

Alla Cortese Att. del dott. Fabio Soleri

AdR S.p.A.

00054 Fiumicino (Roma)

infoutenti@adr.it

pec@autorita-trasporti.it

Luton, 24 ottobre 2019

Diritti aeroportuali negli scali di Roma gestiti da AdR

Egregio dott. Soleri,

I diritti aeroportuali e le tariffe applicate negli scali gestiti da Aeroporti di Roma (AdR), stabiliti dall'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) in base al Contratto di Programma in Deroga richiederebbero ad AdR di orientare le proprie tariffe ai costi sostenuti.

Durante le consultazioni annuali easyJet ha espresso in diverse occasioni la propria contrarietà verso la discrezionalità nell'applicazione da parte di AdR di parametri concordati unilateralmente tra AdR e ENAC nel contratto di programma e il loro mancato orientamento ai costi. Il 15 ottobre u.s. abbiamo rilevato come i diritti di transito non corrispondevano al costo del servizio, in violazione dell'art. 17, comma 34 bis, del d.l. n. 78 del 2009 (l. n. 102/2009) e non siano trasparenti verso gli utenti aeroportuali. Nella fattispecie dei diritti di transito la rielaborazione dell'articolazione tariffaria di Fiumicino veniva in prima istanza trasmessa in allegato alla comunicazione di AdR e pubblicata sul sito della stessa AdR il 27 dicembre 2013 senza che AdR o l'ENAC mettessero a conoscenza dell'utenza i criteri utilizzati ed i calcoli effettuati per arrivare in soli 9 giorni alla quantificazione dello sconto da concedere ai passeggeri in transito, violando quindi il principio di orientamento ai costi. La susseguente convocazione degli utenti per discutere il 14 gennaio 2014 una proposta tariffaria già approvata in precedenza dall'ENAC il 27 dicembre 2013, non dava una giustificazione oggettiva e trasparente alla decisione tariffaria unilaterale che per ridurre la tariffa di transito, aumentava disproporzionatamente la tariffa al passeggero originante del 18,5%. La rimodulazione tariffaria attuata con il provvedimento non tiene in conto i fondamentali principi di consultazione, proporzionalità, trasparenza e orientamento ai costi dell'infrastruttura aeroportuale previsto dalla normativa sopra rubricata. Segnaliamo che la rimodulazione delle tariffe adottata da AdR è illegittima in quanto gravemente lesiva del principio di non discriminazione come modulato dalla normativa comunitaria e nazionale. La disciplina italiana, contenuta negli artt. 75 e 80 del D.L. n. 1/2012 come convertito dalla L. n. 27 del 2012, ribadisce che "i diritti aeroportuali sono applicati in modo da non determinare discriminazioni tra gli utenti dell'aeroporto ...", affidando

all'autorità di vigilanza, dal 2019 all'ART, il compito di vigilare sulla determinazione della misura dei diritti aeroportuali. Riteniamo che la condotta posta in essere da AdR sia suscettibile di integrare un abuso di posizione dominante, con riferimento alla discriminazione tra utenti, ai prezzi eccessivamente onerosi (art. 3 della legge 287/90; art. 102 TFUE) e l'esenzione completa ingiustificata dei passeggeri in transito nazionali.

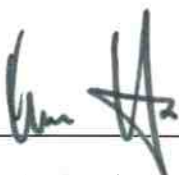
Come già espresso il 15 ottobre u.s., ai sensi dell'art. 80 del D.L. n. 1/2012 (L. 24 marzo 2012, n. 27) easyJet chiede che AdR produca una memoria nella quale dimostri che questi diritti siano "orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi" e che le tariffe non siano "discriminatorie" attraverso sovvenzioni e trasferimenti incrociati. Chiediamo inoltre che AdR ponga in consultazione gli studi economico/contabili che dimostrino inequivocamente che la tariffazione, in particolare lo sconto/esenzione applicata al passeggero in transito, è oggettiva, non-discriminatoria, proporzionale, orientata ai costi e all'efficienza operativa dello scalo.

In riferimento alla situazione economica incerta del vettore con maggiore traffico sullo scalo di FCO, chiediamo nuovamente che gli investimenti programmati per i prossimi due anni vengano rimandati e ripianificati. In particolare, AdR dovrebbe finanziare tali opere con i proventi commerciali.

Infine reiteriamo la nostra richiesta che AdR presenti le valutazioni e l'impatto sui diritti aeroportuali dei debiti di Alitalia SAI in amministrazione straordinaria, come esposto nel rapporto finanziario di AdR per l'anno 2018.

Rimaniamo a vostra completa disposizione per un incontro.

Distinti Saluti



Marco L. Gatti

Airport Regulation Manager

easyJet Airline Company Ltd.

CORRELATION TO COSTS FOR BOARDING PASSENGERS IN TRANSIT

The following is a summary of the evolution of the regulatory framework and the method applied to correlate costs and regulated revenues that is at the roots of the tariff articulation of passenger boarding fees for Rome Fiumicino airport, whose charges from 2014 are differentiated for originating and transit passengers.

1. EVOLUTION OF THE REGULATORY FRAMEWORK

On 14 October 2013 the Ministry of Infrastructure and Transport ("MIT") and the Ministry of Economy and Finance ("MEF") issued the interministerial decree n. 373 (D.I. n. 373/2013) which allows for the application of regulated fees differentiated on the basis of transparent and non-discriminatory criteria, thus providing changes to the ENAC "Guidelines" of 2008¹.

In considering its application, Aeroporti di Roma (hereinafter "ADR") requested further instructions from ENAC and, in particular, whether the criteria of the MIT Circular dated October 24, 1991 containing instructions in relation to passengers in transit with a flight having domestic origin and destination had to be applied for the new tariff structure.

On December 20, 2013, ENAC replied that:

- the modulation should have been calculated "based on objective criteria of correlation to the costs referring to the use of the airport infrastructures of reference for the users in question also taking into account the best practices at European level";
- in order to ensure compliance with the principle of economic neutrality on the revenue of the operator as defined in Title II of the ADR-ENAC Economic Regulation Agreement (hereinafter "ERA"), any reduction in the boarding fee to be applied to paying transits would be offset by the increase in the fee to departing passengers;
- the passenger in transit with a flight of domestic origin and destination (so-called DOM-DOM) would have continued to be exempted from the payment of the boarding fee pursuant to the aforementioned Circular.

Following indications received from ENAC, on December 23, 2013 ADR published the changes to the tariff proposal already submitted to users on October 30, 2013. With the new proposal, ADR represented the new tariff structure for passenger boarding for originating / transits constructed in compliance with Directive 2009/12/EC, interministerial decree n. 373/2013 and the indications provided by ENAC. Indeed:

- the new structure is based on relevant and objective criteria being these related to the costs of usage of the airport infrastructures of reference for the different types of users;
- the impact on the regulated revenues of the airport manager is neutral;
- passengers in transit with a flight of domestic origin and destination remains exempted from boarding fee.

¹ ENAC "Guideline" were approved by interministerial decree n. 231 of 17 November 2008 published in the G.U. 42 of Feb. 2, 2009 and constitute instructions for the application of the CIPE Directive on the tariff regulation of airport services approved with resolution no. 38/2007.

The reformulated ADR tariff proposal for 2014-16 was approved by ENAC on December 27, 2013 and constitutes the content of a specific addendum to the ADR-ENAC ERA that was eventually approved by decree of the President of the Council of Ministers (DPCM of 31 January 2014).

Finally, in relation to the exemption from the payment of the boarding fee for passengers in transit with domestic origin / destination, please note that this is an application deriving from the provision contained in the MIT Circular dated 24 October 1991. It exempts passengers in transit from a national stopover from the payment of the boarding fee in the case of a flight with domestic origin / destination when the next leg constitutes the continuation of the journey with the start of the first connecting flight. This regulation applies without discrimination to all carriers.

Furthermore, it should be noted that over the last few years a few rulings have already expressed opinions on the above-mentioned topics:

A. TAR Lazio vs Easyjet (May 29, 2014)

On May 29, 2014, the Regional Administrative Court of Lazio rejected the request of EasyJet concerning the suspension of the following deeds: i) provision of December 27, 2013 issued by ENAC in the part in which it reformulates the boarding fees for Fiumicino; ii) communications from ENAC to ADR on 12 and 20 December 2013; iii) Prime Ministerial Decree of January 31, 2014 which approves the Second Addendum to the ADR-ENAC ERA. The main arguments of the Lazio TAR are as follows:

- the consultation procedures with the users had been carried out as emerged from the minutes of 14 January 2014 (prior to the DPCM of 31 January 2014);
- from the analysis of the minutes of the consultations no significant disputes emerged from the users in relation to the new tariff structure;
- on the subject of the violation of the principle of correlation to the costs of the new tariff structure, the request made by EasyJet lacked the requirement of specificity by failing to reveal elements from which to infer the aforementioned violation and this also in the light of the technical documentation provided by ADR.

B. ENAC vs Ryanair (November 2016)

In December 2016 ENAC ruled on the request for the resolution of dispute presented by Ryanair in relation to alleged violations of the art. 3 of Directive 2009/12/EC, of the art. 75 of the Legislative Decree n. 1/2012 as well as art. 25 of the "ENAC-ADR ERA" regarding the ways in which the rights for passengers in transit were established.

ENAC emphasized how the innovations introduced by the regulatory framework and contained in the D.l. n. 373/2013 and in the DPCM of January 31, 2014 make explicit reference to art. 3 of Directive 2009/12/EC and in art. 75 of the Legislative Decree n. 1/2012 to the extent that the latter provide for the possibility of reshaping airport fees as long as the criteria used are relevant, objective and transparent. For this reason, the remodulation of the passenger boarding fees proposed by ADR was supported by detailed analysis that offered evidence of the correlation to the costs allowed in tariff.

In relation to the exemption from the payment of the embarkation fee for passengers in transit with domestic origin / destination, this case is provided for by the laws in force such as the l. n. 324/76 and the

MIT circular dated 10/24/1991 and ENAC is not entitled to proceed with their disapplication, absent a change with equal ranking rules.

Given the above, ENAC considered that the request made by Ryanair could not be accepted.

2) CORRELATION WITH COSTS FOR THE USE OF AIRPORT INFRASTRUCTURES

Over the following pages we aim to provide evidence of how the tariff articulation of passenger boarding fees at Fiumicino is respectful of the principles set forth in Directive 12/2009 / EC implemented in Italian law with D.L. n. 1/2012 and subsequently converted into Law n. 27/2012.

i) DECEMBER 2013: TARIFF ARTICULATION FOR 2014-2016

The construction of the passenger boarding fee structure for Rome Fiumicino airport, developed in 2013 for the purposes of the tariff proposal in force for 2014-2016, is represented below. It provides for the differentiation between transit and originating passengers. We recall that the application of the tariff structure for passenger boarding fees was also confirmed for the 2017-2021 five-year regulatory period.

To guarantee the correlation to costs, the criteria adopted for determining the tariff articulation of the passenger boarding service are the following:

- mapping of the Rome Fiumicino Terminal areas for reception and boarding of the different types of passengers (the percentage of areas used by the different types of passengers is the main driver to determine the correlation to the costs allowed for the individual tariff structures)²;
- the different level of use of specific airport infrastructures by originating and transit passengers.

The aforementioned criteria are characterized by compliance with the principles of objectivity, relevance and economic neutrality for the airport manager (the latter provided for by article 25 paragraph 4ter of the ADR-ENAC ERA).

The table [a.] shows:

A. the contribution in percentage terms of the individual cost components belonging to the "basket" of the "passenger boarding" regulated service (for the definition of the aggregations to the service see Annex 7 to the ADR-ENAC ERA)

B. for transit passengers only, the cost allocation criterion which substantially reflects the level of use of:

- infrastructure for exclusive use (NET 6000)
- unused infrastructure
- other components of the allowable costs to the service to which a pro-quota allocation to traffic volumes must be applied.

² The ENAC Guidelines under point 5.2.1.1 ("Cost identification and allocation criteria") identify in the "square meter driver" one of the fundamental criteria for the allocation of costs to services where they report: "In general, the allocation "Pro quota" referred to in the previous point of charges such as: cleaning, utilities, ordinary maintenance, amortization is achievable [...] with the driver mq."

Table [a.]

Allowed costs	% of allowed costs	Level of use
Terminal costs and other general expenses	74.1%	pro rata
BHS	15.2%	not used
Baggage drop off	6.5%	not used
NET 6000	2.7%	fully used
IT check in services	1.1%	pro rata
Public information	0.2%	pro rata
Announcement	0.2%	pro rata
Total	100.0%	

Table [b.] represents in percentage terms: • spaces usable by passengers in transit divided according to the origin / destination of the flight; • details of the mix of passengers classified as originating and transiting with further sub-articulation by origin and destination of the flight; • the product of the values represented in the previous columns, which represents the use of the areas subject to analysis weighted by the volumes of each type of passenger; • the identification of the percentage of allocation of the allowable costs of the single infrastructures in the case of use pro-quota (see note in the table)³.

Table [b.]

Passengers composition	% of used area as a ratio to total terminal (a)	% of passengers composition (b)	c=(a*b)	% of terminal used by each category of traffic(*) d= (c/Σc)
from DOM to DOM	10.3%	4.7%	0.5%	0.6%
from DOM to EU	18.0%	3.4%	0.6%	0.8%
from DOM to NON-EU	31.5%	4.1%	1.3%	1.7%
from SCH to DOM	18.0%	2.5%	0.4%	0.6%
from SCH to EU	11.9%	0.6%	0.1%	0.1%
from SCH to NON-EU	21.2%	1.6%	0.3%	0.4%
from EXTRA SCH to DOM	31.5%	4.9%	1.6%	2.0%
from EXTRA SCH to UE	25.4%	2.8%	0.7%	0.9%
from EXTRA SCH to NON-EU	13.5%	2.8%	0.4%	0.5%
Passengers in transit		27.4%		7.5%
Originating passengers	100%	72.6%	72.6%	92.5%

(*)(square meters for passengers in transit x number of passengers in transit) / [(Total of square meters for passengers in transit x Total of passengers in transit) + (Square meters originating passengers x number of originating passengers)]

³ It was considered that the allocation criterion of the "square meters" is the most appropriate also for the distribution of the costs of the information services to the public today merged into the boarding pax fee. In fact, these services - as they are based on IT investments - have little "physicality" and are provided in a promiscuous manner in the Terminal areas in favor of all the passengers who use these areas according to the proportions previously identified.

Therefore, by combining the data in table [a.] with those in table [b.], the correlation between use of airport infrastructures and costs is derived for transit passengers. To this end it should be noted that:

- in the case of exclusive use of the infrastructure by passengers in transit, the costs are allocated entirely to this type of user (for example NET6000);
- in the case of pro-rata use of the infrastructure by passengers in transit, the costs are allocated taking into account the parameter determined in the table [b.] column (d) (eg. passenger boarding fees, IT systems for passenger acceptance).

The calculation is shown in table [c.].

Table [c.]

Allowed costs	% of allowed costs	Level of use	% attributable to passengers in transit (b)	% of tariff attributable to passengers in transit (c=a*b)
Terminal costs and other general expenses	74.1%	pro rata	7.5%	5.6%
BHS	15.2%	not used	0.0%	0.0%
Baggage drop off	6.5%	not used	0.0%	0.0%
NET 6000	2.7%	fully used	100.0%	2.7%
IT check in services	1.1%	pro rata	7.5%	0.1%
Public information	0.2%	pro rata	7.5%	0.0%
Announcement	0.2%	pro rata	7.5%	0.0%
Total	100%			8.4%

Once the parameter of the correlation to costs for the sub-articulation of passengers in transit has been defined, this must be weighted with the contribution of the same passengers in transit to the total revenue of the “passenger boarding” service in order to guarantee neutrality on the airport manager's revenues as defined by legislation.

In the forecasts of the ERA for 2012-16, traffic in transit paying passenger boarding fees (intra-EU and non-EU) was 23.8% of total traffic (calculation as a percentage of total paying as can be seen in "column a.1" of table [e.]). The composition of paying transits showed a higher percentage weight of the non-EU area than that of the "originating" traffic (see table [d.] 37.4% vs 24.9%).

Table [d.]

Traffic composition	Passengers in transit	Originating passengers	Total
UE	62.6%	75.1%	72.1%
NON-EU	37.4%	24.9%	27.9%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

In the 2012-2016 regulatory period, the percentage difference between passenger boarding rates applied to the two passengers’ origins (intra-EU and extra-EU) was 47%. This determined that the percentage of service revenues attributable to traffic in transit was 24.8% as the sum of volume and mix of tariffs. The calculation is shown in table [e.].

Table [e.]

Traffic composition	% traffic composition	% paying traffic composition	tariff (*)	Price x amount	contribution(**) to the total revenue for traffic composition(***)
	a.	a1.	b.	c.= (a.*b.)	sub. c. / total c.
Passengers in transit					
DOM	4.7%		-	-	
EU	14.2%	14.9%	1.00	0.14	13.2%
NON-EU	8.5%	8.9%	1.47	0.12	11.6%
Total passengers in transit	27.4%	23.8%			24.8%
Originating passengers					
EU	54.5%	57.2%	1.00	0.55	50.6%
NON-EU	18.1%	19.0%	1.47	0.27	24.7%
Total originating passengers	72.6%	76.2%			75.2%
Total passengers	100.0%	100.0%		1.08	100.0%

Combining the data in the table [c.] with those in table [e.] we obtain the percentage reduction of the fee to be applied to passengers in transit with respect to those originating and at the same time we guarantee the correlation to the costs of the tariff articulation of the service and the economic neutrality for the airport manager. This last step is represented in table [f.].

Table [f.]

Charges proposal			
% of revenue from passengers in transit without tariff articulation	% allowed costs attributable to the passengers in transit	reduction relative to originating passengers	applied by ADR
a	b	c=(1-b/a)	
24.8%	8.4%	66.2%	65.0%

ii) **NOVEMBER 2019: UPDATES**

ADR has updated the tables shown in previous pages with the data relating to the certified Regulatory Accounts in 2016 and 2018 to verify the stability of the correlation to the cost of the tariff articulation for the years of the second regulatory sub-period. Below we present the tables updated with the values from 2016 and 2018 Regulatory Accounts.

2016

2016 represented the bridge year of the 2017-2021 regulatory sub-period, the year in which the tariff formula determined the c.d. t0 of reference for the five-year "x" parameter.

