

Alla Cortese Att. del dott. Fabio Soleri
AdR S.p.A.
00054 Fiumicino (Roma)

infoutenti@adr.it

CC: dott.sa Sabrina Paris, Direttore Studi e Analisi Economiche: s.paris@enac.gov.it

Luton, 16 dicembre 2022

Determinazione dei corrispettivi PRM per il 2023

Egregio dott. Soleri,

ci riferiamo alla consultazione per la determinazione dei corrispettivi PRM per il 2023, la riunione del 24 novembre u.s. e l'aggiornamento di dicembre della vostra proposta (seconda proposta).

Appreziamo la vostra decisione di ricercare un'intesa con gli utenti in merito al corrispettivo PRM per il 2023. Con rammarico rileviamo come AdR abbia soltanto marginalmente ritoccato verso il basso la tariffa, in sostanza applicando minime correzioni al traffico, senza nemmeno impegnarsi ad aumentare l'efficienza operativa con dei target di costo e proposte concrete per ridurre il numero di passeggeri non pre-notificati.

Al 3° Incontro Tavolo Tecnico tutela dei diritti dei PRM del 3 dicembre, alla quale easyJet ha partecipato, è risultato chiaro che uno dei maggiori ostacoli per l'efficientamento del servizio sia la carenza di pre-notifica da parte di alcuni vettori non comunitari, che rendono vani sforzi e investimenti dei gestori. AdR da diversi anni millanta la propria efficienza operativa, senza che tale efficienza abbia effetto alcuno sul costo del servizio, anzi, come dimostreremo, i costi di AdR Assistance sono aumentati. Dal 2018 easyJet ha proposto ad AdR di introdurre una modulazione tariffaria efficiente per il servizio PRM, ovvero, premiante per i vettori virtuosi e maggiorata per i vettori che hanno una pre-notifica al di sotto del 40%. Ricordiamo l'esempio dell'aeroporto di Parigi con 5 bande di prezzo aggiornate annualmente e Basilea con una tariffa raddoppiata per i vettori che non pre-notificano. Restiamo a vostra disposizione per discutere una proposta di modulazione non-discriminatoria, premiante e che stimoli l'efficienza di AdR Assistance.

Notiamo che anche nella seconda proposta AdR continui ad usare l'inflazione programmata per gonfiare le perdite del 2020-22. Risulta palese che il tasso d'inflazione attuale non sia più orientato al costo del denaro del gestore, che si attesta al 1-2%¹. Imputando direttamente alle perdite dell'aeroporto un tasso d'interesse teorico e uguale all'inflazione, il corrispettivo non risulta commisurato ai costi del gestore, in violazioni quindi dell'articolo 8 paragrafo 4 del Regolamento (CE) n. 1107/2006. Riteniamo inoltre che, essendo il PRM un servizio sociale, AdR non dovrebbe applicare meccanicamente il recupero delle perdite attraverso la tariffa PRM in quanto tali perdite non sono state generate dai vettori o dai passeggeri, ma da imposizioni governative. Ci risulta questo un approccio equilibrato in quanto anche i vettori hanno dovuto assorbire completamente tali perdite. Vorremmo inoltre sapere quanti e quali bonus e compensazioni governative abbia ricevuto AdR Assistance nel 2020-22 e come hanno ridotto i costi del servizio.

Rileviamo inoltre che il corrispettivo per il servizio PRM sia composto per l'86% da costi del lavoro, che aumentano meno velocemente degli altri costi variabili e sono prevedibili in modo molto accurato dal gestore. Inoltre, l'uso di un indice generico, come l'inflazione programmata, dovrebbe

¹ Si veda ad esempio il prestito di ADR nel 2020 con una cedola fissa al 1.625%
<https://www.adr.it/documents/17615/19795948/FIRST+GREEN+BOND+WORTH+%E2%82%AC300+MILLION.pdf/fbb2d441-ef86-3b29-c795-7f6ef2eb9f9a>

essere usato solamente come "ultima ratio" quando non esistono altri mezzi per stimare i costi del corrispettivo. Richiediamo quindi che AdR comunichi ai vettori quanto sia l'aumento medio salariale nel 2022-23 per i dipendenti AdR e AdR Assistance. L'inflazione del 2021-22 non risulta inoltre pertinente per stimare i costi del 2023. La banca d'Italia stima infatti una riduzione graduale dell'inflazione che dovrebbe raggiungere l'obiettivo del 2% nel 2024².

