

Q&A

(IV anno del II sottoperiodo regolatorio)

Audizione Pubblica del 15 Ottobre 2019

EasyJet

- Q: EasyJet ha avanzato una serie di temi relativi ai crediti insinuati al passivo di Alitalia in amministrazione straordinaria
- A: AdR sottolinea che si tratta di temi che non hanno nessun rilievo per la proposta tariffaria per l'annualità 2020 che è oggetto dell'audizione odierna e della consultazione avviata il 9 agosto

EasyJet

- **Q: EasyJet** osserva che AdR ha richiesto un WACC incrementale per investimenti "strategici" che rappresentano ca. 139 milioni di euro di attività regolamentate. easyJet non è d'accordo con la proposta di AdR poiché gli investimenti "strategici" facevano parte del Contratto di Programma con ENAC. Come già indicato nelle nostre precedenti comunicazioni ad AdR, riteniamo che il WACC di AdR dell'8,5% sia già eccessivo e ingiustificato dai termini del contratto di concessione.
- **A:** Come previsto dal CDP (art. 43), la remunerazione aggiuntiva è consentita per gli investimenti nelle infrastrutture necessarie per l'espansione della capacità nel caso queste soddisfino requisiti specifici indicati in modo chiaro all'allegato 22 del contratto stesso. La remunerazione aggiuntiva è riconosciuta in condizioni di potenziale restrizione di accesso all'infrastruttura ed in considerazione del rischio incrementale per la gestione derivante da tali investimenti che aumentano i costi fissi. Il WaCC incrementale diventa applicabile solo a partire dal momento di completamento dell'investimento.
- Gli interventi per i quali è previsto il WaCC incrementale sono stati definiti dalle strutture tecniche di ENAC e – in totale trasparenza verso l'utenza – sono elencati nell'allegato 22 del CDP.
- Preme infine ricordare che il tasso dell' 8,5% -- correttamente menzionato da EasyJet – è remunerazione al lordo delle imposte (quindi sarà significativamente minore al netto delle imposte) e va riferito esclusivamente all'attuale periodo tariffario (2017-21).

EasyJet

- Q: AdR ha affermato che lo sconto per passeggeri in transito è orientato ai costi. Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, e dell'articolo 25, paragrafo 3 dell'accordo di concessione, apprezzeremmo se AdR fornisse prove della correlazione ai costi e dei criteri oggettivi non discriminatori e trasparenti utilizzati per stabilire lo sconto per i passeggeri. Saremmo interessati a capire perché AdR non ha aggiornato lo sconto sui passeggeri trasferiti negli ultimi anni, nonostante AdR abbia sostenuto diversi miliardi di investimenti. Vorremmo inoltre richiedere ad AdR di rendere accessibile agli utenti dell'aeroporto lo studio basato sul livello dello sconto. Notiamo che easyJet ha presentato originariamente queste richieste a gennaio 2014.
- A: Con la differenziazione fra corrispettivi di imbarco pax per passeggeri originanti ed in transito, AdR sta applicando un'articolazione tariffaria – come ampiamente previsto nel CDP ed all'articolo 3 della Direttiva 12/2009/CE – non crea discriminazioni tra gli utenti dell'aeroporto, conformemente al diritto comunitario. I criteri utilizzati per siffatta articolazione sono pertinenti, obiettivi e trasparenti. AdR applica l'articolazione al solo servizio imbarco pax per il quale è vincolata al rispetto delle regole del *price cap*. Nella proposta di articolazione tariffaria, AdR rispetta la correlazione ai costi come richiesto dall'art. 25 del CDP ed applica le risultanze di analisi dell'utilizzo da parte dei diversi *cluster* di traffico delle aree dei terminal e delle infrastrutture relative al servizio di imbarco passeggeri. Dal differente utilizzo, discende l'allocazione a passeggeri originanti ed in transito di percentuali differenziali di RAB e costi operativi del servizio.
- Gli investimenti di AdR nelle infrastrutture di terminal non sono orientati né a favorire il traffico *point to point* né quello di trasferimento. Quella dell'articolazione della *passenger facility charge* fra originanti e transiti è pratica applicata in vari aeroporti europei e della quale può beneficiare ogni vettore.

