



ADR - Come sarà il nuovo aeroporto Leonardo da Vinci
Presentazione del progetto finale – 26 luglio 2012

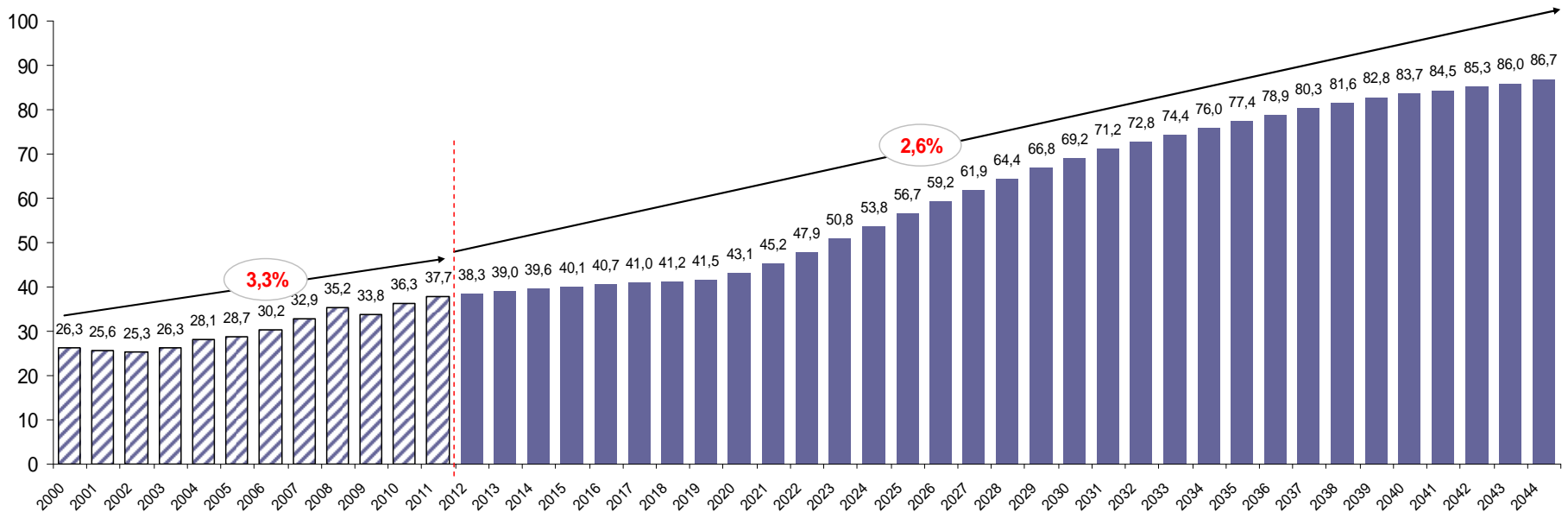
Contenuti

- 1** Situazione attuale e contesto di riferimento
- 2** Masterplan aeroportuale
- 3** Conclusioni: su cosa vorremmo impegnarci

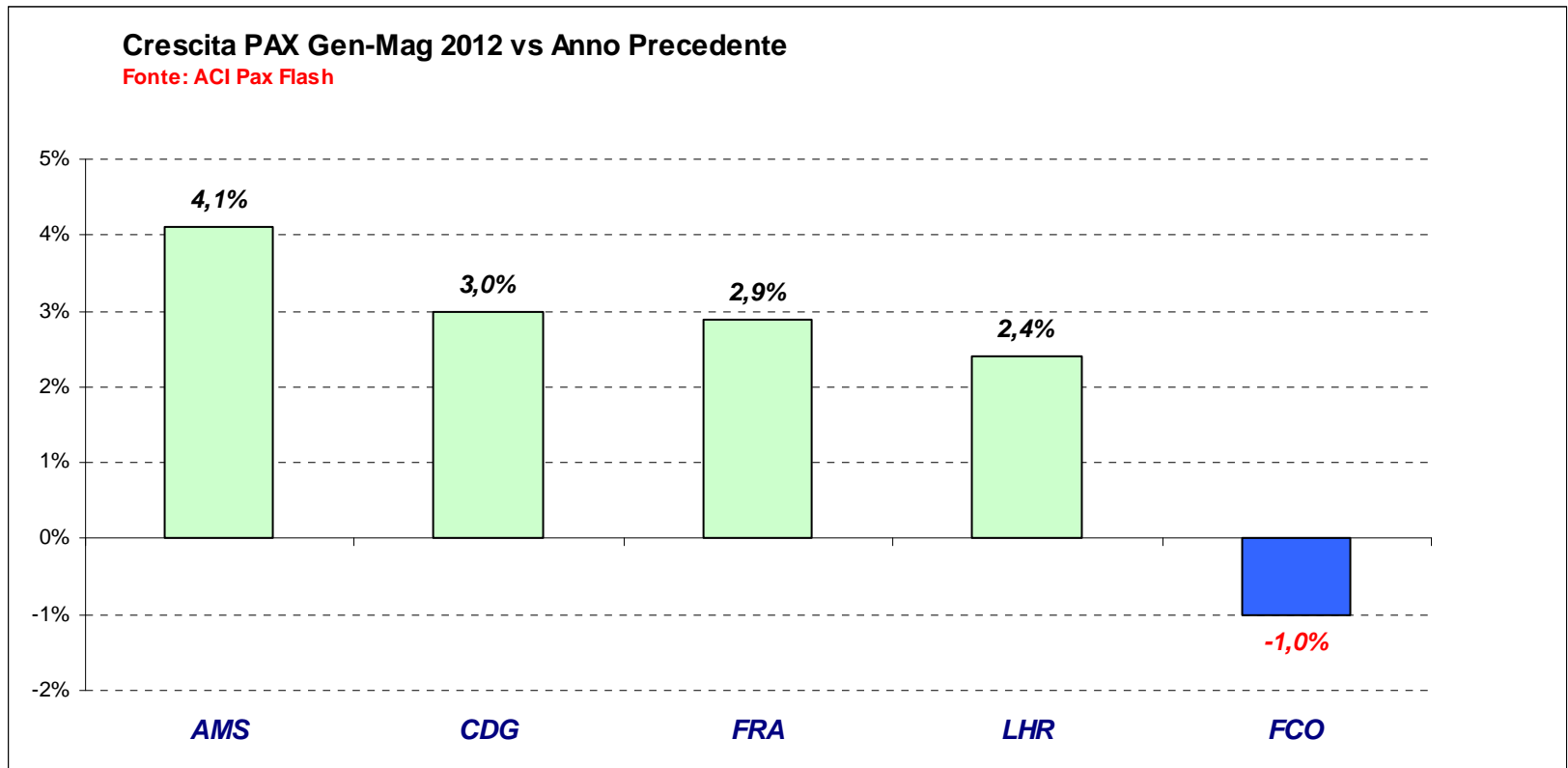
Il traffico su FCO mostra solide prospettive di sviluppo

- FCO (Fiumicino) ha registrato una crescita del traffico del 3,3 % negli ultimi 10 anni e presenta una crescita di traffico del 2,6% annuo nei prossimi 30 anni.
- Dall'inizio del 2012 al 15 luglio si è registrata una crescita del 3,4 % del traffico internazionale extra-UE e dell'1,4% del traffico internazionale UE rispetto all'anno precedente, mentre il traffico domestico è in calo del 6,4%.

