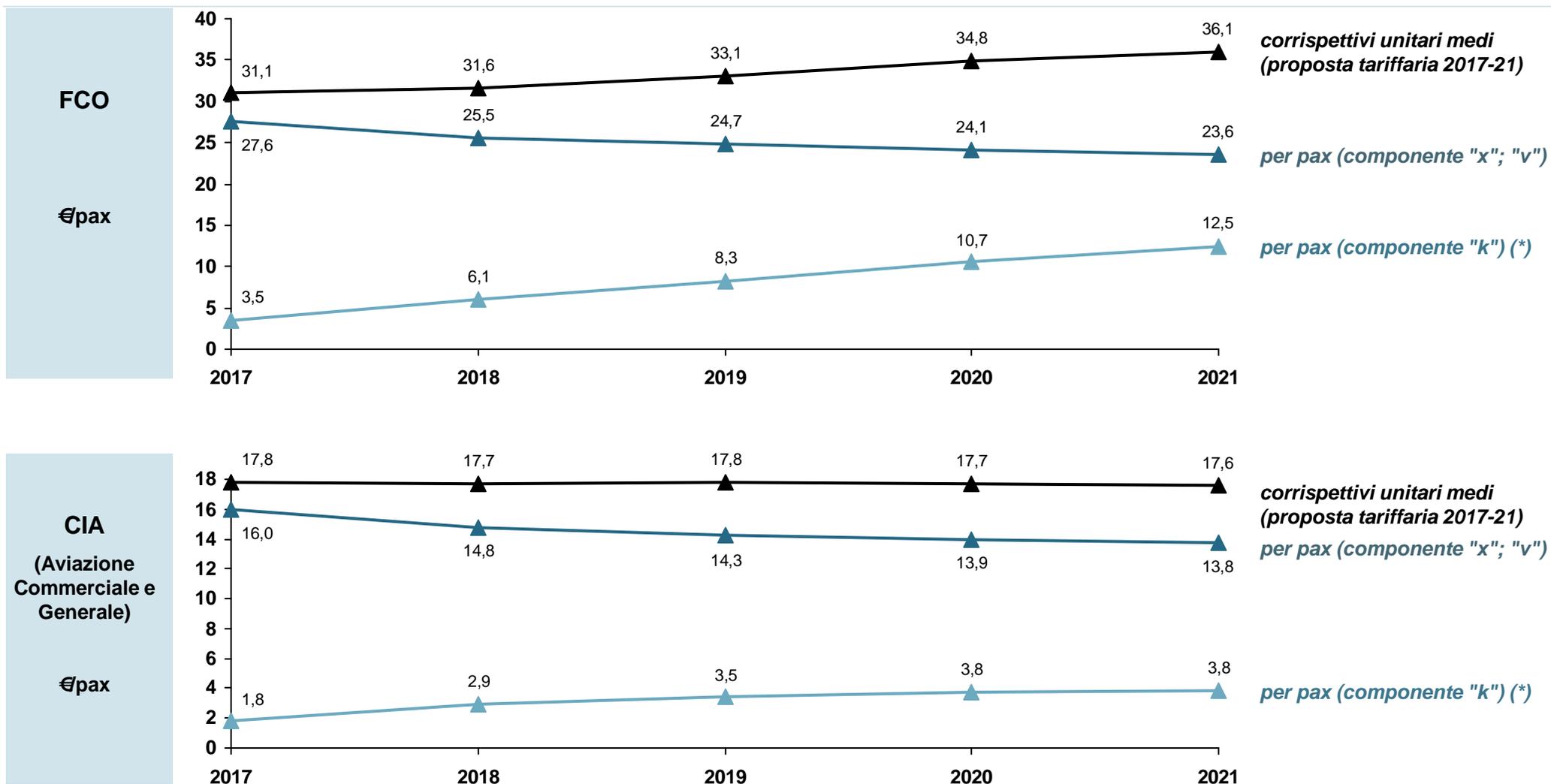
Evoluzione Tariffe / Capex / Qualità FCO 2014-2021

CRESCITA TARIFFARIA IN CONDIZIONI DI MAGGIORI INVESTIMENTI E QUALITÀ (FCO)



- Nel 2013 le regole del CDP che hanno correlato lo sviluppo tariffario ai costi dei servizi sono alla base dell'aumento dei corrispettivi e della ripartenza degli investimenti
- Nel lungo periodo la dinamica tariffaria riflette il significativo aumento del valore annuo di investimenti per pax; calcolata al netto dei costi derivanti da nuove norme, nel periodo 2001-21 la tariffa media di FCO è prevista in crescita di 150bp sopra al tasso di inflazione, a fronte dei significativi aumenti di capex e qualità

La dinamica tariffaria riflette lo sviluppo del Piano investimenti



- Le regole del CDP prevedono ammissibilità alla dinamica tariffaria dei soli costi derivanti dall'avanzamento delle opere puntualmente verificato dagli enti tecnici di ENAC

L'articolazione tariffaria sostiene il posizionamento di Hub di FCO e l'utilizzo efficiente delle infrastrutture



