

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 29 settembre 2017

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

I lavori iniziano alle ore 10,15.

La Consultazione dell'Utenza aeroportuale degli scali di Fiumicino e Ciampino, in merito alla proposta di aggiornamento tariffario 2018 si apre alle ore 10,15 con l'intervento introduttivo 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. Prima scadenza per l'invio di un primo set di osservazioni degli sugli elementi informativi sottoposti a consultazione è stata quella del 21 settembre. Vi è poi una ulteriore scadenza sulla base di quanto discusso nell'incontro odierno al 20 ottobre, coincidente con il termine massimo per la ricezione delle osservazioni conclusive degli utenti e quella del 3 novembre per la conclusione del periodo di consultazione. In particolare nell'incontro odierno verrà fatto il punto su: Stato avanzamento del traffico, degli investimenti, degli indicatori di qualità e ambiente (obiettivi relativi al periodo luglio 2016-giugno 2017) e proposta tariffaria per l'annualità 2018.

Per quanto riguarda gli investimenti, che si riflettono sulla tariffa applicabile dal marzo 2018, si è assistito ad un percorso evolutivo rispetto alla traiettoria predefinita nel CdP 2017-21, presentato all'utenza lo scorso anno. La situazione nel complesso è positiva, anche rispetto alle aspettative dell'utenza. Nel periodo 2013-16 si è assistito ad un rilancio del piano di investimenti, per un valore degli stessi pari a circa 1 miliardo di euro. Si consideri che l'ammontare degli investimenti nel 2012 è stato pari a soli 50 milioni di euro.

Il 2017 appare come un anno di riassetto, dopo il rilascio della nuova area di imbarco E. La previsione di investimento per fine anno risulta inferiore rispetto alle previsioni di CdP per circa 60 milioni. per: (i) anticipi di lavori al 2016 (area di imbarco E); (ii) *saving* su alcuni interventi; (iii) sospensioni delle progettazioni sulla Pista 4 e su Fiumicino Nord (in attesa dell'iter autorizzativo del “VIA”); (iiii) sospensioni di altri interventi in attesa di approfondimenti tecnici finalizzati ad assicurare condizioni di efficienza in termini di capacità, etc, in coerenza con l'andamento del traffico e con il conseguente effetto di un contenimento del carico di investimenti. In termini di *opex* per passeggero ADR spicca a livello internazionale fra i più efficienti.

Di riflesso si registra un recupero in termini di qualità e di ammodernamento dell'aeroporto. Come da rilevazione da ACI Europe, Fiumicino risulta nel panel dei principali aeroporti europei in termini di *overall satisfaction*, avendo nel 2017 il primato. Il Piano di azione appare quindi finalizzato a mantenere il livello di qualità raggiunto, in un'ottica di efficienza.

La proposta tariffaria 2018 per lo scalo di Fiumicino risulta allineata a quella dell'anno precedente e leggermente in riduzione (di venti centesimi di euro) rispetto alle previsioni del CdP 2017-21 per il 2018. Con riferimento a Ciampino, la tariffa media per l'aviazione commerciale risulta in riduzione (di dieci centesimi di euro) rispetto a quella della stessa annualità nel CdP. La proposta tariffaria per il 2018 riflette quindi la dinamica degli investimenti, che sono in riduzione rispetto alle previsioni del CdP. Essa si basa su un'ipotesi di inflazione per il 2018 pari al 1,5%, mentre il DEF recentemente pubblicato dal Governo prevede un'inflazione all'1,7%.

Prende poi la parola il **Dott. Raffaele Pasquini (Responsabile Marketing e Sviluppo Prodotto)** che presenta il documento “Previsione dell'evoluzione del traffico nel sistema aeroportuale della Capitale – Contratto di Programma ADR sotto-periodo tariffario 2017-2021”. La *performance* del traffico nel sistema aeroportuale romano ha registrato un *trend* positivo e pari a +3,5% nel corso degli ultimi 16 anni, con un

rallentamento nell'ultimo quinquennio per effetto della crisi economica. Una distinzione va fatta fra Ciampino e Fiumicino e, con riferimento a quest'ultimo, fra settori di rete: un rallentamento sul breve raggio (Schengen) ed una crescita nel lungo raggio (Extra-Schengen).

