

# **Proposta di Aggiornamento Tariffario 2019**

## **Informazioni preliminari**

*Agosto 2018*

- **Aggiornamento tariffario 2019: informazioni preliminari**
- Simulazioni del costo per aeromobile
- Aggiornamento del corrispettivo PRM
- Costi ammessi e parametri tariffari
- Informazioni sul Contratto di Programma ENAC - ADR

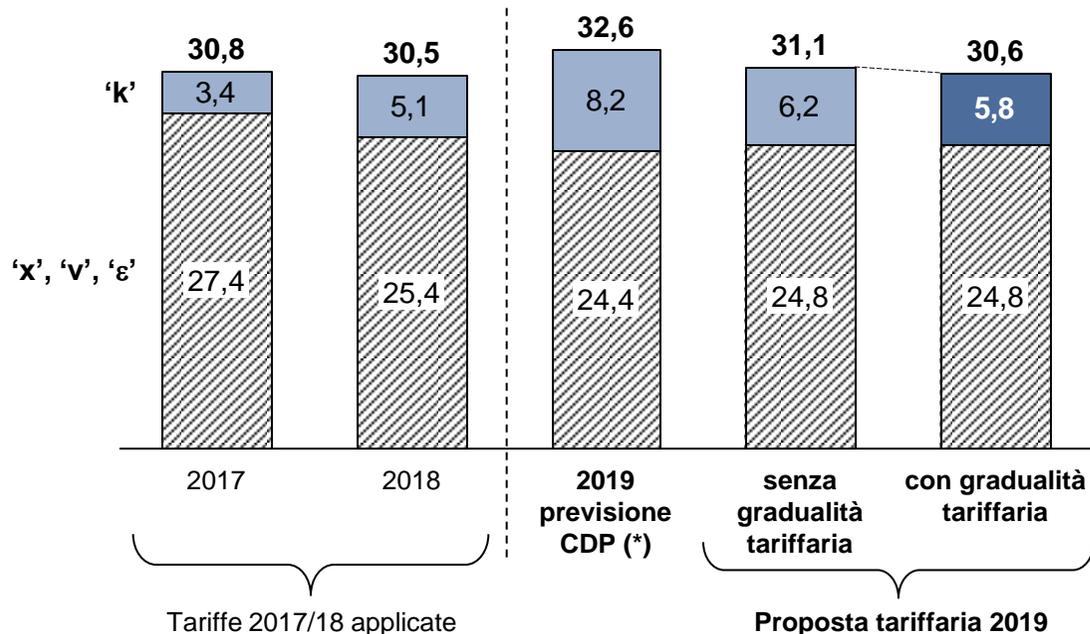
- Il 2019 rappresenta il terzo anno dell'attuale periodo regolatorio 2017-21 e l'aggiornamento annuale dei corrispettivi si inquadra nella dinamica tariffaria quinquennale rappresentata all'Utenza in consultazione nel 2016. L'art. 22 del Contratto di Programma («CDP») fissa in 5 anni la durata dei periodi 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»<sup>(1)</sup> 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 da parte di ENAC** della stessa e alla collegata disciplina attuativa finalizzata al dovuto rispetto della correlazione ai costi.

(1) Parametro k: componente in tariffa a copertura dei costi ammessi legati alle nuove infrastrutture

- 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.

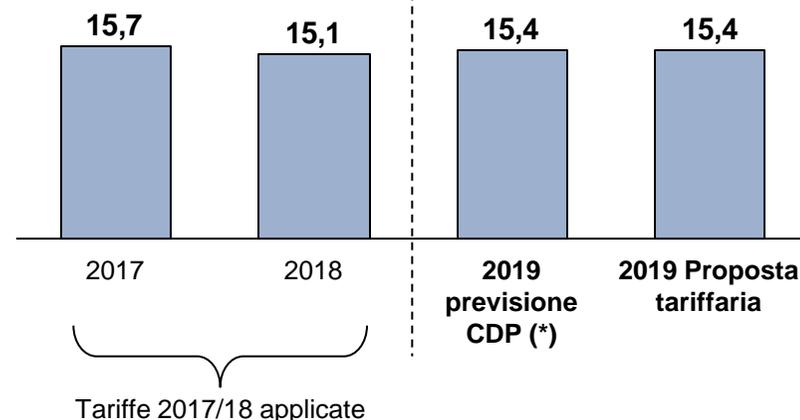
# Aggiornamento tariffario 2019: Fiumicino e Ciampino

## Tariffa FCO (€/pax pagante)



## Tariffa CIA (€/pax pagante)

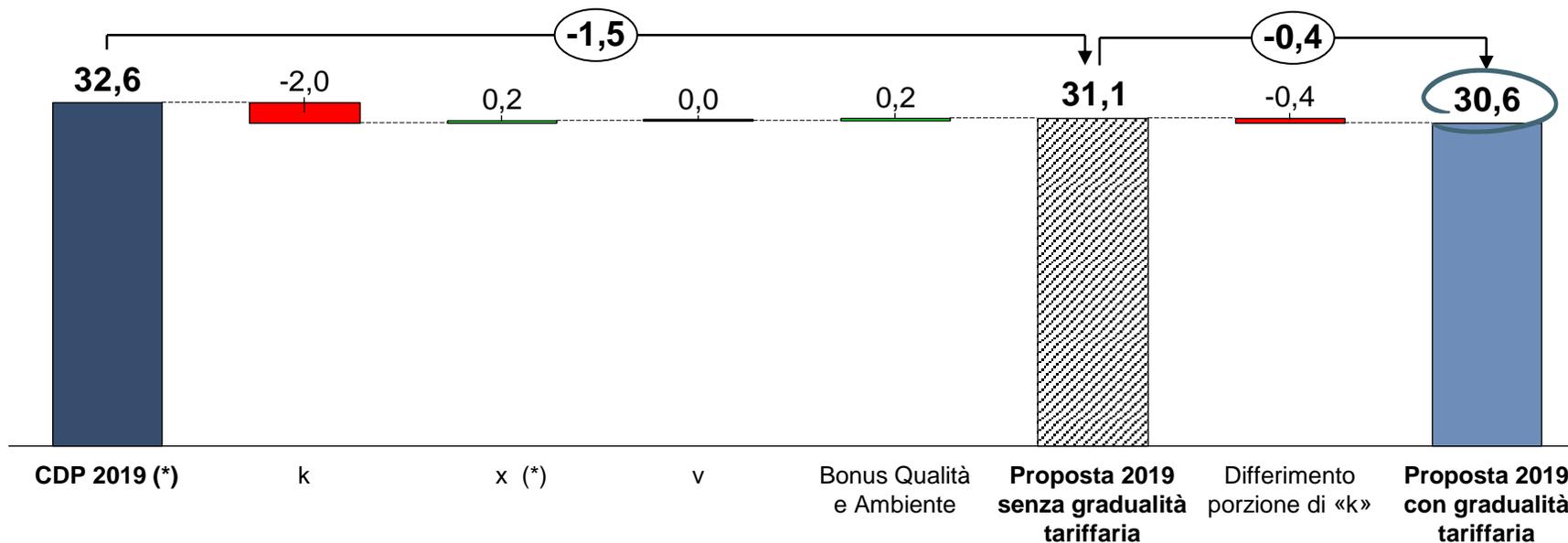
(Aviazione commerciale)



- A FCO la consultazione per l'aggiornamento 2019 contempla anche la possibilità di applicare corrispettivi invariati vs il 2018 per i principali servizi (ipax; approdo/decollo; sicurezze) attraverso il differimento della componente «k» come previsto dal CDP (opzione di **stabilità/gradualità tariffaria**):
  - in entrambi i casi il corrispettivo unitario medio è inferiore al livello previsto per la stessa annualità da CDP
  - l'opzione di stabilità/gradualità tariffaria prevede un corrispettivo medio inferiore rispetto all'opzione «standard» di **-0,45 €/pax** pari a -1,4% che offrirebbe il sostanziale mantenimento del livello medio dell'anno in corso.
- A FCO il parametro «k» è previsto comunque in riduzione vs 2019 da CDP per minori investimenti rispetto alle previsioni di CDP; in funzione dell'opzione tariffaria 2019, la componente «k» risulta al momento pari a 6,2 – 5,8 €/pax (vs 8,2 €/pax di previsione 2019 CDP).
- A CIA per il segmento Aviazione Commerciale (in figura), il corrispettivo unitario medio posto in consultazione risulta allineato a quanto previsto per la stessa annualità da CDP, leggermente superiore (+2%) a quanto in applicazione nel 2018 ma ancora inferiore al livello del 2017 (**-0,3 €/pax**).