FCO: Imbarco Pax

FCO: Approdo / Decollo

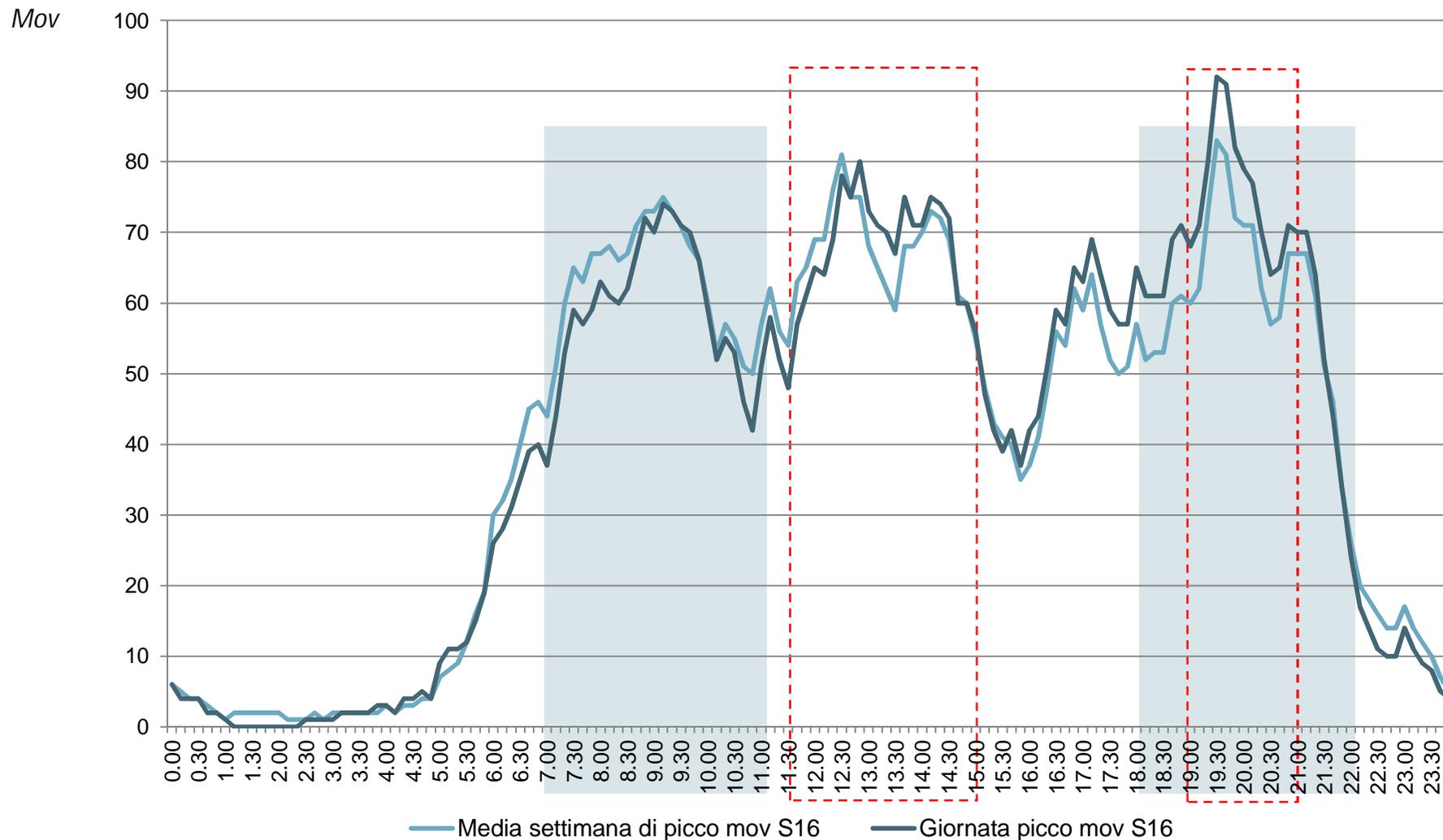
Applicato a tutti i passeggeri partenti ad eccezione di 'infant', 'crew must go' e transiti 'Dom/Dom'. Tariffa 'children' ridotta del 50%

	Year	FCO: Imbarco Pax		Minimum (€/mov)	FCO: Approdo / Decollo					
		Dom-UE	Ex-UE		Mtow (€/ton)					
					0-25	26-75	76-150	151-250	>250	
Originanti	2016	18,36	+47% 26,91	Peak	55,35	4,67	4,99	3,32	2,53	1,58
	2017	17,97	+60% 28,73		55,34	4,77	5,10	3,40	2,59	1,62
		- 65%		+ 35%						
Transiti	2016	6,43	9,42	Off Peak	40,91	3,45	3,69	2,46	1,87	1,17
	2017	6,29	10,06		40,91	3,53	3,77	2,51	1,91	1,20

Il Contratto di Programma garantisce la flessibilità necessaria per favorire l'ottimale utilizzo delle infrastrutture e il rafforzamento del ruolo di Fiumicino come Hub di riferimento internazionale, in particolare:

- a inizio 2014, per favorire lo sviluppo del ruolo di Hub di Fiumicino, è stato siglato un atto aggiuntivo al CDP finalizzato al ribilanciamento tariffario tra traffico originante e in transito, anche in linea con benchmark internazionali
- la differenziazione delle tariffe tra picco e fuori picco ha consentito un miglior utilizzo delle infrastrutture aeroportuali favorendo inoltre l'attrattività dello scalo per aeromobili di grandi dimensioni (tariffe marginali inferiori per mtow crescente)

A FCO prevista revisione fasce peak/off peak in coerenza con l'evoluzione del traffico sullo scalo



Attuale fascia peak 07.00-11.00 // 18.00-22.00

Nuova fascia peak (da 2017) 11.30-15.00 // 19.00-21.00

(*) movimenti orari come media rolling sui 10 minuti. I dati si riferiscono al consuntivo della settimana di picco mov Summer 2016 (18-24 Luglio). Il giorno di picco mov è il 24 Luglio'16

Le altre applicazioni/articolazioni tariffarie di FCO in sintesi

altri servizi avio reg

Loading Bridge (€/step)	valori in €	2016				2017			
		Peak		Off - Peak		Peak		Off - Peak	
		1 porta	2 porte	1 porta	2 porte	1 porta	2 porte	1 porta	2 porte
		1st period (1h se 1 porta - 75 min se 2 porte)							
	1	111,4	183,7	74,3	126,5	105,7	174,3	70,4	120,1
	2	45,1	53,1	31,8	36,7	42,8	50,3	30,2	34,9
	3	50,4	55,1	34,5	38,8	47,8	52,3	32,7	36,8
	4	53,0	57,1	37,1	40,8	50,3	54,2	35,2	38,7
	5	55,7	57,1	39,8	40,8	52,8	54,2	37,7	38,7
	6	58,3	73,5	42,4	49,0	55,3	69,7	40,3	46,5
	> 6	61,0	73,5	42,4	45,0	57,9	69,7	40,3	46,5
		63,6	77,6	45,1	57,1	60,4	73,6	42,8	54,2

Sosta (€/ton per ora)		2016	2017	Merci		2016 (*)	2017
		Prime 2 h	-			-	€/ kg
>2h	0,23	0,13	€/collo	0,207	0,150		

Sicurezza Mano (€/pax) <small>(pax partenti ad eccezione di infant, CMG e transiti da dom e da Sch)</small>	2016	2017	Sicurezza Stiva (€/pax) <small>(pax partenti ad eccezione di infant, CMG e tutti i transiti)</small>	2016	2017	PRM (**) (€/pax) <small>(pax partenti ad eccezione di infant, CMG e CRB)</small>	2016	2017
	2,91	3,38		2,15	2,31		0,86	0,88

(*) Corrispettivi massimi da correlazione ai costi (maggiori dei corrispettivi in applicazione)