Su Ciampino nel primo semestre del 2017 si registra una crescita del traffico (pari a +5,9%) dovuto ad un incremento del *load factor* (che risulta di circa il 90%). A Fiumicino è confermato il rallentamento nella crescita, con una variazione rispetto all'anno precedente di -0,2% di passeggeri e -5,1% di movimenti.

GIORDANO. (Udicon) Chiede delucidazioni sulle modalità di raccolta dei dati di traffico e di quelli sulle rilevazioni relative alla tariffa.

PASQUINI. I dati di traffico sono quelli certificati dai vettori.

TRONCONE. I dati rilevanti ai fini tariffari (*capex*, etc.) risultano da bilancio e quindi certificati. Gli interventi rispetto ai piani di investimento ai quali i dati fanno riferimento sono tutti sottoposti al controllo dell'autorità di settore, così come la metodologia di calcolo impiegata per la derivazione delle tariffe. Infine, la rilevazione degli indicatori di qualità viene svolta da ACI Europe, che si avvale di terze parti indipendenti.

Prende la parola l'Ing. **Giorgio Gregori (Direttore Sviluppo Infrastrutture)** che presenta il Piano di investimenti da realizzare sulla base delle effettive esigenze dell'aeroporto nel quinquennio 2017-21, attraverso un impegno di circa 1,8 miliardi di investimenti. I principali interventi di questo periodo, quindi, riguardano il completamento del progetto di Fiumicino Sud, di cui, ad oggi, risultano completati l'area d'imbarco E, con relativo Avancorpo, e il BHS/HBS T1, grazie al quale tutti i bagagli vengono trattati con sistemi automatici. Ad oggi la dinamica del traffico non richiede la realizzazione di forti investimenti in capacità: Pista 4, prevista nel Masterplan 2021, al momento non risulta necessaria a quella data

GREGORI. Precisa che il T2 verrà chiuso e demolito. È iniziato l'*iter* autorizzatorio del VIA per il Masterplan al 2044. Anche su Ciampino è stata avviata la procedura di VIA, con piano di riorganizzazione ed ottimizzazione dell'esistente a fronte dei problemi di impatto acustico che caratterizzano l'aeroporto.

Su Fiumicino Nord è stata sospesa la progettazione in attesa della procedura di VIA.

Per Fiumicino Sud: avvio lavori seconda fase piazzali ovest a settembre, approvazione progetto nella seconda metà di giugno. La recente evoluzione del traffico ha dato origine a una differente fasizzazione dello sviluppo a est (a servizio del traffico Schengen, in modo analogo a quanto già realizzato in Area Extra-Schengen), con anticipazione dell'avvio dell'espansione del T1 a ovest e con sospensione della riconfigurazione del T5. Sono inoltre previsti la revisione interventi terminal e *air side* e anticipato acquisto macchine per il controllo dei bagagli standard 3.

Viene illustrata la *slide* relativa all'elenco degli investimenti per il 2017 su Fiumicino. I più importanti sono la riqualifica della Pista 1, la mitigazione idraulica (necessaria in virtù delle continue mutazioni meteorologiche degli ultimi anni con un collettore di cui auspica il completamento entro aprile 2018); Avancorpo e Molo A (in completamento entro il 2020), realizzazione della nuova sede ADR, della sottostazione elettrica e rifacimento completo della rete di distribuzione delle tre piste di volo.