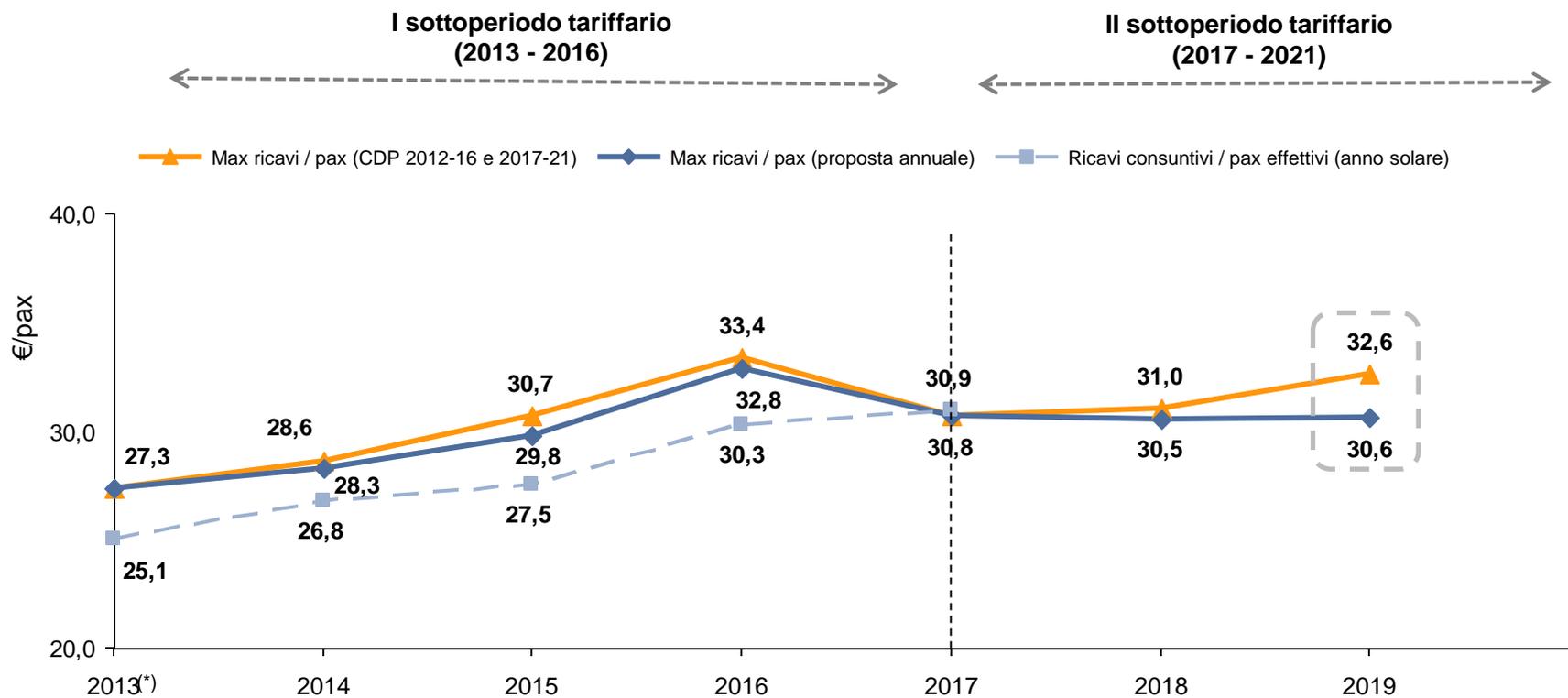
# FCO: Proposta tariffaria 2019 vs previsioni CDP (dinamica tariffaria 2017-21)

## Proposta 2019 vs CDP 2019 con e senza differimento "k", scostamenti (€/pax pagante)



- Rispetto alle previsioni di CDP si può notare come l'attuale scostamento rispetto al piano capex approvato da ENAC si rifletta naturalmente in un calo della componente «k» che consente al gestore il recupero dei costi di capitale sugli investimenti effettivamente eseguiti
- Nel complesso dell'evoluzione tariffaria il minor «k» contribuisce ad uno scostamento negativo vs previsione in dinamica tariffaria di CDP per il 2019 (-1,5 €/pax, pari a -4,7%)
- Per il 2019 ADR pone in consultazione anche un' opzione che prevede la stabilità tariffaria sui principali servizi:
  - nell'opzione di stabilità tariffaria è previsto un corrispettivo medio inferiore di **-0,45 €/pax** (pari a -1,4%)
  - in questo caso, la riduzione vs la previsione di CDP per il 2019 è pari a -6,1%

# FCO 2013-2019: Evoluzione massimi ricavi reg unitari vs CDP

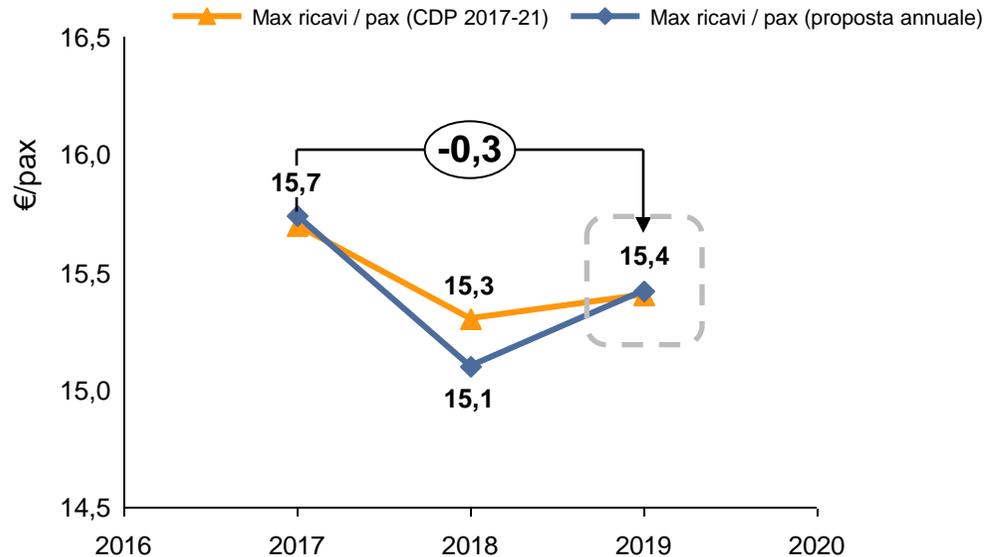


- A FCO nel 2013-19 il corrispettivo unitario dei servizi regolati (max ricavi / pax) registra una crescita media (CAGR) del 2,2% (da 27,3 €/pax a 30,6 €/pax), nonostante i significativi investimenti in maggiore capacità (da 37 a 44 mln pax/anno) e qualità del servizio (ACI «Overall Satisfaction Index» da 3,31 a 4,35, cioè da uno dei risultati peggiori del *panel* al migliore in assoluto)
- Per il 2019 la proposta tariffaria considera un' ipotesi di inflazione stimata a 1,5% che contribuisce a determinare un possibile corrispettivo medio a **30,6 €/pax** (nell'opzione che prevede **stabilità tariffaria**)
- I ricavi / pax effettivamente consuntivati in ogni anno riflettono alcune riduzioni su servizi minori (in particolare affitti) ed evoluzione del traffico difforme da stime di CDP in termini di volume e mix

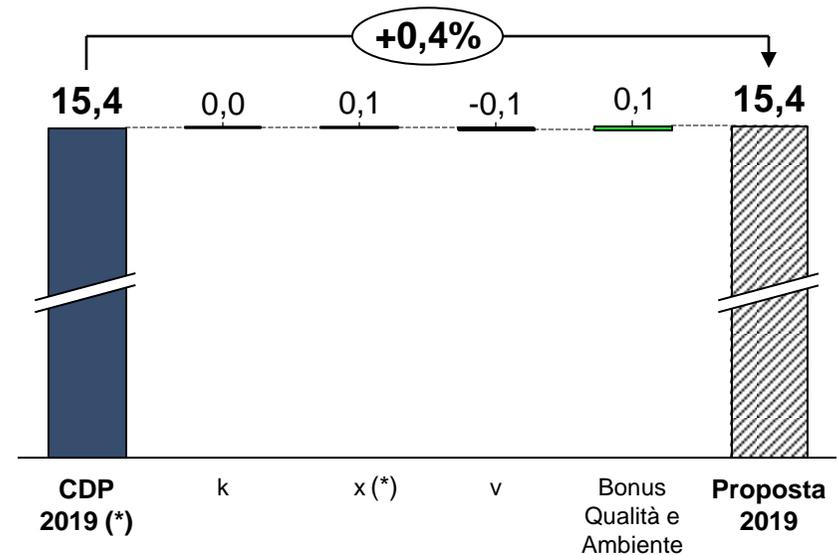
(\*) il corrispettivo annuo medio 2013 consuntivato nell'anno solare risente di due mensilità (gennaio, febbraio) in mancanza di applicazione del CDP

# CIA (Aviazione commerciale): Proposta tariffaria 2019 e scostamento vs previsioni di CDP

CIA (AC) 2019 vs 2017-18, scostamenti (€/pax)



CIA (AC) 2019 vs CDP 2019, scostamenti (€/pax)

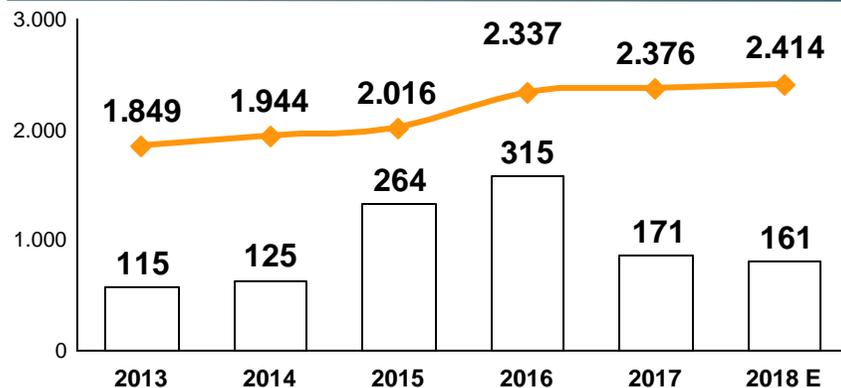


- A CIA per l'Aviazione Commerciale (in figura) per il 2019 il corrispettivo unitario medio posto in consultazione risulta allineato a quanto previsto per la stessa annualità da CDP e leggermente superiore (+2%) a quanto in applicazione nel 2018 ma ancora inferiore al livello del 2017 (-0,3 €/pax)
- Questo avviene nonostante il raggiungimento della premialità per la componente tariffaria  $\epsilon$  (qualità ed ambiente) che insiste sul corrispettivo medio unitario nella misura di 11c € e non è mai rappresentata *ex-ante* nella dinamica tariffaria di medio periodo (escluso premio  $\epsilon$  -0,4% vs CDP)
- Per il 2019 la proposta tariffaria considera un'ipotesi di inflazione stimata a 1,5%
- Nel 2017 – con l'avvio del II quinquennio di CDP – si è provveduto ad una specifica articolazione tariffaria per il volato AG al fine di una più precisa correlazione ai costi (per i corrispettivi dell'Aviazione Generale si veda l'aggiornamento dell'Allegato 9 di CDP)

(\*) non include il bonus qualità ed ambiente pari a 0,11 €/pax

# Evoluzione della RAB nel 2013-2019

## RAB (\*) e Capex REG 2013-2018 (€ '000)



	2013	2014	2015	2016	2017	2018 E
(**) FCO	123	161	314	402	180	187
(**) CIA	7	8	8	26	12	14
(**) SYS	130	169	322	428	192	201
(**) SYS cum	130	299	621	1.049	1.241	1.442

(\*) valori a sistema (FCO+CIA) rappresentati come RAB «fine anno»