(**) sottoposto a verifiche annuali per congruagli

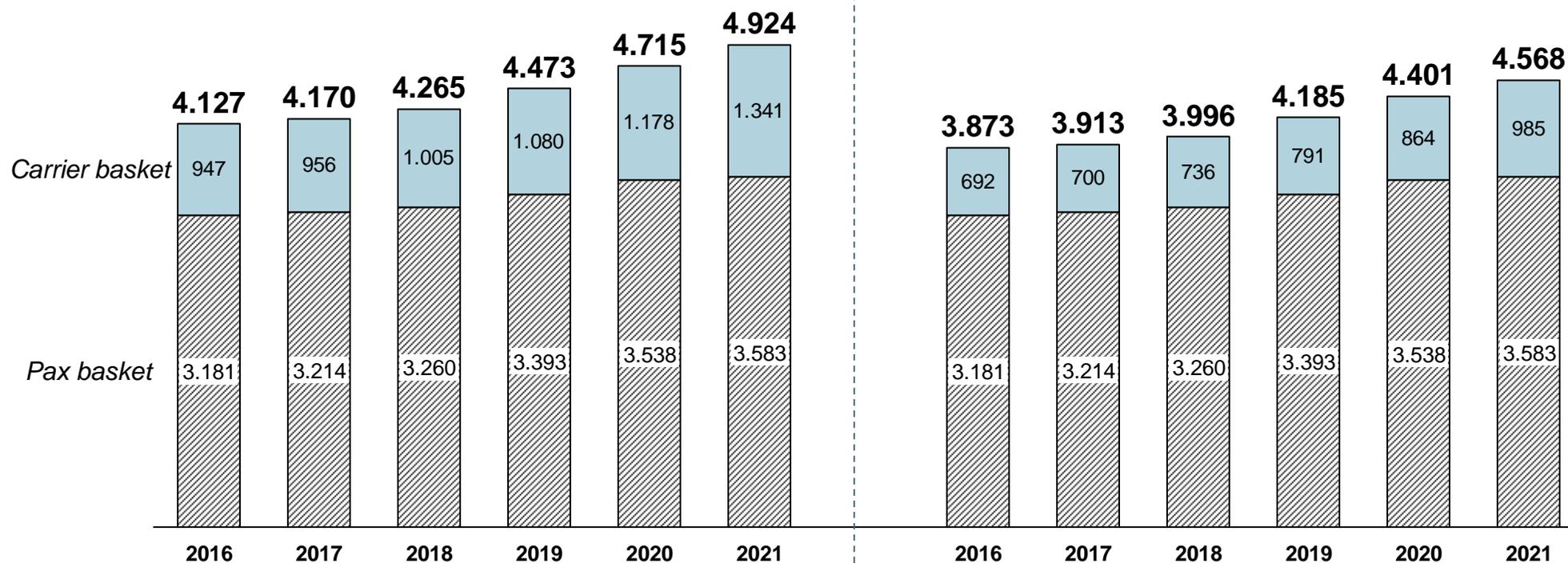
Simulazioni per Aeromobile ambito UE

In ipotesi A320, 74 Mton, 77% LoadFactor (131 pax) e utilizzo Loading Bridge

Simulazione in fascia PEAK

Simulazione in fascia OFF - PEAK

Valori in € (servizi reg avio)



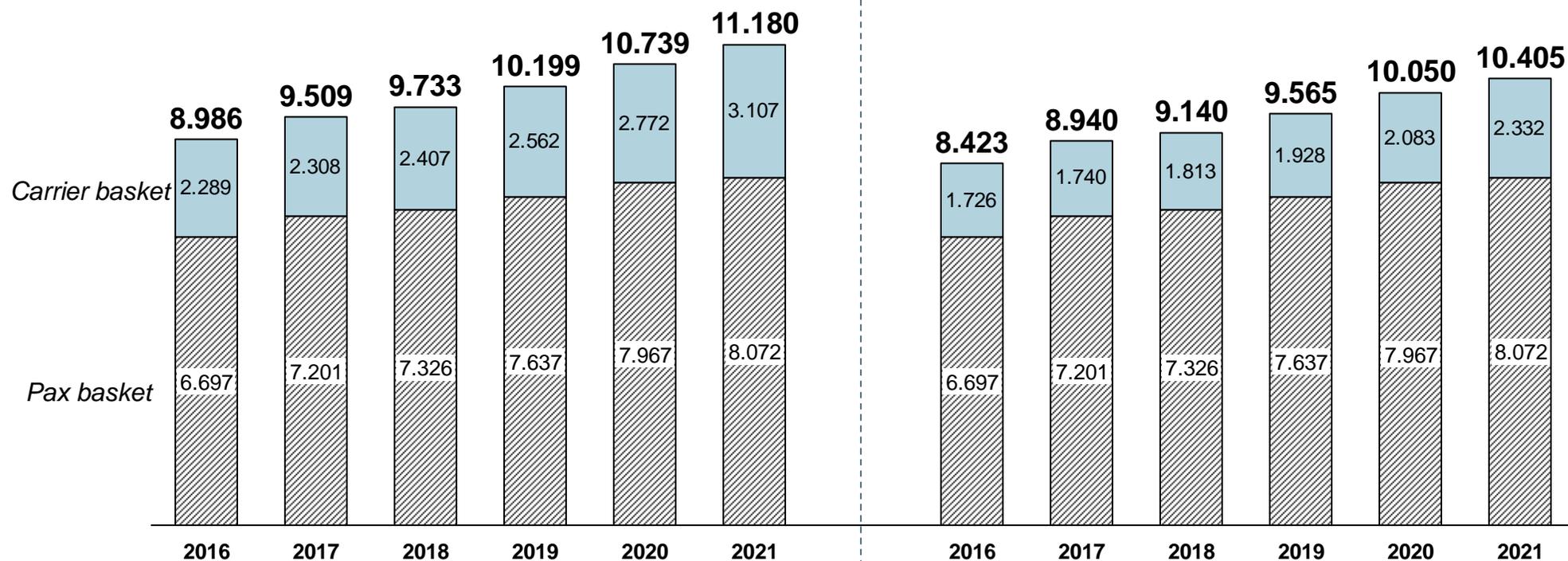
Simulazioni per Aeromobile ambito Extra-UE

In ipotesi A332, 232 Mtow, 79% LoadFactor (204 pax) e utilizzo Loading Bridge

Simulazione in fascia PEAK

Simulazione in fascia OFF - PEAK

Valori in € (servizi reg avio)