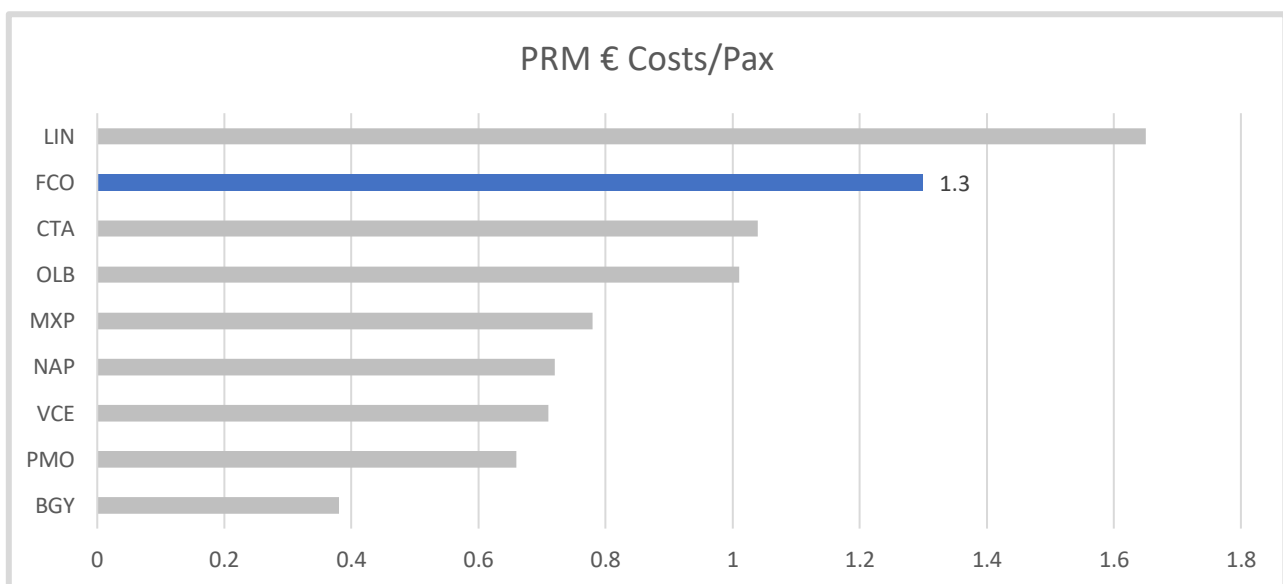
Riteniamo quindi che AdR debba proporre un equilibrio tariffario medio non superiore al €1.27/pax anche attraverso l'efficientamento delle operazioni e la modulazione tariffaria.

Riportiamo qui di seguito le nostre considerazioni quanto riguarda l'efficienza operativa di AdR e il traffico.