(\*\*) capex REG+NON REG; valori al netto investimenti «real estate»

## Investimenti ad Elevato Valore Strategico (\*\*\*)

Infrastruttura / intervento	Fine lavori	WaCC incrementale		Opex k (rilevanti)
		Alto	Medio	
Avancorpo T3	2016	X		X
BHS Molo E	2016	X		X
BHS T1	2016	X		X
Sistema aerostazioni est (piazzi 200)	2016	X		
Macchine RX BHS T1	2016	X		
Piazzi in area ovest 1ª fase	2017		X	
Sistema aerostazioni est (area check-in)	2017	X		
Sistema aerostazioni est (piazzi 300)	2018	X		

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

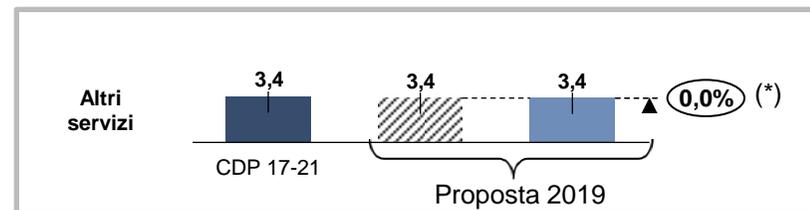
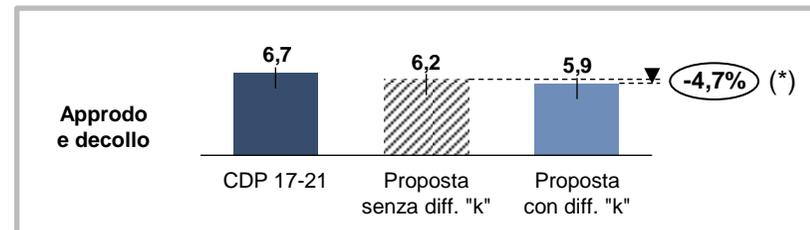
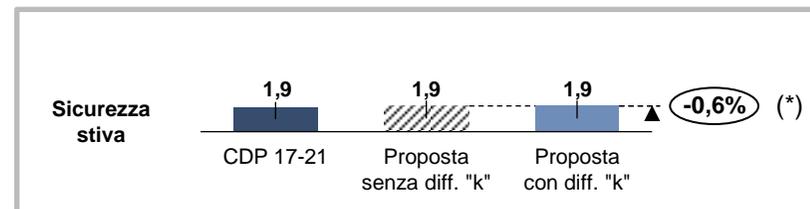
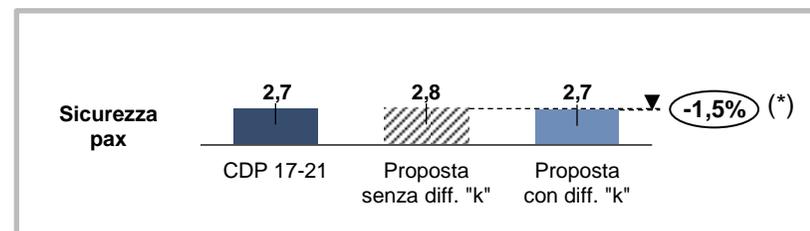
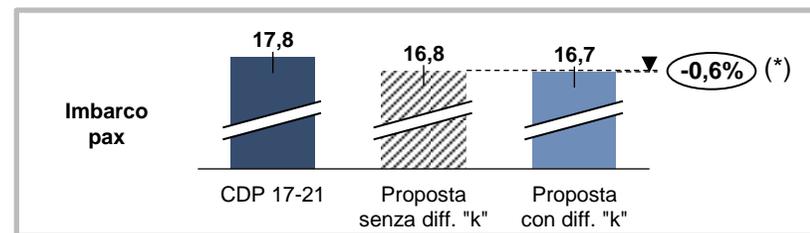
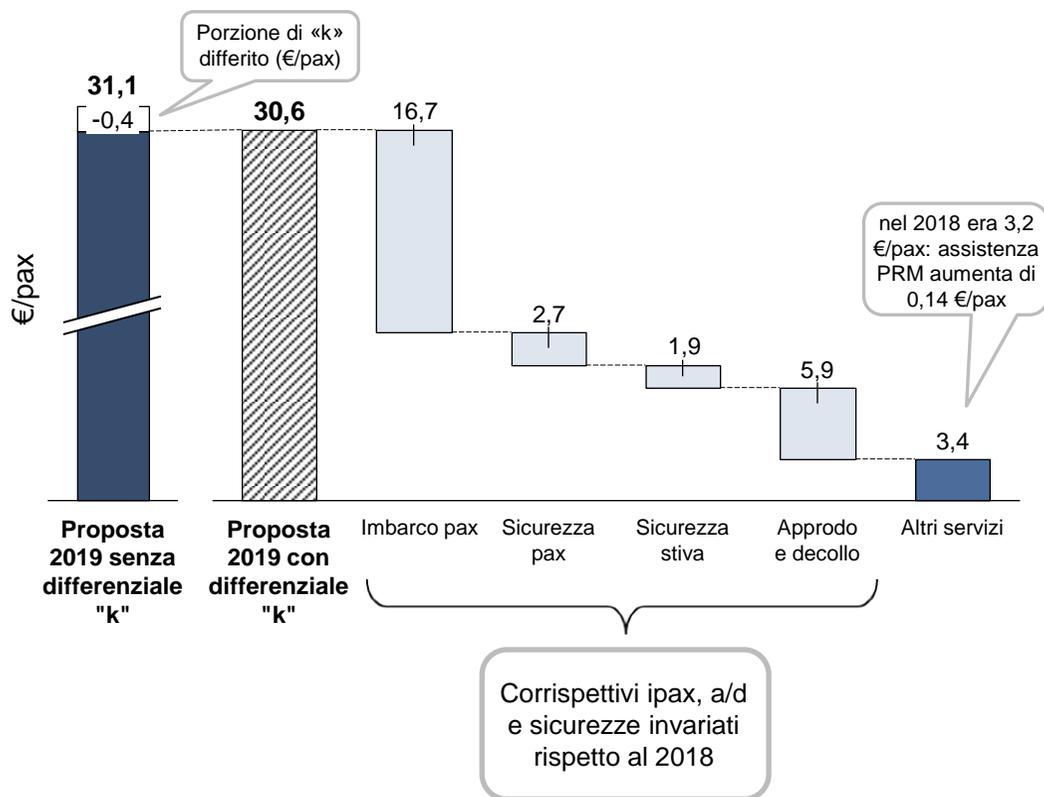
- All'avvio del 2019 il valore della RAB di ADR (sistema aeroportuale, FCO+CIA) è stimato pari a 2.41 € bln (era 1,80 € bln ad avvio CDP) per una crescita del 33% a fronte di investimenti 2013-2018 allocati ai servizi reg pari a 1,15 € bln (di cui 0,65 € bln di capex REG nel triennio 2016-2018)
- All'avvio del 2019 lo sviluppo del piano investimenti avrà determinato una porzione di RAB (7,5% del totale) che beneficerà del riconoscimento di un WaCC incrementale in virtù dell'elevato valore strategico dei relativi progetti
- In ben definiti casi previsti nel CDP (art. 36) sono considerati costi ammessi alla dinamica tariffaria i costi operativi (utenze, manutenzioni, pulizie, altri) associati all'entrata in esercizio di nuove significative infrastrutture (nella proposta tariffaria del 2019 tale componente incide per l'1,3% sul totale costi ammessi a FCO)

# Maggior gradualità nell'evoluzione tariffaria

- 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:
  - applicazione nel 2019-2021 di corrispettivi sostanzialmente invariati rispetto al 2018, tramite differimento di porzione del parametro «k» per i 4 principali servizi;
  - accertamento dei costi relativi al parametro «k» non inclusi nei ricavi riconosciuti del 2019-2021 e differiti al quinquennio 2022-2026;
  - recupero della porzione di costi «k» differiti attraverso il parametro «x»<sup>(1)</sup> nel quinquennio regolatorio 2022-2026 in applicazione delle regole del CDP, in modo da assicurare correlazione ai costi.
- Tale modalità per l'accertamento ed aggiornamento della porzione di «k» differita e relativo recupero nelle annualità successive sarà riportata in specifica disposizione attuativa propedeutica all'approvazione da parte di ENAC dei corrispettivi 2019. L'approvazione interverrà entro il 31 dicembre.

(1) Parametro «x»: componente in tariffa legata ai costi regolamentati del gestore nell'anno base del quinquennio regolatorio

# FCO: Breakdown del corrispettivo regolato

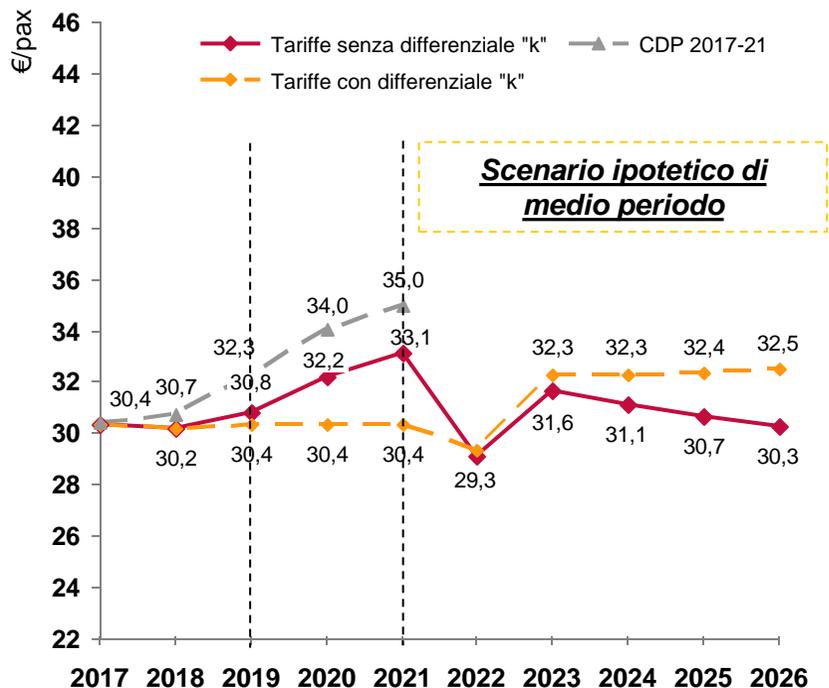


- La modalità proposta per conseguire la stabilità tariffaria prevede il differimento di porzione della componente tariffaria «k» per i 4 principali servizi che rappresentano ca. il 90% dei ricavi reg
- Per ogni servizio interessato il differimento rappresenta una specifica percentuale di riduzione rispetto alla proposta tariffaria «ordinaria»