Table [a.]: breakdown of allowed costs and infrastructure use in 2016

Allowed costs	% of allowed costs for 2016	Level of use
Terminal costs and other general expenses	75.6%	pro rata
BHS	14.5%	unused
Baggage drop off	4.8%	unused
NET 6000	3.4%	exclusive use
IT check in services	1.2%	pro rata
Public information	0.5%	pro rata
Announcement	0.1%	pro rata
Total	100.0%	

Table [b.]: breakdown of area usage in 2016

Passengers composition	% of used areas as a ratio to total terminal for 2016 (a)	% of passengers composition (b)	c=(a*b)	% of terminal used by each category of traffic(*) d= (c/Σc)
from DOM to DOM	7.4%	5.0%	0.4%	0.5%
from DOM to EU	16.4%	3.8%	0.6%	0.8%
from DOM to NON-EU	27.4%	3.7%	1.0%	1.3%
from SCH to DOM	16.4%	2.8%	0.5%	0.6%
from SCH to EU	11.1%	0.9%	0.1%	0.1%
from SCH to NON-EU	20.1%	1.7%	0.3%	0.4%
from EXTRA SCH to DOM	27.4%	3.6%	1.0%	1.3%
from EXTRA SCH to UE	22.1%	1.9%	0.4%	0.5%
from EXTRA SCH to NON-EU	11.0%	1.8%	0.2%	0.2%
Passengers in transit		25.2%		5.7%
Originating passengers	100%	74.8%	74.8%	94.3%

(*)(square meters for passengers in transit x number of passengers in transit) / [(Total of square meters for passengers in transit x Total of passengers in transit) + (Square meters originating passengers x number of originating passengers)]

Table [c.]: cost percentage pertaining to transits in 2016

Allowed costs	% of allowed costs for 2016	Level of use	% attributable to passengers in transit (b)	% of tariff attributable to passengers in transit (c=a*b)
Terminal costs and other general expenses	75.6%	pro rata	5.7%	4.3%
BHS	14.5%	unused	0.0%	0.0%
Baggage drop off	4.8%	unused	0.0%	0.0%
NET 6000	3.4%	exclusive use	100.0%	3.4%
IT check in services	1.2%	pro rata	5.7%	0.1%
Public information	0.5%	pro rata	5.7%	0.0%
Announcement	0.1%	pro rata	5.7%	0.0%
Total	100%			7.8%

Once the parameter of the correlation to costs for the sub-articulation of passengers in transit has been defined, this must be weighted with the contribution of the same passengers in transit to the total revenue of the "passenger boarding" service in order to guarantee neutrality on the airport manager's revenues as defined by legislation.

In 2016 traffic in transit paying passenger boarding fees (intra-EU and extra-EU) was 22.8% of total traffic (calculation as a percentage of total paying as can be seen in "column a1." of table [e.]). The composition of paying transits showed a higher percentage weight of the non-EU area than that of the "originating" traffic (see table [d.] 33.6% vs 24.1%).

Table [d.]: breakdown of traffic in 2016

Traffic composition	Passengers in transit	Originating passengers	Total
UE	66.4%	75.9%	73.7%
NON-EU	33.6%	24.1%	26.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

At the start of the 2017-2021 regulatory period, the percentage difference between passenger boarding rates applied to the two passengers' origins (intra-EU and extra-EU) was set at 60%. This determines that the percentage of service revenues attributable to traffic in transit is equal to 23.7% as the sum of volume and mix of tariffs. The calculation is shown in table [e.].

Traffic composition	% traffic composition	% paying traffic composition	tariff (*)	Price x amount	contribution(**) to the total revenue for traffic composition(***)
	a.	a1.	b.	c.= (a.*b.)	sub. c. / total c.
Passengers in transit					
DOM	5.0%		-	-	
EU	14.4%	15.1%	1.00	0.14	13.1%
NON-EU	7.3%	7.7%	1.60	0.12	10.6%
Total passengers in transit	26.6%	22.8%			23.7%
Originating passengers					
EU	55.7%	58.6%	1.00	0.56	50.6%
NON-EU	17.7%	18.6%	1.60	0.28	25.7%
Total originating passengers	73.4%	77.2%			76.3%
Total passengers	100.0%	100.0%		1.10	100.0%

(*) Considering equal to 1 the tariff for EU passenger, consequently the tariff for NON-EU passenger will be 1,60.

(**) The contribution for traffic composition will be the ratio between the subtotal for each category of column (C) over the total of column (C).

(***) passengers in transit and departing passengers

Table [f.]: tariff articulation in 2016

Charges proposal			
% of revenue from passengers in transit without tariff articulation	% allowed costs attributable to the passengers in transit	reduction relative to originating passengers	applied by ADR
a	b	$c=(1-b/a)$	
23.7%	7.8%	67.1%	65.0%

2018

2018, the last year for which the certified regulatory accounting document is currently available, reports the infrastructural change that occurred with the inauguration of the new boarding areas E (fully operational since 2017).

Table [a.]: breakdown of allowed costs and infrastructure use in 2018

Allowed costs	% of allowed costs for 2018	Level of use
Terminal costs and other general expenses	74.8%	pro rata
BHS	19.4%	pro rata
Baggage drop off	4.1%	unused
IT check in services	1.1%	pro rata
Public information	0.5%	pro rata
Announcement	0.1%	pro rata
Total	100.0%	

Table [b.]: breakdown of area usage in 2018

Passengers composition	% of used areas as a ratio to total terminal for 2018 (a)	% of passengers composition (b)	$c=(a*b)$	% of terminal used by each category of traffic(*) $d= (c/\sum c)$
from DOM to DOM	6.9%	5.1%	0.4%	0.5%
from DOM to EU	13.1%	3.8%	0.5%	0.6%
from DOM to NON-EU	31.6%	3.8%	1.2%	1.5%
from SCH to DOM	13.1%	3.1%	0.4%	0.5%
from SCH to EU	13.1%	1.1%	0.1%	0.2%
from SCH to NON-EU	31.6%	1.7%	0.5%	0.7%
from EXTRA SCH to DOM	31.6%	4.8%	1.5%	1.9%
from EXTRA SCH to UE	31.6%	2.2%	0.7%	0.9%
from EXTRA SCH to NON-EU	18.5%	2.1%	0.4%	0.5%
Passengers in transit		27.6%		7.3%
Originating passengers	100%	72.4%	72.4%	92.7%

(*)(square meters for passengers in transit x number of passengers in transit) / [(Total of square meters for passengers in transit x Total of passengers in transit) + (Square meters originating passengers x number of originating passengers)]

Table [c.]: cost percentage pertaining to transits in 2018

Allowed costs	% of allowed costs for 2018	Level of use	% attributable to passengers in transit (b)	% of tariff attributable to passengers in transit (c=a*b)
Terminal costs and other general expenses	74.8%	pro rata	7.3%	5.5%
BHS	19.4%	pro rata	2.2%	0.4%
Baggage drop off	4.1%	unused	0.0%	0.0%
IT check in services	1.1%	pro rata	7.3%	0.1%
Public information	0.5%	pro rata	7.3%	0.0%
Announcement	0.1%	pro rata	7.3%	0.0%
Total	100%			6.0%

Once the parameter of the correlation to costs for the sub-articulation of passengers in transit has been defined, this must be weighted with the contribution of the same passengers in transit to the total revenue of the “passenger boarding” service in order to guarantee neutrality on the airport manager's revenues as defined by legislation.

From estimates of the 2017-21 ERA, in 2018 traffic in transit paying passenger boarding fees (intra-EU and non-EU) was expected at 23.8% of total traffic (see column "a1" in table [e.]). The composition of paying transits showed a higher percentage weight of the non-EU area than that of the “originating” traffic (see table [d.] 33.7% vs 24.0%).

Table [d.]: breakdown of traffic in 2018

Traffic composition	Passengers in transit	Originating passengers	Total
UE	66.3%	76.0%	73.7%
NON-EU	33.7%	24.0%	26.3%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

In 2018 the percentage difference between passenger boarding rates applied to the two passengers’ origins (intra-EU and extra-EU) was 60%. This determines that the percentage of service revenues attributable to traffic in transit is equal to 24.7% as the sum of volume and mix of tariffs.

The calculation is shown in table [e.].

Traffic composition	% traffic composition	% paying traffic composition	tariff (*)	Price x amount	contribution(**) to the total revenue for traffic composition(***)
	a.	a1.	b.	c.= (a.*b.)	sub. c. / total c.
Passengers in transit					
DOM	5.1%		-	-	
EU	15.0%	15.8%	1.00	0.15	13.6%
NON-EU	7.6%	8.0%	1.60	0.12	11.1%
Total passengers in transit	27.6%	23.8%			24.7%
Originating passengers					
EU	55.0%	58.0%	1.00	0.55	50.1%
NON-EU	17.3%	18.3%	1.60	0.28	25.3%
Total originating passengers	72.4%	76.2%			75.3%
Total passengers	100.0%	100.0%		1.10	100.0%

(*) Considering equal to 1 the tariff for EU passenger, consequently the tariff for NON-EU passenger will be 1,60.

(**) The contribution for traffic composition will be the ratio between the subtotal for each category of column (C) over the total of column (C).

(***) passengers in transit and departing passengers

Table [f.]: tariff articulation in 2018

Charges proposal			
% of revenue from passengers in transit without tariff articulation	% allowed costs attributable to the passengers in transit	reduction relative to originating passengers	applied by ADR
a	b	c=(1-b/a)	
24.7%	6.0%	75.5%	65.0%

3) EU BEST PRACTICES

The European experience shows that in many of the main airports passengers in transit pay only part of the boarding fee of the originating passengers. In most cases, the amount of boarding fees borne by the originating passengers and the passengers in transit results from a free commercial choice of the regulated airports, following a consultation with the airlines and in compliance with the overall constraint arising from the price cap.

We have examined the tariff structures of boarding fees for transit and originating passengers at the main European airports where this is applicable and noted that some airports apply an articulation of boarding fees both for passengers in transit and originating and by destination country (EU, Extra-EU), while others apply an articulation of differentiated boarding fees for passengers in transit or originating, but not for destination.

Within the former group: : Rome Fiumicino, Paris Charles de Gaulle, Paris Orly, Frankfurt, London Heathrow, Lisbon , Madrid, Monaco, Barcelona. Within the latter: Amsterdam Schiphol, Brussels, Copenhagen.

In particular:

- Amsterdam Schiphol provides a fee for passengers in transit which is 42% of that provided for the originators;
- Paris Charles de Gaulle provides for a fee for passengers in transit that is 60% of that provided for the originators;

- Madrid and Barcelona provide a fee for passengers in transit which is 60% of that provided for the originating passengers.

In this variegated context, the application given by ADR is characterized by a high analytical scrutiny as the tariff structure for originants / transits finds its *raison d'être* in the detailed analysis of square meters of the terminal and infrastructure areas dedicated to service and their use by different types of users (in accordance with the provisions of D.l. n. 373/2013 and art. 25 paragraph 3 of the ADR-ENAC ERA).

The analysis of square meters also constitutes the single most relevant criterion for the allocation of costs to services in ADR certified regulatory accounts. Given the "physicality" of the passenger boarding service - as specifically defined in Annex 7 of the ADR-ENAC Program Contract - the use of infrastructure was also associated with the analysis based on square meters.

ANNEX

ANNEX 1 – MIT CIRCULAR DATED 24 OCTOBER 1991

ANNEX 2 – INTERMINISTERIAL DECREE n. 373 (D.l. n. 373/2013) DATED 14 OCTOBER 2013

ANNEX 3 – BOARDING FEES FOR PASSENGERS – REVIEW – DISCLOSURES TO CONSUMERS DATED 23 DECEMBER 2013

ANNEX 4 – OFFICIAL JOURNAL DATED 17 MARCH 2014

ANNEX 5 – SECOND ADDENDUM TO ADR-ENAC ERA DATED 23 DECEMBER 2013 AND DECREE OF THE PRESIDENT OF THE COUNCIL OF MINISTERS (DPCM OF 31 JANUARY 2014)

ANNEX 6 – REPORT PREPARED BY “THE BRATTLE GROUP”-“AEROPORTI DI ROMA’S BOARDING FEES FOR ORIGINATING AND IN TRANSIT PASSENGERS” OF 19 DECEMBER 2013

ANNEX 1 – MIT CIRCULAR DATED 24 OCTOBER 1991

MINISTERO DEI TRASPORTI

Direzione Generale Aviazione Civile

13 8602/45

24 OTT. 1991

AT ASSAEROPORTI
ALITALIA
A.T.I.
MERIDIANA

ASSAER I 628837
ROMEWAZ
NAPAQBH
ROMURIG

A TUTTE LE D.C.A. - LORO SEDE

L.IJUYA.AA.GG.L

13 8602/45

OGGETTO EST LEGGE 316/1991 CON RIFERIMENTO ALL'APPLICAZIONE DELLA LEGGE IN OGGETTO E FERME RESTANDO LE ESENZIONI DI CUI ALL'ART.5 DELLA LEGGE 324/1976 QUALE RISULTA A SEGUITO DELLE INTEGRAZIONI OPERATE DALLA LEGGE 316/1991, SI IMPARTISCONO LE SEGUENTI DISPOSIZIONI:

- VOLI INTERNAZIONALI CON CAMBIO DI AEROMOBILE E NUMERO DEL VOLO: SONO SOGGETTI AL PAGAMENTO DEL DIRITTO DI L.5.000.= PER IL VOLO INTERNO E A QUELLO DI L.12.000.= PER IL VOLO INTERNAZIONALE
- VOLI NAZIONALI CON CAMBIO DI AEROMOBILE E NUMERO DEL VOLO: SONO SOGGETTI AL PAGAMENTO DEL DIRITTO DI L.5.000.= SIA NELL'AEROPORTO DI ORIGINE CHE NELL'AEROPORTO DI TRANSITO; SARA' INVECE DOVUTO IL DIRITTO SOLO NELL'AEROPORTO DI ORIGINE QUANDO LA TRATTA SUCCESSIVA COSTITUISCA LA CONTINUAZIONE DEL VIAGGIO CON AVVIAMENTO PRIMO VOLO IN COINCIDENZA./.

IL DIRETTORE GENERALE GEN.FRANCESCO PUGLIESE

**ANNEX 2 – INTERMINISTERIAL DECREE n. 373 (D.I. n. 373/2013) DATED
14 OCTOBER 2013**



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
di concerto con
Il Ministro dell'Economia e delle Finanze

DM. n. del

- VISTA la Direttiva 2009/12 CE del Parlamento e del Consiglio dell'11 marzo 2009, che ha stabilito principi comuni per la determinazione e la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti nazionali aperti al traffico civile;
- VISTO in particolare l'art.3 della predetta Direttiva, in base al quale *"Gli Stati membri provvedono affinché i diritti aeroportuali non creino discriminazioni tra gli utenti dell'aeroporto, conformemente al diritto comunitario. Ciò non esclude una modulazione dei diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale, compresi motivi ambientali. I criteri utilizzati per siffatta modulazione sono pertinenti, obiettivi e trasparenti."*;
- VISTO il decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività", che ha introdotto, al Capo II (artt. 71÷ 81), disposizioni per l'attuazione della Direttiva 2009/12/CE,
- VISTO in particolare, l'art. 75 del menzionato decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, in base al quale *"I diritti aeroportuali sono applicati in modo da non determinare discriminazioni tra gli utenti dell'aeroporto. L'Autorità di vigilanza può, comunque, operare una modulazione degli stessi diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale, compresi i motivi ambientali, con*



impatto economico neutro per il gestore. A tal fine i criteri utilizzati sono improntati ai principi di pertinenza, obiettività e trasparenza."

- VISTA la delibera CIPE n. 38 del 15 giugno 2007 (*GURI n. 221 del 22 settembre 2007*), con la quale, in attuazione dell'art. 11-*nonies*, comma 1 della citata legge n. 248/2005, è stato approvato il documento tecnico allegato alla medesima delibera intitolato «*Direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva*»;
- VISTA la delibera CIPE n. 51 del 27 marzo 2008 (*GURI n. 128 del 3 giugno 2008*), con la quale il CIPE ha modificato il documento tecnico di cui alla delibera n. 38/2007;
- VISTO in particolare, il paragrafo 5.1. del predetto documento tecnico di cui alla delibera CIPE n. 38/2007, che assegna all'ENAC il compito di elaborare le "Linee Guida" applicative della medesima delibera;
- VISTO il decreto Interministeriale 10 dicembre 2008 (*GURI n. 42 del 20 febbraio 2009*), di approvazione delle suddette «Linee guida»;
- VISTA la delibera CIPE n. 96 del 6 novembre 2009 (*GURI n. 161 del 13 luglio 2010*), che ha ulteriormente modificato il documento tecnico di cui alla delibera CIPE n. 38/2007;
- VISTA la procedura di infrazione 2013/2069 avviata dalla Commissione europea nei confronti dell'Italia, in considerazione che gli aeroporti italiani applicano diritti di approdo e partenza differenziati per voli comunitari (*voli Intra-UE*) e per quelli extracomunitari (*voli Extra-UE*), in contrasto con le previsioni dell'art. 3 della direttiva 2009/12/CE;
- RITENUTA la necessità di modificare le sopra citate "Linee guida" per adeguarle alla sopravvenuta normativa comunitaria in materia di non discriminazione dei diritti aeroportuali;
- VISTA la relazione istruttoria predisposta dall'ENAC in ordine all'adeguamento delle medesime "Linee guida" e trasmessa con nota n. 108084/DG del 20 settembre 2013;



DECRETA

Art. 1

1. Dalle "Linee Guida" citate in premessa, è eliminato ogni riferimento alla diversificazione dei diritti di a/p correlata all'origine e/o destinazione infra o extra comunitaria.
2. Il punto 11 della sezione 13.2 delle medesime "Linee Guida" è soppresso.
3. Il punto 12 della sezione 13.2 delle medesime "Linee Guida" è così modificato: "Tutti i corrispettivi regolamentati potranno essere differenziati al loro interno in conformità alla normativa nazionale e comunitaria sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori. Tenuto conto di quanto sopra, possono essere menzionati a titolo di esempio i seguenti casi:
 - a) differenziazione del diritto di approdo e partenza in relazione agli scaglioni di tonnellaggio;
 - b) differenziazione dei diritti e dei corrispettivi in genere in base alla fascia oraria e/o stagione di traffico (tariffe di congestione);
 - c) differenziazioni fra i diritti per collegamenti infra ed extra-comunitari, basate sulla considerazione dei costi relativi;
 - d) esclusione della possibilità delle cosiddette "tariffazioni a pacchetto", nella misura in cui impongano a determinati utenti aeroportuali oneri per servizi non richiesti; si potrà verificare l'opportunità di procedere all'unificazione dei corrispettivi di alcuni servizi, tenuto conto (i) dell'esistenza di una domanda congiunta per essi (ad esempio, inclusione dei costi dell'informativa al pubblico o di smistamento dei bagagli nei diritti di imbarco passeggeri, ecc.) e (ii) di considerazioni più generali di politica del trasporto (ad esempio, graduazione dei diritti sui passeggeri in transito e corrispondente trasferimento sui diritti per i passeggeri originanti, ecc.);

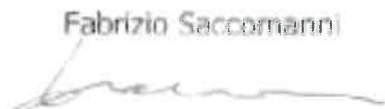


- e) valutazione altresì dell'opportunità di allocare i costi fra i servizi a domanda congiunta sulla base di considerazioni di sostenibilità (ad esempio diritti di a/p e diritti di sosta) per gli utenti."