Ulteriori interventi hanno riguardato l'adeguamento avvenuto per i voli sensibili, il rifacimento della segnaletica per il passeggero, l'introduzione di un nuovo *layout* per l'area di controllo dei passaporti, la ristrutturazione della zona Arrivi T3, che sarà oggetto di profondi interventi a fini antisismici, i nuovi *gate* area di imbarco B, la riconfigurazione gate C8 – C16, nuova rete elettrica e sottostazione elettrica con sottosezione in quattro sotto reti, l'implementazione dell'e-gate.

Su Ciampino: ristrutturazione del Terminal Aviazione Generale e macchine RX standard 3.

NANNI. (Comitato Utenti) Chiede quali saranno gli investimenti per la tecnologia di *self service* per i passeggeri.

GREGORI. In ADR la materia è di competenza del dott. Emiliano Sorrenti che sta predisponendo un piano di azione. Ricorda comunque come il *self check-in* fatichi ancora a prendere piede.

NANNI. (Comitato Utenti) Osserva come alcuni investimenti siano inutilizzati o sottoutilizzati (d esempio il *self boarding* del nuovo Molo E). Per quanto riguarda il Piano investimenti futuro auspica un tavolo di confronto con gli utilizzatori.

GREGORI. Assicura il confronto e il coinvolgimento degli utenti. Con riferimento ai *self boarding* e al BHS osserva come le infrastrutture che richiedono anni di pianificazione debbano essere necessariamente flessibili.

Rappresentante IATA. Riconosce il maggior grado di condivisione delle informazioni dal 2016. Tuttavia, la consultazione con l'utenza necessiterebbe di un confronto più regolare e strutturato.

GREGORI. Assicura il coinvolgimento nelle consultazioni e si dichiara disponibile a fissare una data per un incontro futuro.

Rappresentante IATA. Evidenzia come molti progetti siano già in corso, mentre occorrerebbe un coinvolgimento continuativo con gli utenti. Vengono richiesti chiarimenti sui tempi tecnici per la realizzazione della Pista 4 e sull'impatto di eventuali ritardi nella realizzazione dell'opera.

GREGORI. La Pista 4 costituisce una parte essenziale della consultazione già iniziata ed ha un importante ruolo per l'impatto ambientale di tutto l'aeroporto, al fine di ridurre le partenze sulla Pista 1, critica per l'inquinamento da rumore. Per realizzare l'infrastruttura saranno necessari quattro o cinque anni.

Rappresentante IATA. È necessaria una revisione maggiormente dettagliata dei lavori, con gli input considerati e i fattori che possono influenzare la tempistica.

TRONCONE. Sicuramente i movimenti attuali potrebbero soffrire di situazioni temporanee per quanto riguarda l'*hub* di Roma, che non si sta sviluppando. In data odierna si dichiara disponibile a fissare un incontro per parlare delle varie fasi di costruzione della Pista, anche se esprime dubbi sul termine di costruzione entro il 2020-21, a fronte del problema di capacità per tutti gli aeroporti europei.

Rappresentante IATA. Chiede maggiori dettagli sul Masterplan, al fine di fornire il proprio supporto. Riconosce il collegamento fra infrastruttura e capacità.

GREGORI. Per quanto riguarda il Masterplan: al traffico e alle infrastrutture va aggiunto l'elemento dell'impatto ambientale. Durante la VIA ci sarà la risposta in termini di adeguamento della tempistica del Masterplan.

Rappresentante IATA. Per quanto riguarda gli accordi sui livelli di servizio, discussi nel 2016: si è parlato di livelli di servizio molto elevati, ma si può raggiungere un miglior equilibrio utilizzando misurazioni oggettive e affiancandole a quelle di percezione soggettiva. Evidenzia la correlazione fra costi, livelli di servizio, investimenti e tariffe pagate dagli utenti.

TRONCONE. Sottolinea il buon lavoro svolto; si dichiara disponibile a lavorare con gli utenti sul piano operativo per la costruzione degli indicatori.