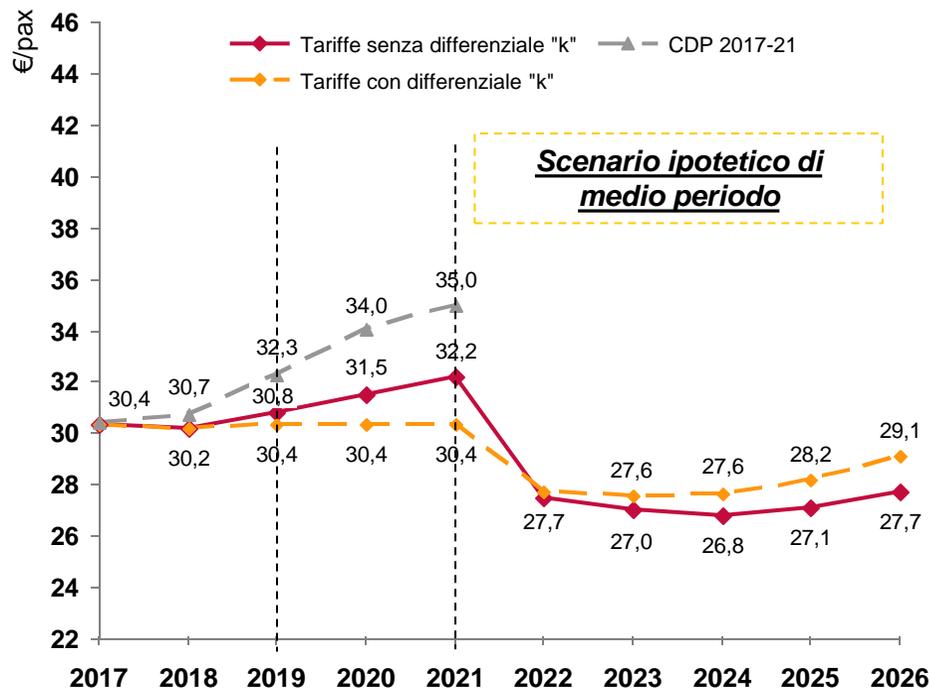
(\*) vs proposta senza differenziale «k»

# Applicazione del meccanismo di gradualità tariffaria: impatti di medio periodo

## Corrispettivi(\*) O&D Intra-UE, nuova pista nel 2022



## Corrispettivi(\*) O&D Intra-UE, sensitivity pista nel 2026



- L'opzione che introdurrebbe la stabilità tariffaria prevede il recupero della quota di costi relativi al parametro «k» differiti nel triennio 2019-2021 all'interno del parametro «x» del successivo quinquennio regolatorio 2022-2026
- In figura sono rappresentati due scenari ipotetici di medio periodo (2022-26) per i corrispettivi intra-UE (esclusi transiti) basati l'uno sull'avvio di pista 4 (principale intervento del piano investimenti post-Hub Est e pre-FCO nord) nel 2022 e l'altro con una sensitivity al 2026, entrambi prevedendo un CAGR 2017-26 di traffico pax pari a +3% e miglioramenti continui di efficienza di struttura finanziaria e di costi operativi/pax (quest'ultima metrica già oggi evidenzia ADR fra i *top performer* UE)
- L'evoluzione tariffaria prevista dal 2022<sup>(1)</sup> è di fatti in buona parte funzione dell'ipotesi di perfezionamento dell'iter autorizzativo di Pista 4 (attualmente momentaneamente sospeso e in attesa di riavvio), mentre la componente di costi in tariffa che consentirà il recupero della porzione di «k» differito risulta scarsamente significativa (solo 2,5-3% dei costi ammessi del quinquennio)
- L'applicazione del meccanismo che offre sostanziale stabilità tariffaria nel 2019-21 è subordinata alla formalizzazione delle modalità di accertamento della porzione di «k» differita e relativo recupero

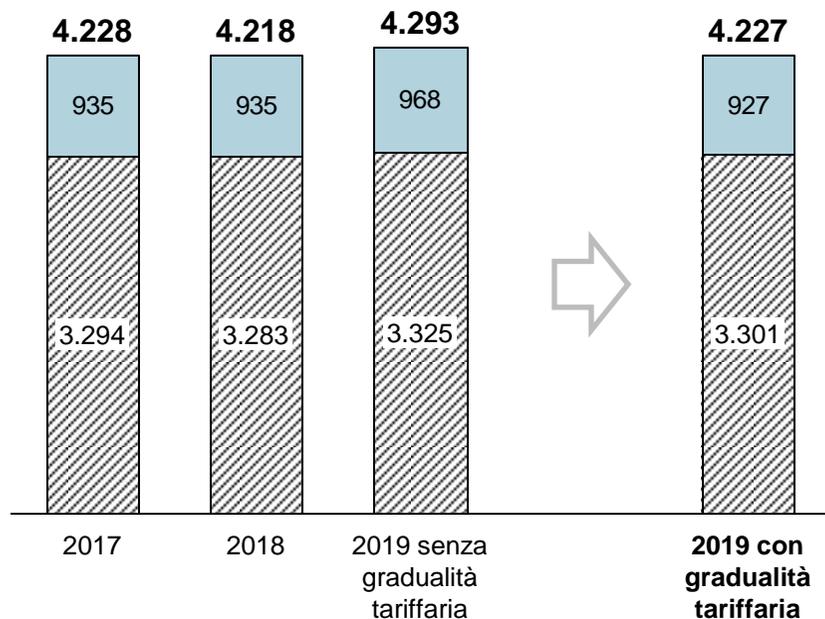
- Aggiornamento tariffario 2019: informazioni preliminari
- **Simulazioni del costo per aeromobile**
- Aggiornamento del corrispettivo PRM
- Costi ammessi e parametri tariffari
- Informazioni sul Contratto di Programma ENAC - ADR

# FCO: Simulazioni per aeromobile in ambito UE

In ipotesi A320, 74 Mtow, 79% LoadFactor (136 pax) e utilizzo Loading Bridge

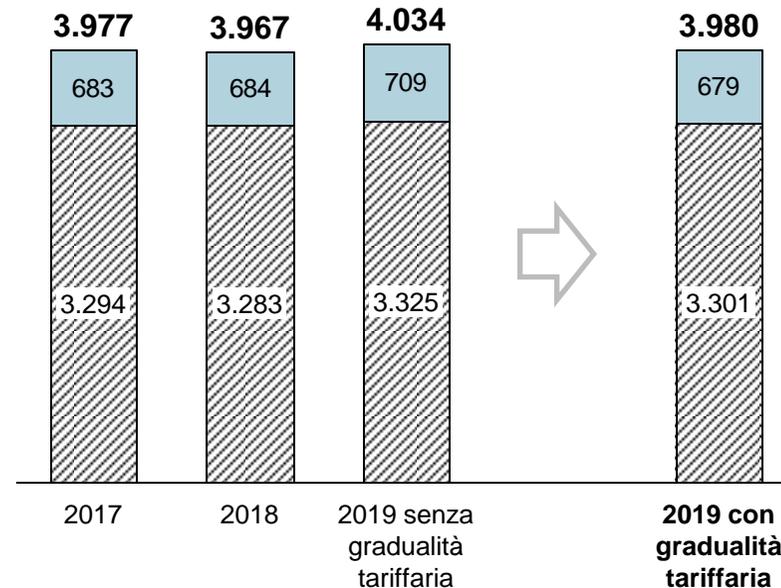
## Simulazione in fascia PEAK

Valori in € (servizi reg avio) (\*)



## Simulazione in fascia OFF-PEAK

Valori in € (servizi reg avio) (\*)



Flight based  
 Pax based

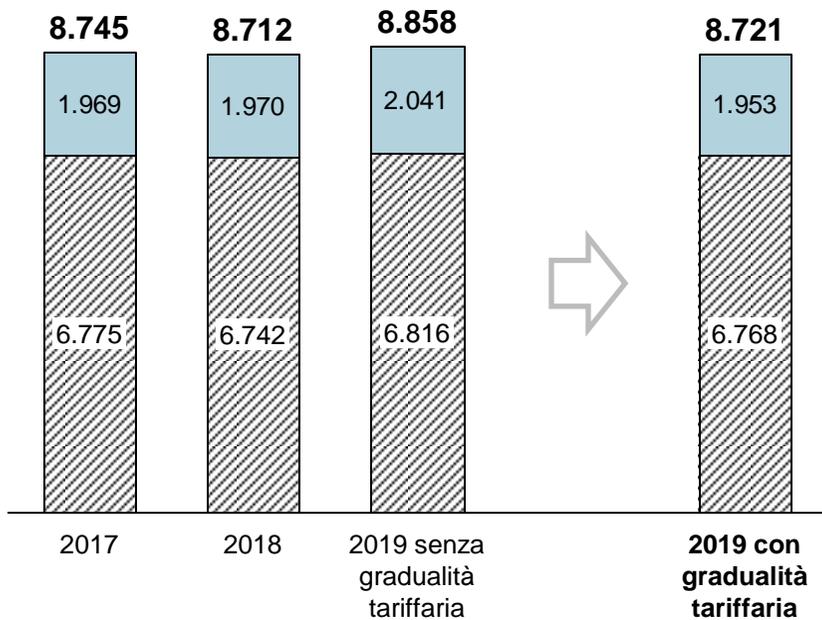
(\*) esclusi sosta e banchi check-in

# FCO: Simulazioni per aeromobile in ambito Extra-UE

In ipotesi A332, 231 Mton, 75% LoadFactor (194 pax) e utilizzo Loading Bridge

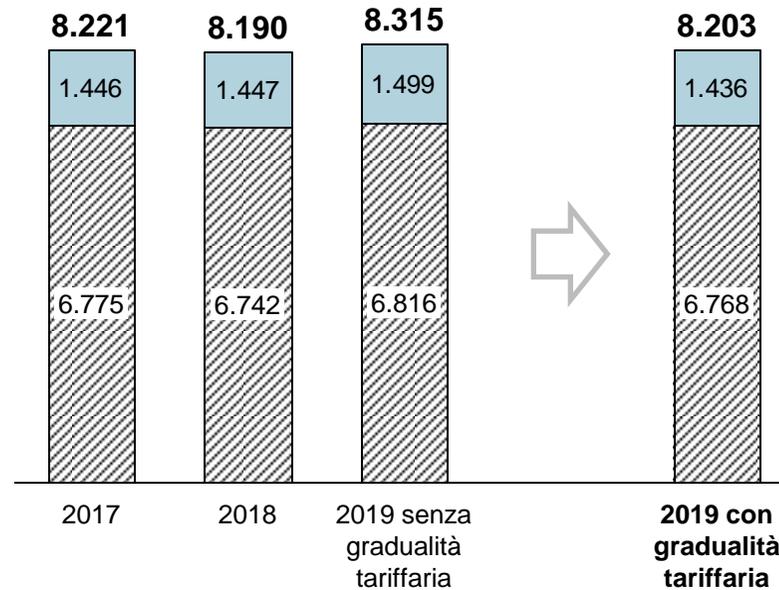
## Simulazione in fascia PEAK

Valori in € (servizi reg avio) (\*)