Fiumicino - Passeggeri totali 2000-44

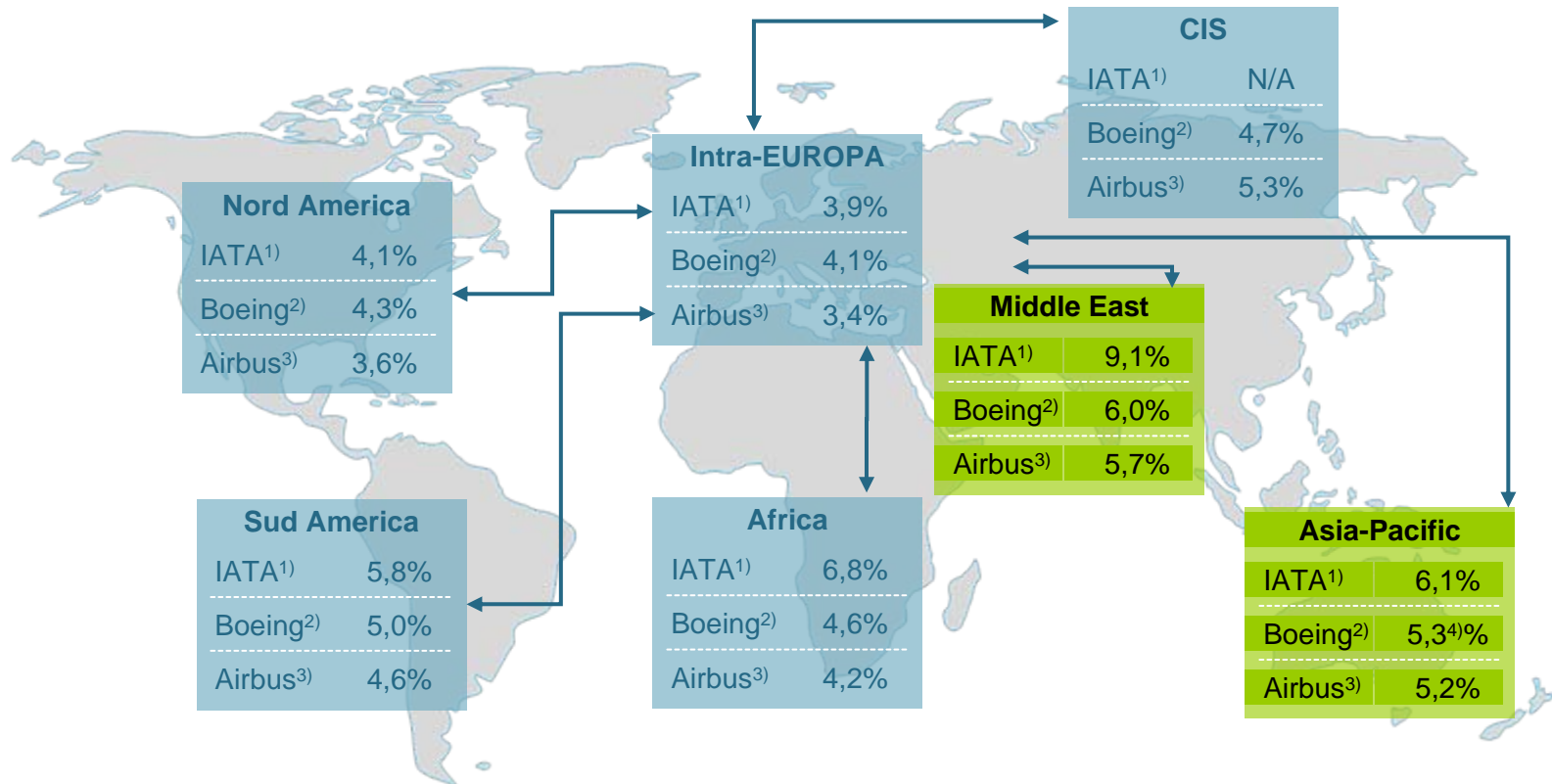


Outlook dei primi 5 mesi del 2012 tra i principali hub europei



In particolare, FCO potrà perseguire le opportunità di crescita offerta dai mercati emergenti come Medio Oriente e Asia-Oceania

Previsioni di traffico passeggeri – Outlook per tratta [CAGR]

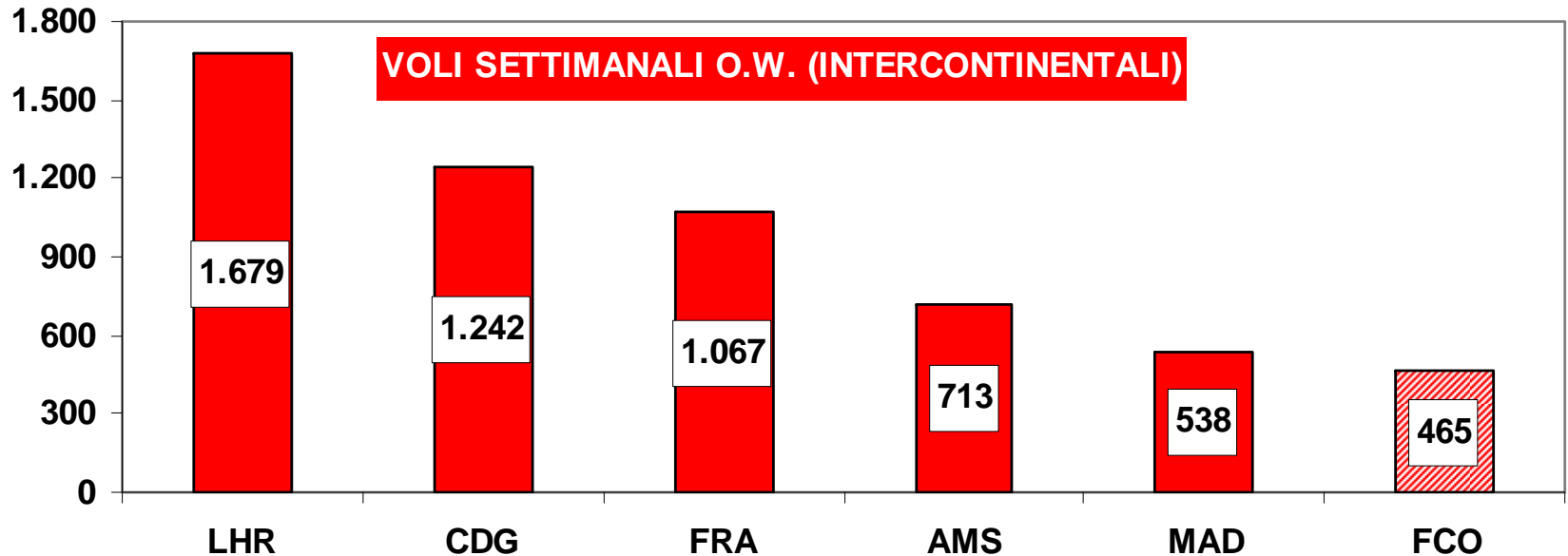


- Le stime dei principali player del settore indicano una forte crescita, dal 6% al 9%, dei flussi da/per i Paesi del Medio Oriente e dell'Asia/Oceania.
- Mentre le direttrici intra-europee e nord-americane presentano un crescita contenuta tra il 3 e il 4%.