GATTI. (Ryanair) Osserva che alcune compagnie aeree non fanno parte di IATA ma vorrebbero ugualmente partecipare alle consultazioni sugli investimenti. Ryanair non riconosce il premio ricevuto annualmente da ADR, perché trattasi di un obbligo contrattuale con ENAC, accordo non oggetto di previa consultazione. Per quanto riguarda le prime due presentazioni: Ryanair è preoccupata dello sviluppo del traffico a Fiumicino, anche in rapporto agli altri scali europei e rileva il mancato sviluppo di clienti alternativi (*low-cost*) come avviene in altri aeroporti. Attenzione viene manifestata alle compagnie aeree di *legacy*, trascurando altre compagnie.

TRONCONE. Sugli gli aspetti formali relativi alle consultazioni Ryanair verrà coinvolta al pari di ogni altra compagnia. Con riferimento alle altre osservazioni: il *bonus* qualità è previsto dall'Accordo di concessione. I risultati in termini di livello del servizio vanno forse meglio calibrati verso altri indicatori ma sono comunque fonte di soddisfazione. Per quanto riguarda l'andamento del traffico, ribadisce la straordinarietà del periodo attuale, in cui circa il 40% del traffico di Fiumicino è gestito da Alitalia. Per Fiumicino, al netto della situazione Alitalia e dei movimenti di Ryanair, tutti gli altri segmenti di traffico sono in crescita, manifestando un trend soddisfacente. Il tasso di crescita è di circa il 4-5% annuo se calcolato negli ultimi quattro anni.

PASQUINI. Si riporta a quanto detto dall'Ing. Troncone. Per quanto riguarda il settore *low cost*, esso è passato dal 18 al 28% a Fiumicino negli ultimi 10 anni, rientrando nello scenario europeo che vede un incremento complessivo.

TRONCONE. Rassicura che la sospensione dell'operatività del Terminal 5 risulta correlata agli attuali volumi di traffico. La situazione attuale non richiede un adeguamento di capacità per il T5.

CALÌ. (EasyJet) Si dichiara preoccupato dalla situazione attuale e chiede cosa voglia fare ADR nel breve periodo per invertire la riduzione nella crescita dei passeggeri.

TRONCONE. Ricorda le crescite del 2015 e 2016 e non concorda sul giudizio di passività di ADR espresso dal rappresentante di EasyJet. Non ritiene in discussione il potenziale di crescita dell'aeroporto e ricorda come quello attuale sia un anno preparatorio rispetto ai prossimi due o tre.

GREGORI. Precisa che il T2 verrà chiuso e riprodotto. Il T5 ad oggi rimane sospeso a fronte dei presupposti di extra capacità; i tempi di riconfigurazione del T5 sono di quattro-sei mesi.

NANNI. Non concorda e auspica un preventivo confronto.

TRONCONE. Assicura rapidità di azione nell'eventuale ripresa del T5.

NERI. (Ibar) Chiede quali siano gli effetti sulla qualità.

GREGORI. ADR prevede di mantenere gli standard di qualità raggiunti negli ultimi tre anni senza l'ulteriore spesa per la costruzione del T5.

NERI. (Ibar) Chiede quanti passeggeri movimentati il T2.

PASQUINI. Due milioni di passeggeri.

PISTOLA. (Comitato Utenti Ciampino) Chiede quando chiuderà il T2.

GREGORI. Presumibilmente **al più tardi a** maggio 2018.

PISTOLA. (Comitato Utenti Ciampino) Osserva come il traffico del T2 potrebbe riempire il T3. Ritiene quindi opportuna l'apertura del T5; in caso contrario anche se i sistemi dovessero reggere ne soffrirà lo spazio per i passeggeri.

Rappresentante IATA. Propone una riunione dedicata per la revisione della domanda a livello di aerostazione e di terminali. Con riferimento alla riconfigurazione del T5, a costi ragionevoli, ritiene opportuno coinvolgere le compagnie aeree.

TRONCONE. Sul T5 ADR al momento intende continuare ad esaminare entrambe le soluzioni.