Aggiornamento del tasso di remunerazione del capitale nel secondo quinquennio CDP: il WaCC di ADR per il «sotto-periodo» 2017-21



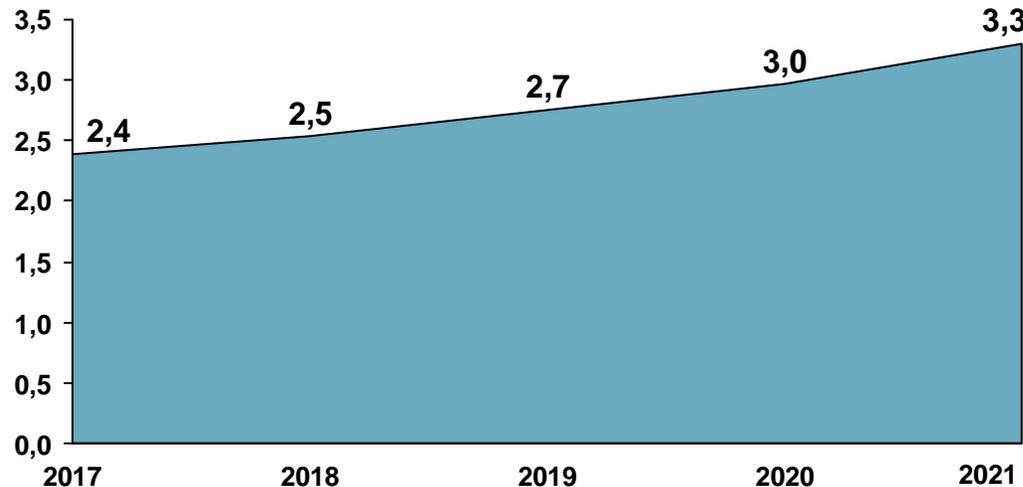
	ADR		SEA
	WaCC periodo regolatorio 2012-2016	WaCC periodo regolatorio 2017-2021	WaCC periodo regolatorio 2016-2020
(a) Tasso di rendimento delle attività prive di rischio	5,43%	2,82%	3,89%
(b) Costo del capitale di debito	7,48%	5,11%	4,29%
(c) Aliquota fiscale effettiva	36,86%	37,41%	
(d) IRES	27,50%	27,50%	
(e) Costo del capitale di debito pre-tax = $c \cdot (1-d) / (1-c)$	8,59%	5,92%	
(f) Equity Risk Premium	4,0%	5,0%	5,0%
(g) Gearing	57,1%	57,1%	50,5%
(h) Leva finanziaria (D/E)	1,33	1,33	1,02
(i) Asset beta	0,78	0,57	
(i1) Beta addizionale	0,30	0,30	
(l) Equity beta = $i \cdot (1+h \cdot (1-d)) + i1$	1,84	1,41	
(m) Costo del capitale di rischio post-tax = $a + (f \cdot i)$	12,8%	9,9%	
(n) Costo del capitale di rischio pre-tax = $m / (1-c)$	20,23%	15,77%	
(o) WaCC pre-tax nominale = $e \cdot g + n \cdot (1-g)$	13,58%	10,15%	
(p) WaCC post-tax nominale = $o \cdot (1-c)$	8,58%	6,4%	
(q) Tasso di inflazione	1,50%	1,50%	
(r) WaCC pre-tax reale = $(1+o) / (1+q) - 1$	11,91%	8,52%	10,40%

Evoluzione RAB attesa nel 2017-21

- Nel 2013-2016 il valore della RAB media di ADR è stato pari a €1,9 bln vs «start RAB» di €1,8 bln (valori a «sistema aeroportuale»)
- Nel 2017-2021 il valore della RAB media di ADR è previsto pari a €2,8 bln
- Nel quinquennio, mediamente, il 9% della RAB beneficerà di WaCC incrementale (11% nel 2021)

Nel 2021 lo sviluppo del Piano determinerà una porzione di RAB (ca. 11% del tot) che avrà il riconoscimento di un WaCC incrementale in virtù dell'elevato valore strategico dei relativi progetti

RAB 2017-2021 (€bln) (*)