Il presente decreto entra in vigore alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

Roma,

Maurizio Lupi


Fabrizio Saccomanni




**ANNEX 3 – BOARDING FEES FOR PASSENGERS – REVIEW – DISCLOSURES
TO CONSUMERS DATED 23 DECEMBER 2013**

A 008103
23.12.2013

IBAR

Italian Board Airline Representatives

Via Barberini, 11
00187 Roma
c.a. Presidente Dr. Umberto Solimeno

Comitato Utenti Fiumicino

Aeroporto "Leonardo da Vinci"
Via G. F. Santini snc - Torre Uffici Epua 1- st. 517
00054 Fiumicino (RM)
c.a. Presidente Dr. Alberto Nanni

Airline Operators Committee - AOC

Aeroporto "Leonardo da Vinci"
Via G.F. Santini snc - Torre Uffici Epua 1- st.517
00054 Fiumicino (RM)
c.a. Presidente Dr. Marco Calvarese

Assaereo

Viale delle Arti, 123
00054 Fiumicino (Roma)
c.a. Dr. Aldo Bevilacqua

AOPA

Aeroporto di Milano Bresso
20091 Bresso (MI)

IBAA

Viale dell'Aviazione, 65
20138 Milano

CODACONS

Viale Mazzini, 73
00195 Roma
c.a. avv. Carlo Rienzi

p.c.

ENAC

Direzione Centrale Sviluppo Economico
Viale Castro Pretorio, 118
00185 Roma
c.a. Avv. Fabio Marchiandi

Aeroporti di Roma S.p.A.

Via dell'Aeroporto di Fiumicino, 320
00054 Fiumicino (Roma)
Cap. Soc. Euro 62.224.743,00 int. vers.
Cod. Fisc. e num. disc. del Registro
delle imprese di Roma 13032990155

Repertorio Notizie Economiche ed
Amministrative di Roma n° 971268
Partita IVA 06572251004



tel. 06-65951 - fax. 06-65953646
telex rete SITA - telegrafo Aeroma-Roma
www.adr.it - aeroportidiroma@adr.it

Aeroporto G.B. Pastine, Ciampino
Via Appia Nuova 165 I
00043 Ciampino (Roma)
tel. 06-65951





ENAC

Direzione Aeroportuale Fiumicino
Torre EPUA
Aeroporto L. da Vinci
00054 Fiumicino (RM)
c.a. Dr. Vitaliano Turrà

Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti

c/o Ministero dello Sviluppo Economico
via Molise, 2
00187 Roma

Oggetto: Aeroporto di Fiumicino - diritti di imbarco passeggeri – rivisitazione – informativa agli Utenti.

Si informano gli utenti dell'aeroporto di Fiumicino che, analogamente a quanto già intervenuto per il diritto di approdo e partenza, anche l'articolazione del diritto di imbarco passeggeri è stata oggetto di rivisitazione in base a criteri oggettivi di correlazione ai costi, riferibili all'uso delle infrastrutture aeroportuali di riferimento per i passeggeri originanti ed in transito da tale scalo, sulla base di precise disposizioni impartite a questa società dall'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile.

Come noto, il Decreto interministeriale n. 373 del 14 ottobre 2013 ha provveduto all'eliminazione della **differenziazione** per ambito geografico dei diritti di approdo e decollo e ha modificato le Linee Guida ENAC applicative della Delibera CIPE n. 38/2007 al fine di prevedere, tra l'altro, la possibilità di graduare i diritti sul passeggero in transito con corrispondente trasferimento sui diritti per i passeggeri originanti nel rispetto del principio di neutralità economica per il gestore aeroportuale.

In data 12 dicembre 2013 l'ENAC con la nota n. 0143826/DG (All.1) ha chiesto ad ADR di trasmettere la proposta di modifica del diritto di imbarco applicabile nelle annualità 2014-2016 ai passeggeri che utilizzano lo scalo di Fiumicino, poiché, a seguito di recenti incontri promossi dal Gabinetto del Ministro dei Trasporti, sono emerse direttive orientate a completare il percorso di ridefinizione dell'articolazione dei diritti aeroportuali avviato a seguito della procedura di infrazione aperta dalla Commissione europea nei confronti dell'Italia e già concretizzatosi nell'adozione, durante lo scorso mese di ottobre, dei decreti che hanno disposto l'eliminazione della **differenziazione** dei diritti di approdo e partenza in ragione della **origine/destinazione** del volo nonché la modifica delle Linee Guida applicative della Delibera CIPE n. 38/2007.

In data 13 dicembre 2013 ADR con nota A007874 (All.2) ha richiesto ad ENAC chiarimenti in merito ai criteri ai quali fare riferimento per la definizione della nuova articolazione del diritto applicabile al passeggero in transito ed in particolare se dovrà tenersi conto anche della Circolare del Ministero dei Trasporti del 24 ottobre 1991 che impartisce disposizioni in merito al pagamento dei diritti per i voli internazionali e nazionali con cambio di aeromobile e numero del volo.



In data 20 dicembre 2013 ENAC ha dato riscontro con nota n. 0147890/DG (All.3) affermando che il passeggero in transito con volo avente origine e destinazione domestica (c.d. DOM-DOM) deve continuare ad essere esentato dal pagamento del diritto di imbarco ai sensi di quanto previsto dalla Circolare del Ministero dei Trasporti del 24 ottobre 1991.

In considerazione di quanto sopra esposto, la scrivente ha provveduto a dare applicazione alle direttive ricevute elaborando il ricalcolo dei diritti applicabili al passeggero originante ed in transito nel rispetto del principio di neutralità economica per questa società rispetto a quanto alla stessa deriverebbe dalla applicazione della vigente articolazione tariffaria.

In data 20 dicembre 2013 la nuova articolazione del diritto di imbarco passeggeri è stata quindi trasmessa dalla scrivente all'ENAC per le verifiche di competenza circa l'esatta applicazione da parte di ADR delle direttive ricevute, e, in merito, non sono pervenute da parte dell'ENAC osservazioni o nuovi indirizzi orientati ad una differente elaborazione dei dati. La nuova articolazione del diritto di imbarco passeggeri avrà medesima decorrenza degli altri corrispettivi regolamentati oggetto della consultazione aperta da questa società in data 30 ottobre 2013 e relativa all'aggiornamento tariffario per l'annualità 2014 secondo le modalità previste all'art. 37bis del Contratto di Programma ADR/ENAC.

Si allega pertanto alla presente nota la rielaborazione dell'articolazione tariffaria di Fiumicino (All.4) sostitutiva di quanto a voi già fornito con la **documentazione** prodotta ai fini della consultazione sulla dinamica tariffaria 2012-2016 collegata al Contratto di Programma ADR/ENAC e che tiene conto della **differenziazione** tra originanti e transitanti all'interno del diritto di imbarco passeggeri.

Con i migliori saluti.

AEROPORTI DI ROMA S.p.A.
L'Amministratore Delegato
Lorenzo Lo Presti

ANNEX 4 – OFFICIAL JOURNAL DATED 17 MARCH 2014

ne e/o del rilascio dei lotti. Compresi il controllo dei lotti/ le prove (tipo IATN).

Si autorizza, per il medicinale veterinario indicato in oggetto, la modifica del nome e dell'indirizzo della sede sociale del titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio:

da: IZO S.p.a., con sede in via A. Bianchi n. 9 - 25124 Brescia, a: IZO S.r.l. a socio unico con sede in via San Zeno n. 99/A - 25124 Brescia.

Si autorizza, altresì, la sostituzione del sito responsabile della produzione, confezionamento (primario e secondario) del controllo e rilascio dei lotti del prodotto finito:

da: IZO S.p.a., via Bianchi n. 9 - 25124 Brescia, a: IZO Srl a socio unico - s.s. 234 km 28.2 - 27013 Chignolo Po (Pavia).

I lotti già prodotti possono essere commercializzati fino alla data di scadenza.

Decorrenza di efficacia del provvedimento: dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

14A02097

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso veterinario «Atoplus» 10 mg, 25 mg, 50 mg e 100 mg capsule molli per cani.

Provvedimento n. 156 del 24 febbraio 2014

Medicinale veterinario ATOPLUS 10 mg, 25 mg, 50 mg e 100 mg capsule molli per cani

Per tutte le confezioni; A.I.C. n. 103635.

Titolare A.I.C.: Novartis Animal Health S.p.a., con sede in largo Boccioni n.1 - I-21040 Origgio (Varese), codice fiscale n. 02384400129.

Procedura di mutuo riconoscimento n. FR/V/0137/001-004/IB/017/G.

Oggetto del provvedimento: variazione tipo IB ref: C.L3) Attuazione delle modifiche di testo approvate, richieste dall'EMA.

Si autorizzano, per il medicinale veterinario indicato in oggetto, le modifiche di testo richieste dall'EMA, che impattano sui seguenti punti del RCP ed i relativi paragrafi del foglietto illustrativo:

4.5 Precauzioni speciali per l'impiego negli animali.

Aggiunta della seguente frase: «Nel caso in cui si osservino sintomi di diabete mellito a seguito dell'impiego del prodotto, come ad esempio poliuria o polidipsia, la somministrazione deve essere ridotta o interrotta e si deve ricorrere al veterinario»;

4.6 Reazioni avverse.

Aggiunta della seguente frase: «Si sono osservati molto raramente casi di diabete mellito, segnalati soprattutto in casi di razza West Highland White Terrier»;

5. Proprietà farmacodinamiche.

Riportare la seguente frase: «codice ATCvet: QL04A D01».

I lotti già prodotti possono essere commercializzati fino alla data di scadenza.

Decorrenza di efficacia del provvedimento: dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

14A02100

Modifica dell'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso veterinario «Diluente per vaccino vivo liofilizzato Izovac Marek HVT».

Estratto del provvedimento n. 147 del 24 febbraio 2014

Medicinale veterinario DILUENTE PER VACCINO VIVO LIOFILIZZATO IZOVAC MAREK HVT.

Confezione: A.I.C. 103545.

Titolare A.I.C.: IZO S.p.a., con sede in via A. Bianchi n. 9 - 25124 Brescia, codice fiscale n. 00291440170.

Oggetto del provvedimento: raggruppamento variazioni;

IA A.1: Modifica del nome e/o dell'indirizzo del titolare A.I.C.;

IA B.II.b.1 a) Sostituzione o aggiunta di un sito di fabbricazione per una parte o per la totalità del procedimento di fabbricazione del prodotto finito: sito di imballaggio secondario;

IB B.II.b.1 f) Sostituzione o aggiunta di un sito di fabbricazione per una parte o per la totalità del procedimento di fabbricazione del prodotto finito: sito in cui sono effettuate tutte le operazioni, ad eccezione della liberazione dei lotti, del controllo dei lotti e degli imballaggio secondario, per i medicinali sterili fabbricati secondo un metodo asettico, ad esclusione dei medicinali biologici/immunologici;

IA B.II.b.2c Modifiche a livello di importatore, di modalità di rilascio dei lotti e di prove di controllo qualitativo del prodotto finito. Sostituzione o aggiunta di un fabbricante responsabile dell'importazione e/o del rilascio dei lotti. Compresi il controllo dei lotti/ le prove.

Si autorizza, per il medicinale veterinario indicato in oggetto, la modifica del nome e dell'indirizzo della sede sociale del titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio:

da: IZO S.p.a., con sede in via A. Bianchi n. 9 - 25124 Brescia, a: IZO S.r.l. a socio unico con sede in via San Zeno n. 99/A - 25124 Brescia.

Si autorizza, altresì, la sostituzione del sito responsabile della produzione, confezionamento (primario e secondario), controllo e rilascio dei lotti del prodotto finito:

da: IZO S.p.a., via Bianchi n. 9 - 25124 Brescia, a: IZO S.r.l. a socio unico - s.s. 234 km 28.2 - 27013 Chignolo Po (Pavia).

I lotti già prodotti possono essere commercializzati fino alla scadenza.

Il presente estratto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, mentre il relativo provvedimento verrà notificato all'impresa interessata.

14A02101

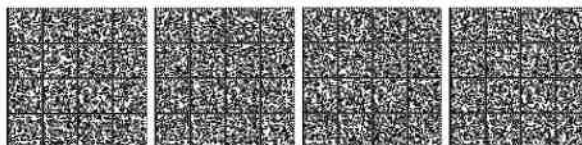
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Approvazione del secondo atto aggiuntivo tra ENAC e la Società Aeroporti di Roma S.p.a. che recepisce la proposta di rimodulazione del diritto di imbarco per le annualità 2014-2016 per i passeggeri originanti ed in transito che utilizzano lo scalo di Fiumicino.

Con D.P.C.M. del 31 gennaio 2014, registrato alla Corte dei conti il 27 febbraio 2014 registro-foglio n. 602, è stato approvato il secondo Atto Aggiuntivo tra l'ENAC e la Società Aeroporti di Roma S.p.a. che recepisce la proposta di rimodulazione del diritto di imbarco per le annualità 2014-2016 per i passeggeri originanti ed in transito che utilizzano lo scalo di Fiumicino.

Il testo integrale del decreto è consultabile sul sito internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (www.mit.gov.it) e sul sito internet dell'ENAC (www.enac.gov.it).

14A02193



**ANNEX 5 – SECOND ADDENDUM TO ADR-ENAC ERA DATED 23
DECEMBER 2013 AND DECREE OF THE PRESIDENT OF THE COUNCIL OF
MINISTERS (DPCM OF 31 JANUARY 2014)**



- 5 FEB 2014

*Il Presidente del Consiglio dei Ministri*

- VISTA la Direttiva 2009/12 CE del Parlamento e del Consiglio dell'11 marzo 2009, che ha stabilito principi comuni per la determinazione e la riscossione dei diritti aeroportuali negli aeroporti nazionali aperti al traffico civile;
- VISTO in particolare l'art. 3 della predetta Direttiva, in base al quale *"Gli Stati membri provvedono affinché i diritti aeroportuali non creino discriminazioni tra gli utenti dell'aeroporto, conformemente al diritto comunitario. Ciò non esclude una modulazione dei diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale, compresi motivi ambientali. I criteri utilizzati per siffatta modulazione sono pertinenti, obiettivi e trasparenti."*;
- VISTO l'art.17 comma 34-bis del decreto legge 1-7-2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla Legge 3 agosto 2009, n.102 e successive modifiche e integrazioni, che ha previsto che *"al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture di sistemi aeroportuali nazionali e comunque con traffico superiore a otto milioni di passeggeri annui, nonché quelli aventi strutture con sedimi in regioni diverse, nel caso in cui gli investimenti si fondino sull'utilizzo di capitali di mercato del gestore, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) è autorizzato a stipulare contratti di programma in deroga alla normativa vigente in materia, introducendo sistemi di tariffazione pluriennale che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali, con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto. In tali casi il contratto è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla stipula del contratto di programma, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e può graduare le modifiche tariffarie,*

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
UFFICIO CENTRALE DEL BILANCIO
PRESSO IL MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

27 FEB 2014





Il Presidente del Consiglio dei Ministri

prorogando il rapporto in essere, per gli anni necessari ad un riequilibrio del piano economico-finanziario della società di gestione“;

VISTO il decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, recante “*Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività*”, che ha introdotto, al Capo II (artt. 71÷ 81), disposizioni per l’attuazione della **Direttiva** 2009/12/CE;

VISTO in particolare, l’art. 75 del menzionato decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, in base al quale “*I diritti aeroportuali sono applicati in modo da non determinare discriminazioni tra gli utenti dell’aeroporto. L’Autorità di vigilanza può, comunque, operare una modulazione degli stessi diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale, compresi i motivi ambientali, con impatto economico neutro per il gestore. A tal fine i criteri utilizzati sono improntati ai principi di pertinenza, obiettività e trasparenza.*“;

VISTO l’art. 22 comma 2 del decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5 convertito, con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n.35, che ha fatto salvo il completamento delle procedure in corso, alla data di entrata in vigore del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, volte alla stipula dei contratti di programma, sia ordinari che in deroga, con le società di gestione aeroportuali;

VISTI il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 21 dicembre 2012 di approvazione dell’Atto Unico **Convenzione-Contratto di Programma** relativo agli aeroporti di Roma Fiumicino e Roma Ciampino, stipulato tra la Soc. Aeroporti di Roma S.p.A. (AdR S.p.A.) e l’ENAC in data 25 ottobre 2012 ed il successivo Atto aggiuntivo sottoscritto in data 27 Dicembre 2012;





Il Presidente del Consiglio dei Ministri

- VISTA la delibera CIPE n. **38** del 15 giugno 2007 (*GURI n. 221 del 22 settembre 2007*), con la quale, in attuazione dell'art. 11-*nonies*, comma 1 della legge 2 dicembre 2005, n. 248, è stato approvato il documento tecnico allegato alla medesima delibera intitolato «*Direttiva in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva*»;
- VISTA la delibera CIPE n. 51 del 27 marzo 2008 (*GURI n. 128 del 3 giugno 2008*), con la quale il CIPE ha modificato il documento tecnico di cui alla delibera n. 38/2007;
- VISTO in particolare il paragrafo 5.1. del predetto documento tecnico di cui alla delibera CIPE n. 38/2007, che assegna all'ENAC il compito di elaborare le "Linee Guida" applicative della medesima delibera;
- VISTO il decreto interministeriale 10 dicembre 2008 (*GURI n. 42 del 20 febbraio 2009*), di approvazione delle suddette "Linee guida";
- VISTA la delibera CIPE n. **96** del 6 novembre 2009 (*GURI n. 161 del 13 luglio 2010*), che ha ulteriormente modificato il documento tecnico di cui alla delibera CIPE n. 38/2007;
- VISTO il decreto interministeriale n. 373 in data 14 ottobre 2013 con il quale sono state modificate le citate "Linee guida" e in particolare il punto 12 della sezione 13.2 delle Linee Guida, che consente la possibilità di modulare i corrispettivi tariffari in relazione ai costi e all'effettivo utilizzo





Il Presidente del Consiglio dei Ministri

dell'infrastruttura aeroportuale secondo criteri trasparenti e non discriminatori;

CONSIDERATO che le Linee Guida, come modificate, prevedono anche la possibilità di graduare i diritti dei passeggeri in transito con il corrispondente trasferimento sui diritti dei passeggeri originanti;

VISTE le note n. 0143826/DG in data 12 dicembre 2013 e n. 147890/DG del 20 dicembre 2013 dell'ENAC con cui chiede alla Società Aeroporti di Roma di trasmettere, in conformità alle citate Linee Guida, una proposta di rimodulazione del diritto di imbarco passeggeri originanti ed in transito applicabile per le annualità 2014-2016 che tenga conto del differente grado di utilizzo dell'infrastruttura da parte dei passeggeri che utilizzano lo scalo di Fiumicino, richiamando la necessità che tale rimodulazione avvenga attraverso la stesura di apposito Atto aggiuntivo;

CONSIDERATO che la Società Aeroporti di Roma ha, attraverso apposite consultazioni, informato gli utenti sulla proposta di rimodulazione del diritto di imbarco passeggeri applicabile per le annualità 2014-2016 e, in particolare, sui criteri adottati nella definizione dei diritti di imbarco dei passeggeri in transito che tengono conto dell'effettivo utilizzo delle infrastrutture, del principio di proporzionalità delle tariffe ai costi, e delle specifiche caratteristiche dello scalo nel sistema del trasporto aereo nazionale;

VISTO il II° l'Atto Aggiuntivo all'Atto Unico-Convenzione, sottoscritto in data 23.12.2013 dall'ENAC e dalla Società Aeroporti di Roma, che recepisce la proposta di rimodulazione, svolta ai sensi del D.M. n. 373 in data 14.10.2013,





Il Presidente del Consiglio dei Ministri

del diritto di imbarco per le annualità 2014-2016 per i passeggeri originanti ed in transito che **utilizzano** lo **scalo** di Fiumicino;

VISTA **la nota** n. 149141 in data 24.12.2013, con la quale l'ENAC ha trasmesso 2 copie **del II° Atto aggiuntivo stipulato** tra l'ENAC e la Società Aeroporti di Roma sopra citato, **ai fini dell'approvazione con apposito dPCM;**

CONSIDERATO che, con la **stipula del citato atto aggiuntivo**, l'ENAC ha confermato la **conformità della proposta di modifica di ADR** alle previsioni contenute nel decreto di **modifica delle "Linee guida"** e, in particolare, **al criterio di neutralità di impatto economico** per i gestori stessi;

CONSIDERATO altresì che la **dinamica e l'articolazione tariffaria** citate, restano, **comunque, assoggettate al monitoraggio annuale** previsto dal **citato Contratto di Programma;**

RITENUTO pertanto, **necessario dare esecutività alle modifiche tariffarie inserite nel II° Atto Aggiuntivo del 23 dicembre 2013,**

SU PROPOSTA DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI,





Il Presidente del Consiglio dei Ministri

DI CONCERTO CON IL **MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE**

DECRETA

Art. 1

1. E' approvato il II° Atto Aggiuntivo, **stipulato** in data 23 dicembre 2013 tra **l'ENAC** e la **Società Aeroporti di Roma S.p.A.**, all'Atto Unico-Convenzione sottoscritto in data 25 ottobre 2012, **come** modificato dall'Atto Aggiuntivo **del 27 dicembre 2012**.
2. L'Allegato 1 all'Atto **aggiuntivo** approvato **con** il presente decreto sostituisce l'allegato 9, parte I e **le** tabelle di cui all'allegato 9 parte II dell'Atto **Unico-Convenzione** citato nelle **premesse**.
3. I **diritti derivanti** dall'applicazione del II Atto Aggiuntivo entrano in vigore **dal 1 marzo 2014**.