Segue il **dott. Emanuele Calà (Responsabile Qualità del Servizio)** che interviene ad illustrare il documento "Indicatori qualità e piano interventi" con riferimento ai risultati ottenuti, al Piano di miglioramento e alla consuntivazione indicatori CDP. Ricorda come il sistema sia integrato fra qualità percepita e qualità erogata ed evidenzia il netto miglioramento nel corso degli ultimi anni dei principali indicatori di qualità erogata. Si sofferma sul dato del tempo della riconsegna bagagli e del controllo passaporti a Fiumicino per

passaggeri UE ed Extra UE. Indica le principali azioni per l'incremento della soddisfazione dei passeggeri, che hanno caratterizzato il Piano di miglioramento avviato negli ultimi 12 mesi e che riguardano - fra gli altri - *handling* e controllo passaporti. Ricorda la riqualifica della facciata esterna del T3 e la gestione dei voli in arrivo extra Schengen. Con riferimento al controllo passaporti evidenzia l'alto numero degli e-gates. Sottolinea la creazione della nuova App, che guida il passeggero dall'arrivo all'aeroporto fino all'imbarco e viceversa.

Nel corso del 2017 è stato avviato un progetto volto ad avvicinare il vettore come passeggero, prevedendo un sistema di qualità percepita ed erogata. Ricorda infine le azioni portate avanti con ENAC ed ENAV per migliorare l'uso delle infrastrutture esistenti per quanto riguarda capacità e puntualità.

Con riferimento agli indicatori del Contratto di Programma: per Fiumicino tutti hanno raggiunto il target fissato; per Ciampino 7 su 12.

GIORDANO. (Udicon) Osserva come sia emersa la necessità di fare un continuo *tuning* di alcuni settori (pannelli indicativi). Non ritiene *customer friendly* l'impostazione della consultazione ed auspica un maggiore coinvolgimento della clientela, con documenti ulteriori ed eventualmente con un minor grado di tecnicismo.

TRONCONE. Osserva come la consultazione abbia una sua necessaria tecnicità; di qui la difficoltà di una fruizione dei documenti da parte del comune cittadino, pur nella massima apertura ed attenzione nei confronti delle Associazioni dei consumatori.

GIORDANO. (Udicon) Il problema va forse visto anche in prospettiva, analizzando il *target* della consultazione.

CALÀ. La documentazione appena illustrata sia stata resa visibile e chiara per chiunque visiti l'aeroporto.

TRONCONE. Ribadisce apertura ed attenzione nei confronti delle Associazioni dei consumatori.

NANNI. Osserva come buona parte degli indicatori - che determinano un premio - vengono fatti dai vettori. Non ritiene veritiero il grado di soddisfazione, pressoché del 100%, per l'assistenza ai passeggeri PRM. Occorrerebbe coinvolgere maggiormente i vettori nel processo di selezione dei dati relativi al rilevamento della qualità.

CALÀ. Sottolinea l'assenza di discrezionalità nella scelta del soggetto che si occupa di rilevare i dati della qualità, scelto in base ad una gara pubblica europea.

SOLERI. Con riferimento al rischio di *double counting*: i vettori pagano in tariffa un costo efficientato. Quindi i costi associati al *continuous improvement* della qualità non vanno in tariffa.

Prende la parola il **dott. Lorenzo Cavina (Responsabile Ambiente e Sostenibilità)** per commentare il documento "Indicatori annuali di tutela ambientale e piano interventi". Dal 2016 il nuovo sistema ambientale per chi opera all'interno dell'aeroporto prevede un approccio sistemico con il coinvolgimento di tutti gli operatori. Con riferimento alle priorità per gli *stakeholders* enuclea le principali problematiche; si sofferma quindi sul tema del risparmio energetico con l'obiettivo di una prosecuzione della riduzione dei consumi energetici per pax*mq e uno sviluppo di produzione di energia da fonti rinnovabili. Anche con riferimento al tema dei rifiuti sottolinea l'approccio condiviso e la necessità di lavorare insieme. Per quanto riguarda lo sviluppo delle infrastrutture: nel 2016 è stata inaugurata l'aviazione generale di CIA, progettata, realizzata e gestita secondo lo standard LEED; presso lo scalo di FCO è in fase di progettazione la nuova area di imbarco A, secondo lo standard LEED. Ricorda la riduzione dei consumi di acqua potabile.