## Simulazione in fascia OFF-PEAK

Valori in € (servizi reg avio) (\*)



Flight based  
 Pax based

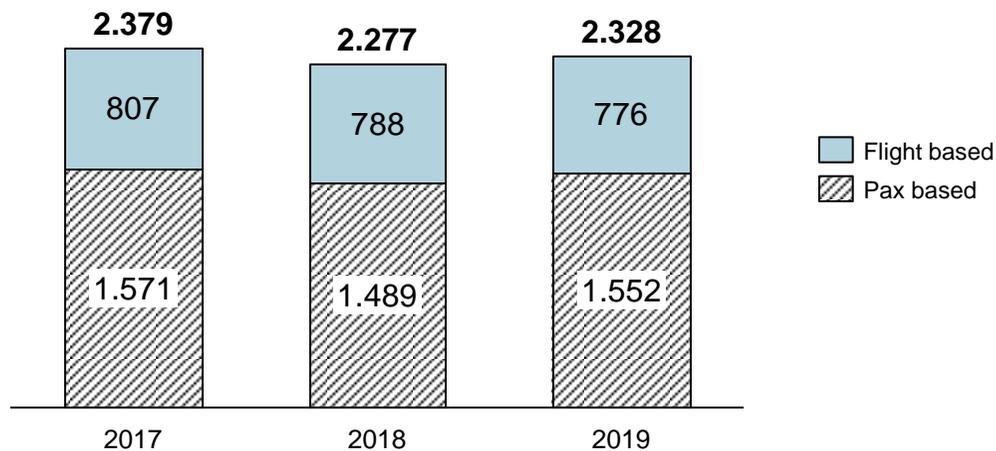
(\*) esclusi sosta e banchi check-in

# CIA: Simulazione per aeromobile in ambito UE

In ipotesi Boeing 737, 67 Mtow, 85% LoadFactor (161 pax)

## Simulazione su Aeromobile «Boeing 737»

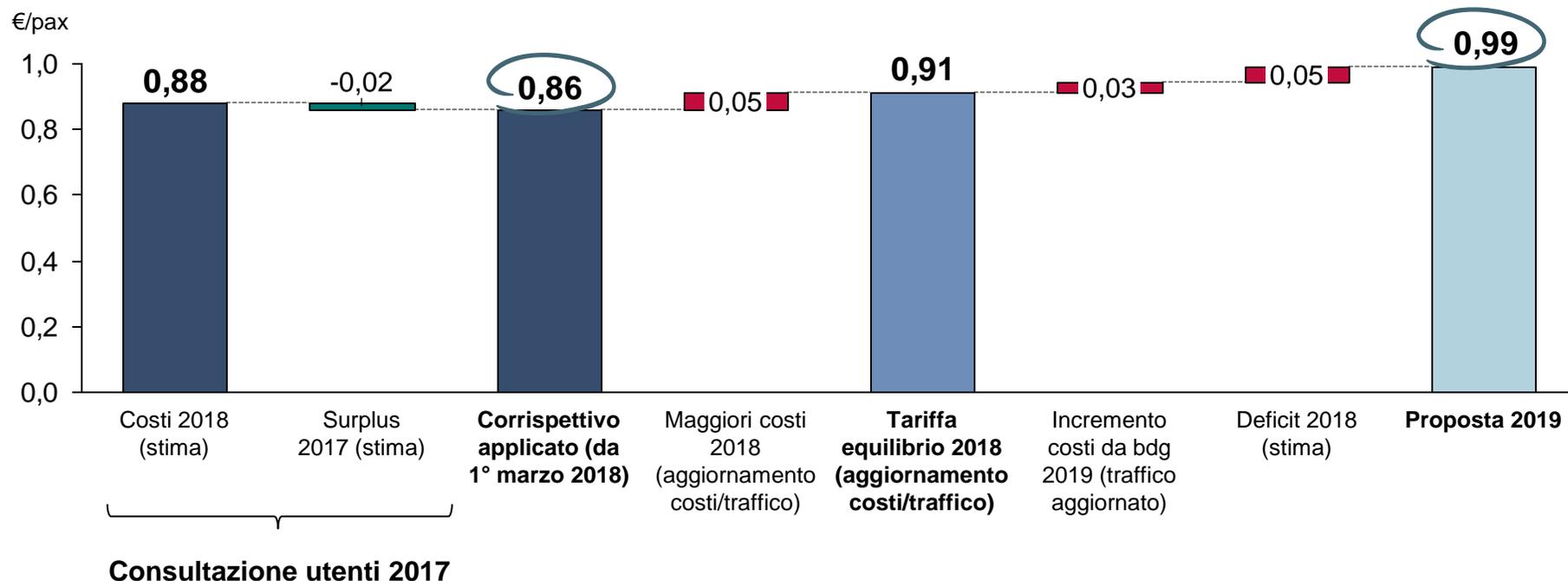
Valori in € (servizi reg avio) (\*)



(\*) esclusi sosta e banchi check-in

- Aggiornamento tariffario 2019: informazioni preliminari
- Simulazioni del costo per aeromobile
- **Aggiornamento del corrispettivo PRM**
- Costi ammessi e parametri tariffari
- Informazioni sul Contratto di Programma ENAC - ADR

# Proposta tariffaria 2019 - PRM FCO



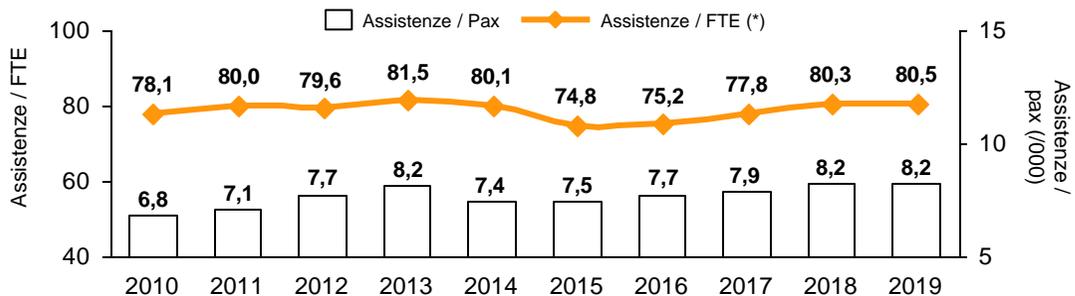
Da una ri-previsione aggiornata dei costi per il 2018 si può osservare che il corrispettivo PRM di FCO attualmente in applicazione (0,86 €/pax) non rappresenta integralmente la struttura dei costi sottostante (0,91 €/pax), soprattutto per aumento delle assistenze superiore a quello del traffico pagante

Nel rispetto del principio della correlazione fra costi e ricavi del servizio – che nel caso del PRM è applicato con ribilanciamento *rolling* sull'annualità successiva – il differenziale di cui sopra trasferisce al corrispettivo 2019 in proposta (da 1 marzo 2019) un aumento di 5c €/pax (inclusivo delle mensilità gennaio-febbraio)

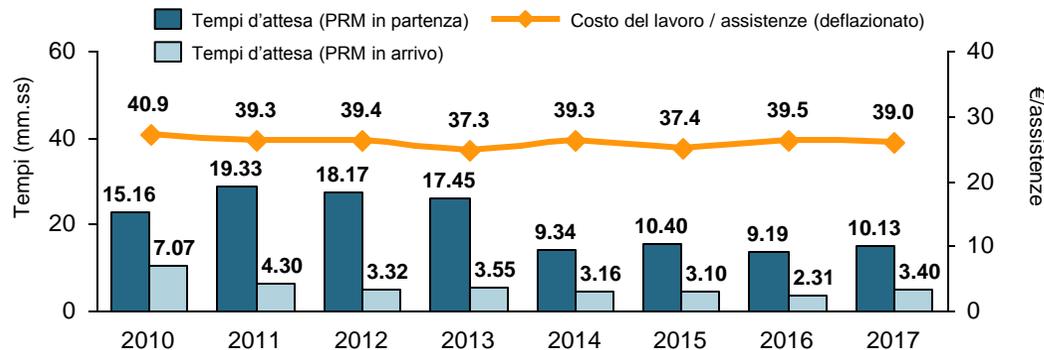
Per il 2019 la proposta di 0,99 €/pax **non** considera il riconoscimento in tariffa dei costi legati al personale dedicato al servizio offerto a RFI per ca. 1c €/pax e ipotizza lo slittamento ad inizio 2019 dell'acquisto di 2 «ambulift»