Il **presente decreto**, inviato alla Corte dei Conti per la **registrazione** e pubblicato **nella** Gazzetta **Ufficiale della** Repubblica Italiana, **eventualmente** tramite **avviso**, entra in vigore alla data di **pubblicazione**.

31 GEN. 2014

Il Ministro **delle Infrastrutture e dei Trasporti**

il Ministro dell'Economia e delle Finanze

Il Presidente **del** Consiglio dei Ministri

Sp



Il^o Atto Aggiuntivo alla Convenzione per la gestione del **sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di programma, ai sensi dell' art. 17, comma 34 bis, del decreto legge 1 luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni, in legge 3 agosto 2009, n. 102, comprensiva dei principi e criteri per il suo aggiornamento periodico.**

L'anno duemilatredici il giorno 23 del mese **di dicembre**

tra

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, concedente, codice fiscale n. 97158180584, che d'ora in avanti sarà denominato "ENAC", rappresentato dal Direttore Generale Alessio Quaranta domiciliato per la carica presso la sede del predetto Ente, in Roma, Viale del Castro Pretorio 118, in virtù dei poteri ad esso conferiti dal Consiglio di Amministrazione con deliberazione n. 38/2012 del 19.10.2012

e

La Società Aeroporti di Roma S.p.A., per brevità denominata "Concessionaria" o "ADR S.p.A.", con sede legale in Fiumicino, Via dell'Aeroporto di Fiumicino n. 320, Capitale Sociale Euro 62.224.743, C.F. e numero di iscrizione del Registro delle imprese di Roma 13032990155, rappresentata dall'ing. Lorenzo Lo Presti nella sua qualità di Amministratore Delegato e rappresentante legale pro-tempore della Società, domiciliato per la carica presso la sede della Società, denominate congiuntamente "Parti";

Vista la Convenzione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di programma, ai sensi dell'art. 17, comma 34 bis, del decreto legge 1 luglio 2009 n. 78 convertito con modificazioni in legge 3 agosto 2009 n. 102, comprensivo di principi e criteri per il suo aggiornamento periodico sottoscritta tra le Parti in data 25 ottobre 2012, e costituita dalla Convenzione per la gestione totale fino al 2044 del sistema aeroportuale romano (Titolo I) e dal Contratto di programma in deroga (Titolo II) e relativi allegati ("Atto Unico");

Visto il Decreto del Presidente e del Consiglio dei Ministri in data 21 dicembre 2012 che ha approvato l'Atto Unico subordinatamente al recepimento dei principi e delle indicazioni di cui all'art.1, comma 1, nonché delle modifiche e integrazioni puntuali di cui all'art. 1, comma 2, del medesimo Decreto;

Visto l'Atto Aggiuntivo all'Atto Unico del 27 dicembre 2012 che ha recepito quanto indicato nello stesso DPCM del 21 dicembre 2012;

Visto il Decreto interministeriale n. 373 del 14 ottobre 2013 con il quale, tenuto conto di quanto previsto dall'art. 75 del DL 24 n.1/2012, n.1, convertito con modificazioni dalla Legge n. 27 del 2012 sono state apportate modifiche alle Linee Guida ENAC applicative della Delibera CIPE n. 38/2007 ed in particolare al punto 12 della sezione 13.2, al fine di prevedere, tra l'altro, la possibilità di graduare i diritti sul passeggero in transito con corrispondente trasferimento sui diritti per i passeggeri originanti;



Viste le note di ENAC n. 0143826/DG in data 12 dicembre 2013 e n. 147890/DG del 20 dicembre 2013 relative alla rimodulazione del diritto di imbarco passeggeri originanti ed in transito ai sensi del citato Decreto Interministeriale n. 373 del 14 ottobre 2013 e la nota di Aeroporti di Roma S.p.A. n. 8056 del 20 dicembre 2013;

Visto che con la citata nota Enac del 20 dicembre 2013 viene anche previsto che tale rimodulazione deve formare oggetto di apposito Atto Aggiuntivo all'Atto Unico mediante modifica dell'Allegato 9 allo stesso Atto Unico.

le Parti, con il presente Atto aggiuntivo che costituisce parte integrante e sostanziale dell'Atto Unico stipulato in data 25 ottobre 2012, così come modificato con Atto Aggiuntivo del 27 dicembre 2012

CONVENGONO

quanto segue

Articolo 1

L'allegato n. 9, parte I e le tabelle di cui all'allegato n. 9 parte II dell'Atto Unico, sono sostituiti con l'Allegato 1 al presente Atto Aggiuntivo.

Articolo 2

Per tutto quanto non modificato con il presente Il Atto Aggiuntivo resta ferma la Convenzione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di Programma ai sensi dell'art. 17, comma 34 bis, del decreto legge 1 luglio 2009 n. 78, convertito con modificazioni, in legge 3 agosto 2009 n. 102 comprensiva dei principali criteri per il suo aggiornamento periodico (l'Atto Unico) sottoscritto il 25 ottobre 2012 come modificato dall'Atto Aggiuntivo sottoscritto il 27 dicembre 2012.

Letto, confermato e sottoscritto tra le Parti.

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

ENAC

Il Direttore Generale

Alessio Quaranta



Aeroporti di Roma S.p.A.

L'Amministratore Delegato

Lorenzo Lo Presti



Articolazione tariffaria-FIUMICINO

RIEPILOGO VARIAZIONE CORRISPETTIVI		2012	2013 (*)	2014 (*)	2015 (*)	2016 (*)
IMBARCO PAX (1)(2)(3)						
Tariffa adulti						
di cui INTRA UE	€ per pag pagante adulti	12,83	12,80			
di cui EXTRA UE	€ per pag pagante adulti	18,51	18,94			
di cui INTRA UE originari	€ per pag pagante adulti			15,98	16,74	18,48
di cui EXTRA UE originari	€ per pag pagante adulti			23,43	24,53	27,00
di cui INTRA UE transiti	€ per pag pagante adulti			5,59	5,86	6,47
di cui EXTRA UE transiti	€ per pag pagante adulti			8,20	8,52	9,48
Tariffa children (2)						
di cui INTRA UE	€ per pag pagante children	6,31	6,46			
di cui EXTRA UE	€ per pag pagante children	9,25	9,47			
di cui INTRA UE originari	€ per pag pagante children			7,99	8,37	9,24
di cui EXTRA UE originari	€ per pag pagante children			11,71	12,27	13,54
di cui INTRA UE transiti	€ per pag pagante children			2,80	2,93	3,23
di cui EXTRA UE transiti	€ per pag pagante children			4,10	4,29	4,74
DIRITTO DI IMBARCO E SBARCO MERCI						
Calcolata su peso lordo superiore a 500 gr.	€ per Kg o frazione	0,0072	0,0080	0,0084	0,0086	0,0091
Minimum charge	€uro	0,403	0,414	0,448	0,507	0,554
SICUREZZA PAX(7)						
	€ per pag pagante	2,40	2,44	2,50	2,65	2,78
SICUREZZA BAGAGLIO DA STIVA(7)						
	€ per pag pagante	2,07	2,06	2,08	2,14	2,47
SOSTA						
	€ per tonnellata o frazione	0,17	0,17	0,18	0,18	0,21
APPRODO E PARTENZA (3) (5)						
Minimum charge (movimenti) (6)						
Extra UE Off Peak (4)	€ per movimento	33,84	34,72	33,75	40,41	43,15
Extra UE On Peak (4)	€ per movimento	48,38	46,98	45,58	54,67	58,37
Intra UE Off Peak (4)	€ per movimento	27,85	28,93	33,75	40,41	43,15
Intra UE On Peak (4)	€ per movimento	37,82	39,18	48,66	54,67	58,37
Tariffa unitaria - Tons 1-25						
Extra UE Off Peak	€ per ton	2,85	2,96	2,84	3,41	3,64
Extra UE On Peak	€ per ton	3,88	4,00	3,85	4,61	4,92
Intra UE Off Peak	€ per ton	2,38	2,47	2,84	3,41	3,64
Intra UE On Peak	€ per ton	3,22	3,34	3,80	4,61	4,92
Tariffa unitaria - Tons 26-75						
Extra UE Off Peak	€ per ton	3,05	3,15	3,04	3,64	3,85
Extra UE On Peak	€ per ton	4,12	4,27	4,11	4,92	5,26
Intra UE Off Peak	€ per ton	2,54	2,63	3,04	3,64	3,89
Intra UE On Peak	€ per ton	3,44	3,55	4,11	4,92	5,26
Tariffa unitaria - Tons 76-150						
Extra UE Off Peak	€ per ton	2,03	2,11	2,02	2,43	2,59
Extra UE On Peak	€ per ton	2,75	2,85	2,74	3,28	3,51
Intra UE Off Peak	€ per ton	1,89	1,96	2,02	2,43	2,59
Intra UE On Peak	€ per ton	2,29	2,37	2,74	3,28	3,51
Tariffa unitaria - Tons 151-250						
Extra UE Off Peak	€ per ton	1,56	1,60	1,54	1,85	1,97
Extra UE On Peak	€ per ton	2,09	2,17	2,09	2,50	2,67
Intra UE Off Peak	€ per ton	1,29	1,34	1,54	1,85	1,97
Intra UE On Peak	€ per ton	1,75	1,81	2,09	2,50	2,67
Tariffa unitaria - Tons oltre 250						
Extra UE Off Peak	€ per ton	0,97	1,00	0,96	1,15	1,23
Extra UE On Peak	€ per ton	1,31	1,36	1,30	1,56	1,67
Intra UE Off Peak	€ per ton	0,81	0,84	0,96	1,15	1,23
Intra UE On Peak	€ per ton	1,09	1,13	1,30	1,56	1,67
DEAGING						
airtram fino 80 tons	€ per ora o frazione	1,223	1,243	1,260	1,290	1,290
airtram > 80 tons	€ per ora o frazione	1,840	1,859	1,885	1,925	1,952
LOST&FOUND						
Banco	€ Mensile	112,03	117,23	127,32	137,76	153,62
Ufficio	€ Mensile	58,16	60,84	66,12	71,55	79,79
Magazzino	€ Mensile	36,33	38,05	41,29	44,67	49,82
BANCHI CHECK-IN						
canone annuo per banco						
Banco check-in 1A	€ per anno	37.845	38.900	40.750	42.575	46.487
Banco check-in 1B	€ per anno	32.524	33.243	34.929	36.493	39.821
Banco check-in 2A	€ per anno	24.393	25.007	26.197	27.370	29.860
Banco check-in 2B	€ per anno	18.972	19.450	20.375	21.287	23.229
Banco Transfer	€ per anno	23.336	23.924	25.061	26.185	28.571
canone per fasce orarie						
Banco check-in 1A						
05:00-14:00	€ per ora o frazione	24,39	25,01	26,20	27,37	29,86
14:01-20:00	€ per ora o frazione	14,62	15,00	15,71	16,42	17,91
20:01-04:59	€ per ora o frazione	8,70	9,01	10,48	10,95	11,96
Banco check-in 1B						
05:00-14:00	€ per ora o frazione	20,22	20,84	21,83	22,81	24,88
14:01-20:00	€ per ora o frazione	12,20	12,60	13,10	13,60	14,93
20:01-04:59	€ per ora o frazione	8,11	8,34	8,74	9,13	9,96
Banco check-in 2A						
05:00-14:00	€ per ora o frazione	11,39	11,67	12,23	12,78	13,94
14:01-20:00	€ per ora o frazione	7,04	7,29	7,96	7,90	8,62
20:01-04:59	€ per ora o frazione	4,81	4,72	4,96	5,17	5,64
Banco check-in 2B						
05:00-14:00	€ per ora o frazione	5,67	5,89	6,31	6,73	10,81
14:01-20:00	€ per ora o frazione	5,42	5,66	5,82	6,08	6,63
20:01-04:59	€ per ora o frazione	3,57	3,62	3,79	3,96	4,32



Articolazione tariffaria-FIUMICINO

RIEPILOGO VARIAZIONE CORRISPETTIVI		2012	2013 (*) (**)	2014 (*) (**)	2015 (*) (**)	2016 (*) (**)
Banchi Transitecristate						
canone per volo						
da 1 a 3 voli/gg	€ per volo	24,20	25,01	25,20	27,37	29,86
da 4 a 10 voli/gg	€ per volo	16,20	16,67	17,40	18,24	19,91
oltre 10 voli/gg	€ per volo	13,55	13,80	14,55	15,20	16,50
IMPIANTO STOCCAGGIO MERCI (ETV)						
ULD tipo A	€ per giorno	72,73	73,11	74,90	75,65	80,01
ULD tipo B	€ per giorno	89,51	90,82	91,28	91,90	95,47
ULD tipo C	€ per giorno	133,90	134,59	137,88	139,27	147,30
ULD tipo A + cella frigo	€ per giorno	180,18	181,12	185,95	187,41	198,22
ULD tipo B + cella frigo	€ per giorno	166,96	167,82	171,93	173,68	183,67
ULD tipo C + cella frigo	€ per giorno	241,35	242,60	248,53	251,03	265,50
ULD tipo A (tipo eviro-container)	€ per giorno	129,83	130,58	133,37	134,87	138,21
ULD tipo B (tipo eviro-container)	€ per giorno	112,41	112,99	115,75	116,92	121,66
ULD tipo C (tipo eviro-container)	€ per giorno	186,79	187,76	192,36	194,29	205,49
LOADING BRIDGE - 1 PORTA						
Peak On (4)						
fino a 60'	€ 1° periodo	78,24	78,99	81,68	84,44	100,29
step 1 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 1	31,67	31,97	33,06	34,18	40,29
step 2 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 2	35,39	35,73	36,96	38,19	45,37
step 3 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 3	37,20	37,62	38,90	40,21	47,78
step 4 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 4	39,12	39,60	40,84	42,20	50,18
step 5 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 5	40,98	41,57	42,78	44,23	52,53
step 6 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 6	42,84	43,25	44,73	46,23	54,92
step successivi (15 min o frazione)	€ per ogni step successivo	44,70	45,13	46,67	48,24	57,30
Peak Off (4)						
fino a 60'	€ 1° periodo	52,16	52,86	54,45	55,29	66,86
step 1 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 1	22,36	22,57	23,24	24,13	28,66
step 2 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 2	24,32	24,45	25,28	26,13	31,64
step 3 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 3	26,08	26,33	27,22	28,14	33,43
step 4 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 4	27,94	28,29	29,17	30,15	35,81
step 5 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 5	29,81	30,09	31,12	32,17	38,21
step 6 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 6	29,81	30,09	31,12	32,17	38,21
step successivi (15 min o frazione)	€ per ogni step successivo	31,67	31,97	33,06	34,18	40,59
LOADING BRIDGE - 2 PORTE						
Peak On (4)						
fino a 75'	€ 1° periodo	129,83	130,27	134,71	136,23	160,40
step 1 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 1	37,26	37,62	38,92	40,23	47,78
step 2 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 2	38,71	39,08	40,41	41,77	49,82
step 3 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 3	40,14	40,53	41,91	43,32	51,45
step 4 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 4	40,14	40,53	41,91	43,32	51,45
step 5 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 5	41,57	42,11	43,88	45,28	54,16
step 6 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 6	41,57	42,11	43,88	45,28	54,16
step successivi (15 min o frazione)	€ per ogni step successivo	44,45	45,00	46,80	48,20	58,84
Peak Off (4)						
fino a 75'	€ 1° periodo	88,89	89,74	92,80	94,69	113,94
step 1 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 1	25,81	26,06	26,94	27,88	33,08
step 2 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 2	27,24	27,63	28,44	29,39	34,92
step 3 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 3	28,68	29,05	29,94	30,88	36,76
step 4 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 4	28,68	29,05	29,94	30,88	36,76
step 5 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 5	34,49	34,74	36,02	37,13	44,10
step 6 (ulteriori 15 min o frazione)	€ Step 6	34,49	34,74	36,02	37,13	44,10
step successivi (15 min o frazione)	€ per ogni step successivo	40,14	40,53	41,91	43,32	51,45
UFFICI E LOCALI OPERATIVI						
Uffici Terminal, Mkt, Bascini, T. Uffici 1	€ Mese	38,89	40,47	44,10	45,69	71,63
Uffici decentrali	€ Mese	44,85	45,77	48,51	50,47	54,21
Palazzine tecniche: uffici e magazzini	€ Mese	58,42	59,00	61,53	62,60	79,65
Locali tecnici/magazzini	€ Mese	38,83	39,76	40,82	41,64	44,73
Palazzina MJ ed Operativa: uffici e magazzini	€ Mese	38,83	39,76	40,82	41,64	44,73
Edificio (simas): edifici sala sosta e magazzini	€ Mese	38,83	39,76	40,82	41,64	44,73
Uffici/magazzini per CHA-Handler/Sped. di cto cargo city	€ Mese	26,84	27,52	29,17	30,35	32,59
Area destinate a materiali amovibili	€ Mese	18,92	19,20	19,87	20,38	23,26
Pensiline	€ Mese	2,40	2,51	2,66	2,77	2,97
CAMERA DI SIMULAZIONE	€ per prestazione	183,27	185,63	189,84	179,04	186,90
PRM(?)	€ per post-pagante	0,95	0,89	0,90	0,90	0,91

Per l'anno 2016 il canone concessivo è stato riproposto nella sua interezza (100%).