Efficienza- Produttività

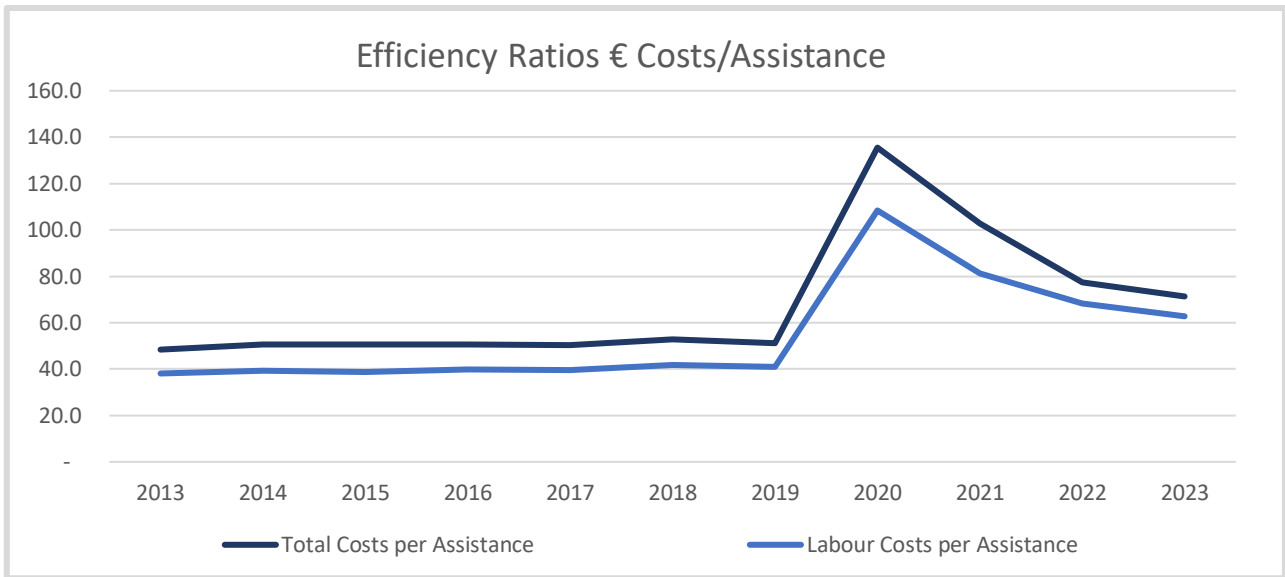
Vorremmo cogliere l'occasione per sottolineare in questo documento anche la situazione economica di AdR riguardante i costi PRM. L'efficientamento e la normalizzazione di questi costi rimane una priorit  per le compagnie aeree. Questo perch  notiamo una forte discrepanza tra la pianificazione di AdR per costi pi  elevati nel 2023 (+12% rispetto al 2019) e un livello inferiore di assistenze (-19% rispetto al 2019), alla quale non   stata fornita giustificazione da parte di AdR.

Rileviamo infatti che i costi per passeggero nel 2023 rimangono significativamente pi  alti rispetto ad altri aeroporti Italiani:



I costi per singola assistenza previsti nel 2023 sono molto pi  alti rispetto ai livelli pre-pandemici (circa del +40%, con i costi del personale per assistenza a +50%):

² <https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/bollettino-economico/2022-4/index.html?dotcache=refresh>



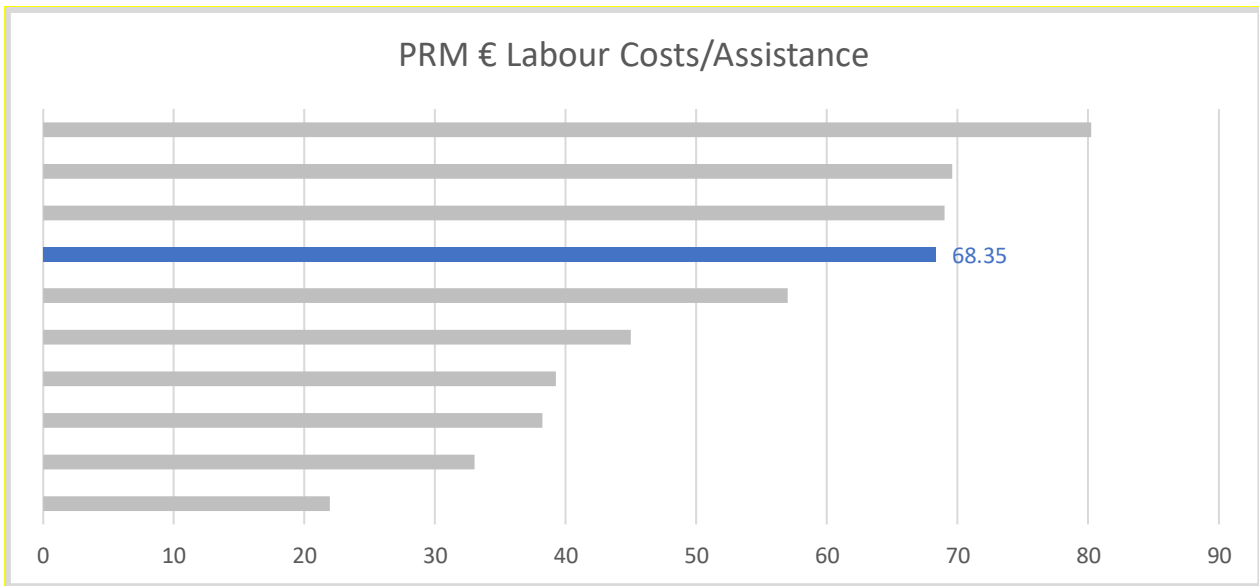
L' andamento del costo del lavoro, in particolare, crea preoccupazioni per gli utenti:



Infatti, questa voce di costo e' particolarmente importante visto il suo peso sui costi totali (piu' dell' 85% negli anni post-pandemici, mentre in un altro hub nazionale, per comparazione, la quota rappresenta il 68%).

Crediamo che il costo del lavoro per FTE non possa ragionevolmente aumentare del +9% p.a. nel 2023, ovvero un +24% vs 2019. In sede di consultazione non è stata fornita spiegazione per questo aumento dei costi (il dato 2023 rappresenta una stima dato che non è stato fornito il numero di FTEs previsti per il 2023. Ci aspettiamo che questo dato venga comunicato). Vorremmo ricevere giustificazione di AdR dietro un aumento così importante nel costo del lavoro negli anni post-pandemici. Il dato, poi, è significativamente piu' alto rispetto ad altri aeroporti della penisola.

Anche rispetto ad altri aeroporti Italiani i costi del lavoro di AdR per assistenza sono superiori alla media, senza che ci sia nessuna giustificazione:



Durante la consultazione non è stato fornito alcun commento su come AdR pensi di poter ridurre questi gap (storici e comparativi rispetto ad altri aeroporti Italiani) e normalizzare i propri livelli di costo. Inoltre, non è stato specificato che livello di produttività (KPI: numero di assistenze/FTE) AdR si aspetta nel 2023 e, conseguentemente, se il livello di costo prospettato per il 2023 venga anche accompagnato da un significativo incremento del livello di produttività di AdR. Ci chiediamo inoltre come AdR possa pianificare le risorse per il 2023 senza avere una stima delle assistenze e dei FTE.

Previsioni di Traffico

Siamo dell'avviso che le stime presentate da AdR siano eccessivamente prudenti e che, pertanto, si rende necessaria una loro revisione al rialzo

A sostegno di questa posizione, segnaliamo che :

1. Nel mese di ottobre, IATA Economics ha pubblicato una stima per il 2023 che prevede per il pressoché pieno recupero del traffico, nel Nord America e un risultato analogo per l'Europa.³
2. Nello stesso mese, Eurocontrol ha pubblicato una stima che per l'Italia nel 2023 prevede un numero di Terminal Service Unit Charges allo stesso livello del 2019. Le previsioni STATFOR si sono sempre dimostrate affidabili in passato (e si stanno dimostrando tali tutt'ora), e rappresentano una fonte indipendente di analisi delle previsioni del traffico, completa di diversi scenari d'industria e macroeconomici. Va fatto presente che AdR, che sostiene di sottoperformare significativamente le previsioni STATFOR – costruite tramite una metodologia autorevole ed indipendente –, rappresenta il maggior sistema aeroportuale del Paese per numero di passeggeri (serve quasi 1/4 del totale passeggeri nazionali al 2019), nonché importante scalo internazionale ed intercontinentale.
3. Nel mese di Novembre, la SEA ha pubblicato una previsione di traffico che prospetta per Malpensa un dato inferiore solo del 12% al 2019.