# PRM: 2010-2019

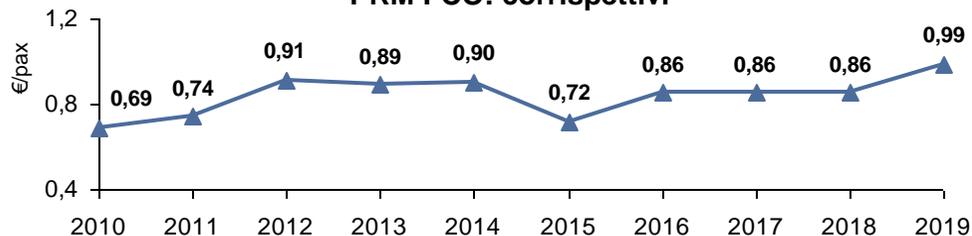
## PRM FCO: assistenze



## PRM FCO: qualità e costi



## PRM FCO: corrispettivi

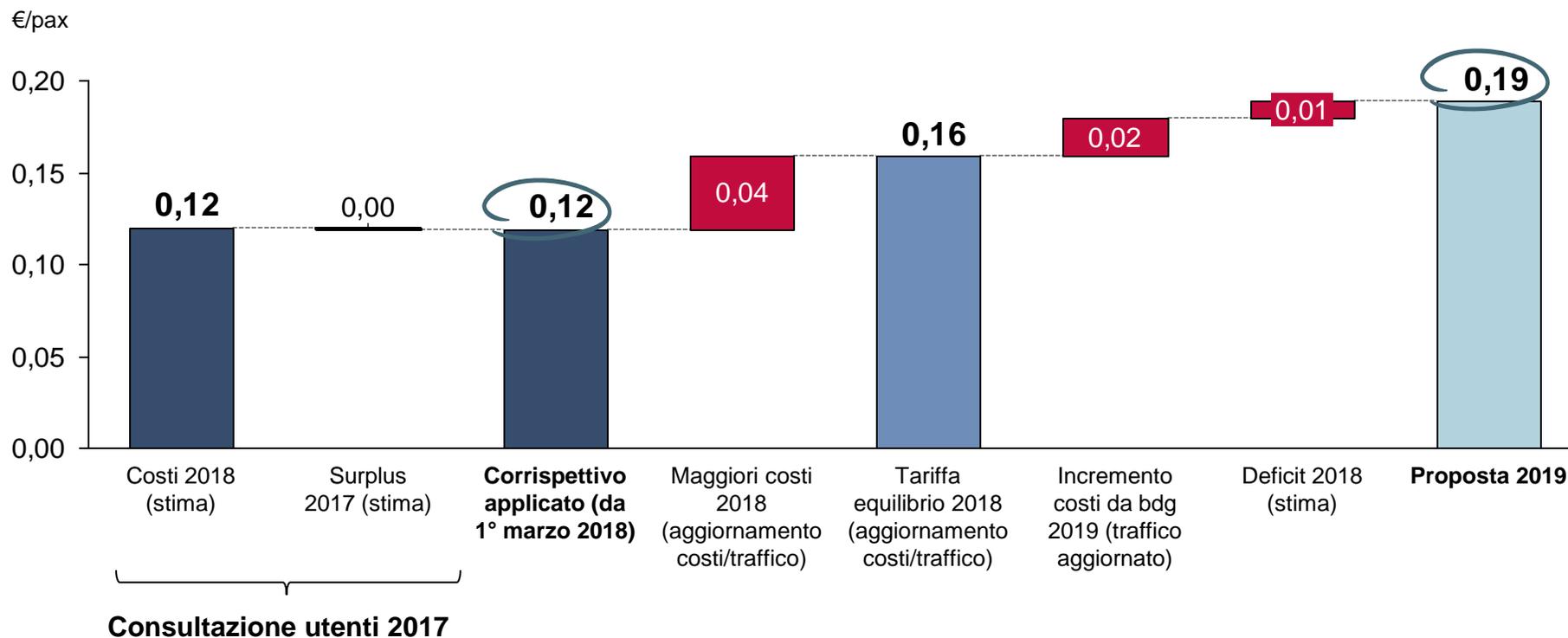


- Fra 2010 e 2018 l'andamento del *ratio* assistenze PRM / pax a FCO è rappresentativo degli sviluppi di mercato con la crescita dei **vettori low cost** (quota mercato in crescita da ca. 16% a ca. 25% nel periodo) che esprimono **un'offerta meno orientata al profilo dei PRM**

- Le *performance* relative agli indicatori di qualità hanno registrato significativi miglioramenti (tempi di attesa quasi dimezzati) assorbendo le mutate condizioni dell'infrastruttura (ampliamento delle superfici del servizio) senza ricadute in termini di maggiori costi per l'utenza (al netto dell'effetto inflazione, il costo del lavoro per assistenza è leggermente in riduzione nel periodo osservato)

- Negli ultimi tre anni la dinamica del corrispettivo mostra andamento stabile. Nel corso del 2018 la crescita delle assistenze al di sopra delle attese (con aumento del *ratio* di assistenze / pax) ha determinato un aumento dei costi del servizio al di sopra del corrispettivo applicato e conseguentemente un aumento del corrispettivo 2019 per recupero del deficit

# Proposta tariffaria 2019 - PRM CIA



- Aggiornamento tariffario 2019: informazioni preliminari
- Simulazioni del costo per aeromobile
- Aggiornamento del corrispettivo PRM
- **Costi ammessi e parametri tariffari**
- Informazioni sul Contratto di Programma ENAC - ADR

# Breakdown Ricavi 2016 - 2017

## CONTABILITA' REGOLATORIA: RICAVI

(valori in €/mila)

	FIUMICINO		CIAMPINO		SISTEMA	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Diritti di Approdo e Partenza	116.613	111.293	19.050	19.031	135.663	130.323
Diritti di Sosta e di Ricovero	5.627	3.500	719	575	6.346	4.076
Diritti di imbarco passeggeri	333.258	336.681	16.417	17.632	349.675	354.313
Tasse di imbarco e sbarco merci	2.644	2.272	302	324	2.946	2.596
Controllo passeggero e bagaglio a mano	48.846	55.232	5.388	7.441	54.234	62.674
Controllo bagaglio da stiva	32.452	34.232	4.318	3.518	36.770	37.751
Pontili d'imbarco/sbarco passeggeri	17.550	19.862	-	-	17.550	19.862
De-icing	12	19	9	22	21	41
Banchi Check In	11.672	7.746	421	375	12.093	8.122
Lost & Found	255	255	9	10	264	265
Uffici e Locali operativi	8.256	8.515	756	784	9.012	9.299
Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (ETV)	124	123	-	-	124	123
Assistenza PRM	17.394	17.397	431	368	17.825	17.765
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI</b>	<b>594.705</b>	<b>597.128</b>	<b>47.819</b>	<b>50.081</b>	<b>642.524</b>	<b>647.209</b>
<b>TOTALE SERVIZI NON REGOLAMENTATI</b>	<b>205.799</b>	<b>217.454</b>	<b>11.469</b>	<b>12.495</b>	<b>217.268</b>	<b>229.949</b>
<b>TOTALE NON PERTINENTI</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>6.830</b>	<b>5.849</b>
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>800.504</b>	<b>814.582</b>	<b>59.288</b>	<b>62.576</b>	<b>866.622</b>	<b>883.007</b>

# Breakdown Costi Operativi 2016 - 2017

<b>CONTABILITA' REGOLATORIA: COSTI OPERATIVI</b>						
(valori in €/mila)						
	<b>FIUMICINO</b>		<b>CIAMPINO</b>		<b>SISTEMA</b>	
	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
<b>COSTI OPERATIVI (inclusa IRAP sul costo del Lavoro)</b>						
Diritti di Approdo e Partenza	36.228	38.047	5.182	6.270	41.410	44.318
Diritti di Sosta e di Ricovero	1.076	1.029	288	351	1.364	1.380
Diritti di imbarco passeggeri	133.668	142.540	9.829	11.327	143.497	153.867
Tasse di imbarco e sbarco merci	1.126	1.267	132	150	1.258	1.417
Controllo passeggero e bagaglio a mano	49.470	42.802	6.717	6.456	56.187	49.258
Controllo bagaglio da stiva	15.674	16.284	2.096	1.617	17.770	17.901
Camera di simulazione	21	24	-	-	21	24
Pontili d'imbarco/sbarco passeggeri	6.593	7.761	-	-	6.593	7.761
De-icing	55	32	121	8	176	40
Banchi Check In	2.701	2.650	304	276	3.004	2.925
Lost & Found	45	53	2	2	46	54
Uffici e Locali operativi	3.666	3.632	377	463	4.043	4.095
Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (ETV)	95	90	-	-	95	90
Assistenza PRM (*)	16.997	17.554	529	493	17.526	18.046
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI</b>	<b>267.414</b>	<b>273.765</b>	<b>25.576</b>	<b>27.413</b>	<b>292.991</b>	<b>301.178</b>
<b>TOTALE SERVIZI NON REGOLAMENTATI</b>	<b>65.604</b>	<b>67.030</b>	<b>4.806</b>	<b>4.644</b>	<b>70.411</b>	<b>71.674</b>
<b>TOTALE NON PERTINENTI</b>					<b>3.991</b>	<b>(2.830)</b>
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI SISTEMA</b>	<b>333.019</b>	<b>340.795</b>	<b>30.383</b>	<b>32.056</b>	<b>367.393</b>	<b>370.022</b>

# Breakdown Capitale Investito Netto 2016 - 2017

<b>CONTABILITA' REGOLATORIA: CAPITALE INVESTITO NETTO (*)</b>		
(valori in €/mila)		
<b>SCALO DI FIUMICINO</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Diritti di Approdo e Partenza	531.391	559.528
Diritti di Sosta e di Ricovero	10.805	13.828
Diritti di imbarco passeggeri	1.097.201	1.317.568
Tasse di imbarco e sbarco merci	1.512	4.808
Controllo passeggero e bagaglio a mano	32.499	39.995
Controllo bagaglio da stiva	68.899	80.269
Camera di simulazione	140	159
Pontili d'imbarco/sbarco passeggeri	53.714	74.270
Banchi Check In	19.930	29.788
Lost & Found	795	1.004
Uffici e Locali operativi	76.775	81.299
Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (ETV)	9.258	3.539
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI FIUMICINO</b>	<b>1.902.919</b>	<b>2.206.054</b>
<b>SCALO DI CIAMPINO</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Diritti di Approdo e Partenza	76.779	90.340
Diritti di Sosta e di Ricovero	688	657
Diritti di imbarco passeggeri	25.732	28.622
Tasse di imbarco e sbarco merci	1.035	1.248
Controllo passeggero e bagaglio a mano	1.249	1.791
Controllo bagaglio da stiva	4.066	3.911
Banchi Check In	619	721
Lost & Found	15	18
Uffici e Locali operativi	2.578	3.440
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI CIAMPINO</b>	<b>112.760</b>	<b>130.746</b>
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI SISTEMA</b>	<b>2.015.680</b>	<b>2.336.800</b>
<b>TOTALE SERVIZI NON REGOLAMENTATI SISTEMA</b>	<b>1.428.668</b>	<b>1.519.024</b>
<b>TOTALE SERVIZI NON PERTINENTI SISTEMA</b>	<b>1.162</b>	<b>9.973</b>