(1) Nelle circoscrizioni 2012-2016 il diritto di imbarco può includere anche i costi relativi ai impianti BHS, CUTE, sistema smaltimento bagagli, sistema riciclaggio bagagli, NETWORK, informatica al pubblico, annunci sonori.

(2) Tale categoria ricomprende i fornitori di età compresa tra i 2 e i 12 anni, per i quali il diritto di imbarco è ridotto della metà in art. 5 della legge n. 324/1976, mentre i bambini da 0 a 2 anni sono esenti.

(3) Il diritto di appoggio e partenza incorpora anche: costi relativi ai impianti ABBM (inclusi i consumi di energia dei pontoni ed ai pontoni), impianto de-icing, catering, fueling e safety. Per quanto riguarda l'impianto de-icing questa tariffa separatamente (ma sempre soggetta a regolazione tariffaria) è così costituita di landing. La tariffa include inoltre quote parte dei costi dei passivi saloni calcolata in base alla quota traffico (bonveleggiamento) che ha subito per un tasso di tempo minore o uguale alle 2 ore (periodo di franchigia).

(4) Fasce orarie Peak On: 07:00 - 11:00 / 18:00 - 22:00. Fasce orarie Peak Off: 11:01 - 17:59 / 22:01 - 06:59.

(5) Per i voli di Aviazione Generale la tariffa volata deve essere moltiplicata per 2 in relazione alla quota da versare allo Stato ex lege n. 556 del 30/11/1994.

(6) Considerato che la massima charge viene applicata a movimento, per ottenere il costo di maximum charge legato al volo la tariffa deve essere moltiplicata per 2.

(7) E' prevista l'esenzione totale per gli equipaggi in servizio (crew multi-go e crew returning to base) purché in possesso di titolo di viaggio emesso e rilasciato dalla propria compagnia aerea ed esibito al check-in attendente il diritto ad imbarco gratuitamente per motivi strettamente inerenti le esigenze di carattere operativo.

(8) A partire dall'esercizio 2010 è prevista la differenziazione del diritto di imbarco per tre passeggeri anziani e bambini malati.

(*) Nel caso previsto all'art. 11, comma 8, le tariffe di cui al presente Allegato saranno rideterminati in coerente con i valori del CIN riportati nell'Allegato 14.

(**) Le tariffe del presente Allegato incorporano il parametro di stimolo sulla base degli investimenti programmati. La tariffa da applicare effettivamente sarà determinata all'esito del monitoraggio annuale di cui all'art. 37-bis del Contratto di programma.



**ANNEX 6 – REPORT PREPARED BY “THE BRATTLE GROUP”-“AEROPORTI
DI ROMA’S BOARDING FEES FOR ORIGINATING AND IN TRANSIT
PASSENGERS” OF 19 DECEMBER 2013**

I diritti di imbarco e transito di Aeroporti di Roma

PREPARATO PER

Aeroporti di Roma


A CURA DI

Francesco Lo Passo

Marcella Fantini

Cosimo Fischietti

19 Dicembre 2013



I risultati ed eventuali errori sono responsabilità degli autori e non rappresentano il punto di vista di the Brattle Group, Inc. o dei suoi clienti.

Riconoscimenti: Ci siamo avvalsi del prezioso contributo di molti collaboratori nella redazione di questo report e nell'elaborazione dell'analisi di fondo, tra cui i membri di The Brattle Group.

Copyright © 2013 The Brattle Group, Inc.



Indice

Executive Summary	i
I. Determinazione del prezzo dei servizi nell'ambito della regolazione <i>price cap</i>	1
I.A. Price Cap regulation.....	1
I.A.1.La formula del meccanismo di Price Cap	1
I.A.2.Le modalità di recupero dei costi fissi da parte dell'impresa regolata	3
I.A.3.Considerazioni in materia di Price Cap	5
I.B. Analisi di Benchmark sull'applicazione del price cap ai servizi aeroportuali nei principali aeroporti europei.....	6
II. Il price cap degli aeroporti in Italia	8
III. I Diritti di imbarco e transito passeggeri nei principali aeroporti Europei	10
IV. I Diritti di imbarco di ADR per il 2014, 2015 e 2016	13
IV.A. Le Modalità di Calcolo	13
IV.B. I diritti di imbarco per il 2014, 2015 e 2016	15
Appendice A. Determinazione del prezzo dei servizi in presenza di elevati costi fissi	20
Appendice B. Le tariffe di imbarco e transito passeggeri nei principali aeroporti europei.....	23
Appendice C. I risultati della nuova articolazione-Dettaglio	25

Executive Summary

I diritti di imbarco di Fiumicino sono calcolati con la formula di *price cap* del Contratto di Programma, che consente di recuperare nella tariffa regolata i costi operativi e la remunerazione del capitale, inclusiva degli ammortamenti, dei servizi di imbarco passeggeri.

La tariffa così calcolata è una tariffa media per passeggero partente (“diritto di imbarco”), che poi viene ulteriormente articolata, a parità di ricavo complessivo, in diritti di imbarco differenziati tra passeggeri originanti e transiti, e per destinazione domestica, UE e Extra-UE.

La prassi storicamente adottata in materia di differenziazione dei diritti di imbarco, recepita nell’articolazione dei diritti di imbarco di Fiumicino per il primo quinquennio tariffario 2012-2016, prevede:

- Un livello più elevato dei diritti di imbarco dei passeggeri originanti per le destinazioni Extra-UE rispetto ai diritti di imbarco per le destinazioni domestiche e UE;
- Che i passeggeri in transito su tratte domestiche origine-destinazione non paghino i diritti di imbarco, e che gli altri passeggeri in transito (tratte origine UE /Extra-UE-destinazione domestica e tratte origine domestica-destinazione UE/Extra UE) paghino gli stessi diritti di imbarco dei passeggeri originanti e che vanno nelle stesse destinazioni.

Le Linee Guida Enac, che implementano la Direttiva CIPE 38/2007, cui fa riferimento il Contratto di Programma per quanto non espressamente disciplinato, evidenziano che l’articolazione della dinamica tariffaria in ciascun periodo regolatorio deve tenere conto “*del grado di distorsività, (...), del riconoscimento dei costi sostenuti dal gestore*”. Tale principio è stato ribadito di recente nel Decreto Interministeriale che ha integrato le Linee Guida prevedendo che “tutti i corrispettivi regolamentati potranno essere differenziati al loro interno “*(...) sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori. (...) (ad esempio, graduazione dei diritti sui passeggeri in transito e corrispondente trasferimento sui diritti per i passeggeri originanti)*”. Principi analoghi sono rinvenibili nella Direttiva Comunitaria sui

diritti aeroportuali e nella legge 102/2009 che ha introdotto meccanismi tariffari pluriennali per aeroporti con più di otto milioni di passeggeri.

In questo contesto ADR ci ha chiesto di individuare la modalità più appropriata di calcolo dei diritti di imbarco dei passeggeri di Fiumicino, che tenga conto della differenziazione tra passeggeri originanti e passeggeri in transito, e delle destinazioni di questi passeggeri (destinazione domestica, UE e Extra-UE).

Per rispondere a questa domanda abbiamo esaminato i principi cui si ispira la *best practice* regolatoria in materia di calcolo delle tariffe e, nello specifico, in materia di calcolo delle tariffe aeroportuali. Il Contratto di Programma e la regolamentazione alla sua base si ispirano a tali principi che, pertanto, costituiscono il riferimento necessario per una corretta articolazione dei diritti di imbarco dei passeggeri.

Abbiamo, inoltre, effettuato uno studio di *benchmark* sui principali aeroporti europei, per verificare l'entità dei diritti di imbarco a carico dei passeggeri originanti e dei passeggeri in transito in tali aeroporti.

I risultati delle nostre analisi mostrano che:

- La *best practice* regolatoria disciplina espressamente il caso delle imprese regolate che erogano una pluralità di servizi assoggettati ad uno stesso *price cap*. A tali imprese viene riconosciuta la libertà di articolare le tariffe dei servizi nel rispetto del vincolo imposto dal *price cap*;
- Le imprese regolate determinano autonomamente i prezzi dei servizi regolati con il solo obbligo del rispetto del vincolo del *price cap* perché in questo modo i prezzi sono efficienti. In presenza di costi fissi elevati, come è il caso degli aeroporti, l'impresa regolata ribalta i costi incrementando i prezzi dei servizi con minore elasticità della domanda al prezzo e non i prezzi dei servizi con maggiore elasticità della domanda. L'autonomia decisionale dell'impresa conduce a prezzi efficienti dei servizi inclusi nel *price cap*;
- I *price cap* previsti per la maggiore parte degli aeroporti europei hanno per oggetto la pressoché totalità dei servizi regolati e impongono un cap calcolato

sui ricavi complessivi medi per passeggero, o sul prezzo del paniere dei servizi regolati. Gli aeroporti hanno quindi la libertà di fissare i prezzi dei singoli servizi regolamentati con il vincolo di rispettare il *price cap*;

- Le Linee Guida Enac, che implementano la Direttiva CIPE 38/2007, cui fa riferimento il Contratto di Programma per quanto non espressamente disciplinato, evidenziano che l'articolazione della dinamica tariffaria in ciascun periodo regolatorio deve tenere conto “*del grado di distorsività, (...), del riconoscimento dei costi sostenuti dal gestore*”. Tale principio è stato ribadito di recente nel Decreto Interministeriale che ha integrato le Linee Guida prevedendo che “tutti i corrispettivi regolamentati potranno essere differenziati al loro interno “*(...) sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori. (...) (ad esempio, graduazione dei diritti sui passeggeri in transito e corrispondente trasferimento sui diritti per i passeggeri originanti)*”. Principi analoghi sono rinvenibili nella Direttiva Comunitaria sui diritti aeroportuali e nella legge 102/2009 che ha introdotto meccanismi tariffari pluriennali per aeroporti con più di otto milioni di passeggeri;
- I passeggeri in transito nei principali aeroporti europei pagano solo una parte del diritto di imbarco a carico dei passeggeri originanti (circa il 20% a Dublino, circa il 40% a Zurigo, Ginevra e Amsterdam, circa il 50% a Bruxelles, circa il 60% a Parigi Charles de Gaulle, Parigi Orly e Copenaghen, circa il 50-70% a Francoforte, circa il 75%-80% a Londra Heathrow, Monaco, Madrid e Barcellona). L'entità dei diritti di imbarco a carico dei transiti è il risultato di una libera scelta commerciale per gli aeroporti regolati con un vincolo complessivo derivante dal *price cap*, che impone una variazione percentuale massima dei ricavi complessivi medi per passeggero, o dei ricavi complessivi rispetto ai ricavi complessivi dell'anno precedente. Gli aeroporti sono incentivati a fissare i vari prezzi sulla base della maggiore o minore elasticità della domanda di ciascun servizio richiesto al prezzo.

ADR ha evidenziato, sulla base della propria esperienza di mercato, che i transiti verso le destinazioni domestiche, UE ed Extra-UE hanno una elevata elasticità della domanda al prezzo. L'elasticità è più elevata rispetto a quella di altri hub per la presenza di una forte

concorrenza intermodale e la limitata appetibilità di Fiumicino come hub per l'assenza di una forte compagnia aerea localizzata sull'aeroporto. Gli approfondimenti effettuati con la società fanno ritenere che una corretta articolazione dei diritti di imbarco passeggeri, a parità di ricavo complessivo, richieda:

- Il mantenimento dell'attuale differenziazione tariffaria tra diritti di imbarco verso le destinazioni domestiche e i diritti di imbarco verso destinazioni UE ed Extra-UE;
- Che i passeggeri in transito su tratte domestiche origine-destinazione non paghino i diritti di imbarco, e gli altri passeggeri in transito paghino una tariffa in un range di valori tra il 30% e il 35% del diritto di imbarco dei passeggeri originanti verso analoghe destinazioni (passeggeri in transito sulle tratte origine UE /Extra-UE-destinazione domestica e sulle tratte origine domestica-destinazione UE/Extra UE).

I principi di *best practice* regolatoria, il Contratto di Programma e la regolamentazione vigente che si ispirano a tali principi, così come l'analisi di *benchmark* effettuata sulle modalità di calcolo delle tariffe regolate adottate dai principali aeroporti europei fanno ritenere che la nuova articolazione dei diritti di imbarco passeggeri e, in particolare, dei transiti sia efficiente, e che una differente articolazione non soddisferebbe tale requisito.

Questo Report è strutturato come segue:

- Il primo paragrafo illustra le modalità di determinazione dei prezzi dei servizi di una impresa regolata assoggettati al *price cap*, e descrive i *price cap* che si applicano ai principali aeroporti europei;
- Il secondo paragrafo riporta i principi a cui si ispira il Contratto di Programma, le Linee Guida Enac, la Direttiva sui diritti aeroportuali e la Legge 102/2009;
- Il terzo paragrafo riporta la nostra analisi di *benchmark* effettuata sui diritti di imbarco e transito passeggeri nei principali aeroporti europei;
- Il quarto paragrafo descrive la proposta di articolazione tariffaria dei diritti di imbarco di Fiumicino per gli anni 2014, 2015 e 2016 distinta tra passeggeri

originanti e passeggeri in transito con destinazioni domestiche, UE e Extra-UE, calcolati sul piano di investimenti e i volumi di passeggeri previsti per il 2014, 2015 e 2016 dal Contratto di Programma.

L'Appendice A illustra le motivazioni per cui è efficiente per un'impresa regolata, in presenza di elevati costi fissi, applicare un prezzo inferiore ai servizi con maggiore elasticità della domanda e un prezzo più elevato ai servizi con inferiore elasticità della domanda.

L'Appendice B riporta i valori dei diritti di imbarco per i passeggeri originanti e in transito per le destinazioni domestiche, UE e Extra-UE dei principali aeroporti europei.

L'Appendice C contiene l'articolazione tariffaria dei diritti di transito per gli anni 2014, 2015 e 2016 calcolata sui costi regolati ammessi per il 2014, 2015 e 2016 sul piano degli investimenti e dei volumi di passeggeri del Contratto di Programma.

I. Determinazione del prezzo dei servizi nell'ambito della regolazione *price cap*

I.A. PRICE CAP REGULATION

La *price cap regulation* ha la finalità di introdurre le condizioni necessarie affinché le imprese in monopolio determinino liberamente prezzi corrispondenti ai prezzi “di mercato” che sarebbero stati determinati dalla pressione competitiva del mercato, ove le caratteristiche strutturali del settore avessero consentito una struttura competitiva per la presenza di una pluralità di imprese.

I prezzi determinati tramite *price cap* devono consentire all'impresa di recuperare i costi dei servizi regolati (costi operativi e la remunerazione del capitale, inclusiva degli ammortamenti). L'articolazione tariffaria consentita dal *price cap* è “di mercato” quando è efficiente, e cioè consente di recuperare i costi complessivi dei servizi regolati, e allo stesso tempo è differenziata tra i servizi regolati per tenere in considerazione i costi del singolo servizio sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori in modo da minimizzare il grado di distorsione delle tariffe applicate.

Al fine di identificare un meccanismo di *price cap* che minimizzi il grado di distorsione delle tariffe applicate, pertanto, analizziamo due aspetti critici della regolamentazione tramite *price cap*:

- La formula del meccanismo di *price cap*;
- Le modalità di recupero dei costi fissi da parte dell'impresa regolata.

I.A.1. La formula del meccanismo di Price Cap

La *best practice* prevede l'utilizzo di due formule di *price cap* alternative nel caso di imprese multiprodotto e/o che praticano prezzi differenziati a segmenti diversi di clientela.

Queste formule di *price cap* hanno ad oggetto il prezzo del paniere dei servizi regolati (“*tariff basket price cap*”) o, alternativamente, i ricavi medi che l'impresa regolata ottiene per unità di output (“*revenue yield price cap*”). E' possibile, inoltre, una ulteriore segmentazione in *basket* o ricavi medi per unità di output per i servizi per i quali si ritiene che l'impresa regolata possa applicare prezzi eccessivamente elevati sussidiando in questo modo gli altri servizi regolati.

Il Box 1 include una breve descrizione del *tariff basket price cap* e del *revenue yield price cap*.

Box 1 - Tariff basket price cap e Revenue yield price cap

Le formule di *price cap* delle imprese multiprodotto e/o che praticano prezzi differenziati per segmento di clientela utilizzate nelle industrie che operano delle infrastrutture di rete (a titolo di esempio, società di telecomunicazioni, di trasporto e distribuzione di elettricità e gas) hanno ad oggetto il prezzo del paniere dei servizi regolati ("*tariff basket price cap*") o, alternativamente, i ricavi medi che l'impresa regolata ottiene per unità di output ("*revenue yield price cap*").

i) La formula di *price cap* medio sul prezzo di un paniere di servizi (*tariff basket price cap*) è così strutturata:

$$\sum P_t * Q_{t-1} / \sum P_{t-1} * Q_{t-1} \leq 1 + CPI_t - X \quad (2)$$

Dove

P_t è il prezzo del servizio all'anno t che si vuole calcolare;

P_{t-1} è il prezzo del servizio all'anno t-1;

CPI_t è il tasso di inflazione;

X è un fattore di efficienza fissato dal regolatore su un periodo pluriennale, di solito tra 3 e 5 anni.

Q_{t-1} è la quantità di ogni servizio venduta nell'anno t-1 appartenente al paniere definito ex-ante dal regolatore.

ii) La formula di *price cap* medio sui ricavi medi complessivi per unità di output del servizio (*revenue yield price cap*) è così strutturata:

$$(\sum P_t * Q_t / OM_t) / (\sum P_{t-1} * Q_{t-1} / OM_{t-1}) \leq 1 + CPI_t - X \quad (3)$$

P_t , Q_t , CPI_t , e X sono le stesse della formula (2)

OM_t è il numero complessivo di unità di output del servizio (es. numero passeggeri nel caso degli aeroporti).

La scelta tra “*tariff basket price cap*” e “*revenue yield price cap*” dipende essenzialmente dal numero di servizi offerti e dalla articolazione delle singole tariffe: un meccanismo di *price cap* applicato al prezzo di un paniere è preferibile nei casi in cui il numero di servizi regolamentati offerti è limitato e l’articolazione tariffaria è differenziata sui singoli servizi e può variare nel corso del periodo regolatorio, mentre il *price cap* applicato ai ricavi complessivi per unità di output appare preferibile nei casi in cui il numero di servizi offerti è elevato ed è possibile individuare una misura univoca dell’output.

I.A.2. Le modalità di recupero dei costi fissi da parte dell’impresa regolata

Il prezzo dei servizi offerti da un’impresa in monopolio con rilevanti costi fissi non può essere uguale al costo marginale (variabile) di produzione perché il costo medio di produzione, inclusivo dei costi fissi, è più elevato del costo marginale. L’impresa non coprirebbe i costi a meno che non riceva sussidi esterni. Per rimanere operativa, l’impresa deve fissare un prezzo dei servizi sufficientemente elevato, sopra il livello del costo marginale, che le permetta di recuperare tutti i costi di produzione, inclusa una adeguata remunerazione del capitale.