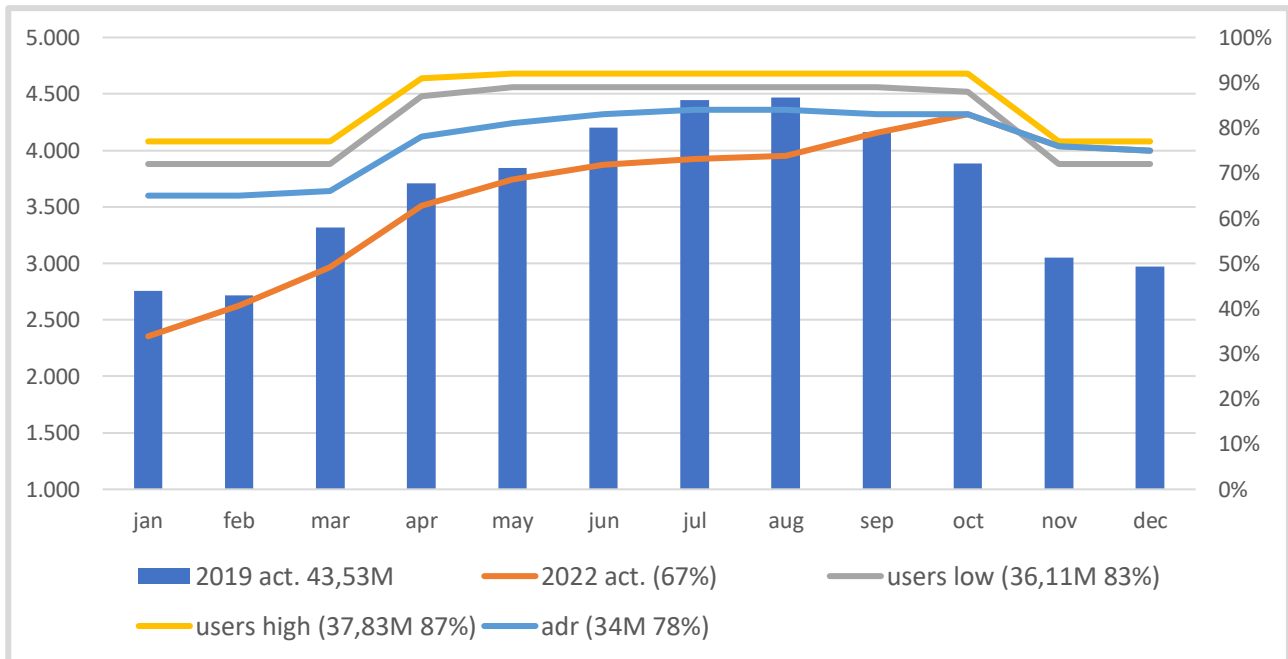
Inoltre:

- Fiumicino vanta una significativa e crescente quota di collegamenti da/per il Nord America (la regione del mondo con i tassi di recupero del traffico più vigorosi).

³ https://www.iata.org/contentassets/3f8981eb437e4e16808639bc9d19d5c7/mcc202_day01_0900-0930_transport-industry-outlook_iata_wang.pdf

- A Fiumicino è in decisa e costante crescita la componente del traffico p2p intra-UE, il segmento con una già comprovata capacità di poter generare rapidissimi e alquanto voluminosi recuperi di traffico.

Dunque, precisando che quanto segue è la nostra migliore stima sulla base dei dati attualmente disponibili e non può in alcun modo – alla luce del costante evolversi degli scenari – costituire un precedente per le future consultazioni sui corrispettivi regolamentati, prospettiamo un traffico per AdR tra i 36-38M di passeggeri nel 2023:



Invitiamo dunque AdR ad una approfondita riconsiderazione della proposta originale, confermando la nostra intenzione di perseguire un accordo che rimuova ogni potenziale incertezza ed eviti, tra l'altro, l'allungamento dei tempi di applicazione in attesa di deliberazioni del Regolatore competente.

Come conclusione proponiamo un target d'efficiamento per AdR Assistance del 10% annuo e 36,97 milioni di passeggeri nel 2023. Senza considerare il surplus del 2022, di ca. €5M la tariffa PRM potrebbe essere ridotta a €1.08/pax, includendo il surplus questa sarebbe di €0.81/pax. Ritenendo la nostra proposta ragionevole ed equilibrata, attendiamo una vostra conferma.