1) IATA: CAGR 2010-2014; 2) Boeing: CAGR 2010-2029; 3) Airbus: CAGR 2009-2018; 4) Media pesata N.E. Asia-S.E. Asia-S. Asia su valori traffico pax 2009

Fonte: IATA 2010, Airbus 2009, Boeing 2010

Tuttavia, ad oggi FCO soffre di una limitata connettività sul lungo raggio, con presidio non adeguato sui mercati emergenti

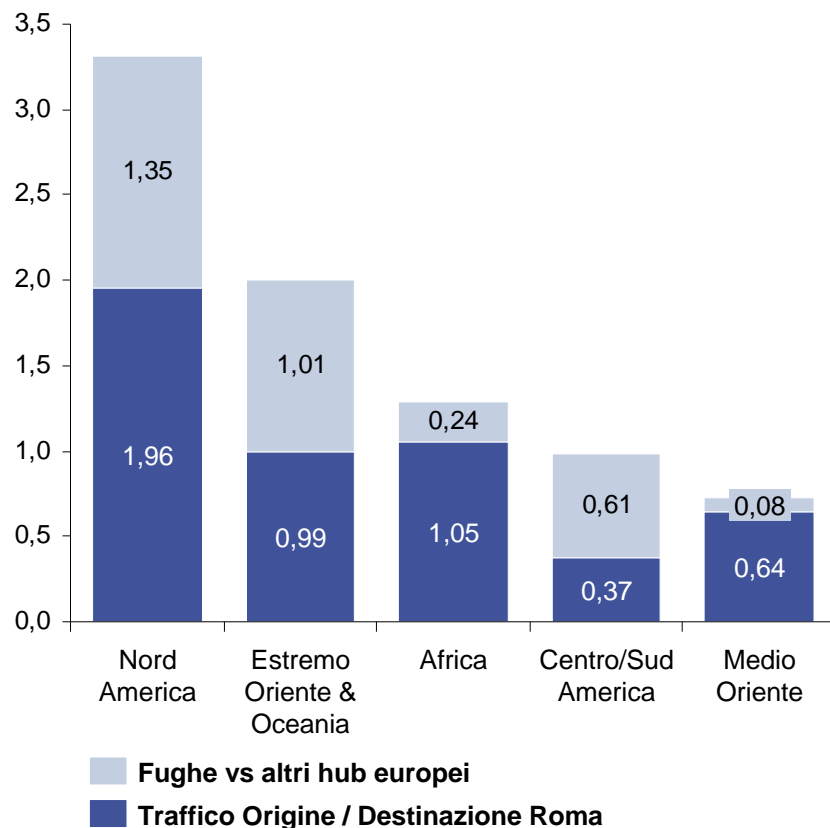


- Fiumicino è all'ultimo posto tra i principali aeroporti europei per il numero di voli intercontinentali* settimanali.
- il numero di voli di FCO è un quarto rispetto a Londra-Heathrow e meno della metà di Francoforte.

Negli ultimi anni FCO ha perso un numero crescente di passeggeri di qualità (voli lungo raggio) a favore di altri scali hub europei cd. “fughe”

- Oggi, **3.3 Mln passeggeri** (+ 600.000 rispetto al 2006) hanno utilizzato altri hub per raggiungere le proprie destinazioni finali. Tale fenomeno è principalmente causato:
 - dalla **insufficienza dell’offerta** di voli diretti verso varie destinazioni del mondo;
 - dalla cronica **carenza infrastrutturale** necessaria nell’accogliere tale tipologia di voli.
- I principali hub europei hanno beneficiato in maniera crescente della debolezza di FCO, favoriti dallo sviluppo dei rispettivi hub carrier e dagli investimenti infrastrutturali effettuati nel tempo, idonei ad attrarre voli di lungo raggio
- In particolare:
 - Direttrice FCO – Nord America: **Londra, Parigi, Amsterdam**
 - Direttrice FCO – Centro / Sud America: **Madrid, Lisbona**
 - Direttrice FCO - ASIA: **Francoforte, Monaco, Zurigo**

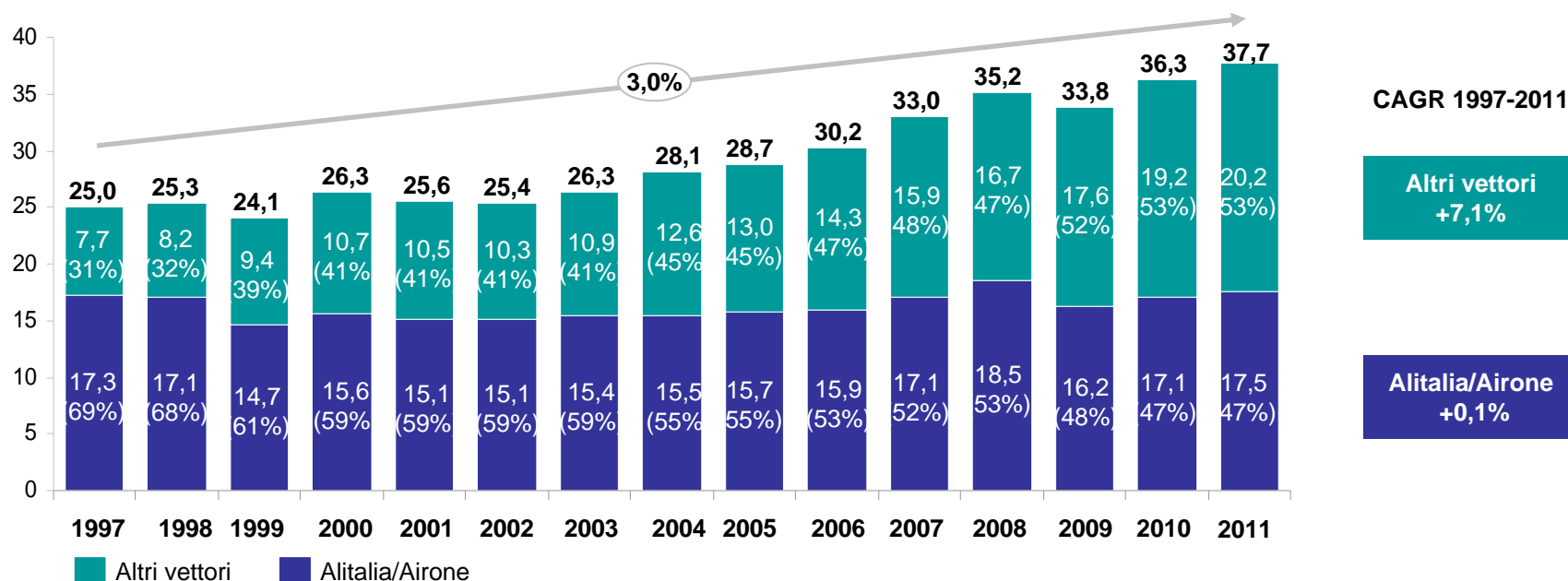
Fughe di traffico: focus anno 2011 ca.3.3 mln pax