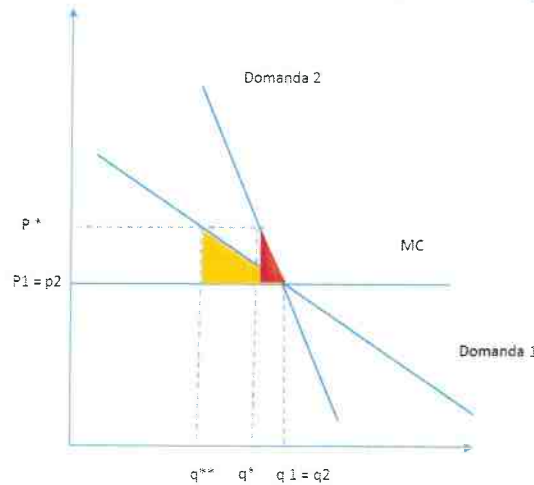
Le modalità implementative del meccanismo di *price cap* (sia *tariff basket price cap* che *revenue yield price cap*) lasciano libertà alle imprese in merito alla determinazione delle tariffe dei singoli servizi regolati, imponendo un vincolo sul totale dei servizi (vincolo sul prezzo medio ponderato dei servizi nel caso di *tariff basket price cap* e vincolo sul ricavo medio complessivo per passeggero nel caso di *revenue yield price cap*).

Nel caso di un’impresa multi servizio il monopolista, offrendo diversi servizi, può scegliere tra diverse combinazioni di prezzo che permettono di raggiungere l’obiettivo di recuperare tutti i costi di produzione, inclusa una adeguata remunerazione del capitale. Il monopolista multi-servizio, che ha libertà di determinare prezzi diversi per i diversi servizi con il vincolo del rispetto del *price cap*, nel caso specifico degli aeroporti ha l’obiettivo di massimizzare i volumi (e di conseguenza i ricavi delle attività commerciali) e persegue di conseguenza una strategia di prezzo definita *Ramsey Pricing Rule*. Questa strategia di prezzo massimizza i volumi dei servizi erogati ed è efficiente, in quanto massimizza il Welfare sociale (massimizzazione congiunta dei profitti dell’impresa e dei benefici dei consumatori).

La Figura 1 mostra, a titolo esemplificativo, la curva di domanda per due servizi differenti offerti dal monopolista. Inizialmente prezzo e quantità di entrambi i prodotti sono uguali ($p_1=p_2$ e $q_1=q_2$) e fissati nel punto di equilibrio dato dall’incontro con la curva dei costi marginali (ipotizzata uguale e costante per entrambi i prodotti). In questa situazione il

monopolista non remunera sufficientemente i propri costi fissi ed è costretto, per rimanere operativo, ad innalzare il livello dei prezzi fino a raggiungere il break even. Data la diversa elasticità di domanda dei due servizi, le quantità di domanda vendute, all'aumentare del prezzo a p^* , diminuiscono in maniera diversa (da q_1 a q^{**} per il servizio 1 e da q_2 a q^* per il servizio 2).

Figura 1: Elasticità della domanda e perdita di profitto



In questa situazione, il monopolista massimizza i volumi aumentano il livello dei prezzi in maniera inversamente proporzionale all'elasticità della domanda dei servizi. In questo modo si massimizza anche il welfare sociale con il vincolo della copertura dei costi dell'impresa regolata.

Nello scenario riportato in figura a titolo illustrativo, il monopolista alza maggiormente il prezzo di vendita per il servizio dove la domanda è più rigida (Domanda 2) e aumenta in misura minore il prezzo per il servizio, dove la domanda è maggiormente elastica (Domanda 1). In questo modo si minimizza la perdita di welfare sociale nei due mercati (indicata rispettivamente dall' area gialla e rossa nella figura) derivante dalla necessità di applicare prezzi più elevati del costo marginale (costo variabile) dei servizi. L'Appendice A spiega più nel dettaglio questo meccanismo di *pricing*.

L'esempio descritto a scopo illustrativo evidenzia che le imprese regolate devono recuperare in tariffa tutti i costi dei servizi erogati, sia i costi variabili che i costi fissi. Ciò è possibile se i prezzi sono superiori ai costi marginali (costi variabili), e includono un mark-up che ha la finalità di recuperare i costi fissi. La condizione perché ciò si verifichi è che le imprese regolate determinino i prezzi inclusivi del mark-up – con il vincolo previsto dal *price cap* – sulla base dell'elasticità della domanda dei singoli servizi erogati al prezzo: la tariffa deve

essere più elevata per i servizi con minore elasticità al prezzo, e inferiore per i servizi con maggiore elasticità al prezzo. La strategia *Ramsey Pricing Rule* differenzia i prezzi dei servizi sulla base di criteri oggettivi e trasparenti, e soddisfa i criteri generali a cui si ispira la regolazione: non disparità di trattamento, proporzionalità rispetto ai costi e al servizio prestato e oggettività.

L'implementazione dei meccanismi di *price cap* nella *best practice* regolatoria attribuisce alle imprese la libertà di determinare i prezzi dei singoli servizi con il vincolo del rispetto del *price cap* perché le imprese regolate sono i soggetti più qualificati a conoscere l'elasticità ai prezzi dei propri servizi, e hanno un incentivo a determinare le tariffe in modo coerente con le varie elasticità perché in questo modo ottimizzano i volumi dei servizi erogati. Il vincolo complessivo previsto dal *price cap* assicura l'orientamento complessivo al costo e, pertanto, l'impresa regolata recupera tutti i costi (costi operativi e remunerazione del capitale comprensiva degli ammortamenti).

I.A.3. Considerazioni in materia di Price Cap

La *best practice* regolatoria prevede che l'impresa regolata sia assoggettata ad un *price cap* che impone un vincolo sul prezzo del paniere dei servizi regolati, o sui ricavi medi per unità di output. Eventuali ulteriori segmentazione in *subcap* su *basket* o ricavi medi per unità di output sono giustificabili esclusivamente per i servizi per i quali si ritiene che l'impresa regolata possa applicare prezzi eccessivamente elevati sussidiando in questo modo gli altri servizi regolati.

In ogni caso l'impresa ha la libertà di determinare liberamente il livello dei prezzi dei servizi regolati con l'obbligo di rispetto del vincolo del *price cap*, o del *subcap*.

La prima opzione, *price cap* unico, attribuisce alla società regolata la massima flessibilità nel fissare i prezzi dei servizi in modo consistente con l'elasticità della domanda al prezzo, incrementando il prezzo dei servizi per i quali l'elasticità della domanda è inferiore. Tale flessibilità consente all'impresa regolata di allocare i costi fissi ai servizi tenendo conto della maggiore o minore variazione della quantità domandata alle variazioni del prezzo. La seconda opzione, *price cap* segmentato in vari *subcap*, limita la possibilità della società regolata di fissare i prezzi in modo consistente con l'elasticità della domanda al prezzo e, pertanto, in assenza di giustificazioni per tale segmentazione i prezzi risultano non efficienti.

La *best practice* non prende in considerazione la possibilità per il regolatore di determinare il prezzo di ciascun servizio regolato. Si ritiene, a tale proposito, che le informazioni a

disposizione del regolatore non possano condurre a *price cap* specifici per ciascun servizio che portino a prezzi efficienti.

I.B. ANALISI DI BENCHMARK SULL'APPLICAZIONE DEL PRICE CAP AI SERVIZI AEROPORTUALI NEI PRINCIPALI AEROPORTI EUROPEI

Abbiamo effettuato un'analisi di benchmark sulle formule di *price cap* utilizzate nei principali aeroporti europei (Tabella 1). I risultati dell'analisi sono che:

- La totalità dei gestori, con l'eccezione di Amsterdam, ha un *price cap* sui ricavi medi dei servizi regolati. Per l'aeroporto di Amsterdam il regolatore ha individuato *price cap* sue due panieri di servizi, il primo paniere ha ad oggetto i corrispettivi delle attività aeronautiche (approdo e decollo, sosta e ricovero e imbarco passeggeri) e il secondo paniere i corrispettivi delle attività di sicurezza (passeggeri e bagagli);
- I *price cap* previsti per la maggiore parte degli aeroporti europei hanno per oggetto la pressoché totalità dei servizi regolati. Gli aeroporti hanno quindi la libertà di fissare i prezzi dei servizi regolamentati con il solo vincolo di rispettare il *price cap*.

Tabella 1 – Price cap in vigore nei principali aeroporti in Europa

	Note	Paese	Regolatore	Ricavi Medi per PAX	Price-Cap definito per paniere di servizi	Tariffe Aeronautiche
Heathrow Airport	[1]	UK	Civil Aviation Authority	SI		- approdo decollo - sosta e ricovero - imbarco pax
Gatwick Airport	[2]	UK	Civil Aviation Authority	SI		- approdo decollo - sosta e ricovero - imbarco pax
Stansted Airport	[3]	UK	Civil Aviation Authority	SI		- approdo decollo - sosta e ricovero - imbarco pax
Manchester Airport	[4]	UK	Civil Aviation Authority	SI		- approdo decollo - sosta e ricovero - imbarco pax
Amsterdam Schiphol	[5]	Paesi Bassi	Office of Transport Regulation (NMa)		SI	i) Paniere 1: - approdo decollo - sosta e ricovero - imbarco pax ii) Paniere 2: - sicurezza passeggeri e bagagli
Dublin International Airport	[6]	Irlanda	Commission for Aviation Regulation	SI		- approdo decollo - sosta e ricovero - imbarco pax - imbarco/sbarco merci - infrastrutture centralizzate
Paris Charles de Gaulle and Orly Airports	[7]	Francia	Ministero dei trasporti	SI		- approdo decollo - sosta e ricovero - imbarco pax - imbarco/sbarco merci - infrastrutture centralizzate
Hamburg Airports	[8]	Germania	Behorde fur Wirtschaft und Arbeit	SI		- approdo decollo - sosta e ricovero - imbarco pax

Fonti:

- [1]: Economic regulation at Heathrow from April 2014: final proposals.
 [2]: Economic regulation at Gatwick from April 2014: final proposals.
 [3]: Economic regulation at Stansted from April 2014: initial proposals.
 [4]: Manchester price control review policy update, Maggio 2007.
 [5]: Schiphol, Bulletin Acts and Decrees 2006.
 [6]: Determination on Maximum Levels of Airport Charges at Dublin Airport.
 [7]: ADP, Economic regulation agreement 2011-2015.
 [8]: Air Transport Bureau, Economic Analysis and Policy Section, Case Study Germany, 29 January 2013.

I gestori aeroportuali fissano i prezzi dei singoli servizi nel rispetto del vincolo imposto dal *price cap*:

- Il prezzo dei servizi sarà più elevato per i servizi la cui elasticità della domanda al prezzo è bassa (ossia nei casi in cui la domanda è rigida), e inferiore per i servizi con elevata elasticità;
- I costi fissi vengono allocati in misura maggiore ai servizi la cui elasticità della domanda al prezzo è più bassa;
- Riduzioni della domanda di servizi specifici possono essere riequilibrati l'anno successivo con una nuova articolazione delle tariffe con incremento delle tariffe degli altri servizi a parità di vincolo di *price cap*.

La ricognizione effettuata evidenzia, inoltre, che il meccanismo di *price cap* maggiormente utilizzato nel settore aeroportuale è quello del vincolo di prezzo calcolato sui ricavi medi per passeggero (*revenue yield*). Le motivazioni alla base della preferenza di un *revenue yield price cap* rispetto al *tariff basket price cap* sono riconducibili alla maggiore libertà che hanno gli aeroporti nel determinare le tariffe, nel rispetto del vincolo del cap.

A titolo illustrativo, il regolatore del Regno Unito (la CAA) aveva messo in consultazione la proposta, in occasione di una recente revisione tariffaria, di passare da un *revenue yield price cap* a un *tariff basket price cap*. Questa proposta è stata abbandonata per mancanza di supporto da parte degli aeroporti e delle compagnie aeree, che hanno preferito la maggiore flessibilità nella determinazione dei prezzi del *revenue yield price cap* rispetto ai maggiori vincoli imposti dal *tariff basket price cap*.

II. Il price cap degli aeroporti in Italia

La regolamentazione degli aeroporti in Italia applica un *price cap*, calcolato sul prezzo del paniere dei servizi regolati ("*tariff basket price cap*"), articolato per *basket* di servizi regolati. La Direttiva CIPE 38/2007 ha previsto la possibilità di aggregare i servizi regolati in cinque *basket*:

- a) Diritti di approdo e partenza, sosta e ricovero;
- b) Tasse di imbarco passeggeri;
- c) Tasso di imbarco e sbarco merci;
- d) Compensi per le operazioni di controllo di sicurezza;
- e) Corrispettivi per l'uso di infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e dei beni di uso esclusivo.

Le Linee Guida Enac disciplinano la possibilità per gli aeroporti, di intesa con Enac, di procedere alle aggregazioni delle tariffe aeroportuali, e l'implementazione attuale ha condotto ad una prima semplificazione del numero delle tariffe e dei servizi regolati, rispetto alla precedente situazione in cui le tariffe erano amministrate. Il Contratto di Programma di ADR prevede, per il primo quinquennio tariffario, una articolazione in dieci tariffe e *basket* di servizi regolati, a cui si deve aggiungere una ulteriore tariffa per l'assistenza PRM, che è distinta dalle altre tariffe in quanto calcolata come *cost-pass through*.¹

I principi a cui fare riferimento per l'articolazione delle tariffe con il vincolo dell'orientamento al costo derivante dal rispetto del *price cap* nel suo complesso sono, in particolare:

- l'articolazione della dinamica tariffaria in ciascun periodo regolatorio deve tenere conto “*del grado di distorsività, (...), del riconoscimento dei costi sostenuti dal gestore*” (Linee Guida Enac);
- “tutti i corrispettivi regolamentati potranno essere differenziati al loro interno “(...) *sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori. (...) (ad esempio, graduazione dei diritti sui passeggeri in transito e corrispondente trasferimento sui diritti per i passeggeri originanti)*” (Decreto Interministeriale che ha modificato le Linee Guida).

Principi analoghi di orientamento al costo nell'ambito complessivo del *price cap*, di non distorsione, di trasparenza e non discriminazione sono rinvenibili nella Direttiva Comunitaria sui diritti aeroportuali e nella legge 102/2009 che ha introdotto meccanismi tariffari pluriennali per aeroporti con più di otto milioni di passeggeri.

L'esame della regolazione *price cap* degli aeroporti in Italia, alla luce dei principi sottesi di best practice regolatoria e della prassi di *price cap* applicata ai maggiori aeroporti europei, fa concludere nel senso che:

- È possibile introdurre in futuro su Fiumicino tariffe calcolate su un numero inferiore di *basket* di servizi, ad esempio nei cinque *basket* delineati dalla Delibera CIPE 38/2007;

¹ Allegato 7 del Contratto di Programma di ADR: 1. Diritti di approdo e partenza; 2. Diritti di sosta e ricovero; 3. Diritti di imbarco passeggeri; 4. Tasse d'imbarco e sbarco merci; 5. Controlli di sicurezza; 6. Loading Bridge; 7. Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci; 8. De-icing; 9. Banche check-in; 10. Uffici e locali operativi; 11. Corrispettivo PRM.

- ADR può articolare le tariffe con l'obbligo del vincolo del rispetto del *price cap* calcolato sui prezzi dei servizi di ciascun paniere individuato;
- L'articolazione delle tariffe nell'ambito di ciascun *basket*, effettuata da ADR con il rispetto del vincolo del *price cap*, conduce a prezzi efficienti, che soddisfano i requisiti previsti dalla regolazione in Italia;
- L'autonomia di ADR dovrebbe consentire di articolare le tariffe con il rispetto di un *price cap* su un unico *basket* comprensivo di tutti i servizi regolati, come avviene nella prassi degli aeroporti europei considerati, in assenza di motivazioni adeguate a giustificazione dell'introduzione di *price cap* su diversi *basket*.

In ogni caso, non è giustificabile un approccio che preveda il calcolo delle singole tariffe sulla base dei costi di ciascun servizio regolato.

III.1 Diritti di imbarco e transito passeggeri nei principali aeroporti Europei

Abbiamo esaminato i diritti di imbarco e transito passeggeri nei principali aeroporti europei. Gli aeroporti esaminati sono i) Parigi (Charles De Gaulle, Orly), ii) Londra Heathrow, iii) Francoforte, iv) Monaco, v) Madrid, vi) Barcellona, vii) Zurigo, viii) Ginevra, ix) Amsterdam, x) Copenaghen, xi) Bruxelles, xii) Vienna, xiii) Dublino.

Dalla nostra analisi emerge che:

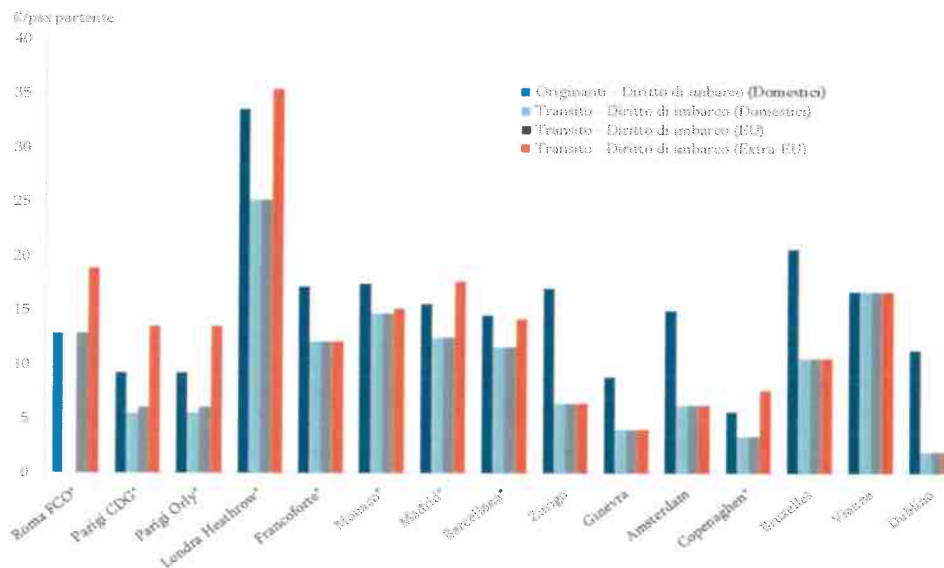
- Il diritto di imbarco per il transito passeggeri a Fiumicino non viene pagato per i transiti su tratte domestiche origine-destinazione, viene pagato per i transiti UE ed in misura maggiore per i transiti Extra-UE (tratte origine UE /Extra-UE-destinazione domestica e tratte origine domestica-destinazione UE/Extra UE). I diritti di imbarco per passeggero in transito sono uguali a quelli pagati per passeggero originante;
- Gli aeroporti di Francoforte, Zurigo, Ginevra, Amsterdam, Bruxelles, Vienna e Dublino applicano al transito passeggeri diritti di imbarco non differenziati per destinazione;
- Gli aeroporti di Londra Heathrow, Madrid, Barcellona e Copenaghen applicano diritti di imbarco uniformi per il transito passeggeri verso

destinazioni domestiche ed UE e diritti differenziati per i transiti verso destinazioni Extra-UE;

- Gli aeroporti di Parigi Charles De Gaulle, Parigi Orly e Monaco applicano diritti di imbarco per il transito passeggeri differenziati per destinazioni domestiche, UE ed Extra-UE.