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

# Breakdown Costi Ammessi 2016 - 2017

CONTABILITA' REGOLATORIA 2017: COSTI AMMESSI					Co. Re. 2016
(valori in €/mila)					
SCALO DI FIUMICINO	COSTI OPERATIVI	AMMORTAMENTI	REMUNERAZIONE	TOT. COSTI 2017	TOT. COSTI 2016
Diritti di Approdo e Partenza	38.047	30.091	48.298	116.436	128.807
Diritti di Sosta e di Ricovero	1.029	948	1.283	3.259	3.201
Diritti di imbarco passeggeri	142.540	71.999	118.400	332.939	325.025
Tasse di imbarco e sbarco merci	1.267	339	420	2.026	1.429
Controllo passeggero e bagaglio a mano	42.802	4.669	3.477	50.949	57.263
Controllo bagaglio da stiva	16.284	8.325	7.439	32.048	27.668
Camera di simulazione	24	10	14	48	47
Pontili d'imbarco/sbarco passeggeri	7.761	5.713	6.627	20.102	18.101
De-icing	32	-	-	32	55
Banchi Check In	2.650	1.664	2.671	6.985	6.540
Lost & Found	53	63	88	203	190
Uffici e Locali operativi	3.632	5.239	7.027	15.897	17.204
Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (ETV)	90	6	302	398	1.203
Assistenza PRM (*)	17.554	-	-	17.554	16.997
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI FIUMICINO</b>	<b>273.765</b>	<b>129.065</b>	<b>196.045</b>	<b>598.875</b>	<b>603.731</b>
SCALO DI CIAMPINO	COSTI OPERATIVI	AMMORTAMENTI	REMUNERAZIONE	TOT. COSTI 2017	TOT. COSTI 2016
Diritti di Approdo e Partenza	6.270	5.120	7.699	19.089	18.194
Diritti di Sosta e di Ricovero	351	113	56	520	480
Diritti di imbarco passeggeri	11.327	2.947	2.475	16.749	17.080
Tasse di imbarco e sbarco merci	150	96	106	352	333
Controllo passeggero e bagaglio a mano	6.456	247	154	6.856	7.027
Controllo bagaglio da stiva	1.617	352	334	2.303	2.941
De-icing	8	-	-	8	121
Banchi Check In	276	87	62	425	462
Lost & Found	2	2	2	5	5
Uffici e Locali operativi	463	336	308	1.107	1.016
Assistenza PRM (*)	493	-	-	493	529
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI CIAMPINO</b>	<b>27.413</b>	<b>9.299</b>	<b>11.197</b>	<b>47.909</b>	<b>48.188</b>
<b>TOTALE SERVIZI REGOLAMENTATI SISTEMA</b>	<b>301.178</b>	<b>138.364</b>	<b>207.242</b>	<b>646.784</b>	<b>651.919</b>
<b>TOTALE SERVIZI NON REGOLAMENTATI SISTEMA</b>	<b>71.674</b>	<b>49.282</b>	<b>120.010</b>	<b>240.966</b>	<b>229.563</b>
<b>TOTALE SERVIZI NON PERTINENTI SISTEMA</b>	<b>(2.830)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(2.830)</b>	<b>48.278</b>
<b>Costi Assistenza PRM - da c/economico di ADR Assistance Srl</b>					
Fiumicino	16.625	628	198	17.451	17.046
Ciampino	351	6	1	358	452

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

# Parametri «x», «k» e «v» in dinamica tariffaria (2017, 2018, 2019)

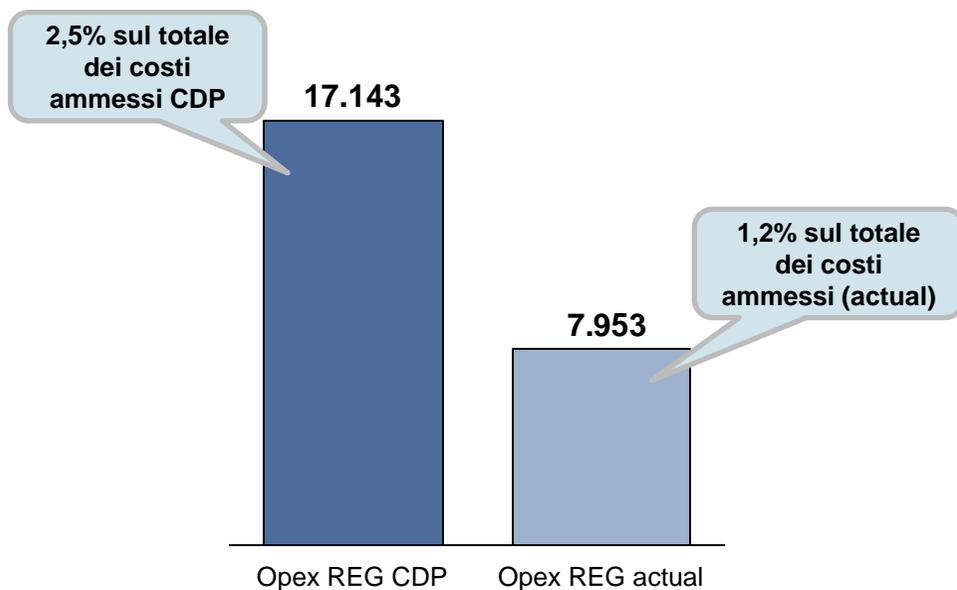
Parametro "x" (*)	Parametro "k" (**)						Parametro "v" (***)						
	2017-2021	2017 CdP	2018 CdP	2019 CdP	2017 ACT	2018 ACT	2019 FRC	2017 CdP	2018 CdP	2019 CdP	2017 ACT	2018 ACT	2019 FRC
<b>FIUMICINO</b>													
Diritti di Approdo e Partenza	8,1%	5,9%	12,7%	12,8%	5,5%	7,8%	9,1%	1,6%	1,9%	2,2%	1,5%	1,5%	2,2%
Diritti di Sosta e di Ricovero	7,7%	22,6%	35,0%	44,2%	21,6%	22,8%	18,8%	-3,8%	0,0%	0,0%	-3,8%	-0,2%	0,0%
Diritti di imbarco passeggeri	4,7%	15,8%	8,5%	7,8%	15,6%	6,4%	3,2%	-0,7%	0,0%	0,0%	-0,8%	-0,1%	0,1%
Tasse di imbarco e sbarco merci	2,5%	10,8%	12,7%	9,9%	8,8%	9,9%	2,8%	-1,5%	0,0%	0,0%	-1,6%	-0,6%	0,0%
Controllo passeggero e bagaglio a mano	2,3%	5,5%	3,4%	2,0%	5,2%	3,2%	2,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,6%	-0,1%	0,1%
Controllo bagaglio da stiva	2,9%	21,6%	8,6%	6,1%	28,0%	7,8%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	1,5%	0,2%
Camera di simulazione	2,1%	11,8%	8,1%	4,2%	10,3%	8,1%	3,0%	3,4%	0,0%	0,0%	2,6%	-0,1%	0,0%
Pontili d'imbarco/sbarco passeggeri	13,4%	11,1%	7,8%	11,0%	11,0%	6,1%	4,2%	-0,6%	0,0%	0,0%	-0,6%	0,0%	-0,1%
De-icing	0,8%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Banchi Check In	4,5%	11,3%	20,2%	5,8%	10,0%	17,4%	6,4%	-1,7%	0,0%	0,0%	-2,8%	-1,3%	1,1%
Lost & Found	4,4%	13,3%	9,3%	15,5%	12,8%	8,3%	5,9%	-4,5%	0,0%	0,0%	-4,6%	-0,2%	0,1%
Uffici e Locali operativi	3,9%	13,3%	9,8%	7,9%	12,9%	6,6%	4,1%	-1,0%	0,0%	0,0%	-1,0%	-0,2%	0,0%
Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (ETV)	2,1%	0,4%	3,1%	0,3%	0,5%	2,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>CIAMPINO</b>													
Diritti di Approdo e Partenza	5,7%	16,3%	8,5%	8,9%	16,0%	2,6%	3,0%	0,2%	0,7%	0,8%	0,0%	0,2%	0,3%
Diritti di Sosta e di Ricovero	3,7%	2,9%	2,8%	1,9%	2,5%	6,9%	73,7%	-0,2%	-0,3%	-0,4%	-0,5%	-0,6%	0,5%
Diritti di imbarco passeggeri	8,7%	10,2%	5,7%	2,7%	8,5%	4,3%	9,8%	0,3%	-0,2%	-0,3%	-0,2%	-1,2%	-0,1%
Tasse di imbarco e sbarco merci	6,6%	14,5%	7,4%	7,2%	14,0%	3,3%	8,8%	-0,3%	-0,2%	-0,2%	-0,9%	-0,6%	-0,4%
Controllo passeggero e bagaglio a mano	1,0%	3,7%	1,4%	0,7%	2,9%	1,7%	1,6%	0,2%	-0,1%	-0,1%	0,1%	-0,3%	-0,2%
Controllo bagaglio da stiva	3,2%	3,2%	2,8%	1,4%	2,8%	38,8%	4,3%	0,3%	-0,2%	-0,3%	0,0%	-0,4%	1,9%
De-icing	-0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Banchi Check In	3,7%	10,4%	5,8%	2,4%	6,6%	3,5%	5,6%	0,9%	0,0%	0,0%	-0,2%	-2,1%	1,0%
Lost & Found	7,5%	22,5%	16,5%	5,4%	20,8%	5,0%	8,6%	-0,7%	-0,1%	-0,1%	-1,1%	-0,8%	0,1%
Uffici e Locali operativi	8,9%	29,7%	7,8%	4,1%	24,4%	10,3%	5,2%	-0,1%	-0,2%	-0,2%	-1,0%	-2,2%	-0,2%