Fonte: Airport Is

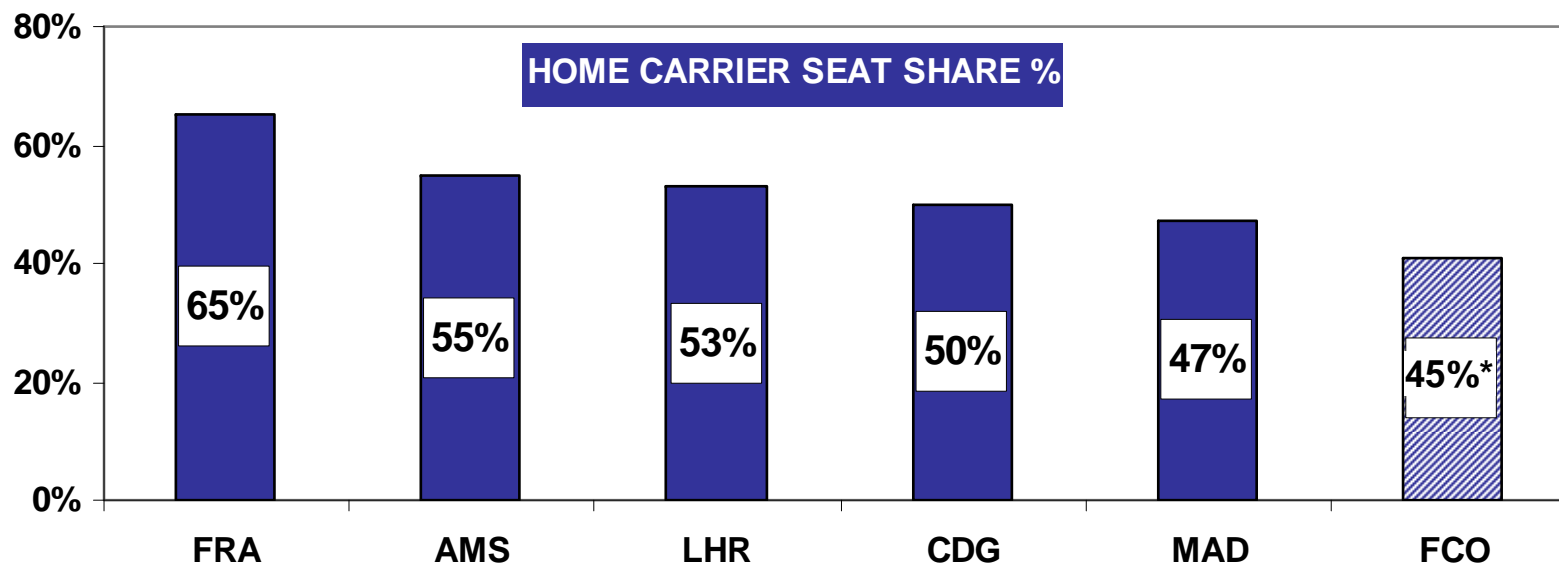
Le difficoltà del vettore di riferimento hanno costituito e costituiscono un ulteriore elemento di complessità e rischio per ADR e la difficoltà a crescere come Hub

Traffico passeggeri Fiumicino ripartito per vettore (mln di pax)



- Volumi combinati Alitalia + AirOne sostanzialmente piatti negli ultimi 15 anni
- Calo strutturale dell'operatività a seguito della crisi del 2008/2009 e tuttora perdurante (riduzione flotta Alitalia+AirOne da 230 a 150 aerei)
- Crescita di FCO sostenuta da altri vettori (oltre + 7% per anno negli ultimi 15 anni)

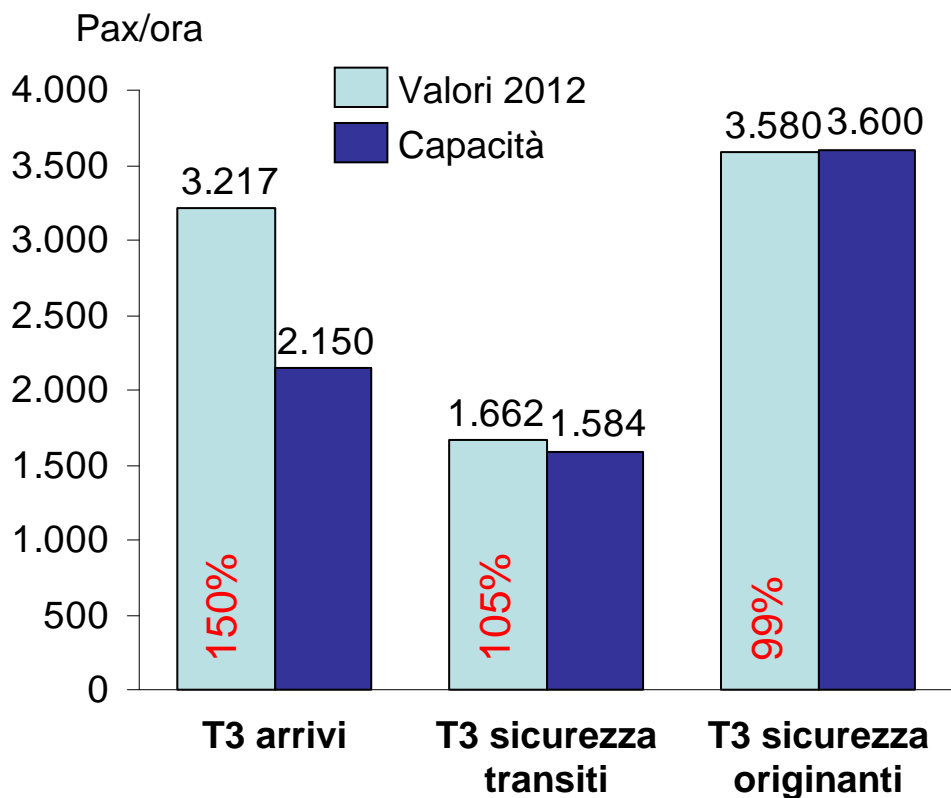
Tra i grandi scali europei con vocazione hub, FCO evidenzia la minore *capacity share* del vettore di riferimento



- FCO è all'ultimo posto tra i principali aeroporti europei come numero di posti offerti dal vettore di riferimento (Alitalia+AirOne), con una percentuale del 45% rispetto a Francoforte, dove il vettore di riferimento presenta un'offerta del 65%.

Lo scalo di Fiumicino è saturo.....

Nei primi mesi del 2012 i sottosistemi critici dei terminal hanno confermato il raggiungimento delle soglie di capacità. **Il superamento di tali soglie comporta inevitabilmente disservizi, ritardi e prolungate code.**



Saturazione



..... e le criticità impiantistiche continuano ad amplificare i disagi per i passeggeri