EasyJet

- **Q:** Leggiamo che prevedete di chiudere il Terminal 5, nonostante la rassicurazione per gli utenti dell'aeroporto nel 2017-18 che lo avreste riaperto. Vi saremmo grati se poteste informarci su costi e loro allocazione ai servizi sottoposti a tariffa
- **A:** Al momento, il terminal T5 rappresenta un'importante riserva di capacità che è attivabile in tempi rapidi in caso di necessità. Si segnala che sono stati sospesi gli investimenti previsti dall'allegato del CDP ed i costi operativi ammessi in dinamica tariffaria per il quinquennio 2017-21 hanno subito riduzioni in modo trasparente per riflettere la cessazione dell'attività. Allo stesso tempo, mentre il terminal T5 resta al momento chiuso al traffico commerciale, ADR ha concentrato le operazioni sul terminal T1 e T3 dove ha provveduto al potenziamento dei livelli di servizio.

EasyJet

- Q: Ripetiamo la nostra richiesta di rinunciare al bonus di qualità, che è ingiustificato, e di firmare uno SLA con gli utenti dell'aeroporto.
- A: Osserviamo preliminarmente che prima dell'entrata in vigore del CDP, AdR aveva un divario importante rispetto ai livelli di qualità dei *peers* UE. Questo gap si era accumulato negli anni successivi alla privatizzazione e discendeva dall'assenza di regole certe che consentissero di applicare corrispettivi correlativi ai costi, operativi e di capitale.

Il sistema di regolazione previsto al titolo II del CDP prevede dal 2013 tariffe correlate ai costi dei servizi sottoposti a regolazione ed alcune ben definite premialità al verificarsi di determinate e trasparenti condizioni che sono state rappresentate all'utenza sin dall'avvio del nuovo modello di regolazione. Specificatamente per il bonus qualità ed ambiente, ENAC verifica ogni anno se i target dell'allegato 10 del CDP sono stati raggiunti/superati. Inoltre, gli importanti miglioramenti di qualità e tutela ambientale necessari annualmente per il conseguimento dei bonus sono raggiunti attraverso investimenti non interamente allocati ai servizi regolati, la cui copertura finanziaria nel tempo è anche funzione dei ricavi derivanti da detti bonus.

Lo sforzo di ADR di recuperare il gap qualitativo esistente prima della stipula del Contratto di Programma risulta evidente nelle performance registrate negli ultimi anni che le hanno consentito anche nel 2019, per il secondo anno consecutivo, di ottenere l'importante riconoscimento internazionale del "Best Airport Award" assegnato allo scalo di Fiumicino dall'Airport Council International nella primavera scorsa.

Assohandler

- Q: Nonostante nel 2019, come analogamente avvenuto negli esercizi precedenti, il piano degli investimenti realizzati sia stato contenuto in termini di spesa, con un risparmio nell'ordine del 40% rispetto a quanto programmato a livello di CDP (230 M€ rispetto ai 383 M€ programmati), rileviamo che le tariffe proposte da ADR per il 2020 per lo scalo di Fiumicino siano rimaste sostanzialmente stabili, passando mediamente dagli attuali 30,1 euro a 30,0 euro a passeggero pagante.
- Se è quindi evidente che le tariffe medie proposte siano più contenute di quelle inizialmente previste dal CDP per l'anno 2020, ci appare comunque che il corrispettivo medio indicato per lo stesso anno sia comunque troppo elevato, non solo in considerazione degli slittamenti temporali o altre variazioni nel piano dei CAPEX, ma anche in virtù di altre considerazioni:
- Nel 2018 i ricavi da servizi regolamentati si sono attestati a ca. 629 M€ a fronte di costi operativi pari a 275 M€, generando una prima marginalità nell'ordine del 57% che riteniamo sia ragionevolmente sufficiente a coprire ampiamente tutti gli investimenti realizzati nell'anno. Il fatto, peraltro, che la differenza tra ricavi e costi regolamentati sia cresciuta del 10% tra il 2017 ed il 2018, a fronte di un traffico in crescita del 5%, sembra confermare che l'incremento delle tariffe abbia superato la semplice necessità della sola copertura degli investimenti.
- Non si è riscontrata alcuna considerazione sul mantenimento di tariffe così elevate in una situazione di mercato in cui si rileva una tendenziale contrazione del traffico aereo rispetto alle previsioni, sia in termini di movimenti che di passeggeri. Diversi nostri associati stanno registrando cancellazioni da parte dei vettori-clienti poiché i prezzi dei biglietti aerei che stimolano la crescita della domanda non risultano più remunerativi con gli attuali livelli di tasse e diritti aeroportuali.