La Figura 2 riporta i diritti di imbarco per il transito passeggeri (domestico, UE ed extra-UE) e li confronta con i diritti di imbarco per destinazioni domestiche nei principali aeroporti europei.

Figura 2 – Corrispettivi dei diritti di imbarco per il transito vs corrispettivi di imbarco passeggeri originanti per le destinazioni domestiche²



* Preso a riferimento il diritto di imbarco passeggeri originanti domestici, il diritto di imbarco originanti è ulteriormente differenziato per originanti EU ed Extra-EU

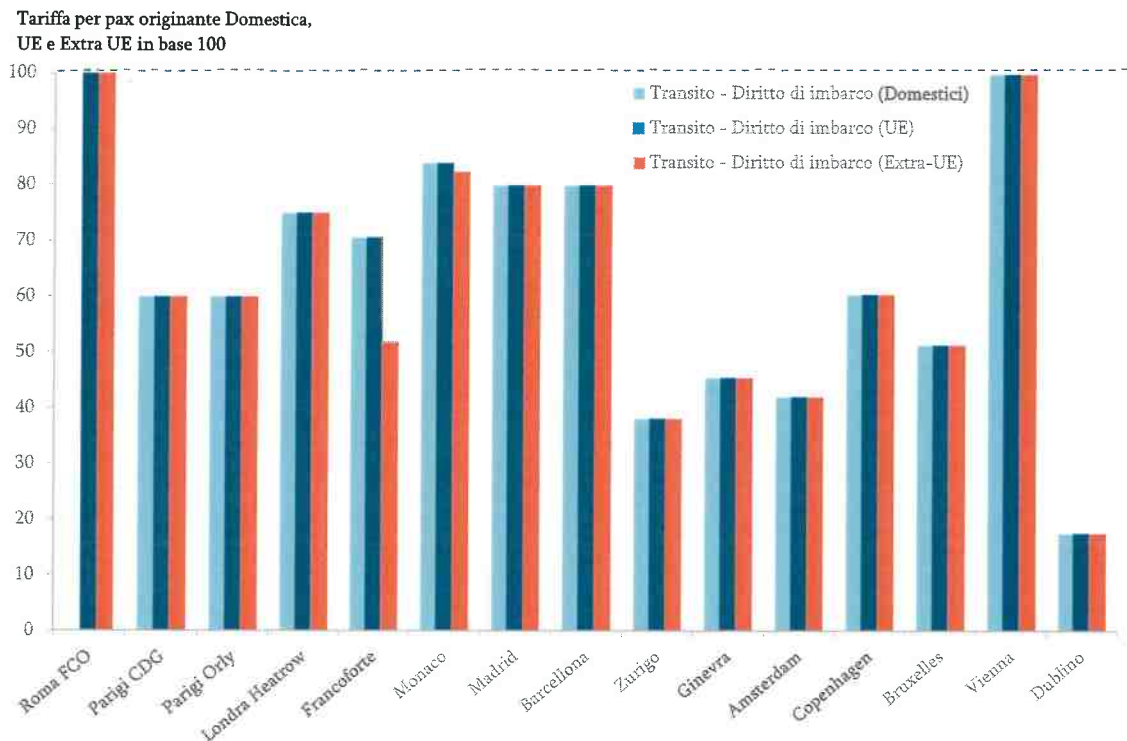
Il confronto tra diritto di imbarco dei transiti e diritto di imbarco passeggeri originanti è meramente illustrativo, poiché la figura riporta solo il diritto di imbarco dei passeggeri originanti con destinazioni domestiche e in transito verso destinazioni domestiche, UE e Extra-UE. Il diritto di imbarco per i passeggeri originanti domestici è ulteriormente differenziato per i passeggeri originanti con destinazioni UE e Extra-UE nella maggiore parte degli aeroporti, incluso Fiumicino. L'Appendice B riporta il dettaglio in euro dei diritti di imbarco per i passeggeri originanti e in transito per tutte le destinazioni degli aeroporti

² Fonte: Analisi The Brattle Group sulle tariffe in vigore nel 2013.

esaminati (destinazioni domestiche, UE e Extra-UE per i passeggeri originanti e i passeggeri in transito).

La Figura 3 riporta i corrispettivi dei diritti di imbarco per il transito passeggeri (domestico, UE ed extra-UE) espressi in base 100 rispetto ai corrispettivi di imbarco passeggeri originanti per le stesse destinazioni nei principali aeroporti europei.

Figura 3 – Corrispettivi dei diritti di imbarco per il transito espressi in base 100 rispetto ai corrispettivi di imbarco passeggeri originanti per le stesse destinazioni³



La Figura 3 evidenzia che in tutti gli aeroporti i transiti pagano un diritto di imbarco che è inferiore rispetto al diritto di imbarco pagato dai passeggeri originanti con l'eccezione di Fiumicino (i transiti domestici non pagano l'imbarco, i transiti UE e Extra-UE pagano come i passeggeri originanti) e Vienna (in cui tutti i transiti pagano come i passeggeri originanti).

³ Fonte: Analisi The Brattle Group sulle tariffe in vigore nel 2013.

In dettaglio, il diritto di imbarco dei transiti è una frazione del diritto di imbarco dei passeggeri originanti per la stessa destinazione:

- Dublino circa 20%;
- Zurigo, Ginevra e Amsterdam: circa 40%;
- Bruxelles circa 50%;
- Parigi Charles De Gaulle, Parigi Orly e Copenhagen circa 60%;
- Francoforte circa 70% (50% vs imbarco per Extra-UE);
- Londra Heathrow circa 75%;
- Monaco, Madrid e Barcellona circa 80%.

L'entità dei diritti di imbarco a carico dei passeggeri originanti e dei passeggeri in transito è il risultato di una libera scelta commerciale per gli aeroporti regolati, a valle di un confronto con le compagnie aeree, con un vincolo complessivo derivante dal *price cap* applicabile ai singoli aeroporti. Gli aeroporti hanno un incentivo ad articolare le tariffe regolate, e nel caso specifico oggetto di questo Report i diritti di imbarco, in modo da ottimizzare i volumi dei servizi richiesti e, di conseguenza, tengono conto della maggiore o minore elasticità della domanda di ciascun servizio richiesto al prezzo.

IV.I Diritti di imbarco di ADR per il 2014, 2015 e 2016

IV.A. LE MODALITÀ DI CALCOLO

L'analisi di benchmark è un utile strumento per comprendere come gli aeroporti europei differenziano il diritto di imbarco dei transiti rispetto al diritto di imbarco dei passeggeri originanti. I livelli delle singole tariffe, e nel caso specifico oggetto di esame dei diritti di imbarco, vengono articolati sulla base di una ottimizzazione complessiva dei volumi dei servizi offerti, l'articolazione delle tariffe tiene conto, a parità di costi complessivi dei servizi regolati, delle differenti elasticità della domanda dei servizi al prezzo.

Ogni aeroporto ha elasticità al prezzo differenti per i vari servizi erogati, il livello dei diritti di imbarco dei passeggeri in transito è inferiore rispetto ai diritti di imbarco dei passeggeri originanti nei casi in cui i transiti hanno una maggiore elasticità al prezzo rispetto ai casi in cui i transiti hanno una elasticità al prezzo inferiore. In presenza di una elasticità elevata il livello dei diritti di imbarco dei transiti può essere anche zero, in presenza di una elasticità minima il livello dei diritti di imbarco può essere elevato.

La *best practice* regolatoria prevede che l'impresa regolata sia assoggettata ad un *price cap* che impone un vincolo sul prezzo del paniere dei servizi regolati, o sui ricavi medi per unità di output. Eventuali ulteriori segmentazione in *subcap* su *basket* o ricavi medi per unità di output sono giustificabili esclusivamente per i servizi per i quali si ritiene che l'impresa regolata possa applicare prezzi eccessivamente elevati sussidiando in questo modo gli altri servizi regolati. In ogni caso l'impresa ha la libertà di determinare liberamente il livello dei prezzi dei servizi regolati con l'obbligo di rispetto del vincolo del *price cap*, o del *subcap*.

Le Linee Guida Enac disciplinano la possibilità per gli aeroporti, di intesa con Enac, di procedere alle aggregazioni delle tariffe aeroportuali, e l'implementazione attuale ha condotto ad una prima semplificazione del numero delle tariffe e dei servizi regolati, rispetto alla precedente situazione in cui le tariffe erano amministrare. Il Contratto di Programma di ADR prevede, per il primo quinquennio tariffario, una articolazione in dieci tariffe e *basket* di servizi regolati, a cui si deve aggiungere una ulteriore tariffa per l'assistenza PRM, che è distinta dalle altre tariffe in quanto calcolata come *cost-pass through*.⁴

I principi a cui fare riferimento per l'articolazione delle tariffe con il vincolo dell'orientamento al costo derivante dal rispetto del *price cap* nel suo complesso sono, in particolare:

- l'articolazione della dinamica tariffaria in ciascun periodo regolatorio deve tenere conto “*del grado di distorsività, (...), del riconoscimento dei costi sostenuti dal gestore*” (Linee Guida Enac);
- “tutti i corrispettivi regolamentati potranno essere differenziati al loro interno “(...) *sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori. (...) (ad esempio, graduazione dei diritti sui passeggeri in transito e corrispondente trasferimento sui diritti per i passeggeri originanti)*” (Decreto Interministeriale che ha modificato le Linee Guida).

Principi analoghi di orientamento al costo nell'ambito complessivo del *price cap*, di non distorsione, di trasparenza e non discriminazione sono rinvenibili nella Direttiva Comunitaria sui diritti aeroportuali e nella legge 102/2009 che ha introdotto meccanismi tariffari pluriennali per aeroporti con più di otto milioni di passeggeri.

⁴ Allegato 7 del Contratto di Programma di ADR: 1. Diritti di approdo e partenza; 2. Diritti di sosta e ricovero; 3. Diritti di imbarco passeggeri; 4. Tasse d'imbarco e sbarco merci; 5. Controlli di sicurezza; 6. Loading Bridge; 7. Impianti centralizzati di stoccaggio delle merci; 8. De-icing; 9. Banchi check-in; 10. Uffici e locali operativi; 11. Corrispettivo PRM.

L'esame della regolazione *price cap* degli aeroporti in Italia, alla luce dei principi sottesi di *best practice* regolatoria e della prassi di *price cap* applicata ai maggiori aeroporti europei, fa concludere nel senso che:

- È possibile introdurre in futuro su Fiumicino tariffe calcolate su un numero inferiore di *basket* di servizi, ad esempio nei cinque *basket* delineati dalla Delibera CIPE 38/2007;
- ADR può articolare le tariffe con il solo obbligo del vincolo del rispetto del *price cap* calcolato sui prezzi dei servizi di ciascun paniere individuato;
- L'articolazione delle tariffe nell'ambito di ciascun *basket*, effettuata da ADR con il rispetto del vincolo del *price cap*, conduce a prezzi efficienti, che soddisfano i requisiti previsti dalla regolazione in Italia;
- L'autonomia di ADR dovrebbe consentire di articolare le tariffe con il rispetto di un *price cap* su un unico *basket* comprensivo di tutti i servizi regolati, come avviene nella prassi degli aeroporti europei considerati, in assenza di motivazioni adeguate a giustificazione dell'introduzione di *price cap* su diversi *basket*.

In ogni caso, non è giustificabile un approccio che preveda il calcolo delle singole tariffe sulla base dei costi di ciascun servizio regolato.

IV.B. I DIRITTI DI IMBARCO PER IL 2014, 2015 E 2016

ADR ha evidenziato, sulla base della propria esperienza di mercato, che i transiti verso le destinazioni domestiche, UE ed Extra-UE hanno una elevata elasticità della domanda al prezzo, e che l'elasticità dei transiti delle tratte con origine-destinazione domestica è ancora più elevata. L'elasticità dei transiti è maggiore rispetto all'elasticità di altri aeroporti hub per la presenza di una forte concorrenza intermodale e la limitata appetibilità di Fiumicino come hub per l'assenza di una forte compagnia aerea localizzata sull'aeroporto. Gli approfondimenti effettuati con la società fanno ritenere che una corretta articolazione dei diritti di imbarco passeggeri, a parità di ricavo complessivo, richieda:

- Il mantenimento dell'attuale differenziazione tariffaria tra diritti di imbarco verso le destinazioni domestiche e i diritti di imbarco verso destinazioni UE ed Extra-UE;

- Che i passeggeri in transito su tratte con origine-destinazione domestica non paghino i diritti di imbarco, e i passeggeri in transito su tutte le altre tratte paghino una tariffa in un range di valori tra il 30% e il 35% del diritto di imbarco dei passeggeri originanti verso analoghe destinazioni (passeggeri in transito sulle tratte origine UE /Extra-UE-destinazione domestica e sulle tratte origine domestica-destinazione UE/Extra UE).

Il diritto di transito per passeggero partente è una tariffa media, che consente la remunerazione dei costi regolatori ammessi per la fornitura dei servizi inclusi nel paniere specifico relativo ai diritti di imbarco. La tariffa media poi viene ulteriormente articolata, a parità di ricavo complessivo sui passeggeri partenti, in diritti di imbarco a carico, rispettivamente, dei passeggeri originanti e dei passeggeri in transito verso le destinazioni domestiche, UE e Extra-UE.

Abbiamo calcolato, quindi, i diritti di imbarco dei passeggeri originanti e in transito per gli anni 2014, 2015 e 2016 sulla base della nuova articolazione tariffaria (Tabella 2 e Tabella 3).⁵

**Tabella 2 – Diritti di imbarco passeggeri originanti ed in transito (2014, 2015, 2016)
Ipotesi con esenzione transiti domestico-domestico e transiti su altre tratte al 30%**

Tariffe (€ per Pax pagante)	Articolazione Attuale 2014	Articolazione Nuova 2014	Variazione % 2014	Articolazione Attuale 2015	Articolazione Nuova 2015	Variazione % 2015	Articolazione Attuale 2016	Articolazione Nuova 2016	Variazione % 2016
Originanti									
Originanti Domestico ed EU	13.50	16.21	20%	14.10	16.98	20%	15.54	18.75	20%
Originanti Extra-EU	19.78	23.76	20%	20.66	24.89	20%	22.78	27.48	20%
Transiti									
Transito Domestico-Domestico	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Transito EU/Extra EU-Domestico	13.50	4.90	-64%	14.10	5.09	-	15.54	5.62	-
Transito Domestico/EU/Extra EU - EU	13.50	4.90	-64%	14.10	5.09	-64%	15.54	5.62	-64%
Transito Domestico/EU/Extra EU - Extra EU	19.78	7.13	-64%	20.66	7.47	-64%	22.78	8.24	-64%

Analisi The Brattle Group su dati ADR

⁵ I diritti di imbarco medi per passeggero partente sono calcolati per gli anni 2014, 2015 e 2016 sulla base dei costi riconosciuti della società, del numero dei passeggeri e del piano degli investimenti del Contratto di Programma.

**Tabella 3 - Diritti di imbarco passeggeri originanti ed in transito (2014, 2015, 2016)
Ipotesi con esenzione transiti domestico-domestico e transiti su altre tratte al 35%**

Tariffe (€ per Pax pagante)	Articolazione Attuale 2014	Articolazione Nuova 2014	Variazione % 2014	Articolazione Attuale 2015	Articolazione Nuova 2015	Variazione % 2015	Articolazione Attuale 2016	Articolazione Nuova 2016	Variazione % 2016
Originanti									
Originanti Domestico ed EU	13.50	16.09	19%	14.10	16.80	19%	15.54	18.52	19%
Originanti Extra-EU	19.78	23.57	19%	20.66	24.62	19%	22.78	27.15	19%
Transiti									
Transito Domestico-Domestico	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Transito EU/Extra EU-Domestico	13.50	5.63	-58%	14.10	5.88	-58%	15.54	6.48	-58%
Transito Domestico/EU/Extra EU - EU	13.50	5.63	-58%	14.10	5.88	-58%	15.54	6.48	-58%
Transito Domestico/EU/Extra EU - Extra EU	19.78	8.25	-58%	20.66	8.62	-58%	22.78	9.50	-58%

Analisi The Brattle Group su dati ADR

Il confronto tra i diritti di imbarco calcolati con la nuova articolazione e i diritti di imbarco calcolati con l'attuale articolazione evidenzia che:

- La nuova articolazione tariffaria comporta un incremento di circa il 19%-20% per i diritti di imbarco passeggeri originati verso destinazioni domestiche, UE e Extra-UE.
- I diritti di imbarco dei transiti con origine-destinazione domestica sono pari a zero, e i diritti di imbarco degli altri transiti si riducono al 58% -64% (passeggeri in transito sulle tratte origine UE /Extra-UE-destinazione domestica e sulle tratte origine domestica-destinazione UE/Extra UE). La riduzione è pari al 65%-70% se confrontata rispetto alle nuove tariffe di imbarco passeggeri originanti domestici, UE e Extra-UE calcolate con la nuova articolazione tariffaria.

Abbiamo, infine, calcolato il range di valori per i ricavi sui diritti di imbarco di ADR per gli anni 2014, 2015 e 2016 differenziati tra i ricavi dei diritti di imbarco dei passeggeri originanti e dei passeggeri in transito (Tabella 4 e Tabella 5).

**Tabella 4 – Ricavi Diritti di imbarco con l’attuale e nuova articolazione (2014, 2015, 2016)
Ipotesi con esenzione transiti domestico-domestico e transiti su altre tratte al 30%**

€ MLN	Articolazione	<i>Articolazione</i>	<i>Variazione</i>	Articolazione	<i>Articolazione</i>	<i>Variazione</i>	Articolazione	<i>Articolazione</i>	<i>Variazione</i>
	Attuale 2014	<i>Nuova 2014</i>	<i>% 2014</i>	Attuale 2015	<i>Nuova 2015</i>	<i>% 2015</i>	Attuale 2016	<i>Nuova 2016</i>	<i>% 2016</i>
Originanti	190	230	21%	203	245	21%	228	276	21%
Transiti	63	23	-64%	67	24	-64%	75	27	-64%
Totale Ricavi da Diritti di Imbarco	253	253	0%	270	270	0%	303	303	0%

Analisi The Brattle Group su dati ADR

**Tabella 5 - Ricavi Diritti di imbarco con l’attuale e nuova articolazione (2014, 2015, 2016)
Ipotesi con esenzione transiti domestico-domestico e transiti su altre tratte al 35%**

€ MLN	Articolazione	<i>Articolazione</i>	<i>Variazione</i>	Articolazione	<i>Articolazione</i>	<i>Variazione</i>	Articolazione	<i>Articolazione</i>	<i>Variazione</i>
	Attuale 2014	<i>Nuova 2014</i>	<i>% 2014</i>	Attuale 2015	<i>Nuova 2015</i>	<i>% 2015</i>	Attuale 2016	<i>Nuova 2016</i>	<i>% 2016</i>
Originanti	190	227	19%	203	242	19%	228	272	19%
Transiti	63	26	-58%	67	28	-58%	75	31	-58%
Totale Ricavi da Diritti di Imbarco	253	253	0%	270	270	0%	303	303	0%

Analisi The Brattle Group su dati ADR

ADR percepisce per gli anni 2014, 2015 e 2016 un analogo ammontare di ricavi da diritti di imbarco, sia nel caso dell’attuale articolazione tariffaria che nel caso della nuova articolazione tariffaria:

- € 253 MLN per il 2014;
- € 270 MLN per il 2015;
- € 303 MLN per il 2016.