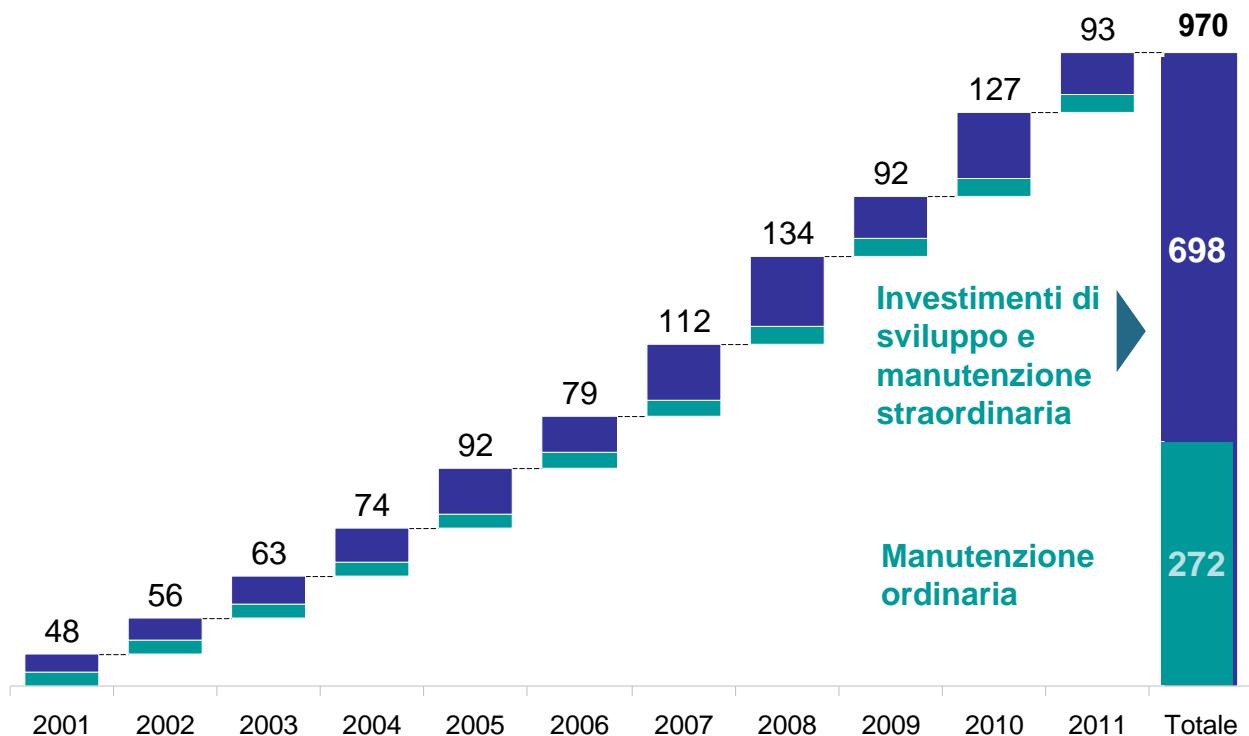
Criticità impiantistiche espongono l'aeroporto a fenomeni di rischi a catena

- Frequenti black-out: **tre nel primo semestre 2012** e continue interruzioni sulla rete elettrica
- I principali impianti/sistemi aeroportuali hanno raggiunto il limite della vita tecnica
- L'impossibilità di effettuare investimenti di sviluppo per sostituire e migliorare i principali impianti espongono a continui rischi di interruzioni del servizio



2001-2011: circa 1 miliardo di Euro tra investimenti autofinanziati e manutenzioni in assenza di aumenti tariffari

Investimenti autofinanziati da ADR (€mln; 2001-2011)

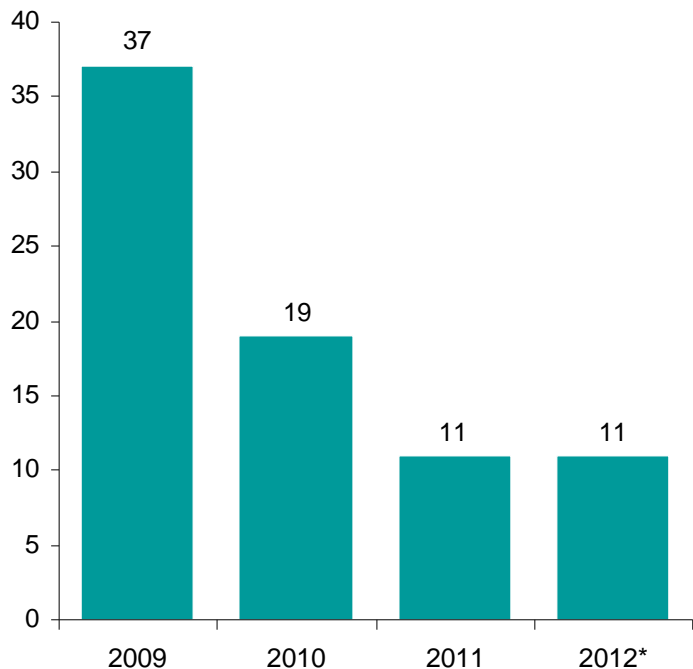


- Pur in assenza di sviluppi regolatori e con limitate disponibilità finanziarie (penalizzate anche dalle ingenti perdite derivanti dal fallimento Alitalia), l'attuale gestione ha incrementato il livello degli investimenti, concentrati sulla manutenzione ordinaria e straordinaria
- In assenza di una effettiva applicazione di regole di dinamica tariffaria, gli investimenti effettuati nell'ultimo decennio non sono stati oggetto di specifici meccanismi di remunerazione

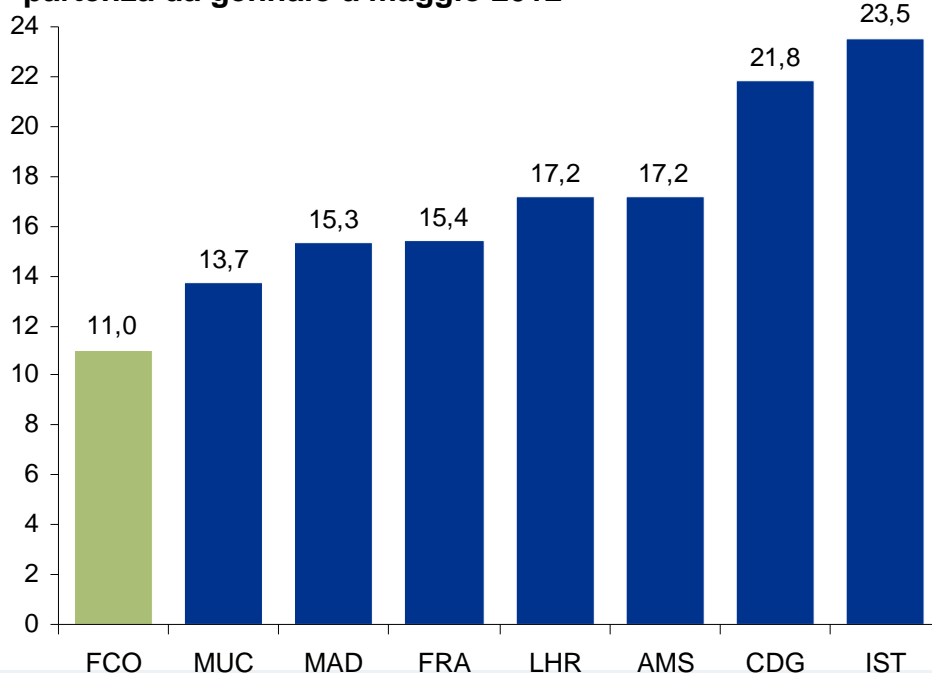
IATA ha conferito nel 2011 a FCO il premio “Best Improvement” per i processi di miglioramento nella gestione dei bagagli

La realizzazione dell’impianto NET 6000 con un investimento di ca. 18 € mln, senza alcun riconoscimento in tariffa, offre enormi vantaggi al vettore di riferimento

FCO – numero bagagli disguidati ogni 1.000 passeggeri in partenza dal 2009 al 2012*



Aeroporti hub europei con oltre 25 milioni di pax/anno - numero bagagli disguidati ogni 1.000 passeggeri in partenza da gennaio a maggio 2012