(\*) Il parametro «x» è invariato nel quinquennio 2017-2021; (\*\*) il parametro «k» recepisce i valori di consuntivo Capex e Opex rilevanti; (\*\*\*) il parametro «v» recepisce i conguagli sui valori a consuntivo e la variazione della previsione per il contributo al fondo dei Vigili del Fuoco

# FCO: costi operativi per nuove infrastrutture a «k»

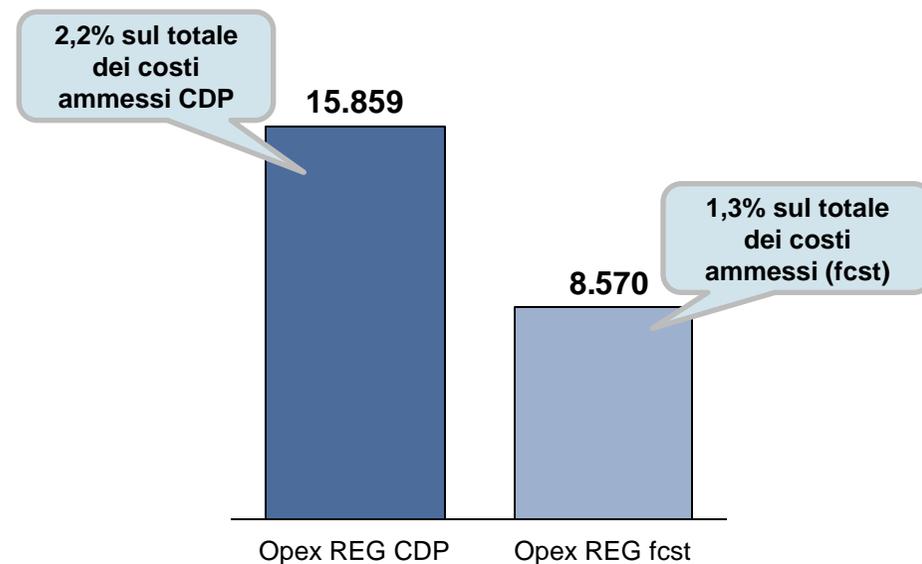
**2018**

(€ '000)



**2019**

(€ '000)



- I costi operativi legati a nuove infrastrutture e comunicati ad ENAC per l'anno di competenza sono recepiti nel parametro tariffario «k» a partire dall'anno successivo alla spesa per permetterne la verifica
- I valori sopraindicati offrono indicazione dello sforzo aziendale di contenere i costi vs il pianificato e recepiscono minori costi derivanti dalla chiusura operativa, parziale o totale di Net 6000 e T5 (dal 2017), T2 (dal 2018).

- Aggiornamento tariffario 2019: informazioni preliminari
- Simulazioni del costo per aeromobile
- Aggiornamento del corrispettivo PRM
- Costi Ammessi e parametri tariffari
- **Informazioni sul Contratto di Programma ENAC - ADR**

- 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 ha segnato il termine del primo quinquennio tariffario e l'avvio del secondo (2017-21)** con prima applicazione da **1 marzo 2017**
- Il **2019** rappresenterà il **terzo anno** del secondo quinquennio tariffario (2017-21): per il periodo 2019-21 ADR potrà introdurre una misura di «stabilità tariffaria» applicata ai quattro maggiori servizi (ipax; approdo/decollo; sicurezze) che costituiscono ca. il 90% del totale ricavi dei servizi sottoposti a regolamentazione
- La misura si collega al particolare andamento dei corrispettivi per il triennio 2019-21 che prevede importanti crescite legate a nuovi investimenti (fino a 3 €/pax) alle quali farebbe seguito un calo all'avvio del successivo quinquennio regolatorio per effetto della dinamica tariffaria
- La misura di cui sopra è prevista al titolo II del Contratto di Programma e determina il differimento ad anni successivi di porzione dei ricavi attribuibili alla componente tariffaria «k» che permette al gestore il recupero dei costi per nuovi investimenti effettivamente realizzati. In tal modo la correlazione fra costi ammessi e ricavi regolati è ritrovata su un arco di tempo più lungo del quinquennio regolatorio, e più precisamente sull'intero periodo 2019-26.

## 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 (sotto) **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

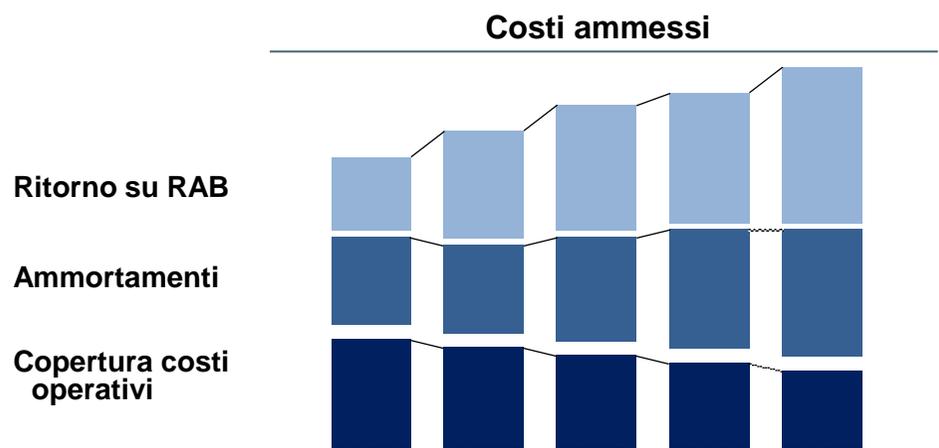
- Il **valore del capitale** su cui sono riconosciute le tariffe è determinato sulla base del valore di bilancio dei cespiti afferenti ai servizi regolamentati, come individuati dalla Contabilità Regolatoria certificata della società. Ad inizio **2018** tale valore risulta pari a circa **2,4 miliardi 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 **stato fissato in misura di 8,52%**, al netto del ritorno incrementale applicabile sulle nuove opere aventi particolare valore strategico ed ambientale. Il Contratto prevede i criteri di aggiornamento del calcolo del ritorno sul capitale. Gli specifici parametri di tale calcolo aggiornati nel 2016 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% restano 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 genereranno 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

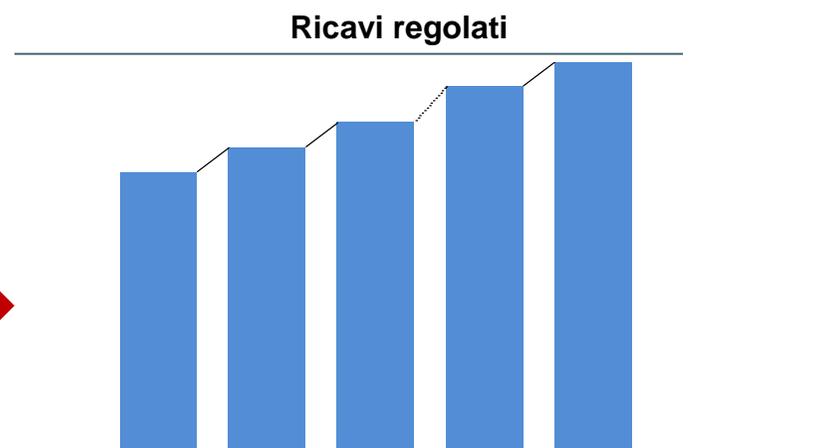
Le regole del modello regolatorio previsto dal Contratto di Programma, secondo principi internazionalmente riconosciuti, permettono al gestore la copertura dei propri costi:

- **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



Entro ogni quinquennio tariffario l'evoluzione dei costi ammessi sarà funzione di:

- Sviluppo del piano capex
- Volumi di traffico
- Efficientamento richiesto sui costi operativi
- Inflazione



In ogni quinquennio il valore attuale dei ricavi regolati sarà = al valore attuale dei costi ammessi:

- La tariffa di ciascun anno, moltiplicata per volumi di traffico attesi, conduce a ricavi che corrispondono in valore attuale ai costi ammessi
- I costi dei nuovi investimenti vengono riconosciuti in tariffa solo dopo l'effettiva realizzazione

- 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

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

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

## WACC periodo regolatorio 2017-2021

(a) Tasso di rendimento delle attività prive di rischio	2,82%
(b 1) Premio al debito	1,99%
(b 2) Costo aggiuntivo emissione debito	0,30%
(c) Costo del capitale di debito = $(a+b1+ b2)$	5,11%
(d) Aliquota fiscale effettiva	37,41%
(e) Tax shield	27,50%
<b>(f) Costo del capitale di debito pre-tax = <math>c*(1-e)/(1-d)</math></b>	<b>5,92%</b>
(g) Equity Risk Premium	5,0%
(h) Gearing	57,0%
(i) Leva finanziaria (D/E)	1,33
(l) Asset beta	0,57
(l1) Beta addizionale	0,30
(m) Equity beta = $l * (1+i*(1-e)) + l1$	1,41
(n) Costo del capitale di rischio post-tax = $a+(g*m)$	9,9%
<b>(o) Costo del capitale di rischio pre-tax = <math>n/(1-d)</math></b>	<b>15,8%</b>
<b>(p) Wacc pre-tax nominale = <math>f * h+o*(1-h)</math></b>	<b>10,15%</b>
<b>(q) Wacc post-tax nominale = <math>p * (1-d)</math></b>	<b>6,35%</b>
(r) Tasso di inflazione	1,50%
<b>(s) Wacc pre-tax reale = <math>(1+p)/(1+r) - 1</math></b>	<b>8,52%</b>

## Principali considerazioni

La metodologia impiegata per il WACC reale pre-tax per il periodo 2017-2021 è descritta dettagliatamente in CDP (artt. 38-43) e in Allegato 23.

Il valore di **asset beta** pari allo 0,57 è stato calcolato nel 2016 come media delle rilevazioni settimanali/mensili misurate su un periodo di 3-5 anni sui prezzi di borsa di un campione di aeroporti confrontabili (Francoforte, Parigi, Zurigo, Vienna).

- 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