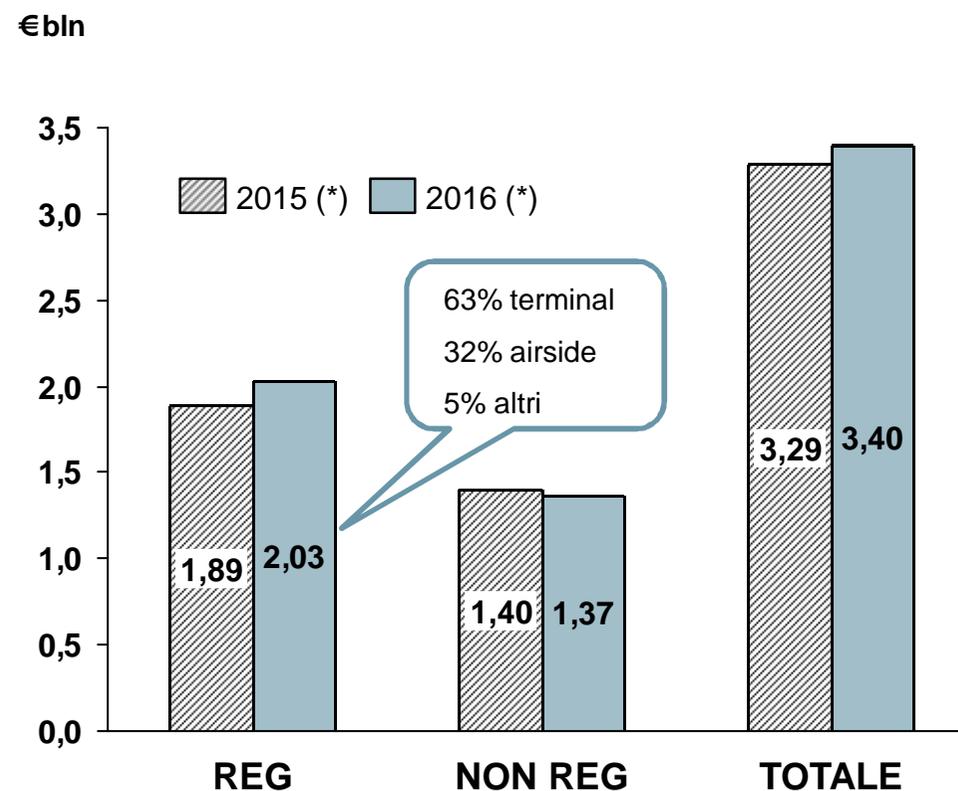
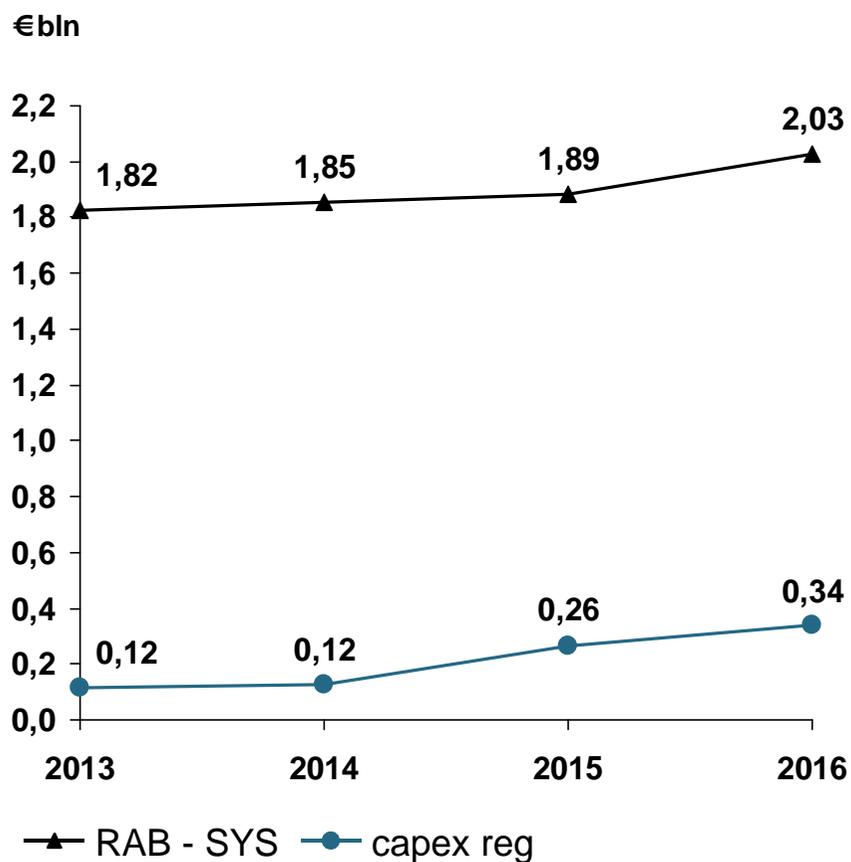
CAPEX A WACC INCREM 2017-21

Interventi a WaCC incrementale con efficacia in dinamica tariffaria 2017-21						
Descrizione dell'intervento	WaCC incrementale (**)	Entrata in esercizio				
		2016	2017	2018	2019	2020
Piazzali in area ovest 1ª fase	Medio		x			
Piazzali in area ovest 2ª fase	Medio-Alto			x		
Ristrutturazione T3	Alto		x	x		
Svincolo area est	Medio-Alto			x		
Acquisizione macchine RX BHS T1	Alto	x				
Sistema aerostazioni est (varie fasi)	Alto	x	x	x	x	x
Avancorpo T3	Alto	x				
Ottimizzazione sistemi ed impianti tecnologici	Medio-Alto			x		
Riconversione Cargo AZ per BHS/HBS	Alto	x				
Cia - Riqualifica aerostazioni 1ª fase	Alto	x				

(*) valori rappresentati come RAB «inizio anno»

(**) per maggiori dettagli e descrizione della metodologia si veda l'allegato 22 al CDP

Sviluppo e ripartizione del capitale investito



(*) valori rappresentati come RAB «inizio anno»

- Nel periodo 2013 – 16 il valore della RAB a livello sistema è cresciuto di ca. €0,3 bln a fronte di investimenti ai servizi regolati di €0,84 bln
- La porzione di capitale allocata ai servizi regolati resta intorno al 56-57% del totale capitale investito rappresentato in Contabilità Regulatoria certificata

Costi Operativi Ammessi in Dinamica Tariffaria

- Il CDP (art. 32) prevede copertura in tariffa dei costi operativi all'interno del quinquennio tariffario tramite un meccanismo che riconosce inflazione, traffico ed elasticità dei costi a sue variazioni, ed – infine – un criterio di efficienza:

$$Opex_t = Opex_{t-1} * (1 + \text{Delta traffico} * \text{elasticità}) * [1 + P * (1 - \text{eff})]$$

dove:

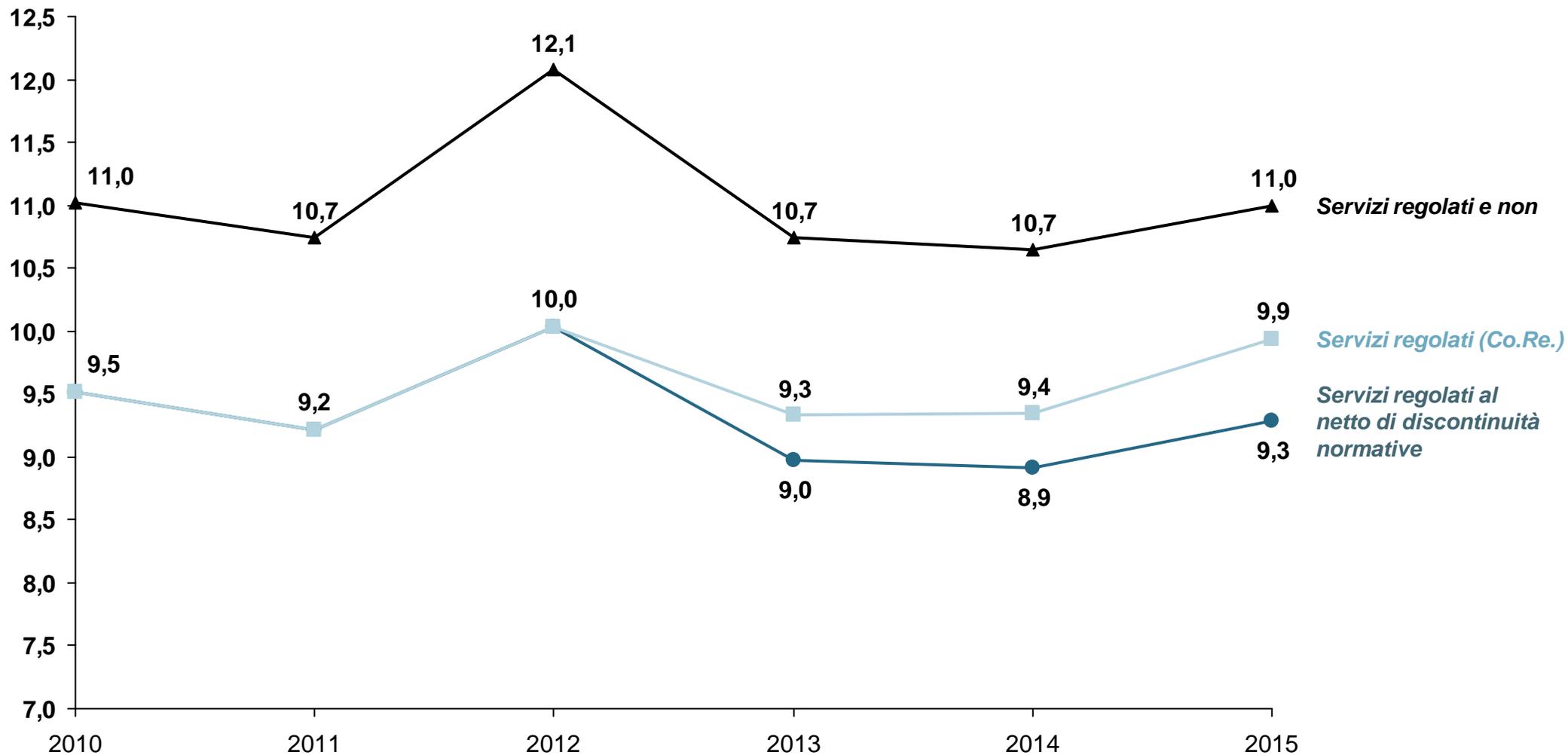
- in CDP le elasticità sono rappresentate per natura di costo (v. tabella a lato; elasticità media «pesata» per natura di costo è pari a 0,56); sarebbero poste pari a zero in caso di stime di variazioni negative di traffico nel quinquennio
- P è l'inflazione prospettica nel DEF dell'anno base (1,5%); «eff» è l'obiettivo di efficientamento fissato in 5% del tasso di inflazione programmata
- Può essere previsto il riconoscimento di **costi operativi in discontinuità**, sempre limitatamente a quanto allocato ai servizi sottoposti a regolamentazione economica:
 - Costi «non correlati al traffico»: l'art. 37 del CDP ne prevede l'ammissibilità a dinamica tariffaria in modalità «ex ante» (art. 37.1) o «ex post» (art. 37.2)
 - Eventuali costi operativi per l'esercizio di nuove opere: valgono logiche e regole della componente tariffaria «k» limitatamente a nuove opere con entrata in esercizio «infra-quinquennio»
 - Costi intervenuti fra «anno base» e avvio quinquennio tariffario: è prevista una verifica di ammissibilità di costi operativi intervenuti nel cd. «anno ponte»

Elasticità al traffico

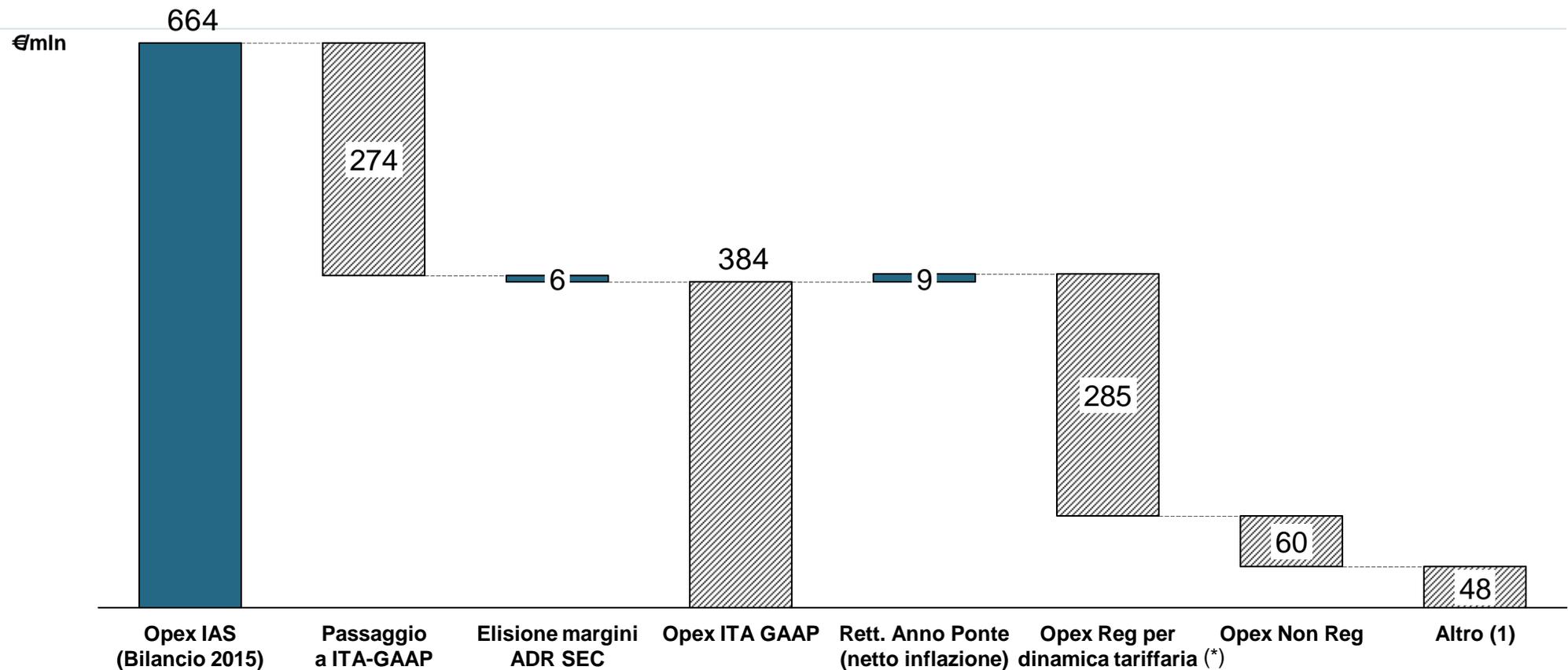
Costi Operativi	Elasticità
Costo del lavoro	0,60
Materiali di consumo	0,30
Manutenzioni	0,80
Pulizie	0,35
Utenze	0,40
Prestazioni da terzi	0,40
Spese generali	0,40
Godimento beni di terzi	0,40