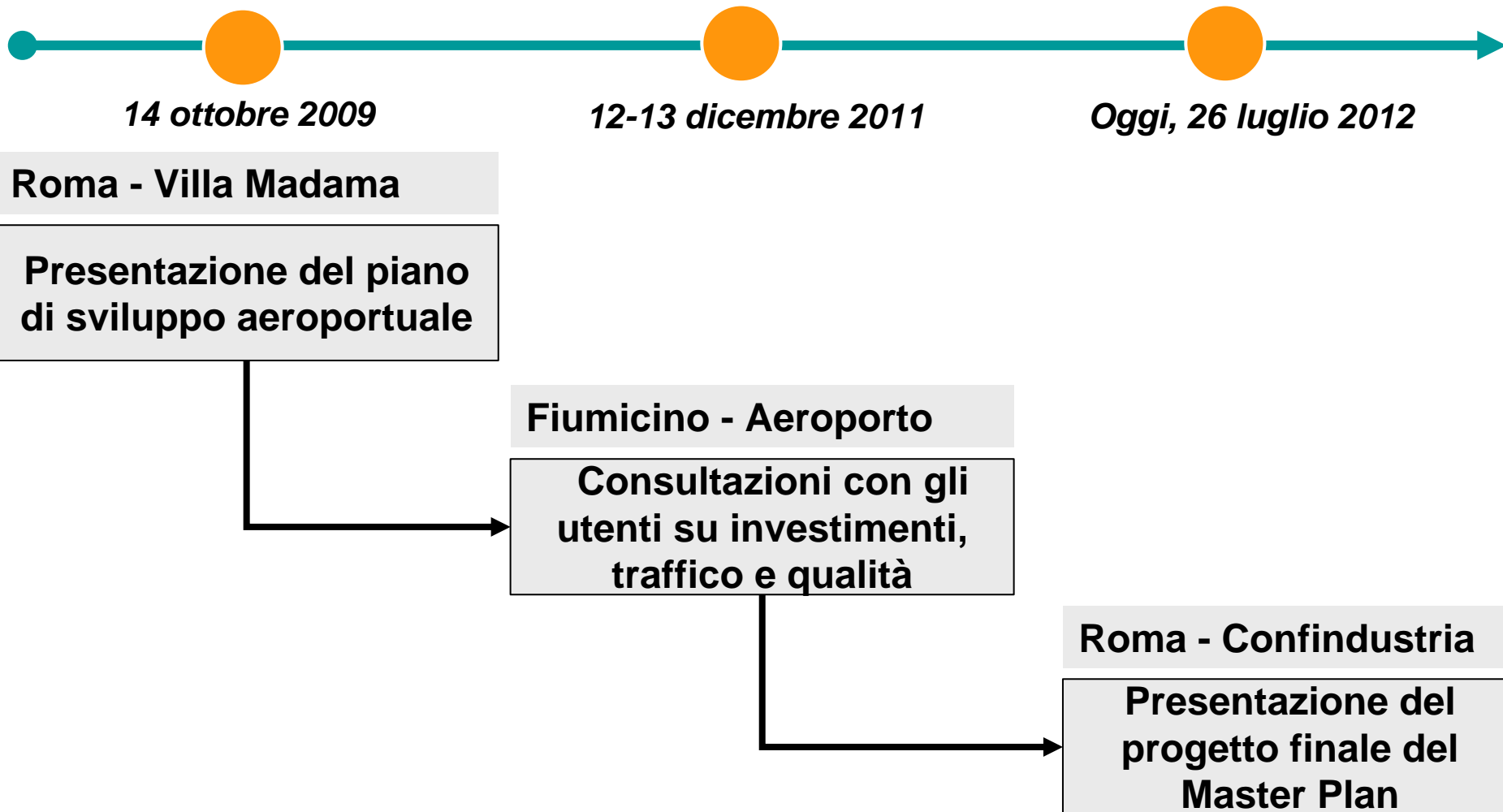
* Per il 2012 I dati dei bagagli left behind sono aggiornati al 31 maggio 2012.

Già oggi ADR genera un indotto occupazionale di circa 170.000 unità, con importanti prospettive di crescita in presenza di Contratto di Programma (+ 230.000 posti di lavoro; + 20% PIL locale)

- ADR genera un indotto di lavoro diretto sull'aeroporto per circa **41.000 persone**, altresì gli impatti diretti ed indiretti complessivamente generano 169.900 posti di lavoro.
- **Nei soli primi sei mesi del 2012** sono stati incrementati circa **1.000** (esclusi vettori ed handler) posti di lavoro in aeroporto, di cui **400 direttamente da ADR**.
- E' previsto che **per ogni milione di passeggeri vengono generati in totale circa 4.000 nuovi posti di lavoro**, tra impatto diretto, indiretto e indotto e circa **Euro 500 milioni di PIL** addizionale.
- Le previsioni sono state effettuate sulla base di fonti autorevoli quali Airport Council International ed in linea con quanto già registratosi nei casi di sviluppo di altri aeroporti (es. Amsterdam, Atlanta, etc.)
- L'effetto sulla crescita dell'economia è altrettanto rilevante: si tratta di **attività economiche aggiuntive stimabili in Euro 2,3 miliardi nel 2020, che salgono a Euro 28 miliardi nel 2044**. Il piano di sviluppo ADR può generare **formidabili ricadute socio-economiche** sul bacino locale e sul sistema Italia nel suo complesso.

Le attività economiche aggiuntive che l'aeroporto stimola corrispondono a un contributo addizionale al PIL del Lazio del +1,7% nel 2020 e del +20% nel 2044 (a livello nazionale +0,6% del PIL)

Il percorso di ADR per lo sviluppo infrastrutturale



Il Master Plan è completato. ADR ha rispettato gli impegni.

Elementi caratteristici del Master Plan:

- 2 nuove **piste di volo** invece che 3
- - **100ha** di estensione: ottimizzazione del **territorio**
- - **200.000mq** ottimizzazione delle **dimensioni del Terminal**
- **50%** di passeggeri e staff raggiungeranno l'aeroporto con i mezzi pubblici nel **Ground Transportation Center**
- **85%** energia autoprodotta e parco ambientale: **sostenibilità ambientale**
- Polo formativo, archeologico, sportivo: **integrazione con il Territorio**
- **Progetto preliminare delle infrastrutture di accesso completato e inviato alla U.E.**
- Approvazione Delibera n°275 Regione Lazio per l'avvio della Valutazione Ambientale Strategica e il successivo **inserimento delle opere intermodali e dello sviluppo di Fiumicino** a stralcio del redigendo **Piano di Mobilità e dei Trasporti**.

Le principali caratterizzazioni del Master Plan: FCO nord al 2044

- 50 milioni di passeggeri/anno
- 2 nuove piste di volo
- 650.000 mq di Terminal
- Livello di servizio classe A-IATA (confort massimo per il passeggero in termini di spazi disponibili e fruibilità delle infrastrutture)
- 200 piazzole aeromobili di cui 155 con pontili d'imbarco
- 65.000 mq di aree commerciali
- 170 collegamenti ferroviari giornalieri