GREGORI. Precisa che Fiumicino è l'unico aeroporto in Europa a prevedere l'acqua industriale con ciclo chiuso delle acque nere, inviata al depuratore e che ritorna al ciclo industriale.

CAVINA. Illustra le slide relative alla riduzione del consumo di suolo e allo sviluppo sostenibile del territorio. Con riferimento alla consuntivazione degli indicatori CDP evidenzia il raggiungimento degli obiettivi previsti.

Da ultimo si avvicina il **Dott. Fabio Soleri (Responsabile Affari Regolatori)** che illustra l' "Aggiornamento 2018 sulla Articolazione tariffaria Fiumicino e Ciampino", evidenziando come tutti i documenti relativi siano stati pubblicati per tempo sul sito ADR, distinti per i due aeroporti, e rimandando per i singoli corrispettivi unitari ai suddetti documenti. Ricorda come gli investimenti costituiscano la maggior parte dei costi che confluiscono nella tariffa. Illustra l'evoluzione del corrispettivo unitario medio dal 2013, primo anno di applicazione delle regole del CDP. L'attuale proposta 2018 prevede per Fiumicino il valore di 30,8 euro per passeggero, che include un'ipotesi di inflazione inferiore (1,5%) rispetto a quella prevista nel recente DEF (1,7%). Per Ciampino la proposta tariffaria è di 15,2 euro per passeggero.

SOLERI. Introduce la sezione Q&A con riferimento alle domande già pervenute.

CALÀ. Ricorda come lo scorso anno sia stato aumentato il numero degli indicatori di qualità erogata, sia su Fiumicino che su Ciampino. Nel corso del 2018 l'obiettivo è quello di condividere le *dashboard* di performance e chiudere le interviste.

CARVALLO. (Aoc) Chiede un maggiore coinvolgimento nei progetti, per evitare di dover intervenire in un secondo momento.

GREGORI. Osserva come la pianificazione dei terminal sia caratterizzata da una costante revisione, nell'ambito di uno stesso Piano. Assicura il coinvolgimento degli interessati, dopo aver però approfondito quanto potrà accadere fino al maggio 2018.

NERI. (Ibar) Sottolinea una differenza di atteggiamenti fra l'affermazione di disponibilità a coinvolgere i vettori negli aspetti rilevanti della qualità e di progettazione dell'aerostazione rispetto alla diffidenza creata nel corso del tempo da parte di chi vive l'aeroporto quotidianamente. Un cambio dell'azienda che fornisce i servizi di misurazione potrebbe forse offrire a tutti una possibilità da non perdere. Inoltre l'asimmetria informativa fra ADR e gli utenti alla lunga potrebbe creare sospetti non giustificati.

CALÀ. Ricorda come da almeno un anno a questa parte si sia dato sempre maggiore spazio alla consultazione con l'utenza. Per quanto riguarda gli indicatori si dichiara disponibile ad approfondire la tematica, anche se la stessa appare già dettagliatamente individuata.

NERI. (Ibar) Il sistema di misurazione della qualità non ha impedito ad altri aeroporti di intavolare e concludere un accordo con gli utenti. Occorrerebbe almeno una collaborazione stretta sulle voci che impattano direttamente sulla operatività dei vettori.

TRONCONE. Disponibilità ad un confronto per dare ascolto alle esigenze rappresentate.

NANNI. *Legacy carriers e low cost carriers:* trova queste ultime un valore aggiunto per Fiumicino. Chiede come ADR pensi di far dialogare i due *carriers*, soprattutto per il lungo raggio? A 16 mesi dalla restrizione del mercato degli *handlers* chiede se ADR sia soddisfatta dalla scelta.