I principi di *best practice* regolatoria, il Contratto di Programma e la regolamentazione vigente che si ispirano a tali principi, e l’analisi di *benchmark* effettuata sulle modalità di calcolo delle tariffe regolate adottate dai principali aeroporti europei fanno ritenere che la nuova articolazione dei diritti di imbarco passeggeri e, in particolare, dei transiti proposta da ADR sia efficiente, e che una differente articolazione non soddisfi tale requisito.

L'Appendice C riporta i dettagli del calcolo dei diritti di imbarco per gli anni 2014, 2015 e 2016 effettuato sui ricavi regolati ammessi per il 2014, 2015 e 2016.

Appendice A. Determinazione del prezzo dei servizi in presenza di elevati costi fissi

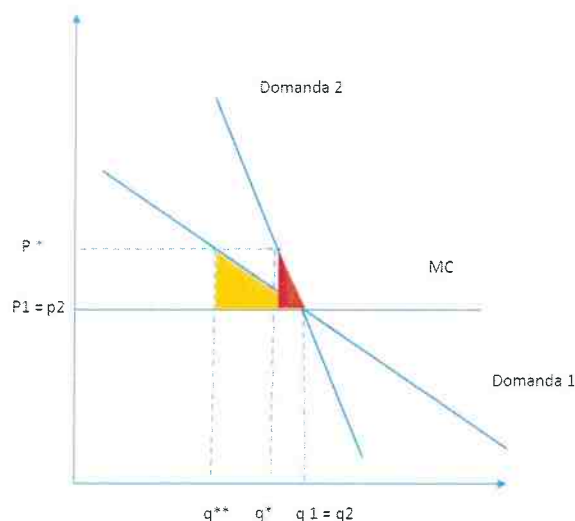
Il prezzo dei servizi offerti da un'impresa monopolista con rilevanti costi fissi non può essere uguale al costo marginale (variabile) di produzione perché il costo medio di produzione, inclusivo dei costi fissi, è più elevato del costo marginale. L'impresa non coprirebbe i costi a meno che non riceva sussidi esterni. Per rimanere operativa, l'impresa deve fissare un prezzo dei servizi sufficientemente elevato, sopra il livello del costo marginale, che le permetta di recuperare tutti i costi di produzione, inclusa una adeguata remunerazione del capitale. Nel caso di un'impresa multi-prodotto il monopolista, offrendo diversi prodotti e servizi, può scegliere tra diverse combinazioni di prezzo che permettono di raggiungere l'obiettivo di recuperare tutti i costi di produzione, inclusa una adeguata remunerazione del capitale. In questo caso il monopolista multi-prodotto, che può fissare prezzi diversi per i diversi prodotti e servizi, nel caso specifico degli aeroporti ha l'obiettivo di massimizzare i volumi (e di conseguenza i ricavi delle attività commerciali), e persegue una strategia di prezzo definita *Ramsey Pricing Rule*. Questa strategia di prezzo è efficiente, in quanto massimizza il Welfare sociale (massimizzazione congiunta dei profitti dell'impresa e dei benefici dei consumatori).

La logica di base dello schema di Ramsey è che prodotti e servizi diversi che sono indipendenti tra loro, possono essere soggetti a diverse elasticità di domanda, e quindi reagire in maniera differente a cambiamenti di prezzo. Nel caso di un servizio con domanda elastica, un innalzamento del prezzo di vendita sopra il prezzo di equilibrio, può significare un restringimento significativo della quantità offerta, e quindi una perdita netta di Welfare sociale. Al contrario, quando la domanda è anelastica, un cambiamento del prezzo riduce in maniera meno rilevante la quantità venduta, e quindi la maggiorazione di prezzo si traduce in una riduzione del Welfare sociale minore. Per Ramsey dunque, la strategia migliore è quella che articola i prezzi dei diversi prodotti in modo tale da ridurre al minimo la perdita di Welfare sociale.

La Figura 4 mostra due curve di domanda differenti e indipendenti l'una dall'altra (Domanda 1 e Domanda 2), per due servizi distinti, ciascuna con una diversa inclinazione ed elasticità al prezzo. La Domanda 1 è più elastica al prezzo della Domanda 2. A fini illustrativi, partendo dal punto in cui entrambi i prodotti sono venduti allo stesso prezzo ($p_1=p_2$) uguale al costo marginale (MC) - ipotizzato uguale e costante per entrambi i prodotti - l'innalzamento del prezzo verso p per recuperare i costi fissi determina due reazioni differenti all'interno dei diversi mercati. Nel caso del mercato 1, all'aumentare del prezzo, la quantità venduta si riduce da q_1 a q^{**} , generando una perdita di beneficio netto uguale all'area colorata di giallo. Differentemente nel mercato 2, dove la domanda è più inclinata e quindi meno elastica,

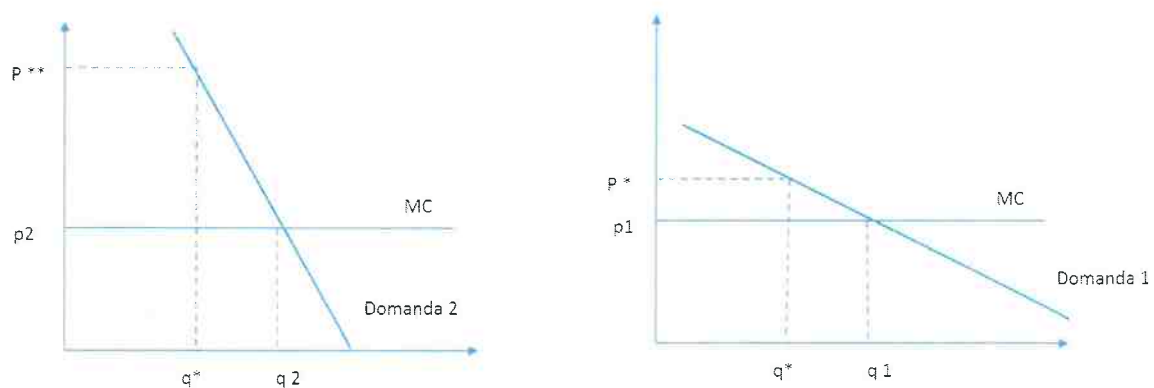
l'innalzamento di prezzo genera una riduzione dell'offerta a q^* e una perdita di beneficio inferiore, uguale all'area colorata di rosso.

Figura 4: Elasticità della domanda e perdita di benessere sociale



La strategia di Ramsey - che massimizza i volumi venduti e conduce alla massimizzazione del welfare sociale con il vincolo della copertura dei costi dell'impresa in monopolio - fa aumentare i prezzi dei servizi in maniera inversa dell'elasticità della domanda di ciascuno di essi. Secondo questa strategia, presupponendo che la domanda di ciascun servizio sia indipendente l'una dall'altra (ossia non esistono elasticità incrociate), si stabilisce un vincolo di uguaglianza tra il rapporto dell'innalzamento dei prezzi e l'elasticità della domanda nei rispettivi mercati.⁶ Questo vincolo implicitamente stabilisce che, per massimizzare il welfare sociale, il rapporto tra le quantità vendute dei diversi prodotti rimanga invariato al cambiare dei prezzi.

Figura 5: Regola dell'elasticità inversa



⁶ $((P_1 - MC)/P_1) \times \varepsilon_1 = ((P_2 - MC)/P_2) \times \varepsilon_2$.

La Figura 5 riporta a destra la Domanda 1 maggiormente elastica al prezzo e a sinistra la Domanda 2 meno elastica al prezzo. Si osserva che per mantenere il rapporto invariato tra le quantità vendute nel mercato 1 e 2, occorre che la variazione di prezzo sia inversamente proporzionale all'elasticità di domanda dei rispettivi mercati. In Figura 5 infatti, al variare della quantità da q_1 e q_2 a q^* , la variazione di prezzo nel mercato 2 è maggiore rispetto a quella che si verifica nel mercato 1 ($p^{**} - p_2 > p^* - p_1$); mentre il rapporto tra le rispettive elasticità di domanda è inverso, ossia l'elasticità di domanda nel mercato 2 è inferiore a quella del mercato 1 ($\varepsilon_2 < \varepsilon_1$). Concludendo, secondo la strategia di Ramsey, nel caso di monopolio il prezzo che massimizza il welfare sociale e massimizza i volumi, rispettando il vincolo della copertura dei costi dell'impresa regolata, eccede il costo marginale di un ammontare inversamente proporzionale all'elasticità di domanda del servizio.

Appendice B. Le tariffe di imbarco e transito passeggeri nei principali aeroporti europei

La Tabella 6 riporta il dettaglio delle tariffe di imbarco e transito passeggeri per destinazione (domestico, UE, extra-UE) nei principali aeroporti europei esaminati.

Tabella 6 – Tariffe di imbarco e transito passeggeri per destinazione nei principali aeroporti europei⁷

€/Pax partente	Originanti - Diritti di imbarco (Domestico)	Originanti - Diritti di imbarco (EU)	Originanti - Diritti di imbarco (Extra-EU)	Transito - Diritti di imbarco (Domestico-Domestico)	Transito - Diritti di imbarco (EU/Extra EU-Domestico)	Transito - Diritti di imbarco (Domestico/EU/Extra EU-EU)	Transito - Diritti di imbarco (Domestico/EU/Extra EU-Extra EU)
Roma FCO	€ 12.92	€ 12.92	€ 18.94	€ 0.00	€ 12.92	€ 12.92	€ 18.94
Parigi CDG	€ 9.32	€ 10.27	€ 22.69	€ 5.59	€ 5.59	€ 6.16	€ 13.61
Parigi Orly	€ 9.32	€ 10.27	€ 22.69	€ 5.59	€ 5.59	€ 6.16	€ 13.61
Londra Heathrow	€ 33.67	€ 33.67	€ 47.30	€ 25.26	€ 25.26	€ 25.26	€ 35.48
Francoforte	€ 17.25	€ 17.25	€ 23.50	€ 12.18	€ 12.18	€ 12.18	€ 12.18
Monaco	€ 17.55	€ 17.55	€ 18.43	€ 14.74	€ 14.74	€ 14.74	€ 15.19
Madrid	€ 15.67	€ 15.67	€ 22.18	€ 12.54	€ 12.54	€ 12.54	€ 17.74
Barcellona	€ 14.58	€ 14.58	€ 17.84	€ 11.66	€ 11.66	€ 11.66	€ 14.27
Zurigo	€ 17.06	€ 17.06	€ 17.06	€ 6.50	€ 6.50	€ 6.50	€ 6.50
Ginevra	€ 8.93	€ 8.93	€ 8.93	€ 4.06	€ 4.06	€ 4.06	€ 4.06
Amsterdam	€ 15.02	€ 15.02	€ 15.02	€ 6.31	€ 6.31	€ 6.31	€ 6.31
Copenaghen	€ 5.71	€ 5.71	€ 12.74	€ 3.45	€ 3.45	€ 3.45	€ 7.69
Bruxelles	€ 20.73	€ 20.73	€ 20.73	€ 10.64	€ 10.64	€ 10.64	€ 10.64
Vienna	€ 16.80	€ 16.80	€ 16.80	€ 16.80	€ 16.80	€ 16.80	€ 16.80
Dublino	€ 11.42	€ 11.42	€ 11.42	€ 2.00	€ 2.00	€ 2.00	€ 2.00

⁷ Fonte: Analisi The Brattle Group sulle tariffe in vigore nel 2013.

Appendice C. I risultati della nuova articolazione-Dettaglio

La Tabella 7, Tabella 8, Tabella 9, Tabella 10, Tabella 11, Tabella 12 riportano il dettaglio per gli anni 2014, 2015 e 2016 i) dei passeggeri paganti la tariffa di imbarco e transito passeggeri su Roma Fiumicino, ii) dei ricavi regolati attuali di ADR suddivisi per tipologia di origine e destinazione del passeggero, per passeggeri originanti e in transito iii) dei ricavi di ADR con la nuova proposta suddivisi per tipologia di origine e destinazione del passeggero, per passeggero originante e in transito per i due scenari considerati (esenzione transiti domestico-domestico; transiti su tutte le altre tratte tra il 30% e il 35%).

Tabella 7 – Dettaglio di calcolo per l'anno 2014

Ipotesi con esenzione transiti domestico-domestico e transiti su altre tratte al 30%

Tipologia Pax	Destinazione	Pax Paganti "000"	Ricavi	Ricavi
			Articolazione Attuale 2014 (€/MLN)	Articolazione Nuova 2014 (€/MLN)
originanti	Domestico ed EU	9,502	128	155
transiti	dom dom	0	0	0
transiti	schengen dom	427	6	2
transiti	extra schengen dom	857	12	4
transiti	dom UE	596	8	3
transiti	schengen UE	106	1	1
transiti	extra schengen UE	491	7	2
originanti	Extra-EU	3,145	62	75
transiti	dom extra ue	717	14	5
transiti	schengen extra ue	278	6	2
transiti	extra schengen extra ue	483	10	3
Totale		16,603	253	253

Analisi The Brattle Group su dati ADR

Tabella 8 - Dettaglio di calcolo per l'anno 2015

Ipotesi con esenzione transiti domestico-domestico e transiti su altre tratte al 30%

Tipologia Pax	Destinazione	Pax Paganti "000"	Ricavi	Ricavi
			Articolazione Attuale 2015 (€/MLN)	Articolazione Nuova 2015 (€/MLN)
originanti	Domestico ed EU	9,692	137	165
transiti	dom dom	0	0	0
transiti	schengen dom	436	6	2
transiti	extra schengen dom	874	12	4
transiti	dom UE	608	9	3
transiti	schengen UE	108	2	1
transiti	extra schengen UE	501	7	3
originanti	Extra-EU	3,208	66	80
transiti	dom extra ue	731	15	5
transiti	schengen extra ue	284	6	2
transiti	extra schengen extra ue	493	10	4
Totale		16,935	270	270

Analisi The Brattle Group su dati ADR

Tabella 9 - Dettaglio di calcolo per l'anno 2016

Ipotesi con esenzione transiti domestico-domestico e transiti su altre tratte al 30%

Tipologia Pax	Destinazione	Pax Paganti "000"	Ricavi	Ricavi
			Articolazione Attuale 2016 (€/MLN)	Articolazione Nuova 2016 (€/MLN)
originanti	Domestico ed EU	9,885	154	186
transiti	dom dom	0	0	0
transiti	schengen dom	445	7	3
transiti	extra schengen dom	891	14	5
transiti	dom UE	620	10	3
transiti	schengen UE	110	2	1
transiti	extra schengen UE	511	8	3
originanti	Extra-EU	3,272	75	90
transiti	dom extra ue	746	17	6
transiti	schengen extra ue	289	7	2
transiti	extra schengen extra ue	503	11	4
Totale		17,273	303	303

Analisi The Brattle Group su dati ADR

Tabella 10 - Dettaglio di calcolo per l'anno 2014

Ipotesi con esenzione transiti domestico-domestico e transiti su altre tratte al 35%

Tipologia Pax	Destinazione	Pax Paganti "000"	Ricavi	
			Articolazione Attuale 2014 (€/MLN)	Articolazione Nuova 2014 (€/MLN)
originanti	Domestico ed EU	9,502	128	153
transiti	dom dom	0	0	0
transiti	schengen dom	427	6	2
transiti	extra schengen dom	857	12	5
transiti	dom UE	596	8	3
transiti	schengen UE	106	1	1
transiti	extra schengen UE	491	7	3
originanti	Extra-EU	3,145	62	74
transiti	dom extra ue	717	14	6
transiti	schengen extra ue	278	6	2
transiti	extra schengen extra ue	483	10	4
Totale		16,603	253	253

Analisi The Brattle Group su dati ADR

Tabella 11 - Dettaglio di calcolo per l'anno 2015
Ipotesi con esenzione transiti domestico-domestico e transiti su altre tratte al 35%

Tipologia Pax	Destinazione	Pax Paganti "000"	Ricavi	
			Articolazione Attuale 2015 (€/MLN)	Articolazione Nuova 2015 (€/MLN)
originanti	Domestico ed EU	9,692	137	163
transiti	dom dom	0	0	0
transiti	schengen dom	436	6	3
transiti	extra schengen dom	874	12	5
transiti	dom UE	608	9	4
transiti	schengen UE	108	2	1
transiti	extra schengen UE	501	7	3
originanti	Extra-EU	3,208	66	79
transiti	dom extra ue	731	15	6
transiti	schengen extra ue	284	6	2
transiti	extra schengen extra ue	493	10	4
Totale		16,935	270	270

Analisi The Brattle Group su dati ADR

Tabella 12 - Dettaglio di calcolo per l'anno 2016
Ipotesi con esenzione transiti domestico-domestico e transiti su altre tratte al 35%

Tipologia Pax	Destinazione	Pax Paganti "000"	Ricavi	
			Articolazione Attuale 2016 (€/MLN)	Articolazione Nuova 2016 (€/MLN)
originanti	Domestico ed EU	9,885	154	183
transiti	dom dom	0	0	0
transiti	schengen dom	445	7	3
transiti	extra schengen dom	891	14	6
transiti	dom UE	620	10	4
transiti	schengen UE	110	2	1
transiti	extra schengen UE	511	8	3
originanti	Extra-EU	3,272	75	89
transiti	dom extra ue	746	17	7
transiti	schengen extra ue	289	7	3
transiti	extra schengen extra ue	503	11	5
Totale		17,273	303	303

Analisi The Brattle Group su dati ADR

I Ricavi con l'articolazione attuale e con la nuova articolazione sono calcolati sui costi regolati ammessi per il 2014, 2015 e 2016 sul piano degli investimenti e dei volumi di passeggeri del Contratto di Programma. I costi regolati ammessi per il 2014, 2015 e 2016 per i servizi di imbarco passeggeri sono poi allocati ai differenti servizi di imbarco passeggeri originanti ed in transito verso le destinazioni domestiche, UE ed Extra-UE sulla base delle relative incidenze percentuali dei passeggeri paganti stimate per il 2014, 2015 e 2016 comunicate da ADR.

La stima dei passeggeri paganti i servizi di imbarco per il 2014 comunicata da ADR differenzia tra passeggeri originanti ed in transito verso le destinazioni domestiche, UE ed Extra-UE mentre la stima dei passeggeri paganti i servizi di imbarco per il 2015 e 2016 è aggregata.

La differenziazione tra passeggeri originanti ed in transito verso le destinazioni domestiche, UE ed Extra-UE per il 2015 ed il 2016 è stata effettuata mantenendo invariate le incidenze percentuali comunicateci da ADR per il 2014.

CAMBRIDGE
NEW YORK
SAN FRANCISCO
WASHINGTON
LONDON
MADRID
ROME