Inquadramento generale Master Plan

INFRASTRUTTURE PER INTEGRAZIONE AMBIENTALE E TERRITORIALE

AIRPORT CITY

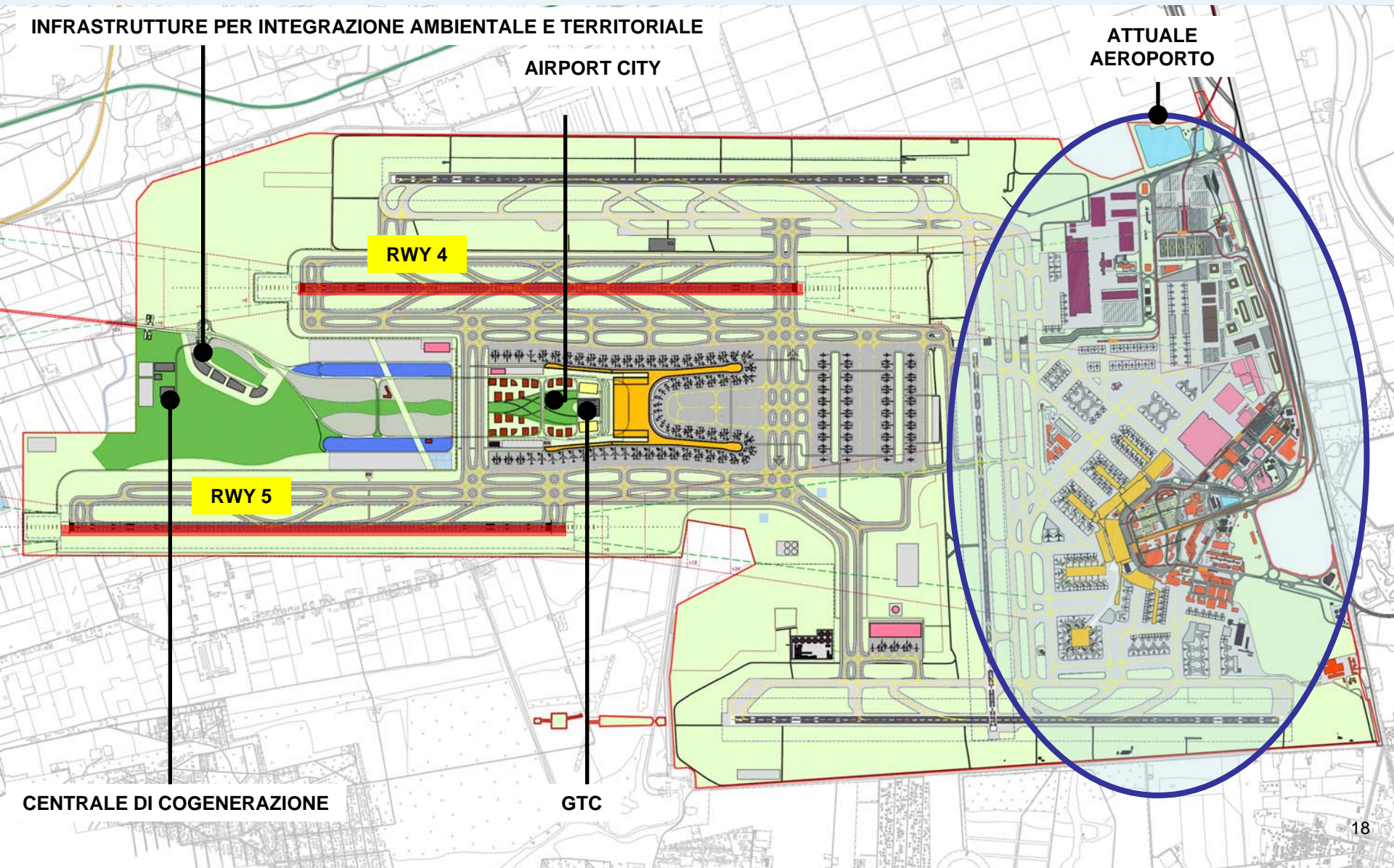
ATTUALE AEROPORTO

RWY 4

RWY 5

CENTRALE DI COGENERAZIONE

GTC



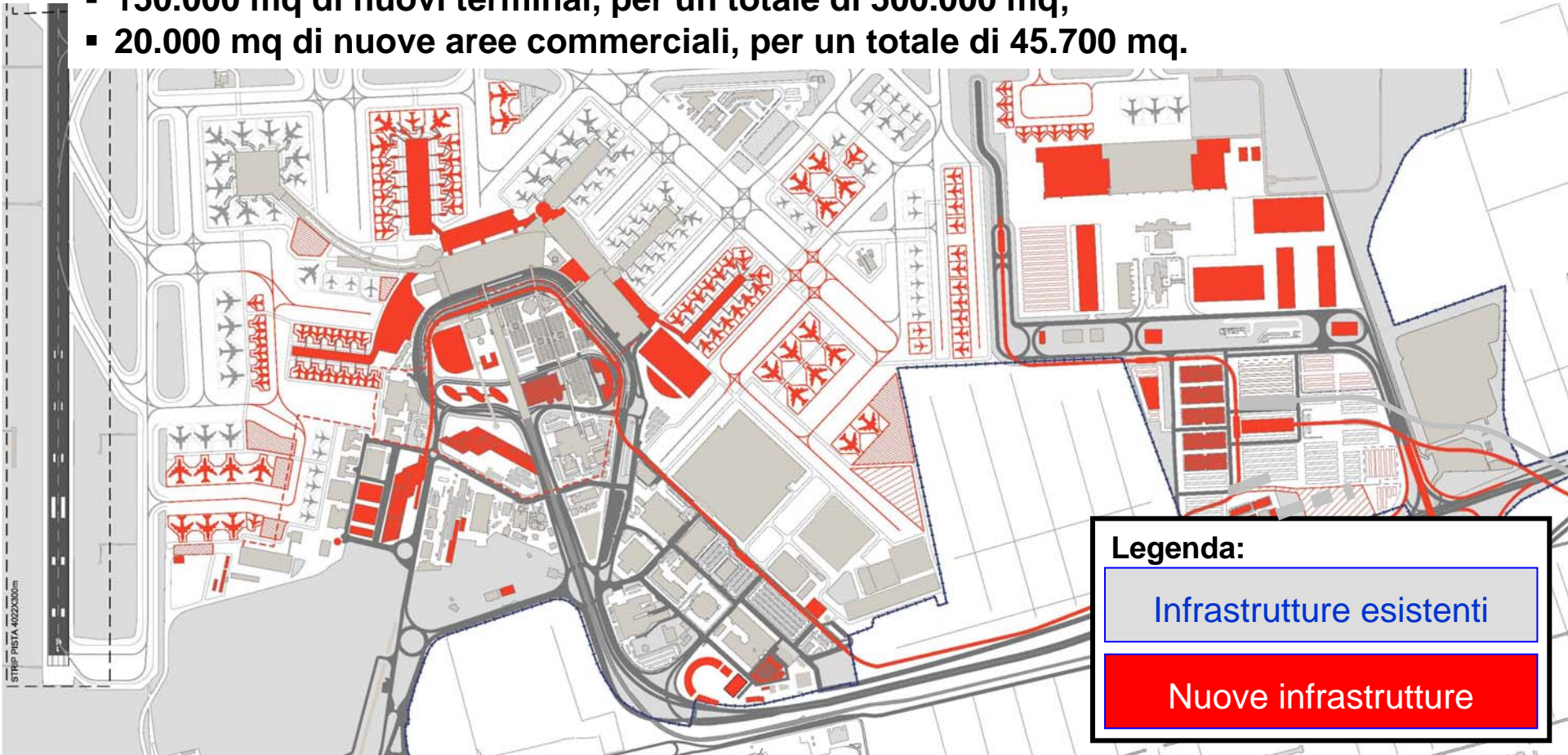
Fiumicino: nel futuro l'hub europeo con maggiore capacità



- Il completamento del piano di sviluppo incrementerà la capacità di Fiumicino da 37 a 100 milioni di passeggeri/anno.

Focus Fiumicino Sud: completamento delle infrastrutture per incrementare la capacità da 37 a 50 milioni di passeggeri anno (2021)

- 89 nuove piazzole, di cui 39 con pontili d'imbarco, per complessive 148 piazzole;
- 150.000 mq di nuovi terminal, per un totale di 500.000 mq;
- 20.000 mq di nuove aree commerciali, per un totale di 45.700 mq.