Al netto di effetti inflattivi e incrementi determinati da nuove disposizioni sui livelli di sicurezza, nel periodo 2010-2015 il ratio opex/pax mostra un calo annuo medio del 0,3%

€/pax paganti (valori deflazionati)



Riconciliazione costi ammessi ai riferimenti di Bilancio



(*) incluso opex per servizio PRM

- ❑ La Contabilità Regolatoria certificata (Co.Re.) è costruita al fine di permettere piena riconciliabilità con i costi operativi rappresentati a bilancio; i costi operativi sviluppati nella proposta tariffaria 2017-21 (i) non includono i costi legati all'incendio di FCO (7 maggio 2015); (ii) includono alcuni costi intervenuti nel 2016 (nuove norme di sicurezza; avvio BHS/HBS T1; rinnovo contratto nazionale di lavoro) [v. «rettifiche anno ponte»]
- ❑ Nel 2015 il modello di Co.Re. ha attribuito il 66% dei costi operativi ai servizi in modo diretto, senza ricorso a driver di allocazione (era il 64% del 2010)

Periodo tariffario 2017-21

Dinamica tariffaria – Costi Ammessi e Parametri Tariffari

Breakdown Ricavi 2015 (*)



ANNO BASE 2015: RICAVI			
(valori in €/mila)			
	FIUMICINO	CIAMPINO	SISTEMA
Diritti di Approdo e Partenza	98.389	19.587	117.976
Diritti di Sosta e di Ricovero	4.967	685	5.652
Diritti di imbarco passeggeri	296.877	17.074	313.951
Tasse di imbarco e sbarco merci	2.329	300	2.629
Controllo passeggero e bagaglio a mano	43.612	5.388	49.000
Controllo bagaglio da stiva	29.937	4.619	34.556
Pontili d'imbarco/sbarco passeggeri	13.054	-	13.054
De-icing	21	5	26
Banchi Check In	10.468	492	10.961
Lost & Found	276	9	285
Uffici e Locali operativi	8.496	817	9.313
Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (ETV)	164	-	164
Assistenza PRM	14.825	495	15.319
TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI	523.416	49.471	572.886
TOTALE SERVIZI NON REGOLAMENTATI	181.072	11.673	192.744
TOTALE NON PERTINENTI			47.621
TOTALE RICAVI	704.487	61.143	813.251

(*) Servizi regolamentati e relative infrastrutture sono rappresentati nell'allegato 7 al Contratto di Programma ENAC-ADR al punto 2. «prodotti, impianti, servizi»

Breakdown Costi Operativi 2015



ANNO BASE 2015: COSTI OPERATIVI (*)			
(valori in €/mila)			
	FIUMICINO	CIAMPINO	SISTEMA
COSTI OPERATIVI (inclusa IRAP sul costo del Lavoro)			
Diritti di Approdo e Partenza	35.361	6.415	41.776
Diritti di Sosta e di Ricovero	837	323	1.160
Diritti di imbarco passeggeri	132.416	8.661	141.077
Tasse di imbarco e sbarco merci	1.128	123	1.251
Controllo passeggero e bagaglio a mano	43.074	6.159	49.234
Controllo bagaglio da stiva	17.867	2.099	19.967
Camera di simulazione	27	-	27
Pontili d'imbarco/sbarco passeggeri	6.468	-	6.468
De-icing	43	87	130
Banchi Check In	2.801	331	3.132
Lost & Found	89	2	91
Uffici e Locali operativi	3.374	255	3.629
Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (ETV)	60	-	60
Assistenza PRM (**)	16.269	516	16.785
TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI	259.815	24.973	284.788
TOTALE SERVIZI NON REGOLAMENTATI	55.757	4.172	59.929
TOTALE NON PERTINENTI			48.278
TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI SISTEMA	315.571	29.145	392.994

(*) valori in tabella coerenti con dinamica tariffaria 2017-21 ai sensi di quanto previsto per le discontinuità di costo verificatesi nell' «anno ponte»

(**) addebito intercompany da ADR Assistance, non rilevante ai fini tariffari

Breakdown Capitale Investito Netto 2015



ANNO BASE 2015: CAPITALE INVESTITO NETTO (*)		
(valori in €/mila)		
SCALO DI FIUMICINO	TOT. CIN	di cui: finanziato con contributi pubblici (ante privatizzazione)
Diritti di Approdo e Partenza	499.531	202.378
Diritti di Sosta e di Ricovero	9.409	5.096
Diritti di imbarco passeggeri	1.029.185	683.177
Tasse di imbarco e sbarco merci	1.448	481
Controllo passeggero e bagaglio a mano	29.351	10.205
Controllo bagaglio da stiva	56.062	29.513
Camera di simulazione	152	83
Pontili d'imbarco/sbarco passeggeri	44.091	25.217
Banchi Check In	19.614	7.944
Lost & Found	1.760	1.088
Uffici e Locali operativi	81.745	44.192
Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (ETV)	4.165	1
TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI FIUMICINO	1.776.514	1.009.374
SCALO DI CIAMPINO	TOT. CIN	di cui: finanziato con contributi pubblici (ante privatizzazione)
Diritti di Approdo e Partenza	72.625	56.399
Diritti di Sosta e di Ricovero	901	8
Diritti di imbarco passeggeri	25.843	9.764
Tasse di imbarco e sbarco merci	1.045	714
Controllo passeggero e bagaglio a mano	1.352	154
Controllo bagaglio da stiva	4.289	1.434
Banchi Check In	661	101
Lost & Found	26	6
Uffici e Locali operativi	2.833	238
TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI CIAMPINO	109.575	68.817
TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI SISTEMA	1.886.089	1.078.191
TOTALE SERVIZI NON REGOLAMENTATI SISTEMA	1.405.551	121.806
TOTALE SERVIZI NON PERTINENTI SISTEMA	-	-

(*) valori in tabella per ADR SpA (non include capitale investito della controllata ADR Assistance, rilevante ai fini tariffari del servizio di assistenza ai PRM)