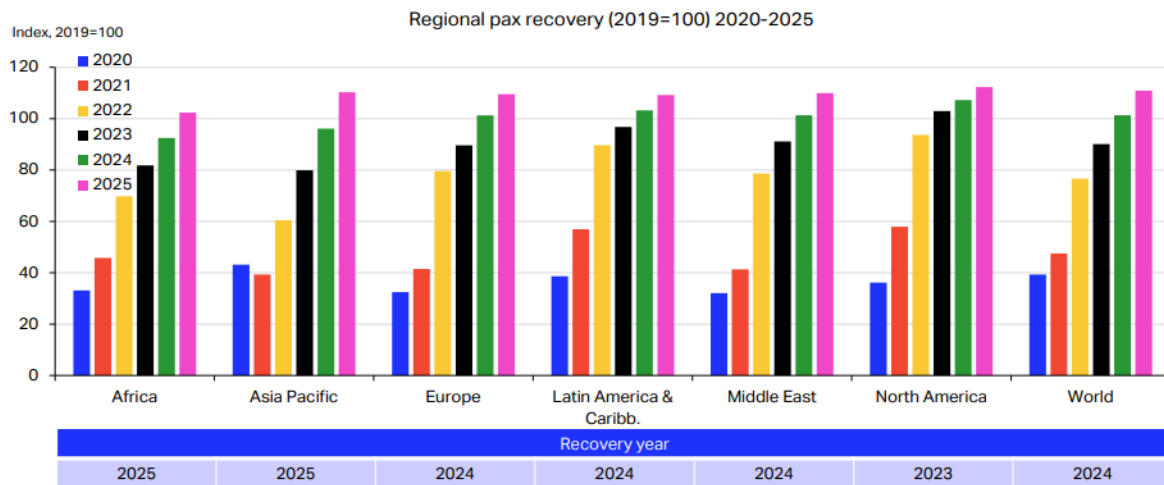
Rimanendo a vostra disposizione per discutere le proposte di easyJet vi salutiamo cordialmente.

Marco L. Gatti

Senior Manager, Airport Regulation and Economics

Annex

Asia Pacific will lag other regions in recovery North America to recover in 2023, Industry-wide recovery in 2024



21 Source: IATA Economics, Tourism Economics – Air
 Passenger Forecast September 2022

6 October 2022



Traffico aereo a Fiumicino tornerà a livelli pre-covid nell'estate 2023

04 NOVEMBRE 2022, 13:

Il traffico passeggeri negli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, attualmente all'80% rispetto ai numeri del 2019, potrà "tornare assai vicino ai livelli pre-pandemia durante la prossima stagione estiva 2023", nonostante i crescenti timori di una recessione. E' quanto prevede l'amministratore delegato di Aeroporti di Roma Marco Troncone, che ne ha parlato a "Routes", a margine del "Gad World 2022" ad Amsterdam.

Attualmente la ripresa del traffico nei due scali è sostenuta dai forti mercati europei a corto raggio e dai flussi in entrata da Stati Uniti e Canada, con quello point-to-point già completamente ripreso, favorito dal richiamo di Roma come destinazione turistica internazionale, ma con il traffico di trasferimento che rimane in calo.

"Rimaniamo ottimisti per il prossimo anno nonostante lo scenario macroeconomico – ha affermato Troncone – I vettori riportano piani di crescita più forti per l'estate 2023 ed alcune compagnie aeree supereranno la capacità del 2019. Potremmo avere un mix di compagnie aeree diverso durante la stagione, ma i volumi complessivi saranno assai vicini ai livelli pre-Covid".

Tra i dati forniti, emerge che Fiumicino e Ciampino hanno gestito complessivamente 3,6 milioni di passeggeri a settembre, con un aumento di quasi l'89% su base annua. United Airlines prevede di voli giornalieri non-stop per Fiumicino da San Francisco a partire da maggio 2023, mentre Volotea, Ryanair e Ita Airways amplieranno le loro reti da Roma l'anno prossimo.