PASQUINI. *Low cost* ha trovato anche su Roma una fertilità importante; ADR sta guardando al fenomeno del *connecting* in maniera interessata; tale fenomeno non ha però avuto particolare fortuna in altri aeroporti europei. ADR mostra attenzione anche al *self connecting*.

TRONCONE. Precisa come l'aeroporto di Fiumicino abbia una vocazione relativamente limitata rispetto ad altri al traffico *connecting*. Si dichiara comunque disponibile ad ascoltare gli utenti

NANNI. Sollecita la risposta su riduzione numero handlers

TRONCONE. Da una situazione di grande confusione operativa ADR ha cercato di farsi parte attiva con ENAC. La situazione sta migliorando.

CALÀ. Osserva come i tempi di attesa siano notevolmente ridotti.

NANNI. Sugli *handlers* non ritiene corretto giustificare una limitazione per legge del libero mercato. Vi è stata un incremento dei costi a fronte di un mancato aumento della qualità. Ci potrebbe essere un innalzamento dei livelli qualità facendo semplicemente rispettare il Regolamento di scalo.

TRONCONE. La situazione precedente era insostenibile e miope dal punto di vista degli stessi vettori. La nuova situazione ha sì determinato un aumento dei fattori di costo ma a fronte di un aumento di qualità.

NERI. (Ibar) La normativa europea sull'*handling* aeroportuale difende il principio della liberalizzazione, permettendo ai gestori l'introduzione di limitazioni temporanee e motivate.

TRONCONE. Quello attuale è un primo periodo di osservazione. È ancora presto per trarre conclusioni definitive.

SOLERI. Illustra il documento che verrà pubblicato sul sito relativo alle Q&A.

CALVARESI. (Comitato Utenti) Chiede informazioni sulle tariffe relative ai canoni di locazione uffici e locali operativi.

SOLERI. In questa sede non vengono comunicate scelte commerciali ma solo la proposta tariffaria, derivante dall'applicazione della disciplina del Contratto di Programma

Alle ore 13,35 i lavori vengono sospesi per un light lunch break. Riprendono alle ore 14,15.

TRONCONE. Preannuncia la pubblicazione di ulteriori documenti con una modifica dei numeri per quanto riguarda il carico tariffario.

SOLERI. Precisa che il termine del periodo di consultazioni si avrà nella prima settimana di novembre.

CARVALLO. (Aoc) Chiede se siano in programma il riammodernamento dei banchi di accettazione e del sistema di annunci sonori a Fiumicino.

GREGORI. Rimanda alle prossime azioni che saranno prospettate dall'ing. Sorrenti, responsabile dell'area IT.

TRONCONE. Il progetto è già pianificato e autorizzato internamente.

GREGORI. La realizzazione dei banchi rientrerà nella generale ristrutturazione del Terminal 3.

CARVALLO. (Aoc) Chiede un preventivo coinvolgimento a riguardo.

Rappresentate IATA. Richiede informazioni sulla strategia dei servizi *self service*.

GREGORI. Rimanda alle risposte del dott. Sorrenti, ma preannuncia un riferimento alle *best practices* europee.

NERI. Sul tema dell'inflazione programmata chiede quale sarà l'atteggiamento di ADR e se vi è un obbligo di applicazione del tasso di inflazione.

SOLERI. Ricorda come anno per anno sia stata fatta una correzione al ribasso. Questa è la prima volta in cui la correzione dovrebbe essere al rialzo. ADR dovrà quindi verificare con ENAC la sua applicazione.

NERI. Chiede se la sospensione del progetto relativo alla Pista 4 avrà un riflesso sulle tariffe.

GREGORI. Sulla tariffa 2019 potrebbe impattare il costo della progettazione; la parte rimanente esce dal periodo 2017-2021. Quasi tutto l'investimento uscirebbe dal sotto-periodo in esame.