Assohandler

A: La costruzione della proposta tariffaria annuale di ADR segue le regole previste dal titolo II del Contratto di Programma del 2012 e rappresenta i costi ammessi ai servizi sottoposti a regolazione. Fra i costi ammessi, come è noto, il Contratto di Programma – in ossequio alle best practice internazionali in materia – prevede anche il riconoscimento dei costi legati al capitale investito nei servizi regolati, cioè ammortamento (ritorno DEL capitale) e remunerazione (ritorno SUL capitale) dello stesso capitale investito – nei limiti delle allocazioni ai servizi regolati da contabilità regolatoria certificata che vi sono trasparentemente rappresentati ogni anno.

Infatti, nel 2018 354 M€ di EBITDA pro-forma dei servizi regolati a FCO (629 M€ di ricavi al netto di 275 M€ di costi) costituiscono sostanzialmente copertura di 141 M€ di ammortamenti e 200 M€ di remunerazione, rispetto ai quali risultano superiori (354 M€ > di 341 M€ cioè la somma di 141 M€ e 200 M€) solo per effetto di un mix di traffico migliorativo rispetto alle attese (per maggior componente extra-UE) e del bonus qualità/ambiente.

Per quanto concerne le valutazioni di mercato, ADR monitora su base continuativa il posizionamento dei corrispettivi dei propri scali rispetto ad un *benchmark* UE di scali comparabili per dimensioni ed altre principali caratteristiche. Come visto precedentemente, FCO mostra un livello di corrispettivi a sconto rispetto alla media degli aeroporti UE comparabili.

Assohandler

- Q: Sempre relativamente allo scalo di Fiumicino, rileviamo che a fronte di una generalizzata e minima riduzione dei corrispettivi regolamentati, gli unici centri di tariffazione che subiscono un incremento, sono quelli di diretta competenza degli handlers, in particolare: i corrispettivi proposti per i banchi check-in (per varie tipologie e durata del canone) sono aumentati dell'8% rispetto a quelli del 2019

A: I corrispettivi dei singoli servizi regolati variano di anno in anno a seguito degli investimenti ad essi direttamente associati secondo le logiche allocative di contabilità regolatoria certificata che vengono trasparentemente rappresentate ogni anno all'interno del materiale messovi a disposizione.

Nel 2020 a FCO i corrispettivi del servizio banchi check-in registrano un incremento rispetto a quelle del 2019. Tale aumento riflette principalmente i costi ammessi per la realizzazione della nuova isola di banchi al Terminal 3 (2018) e l'aggiunta dell'ultimazione della quinta isola al T1 avvenuta nel corso del 2019. Considerando la riduzione del perimetro infrastrutturale a seguito della chiusura del T2 avvenuta nel corso del 2018 con conseguente allocazione dei flussi passeggero al T3, l'iniziativa ha consentito di migliorare la qualità del servizio nell'area soprattutto negli orari di picco.

Q&A - Audizione Pubblica del 15 Ottobre 2019

Assohandler

- Q: Analogo discorso vale per Ciampino riguardo ai banchi check-in e ai gate sui quali grava, come negli esercizi precedenti, un'effettiva sotto-capacità dell'infrastruttura oltre alle dovute considerazioni da fare sulle ipotesi di parziale chiusura dello scalo in relazione agli effetti del decreto rumore. Riteniamo, quindi, opportuno, che manteniate almeno invariate anche per il 2020 le tariffe già applicate, uniche al momento sostenibili per gli handler e i vettori presenti sullo scalo.
- A: I corrispettivi dei banchi check-in di Ciampino sono correlati allo sviluppo dei costi ammessi come da titolo II del CDP e per il 2020 evidenziano un decremento (-0,7%) rispetto agli stessi valori per l'annualità in corso (2019).