Breakdown Costi Ammessi 2015



ANNO BASE 2015: COSTI AMMESSI				
(valori in €/mila)				
SCALO DI FIUMICINO	COSTI OPERATIVI	AMMORTAMENTI	REMUNERAZIONE	TOT. COSTI
Diritti di Approdo e Partenza	35.361	24.801	42.896	103.057
Diritti di Sosta e di Ricovero	837	804	803	2.444
Diritti di imbarco passeggeri	132.416	55.470	88.831	276.717
Tasse di imbarco e sbarco merci	1.128	107	124	1.359
Controllo passeggero e bagaglio a mano	43.074	3.176	2.548	48.798
Controllo bagaglio da stiva	17.867	3.826	4.834	26.528
Camera di simulazione	27	9	13	49
Pontili d'imbarco/sbarco passeggeri	6.468	2.876	3.824	13.168
De-icing	43	-	-	43
Banchi Check In	2.801	1.221	1.687	5.709
Lost & Found	89	104	151	344
Uffici e Locali operativi	3.374	4.237	7.058	14.669
Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (ETV)	60	3	355	419
Assistenza PRM (*)	16.269	-	-	16.269
TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI FIUMICINO	259.815	96.635	153.123	509.572
SCALO DI CIAMPINO	COSTI OPERATIVI	AMMORTAMENTI	REMUNERAZIONE	TOT. COSTI
Diritti di Approdo e Partenza	6.415	4.127	6.196	16.738
Diritti di Sosta e di Ricovero	323	228	77	628
Diritti di imbarco passeggeri	8.661	4.141	2.204	15.006
Tasse di imbarco e sbarco merci	123	83	89	296
Controllo passeggero e bagaglio a mano	6.159	157	115	6.431
Controllo bagaglio da stiva	2.099	365	366	2.830
De-icing	87	-	-	87
Banchi Check In	331	76	56	463
Lost & Found	2	3	2	7
Uffici e Locali operativi	255	337	241	833
Assistenza PRM (*)	516	-	-	516
TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI CIAMPINO	24.973	9.516	9.347	43.836
TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI SISTEMA	284.788	106.151	162.470	553.408
TOTALE SERVIZI NON REGOLAMENTATI SISTEMA	59.929	49.282	120.010	229.220
TOTALE SERVIZI NON PERTINENTI SISTEMA	48.278	-	-	48.278
Costi Assistenza PRM - da c/economico di ADR Assistance Srl				
Fiumicino	15.283	468	148	15.898
Ciampino	450	6	2	458

(*) addebito intercompany da ADR Assistance, non rilevante ai fini tariffari

Corrispettivo «anno ponte» e «x» tariffaria 2017-21 (*)



	2016 (**)	Parametro x
FIUMICINO		Il sottoperiodo
Diritti di Approdo e Partenza	4,13	8,0%
Diritti di Sosta e di Ricovero	0,11	7,7%
Diritti di imbarco passeggeri	14,56	4,7%
Tasse di imbarco e sbarco merci	0,01	2,5%
Controllo passeggero e bagaglio a mano	2,95	1,8%
Controllo bagaglio da stiva	1,84	2,2%
Camera di simulazione	0,02	2,1%
Pontili d'imbarco/sbarco passeggeri	61,15	13,3%
De-icing	0,55	0,8%
Banchi Check In	31,79	4,4%
Lost & Found	0,02	4,4%
Uffici e Locali operativi	0,02	3,9%
Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (ETV)	0,01	2,1%
CIAMPINO		Il sottoperiodo
Diritti di Approdo e Partenza	6,12	5,7%
Diritti di Sosta e di Ricovero	0,08	3,7%
Diritti di imbarco passeggeri	5,48	8,7%
Tasse di imbarco e sbarco merci	0,02	6,6%
Controllo passeggero e bagaglio a mano	2,40	1,0%
Controllo bagaglio da stiva	1,04	3,2%
De-icing	5,36	-0,6%
Banchi Check In	80,38	3,7%
Lost & Found	0,02	7,5%
Uffici e Locali operativi	0,00	8,8%

(*) l'inflazione utilizzata per il calcolo della dinamica tariffaria *ex ante* è la stessa per WaCC, opex e aggiornamento RAB a costi correnti ed è pari a 1,5%

(**) corrispettivi di equilibrio all' «anno ponte»

«k» e «v» 2017-21 (*)



	Parametro k					Parametro v				
	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
FIUMICINO										
Diritti di Approdo e Partenza	6,1%	12,9%	12,7%	13,2%	17,5%	1,7%	2,0%	2,3%	3,0%	5,1%
Diritti di Sosta e di Ricovero	25,1%	43,7%	29,6%	3,9%	19,6%	-4,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Diritti di imbarco passeggeri	16,4%	9,1%	7,0%	7,0%	4,1%	-0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Tasse di imbarco e sbarco merci	11,2%	14,0%	7,6%	4,4%	6,3%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Controllo passeggero e bagaglio a mano	5,5%	3,5%	1,9%	1,9%	0,9%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Controllo bagaglio da stiva	22,1%	8,2%	6,7%	8,0%	2,2%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Camera di simulazione	12,3%	8,5%	4,6%	8,2%	5,4%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Pontili d'imbarco/sbarco passeggeri	11,7%	9,6%	9,3%	14,8%	2,0%	-0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De-icing	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Banchi Check In	12,4%	14,0%	6,7%	9,7%	2,7%	-2,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Lost & Found	14,2%	8,7%	13,2%	16,2%	4,9%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Uffici e Locali operativi	14,7%	6,9%	6,4%	9,7%	3,7%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (ETV)	0,4%	2,9%	0,4%	0,8%	0,7%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
CIAMPINO										
Diritti di Approdo e Partenza	16,7%	10,9%	6,8%	3,3%	1,5%	1,2%	1,8%	2,1%	2,8%	5,1%
Diritti di Sosta e di Ricovero	3,1%	2,6%	1,6%	1,4%	1,2%	-0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Diritti di imbarco passeggeri	10,3%	6,1%	2,2%	3,9%	1,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Tasse di imbarco e sbarco merci	15,3%	9,0%	5,6%	2,7%	1,4%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Controllo passeggero e bagaglio a mano	3,9%	1,3%	0,4%	0,3%	0,2%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Controllo bagaglio da stiva	3,3%	2,8%	1,0%	0,7%	0,5%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De-icing	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Banchi Check In	10,2%	6,2%	2,1%	1,3%	1,1%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Lost & Found	21,1%	17,9%	3,7%	1,3%	1,5%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Uffici e Locali operativi	35,1%	7,8%	3,3%	1,3%	1,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

(*) l'inflazione utilizzata per il calcolo della dinamica tariffaria *ex ante* è la stessa per WaCC, opex e aggiornamento RAB a costi correnti ed è pari a 1,5%