SOLERI. Ricorda come i costi ammessi saranno solo quelli di un investimento effettivamente concretizzato.

NERI. Per quanto riguarda i canoni di subconcessione dei locali operativi chiede se sia intenzione di ADR intavolare un dialogo con i vettori e con gli utenti e indicazioni maggiori sui tempi.

SOLERI. Nella recente prassi tutti gli utenti hanno ricevuto una comunicazione in cui l'aggiornamento dei corrispettivi riflette la sola inflazione.

NERI. Sui corrispettivi per i servizi di sicurezza (ADR ha fatto investimenti sul BHS): salta all'occhio il fatto che due servizi simili resi in due aeroporti italiani abbiano una differenza del 100%.

SOLERI. Rimanda alla documentazione scritta sottolineando la specificità di Fiumicino risiede nei costi necessari a garantire il servizio per i *connecting passengers*, e il fatto che la tariffa non sia di sistema come per SEA ma riguardi lo specifico aeroporto.







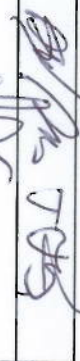





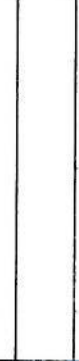
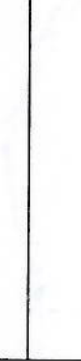

TRONCONE. Evidenzia come i moduli Manchester siano assolutamente performanti; sono poi stati introdotti modelli per i quali i passeggeri arrivano alla rulliera in parallelo.

Rappresentante IATA. Chiede la possibilità di una riunione con le compagnie aeree nelle prossime sei settimane.

TRONCONE. Occorre comprendere il metodo e il livello di dettaglio che si intendono avere. La prima riunione potrebbe tenersi dopo la fine del processo di consultazione. ADR attende ulteriori osservazioni scritte entro il 20 ottobre.

I lavori si chiudono alle ore 14,40.

FIRMA SOLO A FINE
 INCONTRO

Nominativo	Società/Ente	Carica	Mail	Firma per presa visione del verbale
DARIO GIORDANO	V. DI. CON.	Responsabile Ufficio Legale	dario.giordano@unicon.sip dgiord@unicon.sip	
LUIGIANO NERI	IBRIL	Segr. Gen.	seg.gou@ibril.it	
FABRIZIO CARI	easySet	AREPEDI DEN. NSR.	fabrizio.cari@easyset.com	
SARA PATARELLA	ADR	AREPEDI REGOMOT	PATARELLA.SARA@ADP.IT	
ALESSANDRA SANSONE	ADR	AREPEDI REGOLAZIONE	SANSONE.ALESSANDRA@ADR.IT	
MARCO CALVAREZE	CU	PRESIDENZIE	MARCO.CALVAREZE@UNICON.IT	
ARBITO DANNI	CU	VICE PRESIDENT	ARBITO.DANNI@UNICON.IT	
GABRIELE SPADONI	BRITISH AIRWAYS	CARO SCALO DI SLOWAKIA	GABRIELE.SPADONI@BA.COM	
ROBERTA TAMPREDI	NORWEGIAN	GROUND OPS Manager	Roberta.Tampredi@norwegian.com	
MARCO GATTI	RYANAIR	AIRPORT ECONOMIC	gattimarc@ryanaair.com	
PAOLO SILVOLA	TNT	Hub Manager CIA	PSilvola@tntitaly.it	
ELIA RISTOLA	COMITATO UFFENTI CIA	REGIONAL HANDBOOK RYANAIR	ELIA.RISTOLA@UNICON.IT	
M. CRUVALLO	AOC	STATION KING JEREA'S	MICRUVALLO@AOC.IT	
ALDO TONIC	ADR	ADJ. AIRPORT	Sergio.Tonic@ADR.IT	
NICOLETTA MORI	ADR	COUNTRY MAN	nicolettamori@ADR.IT	
OLEVI PASSINO	ADR			