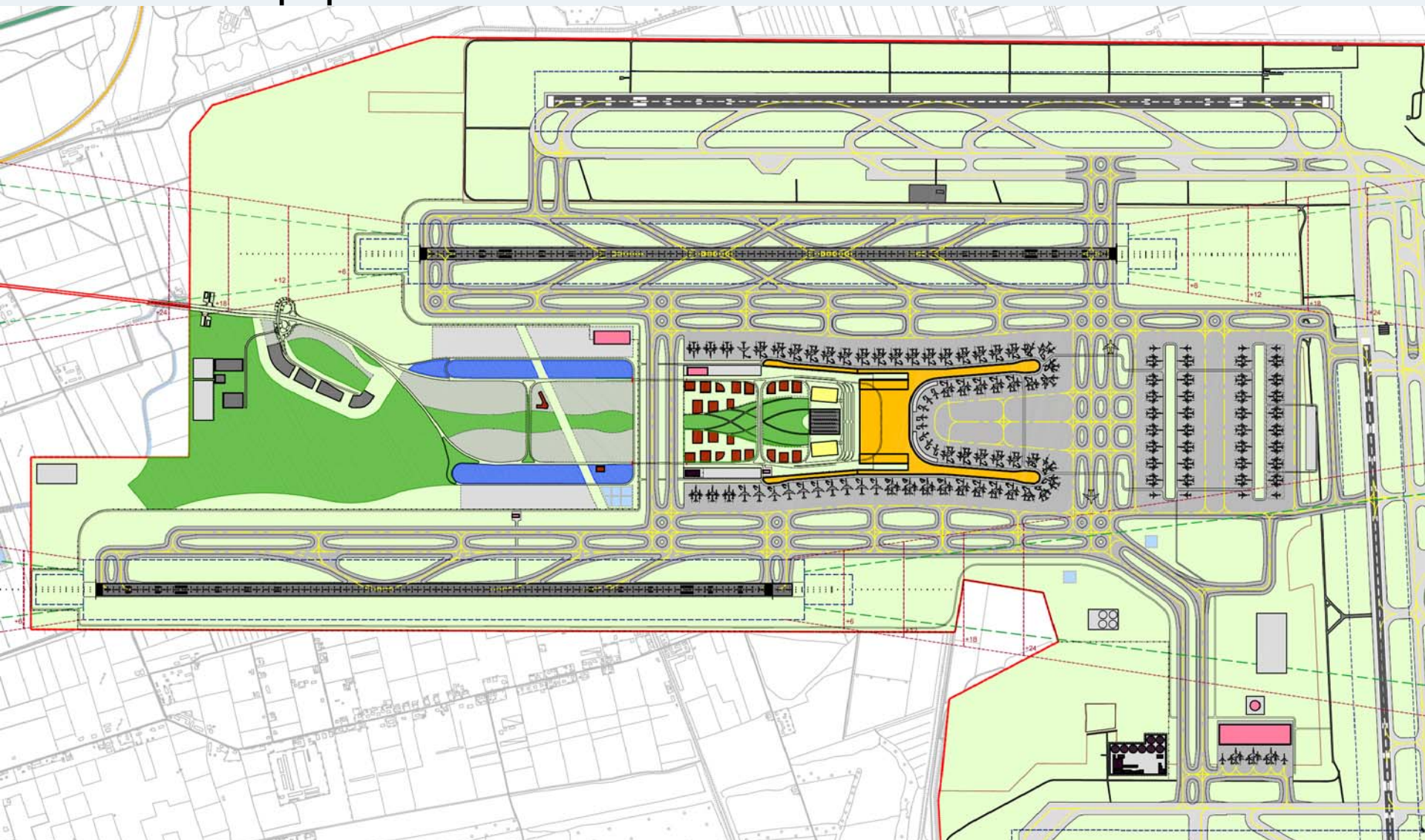
Legenda:

Infrastrutture esistenti

Nuove infrastrutture

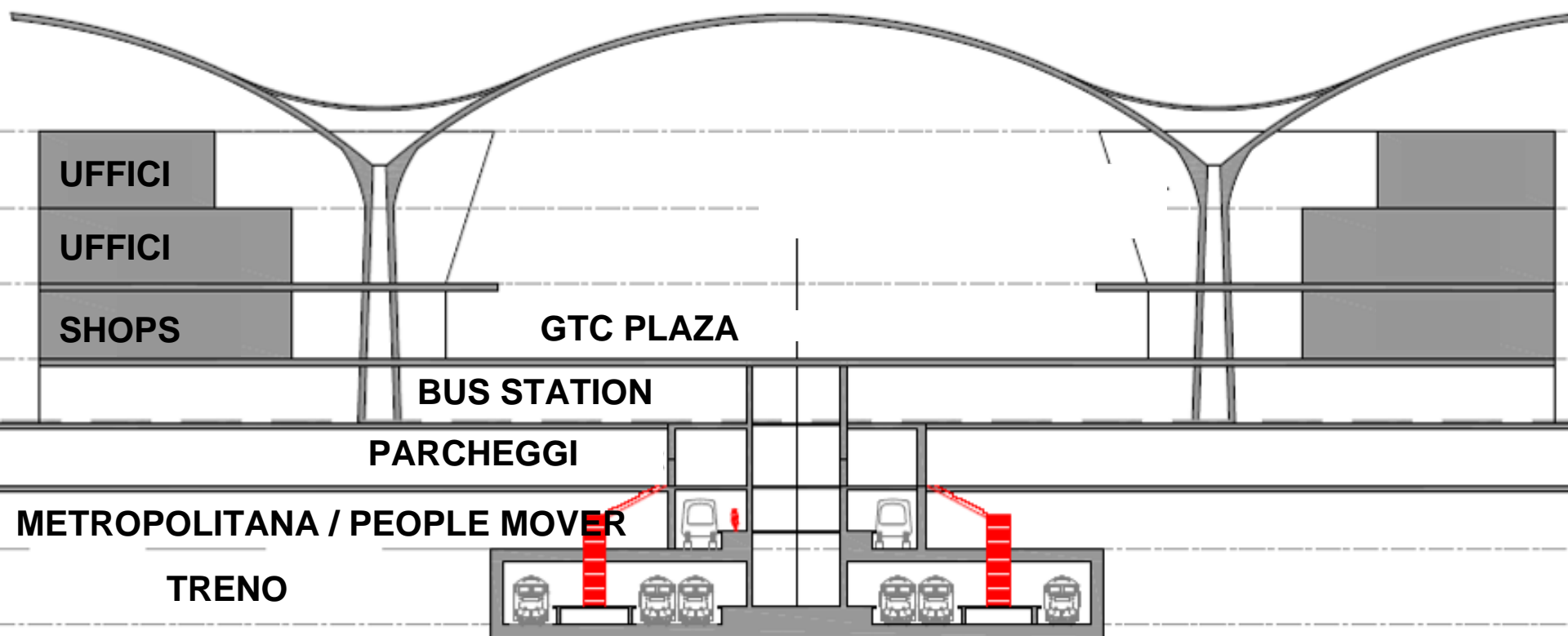
Focus Fiumicino Nord

Le aree da espropriare all'interno del futuro sedime sono state ridotte di circa 100 ha



Intermodalità con Treni, People Mover e mezzi di superficie

Il 50% dei passeggeri raggiungerà FCO con mezzi pubblici. Il nuovo Terminal sarà direttamente collegato al **Ground Transportation Center** ove confluiranno tutti i sistemi di accesso.



Nuovo Terminal a nord

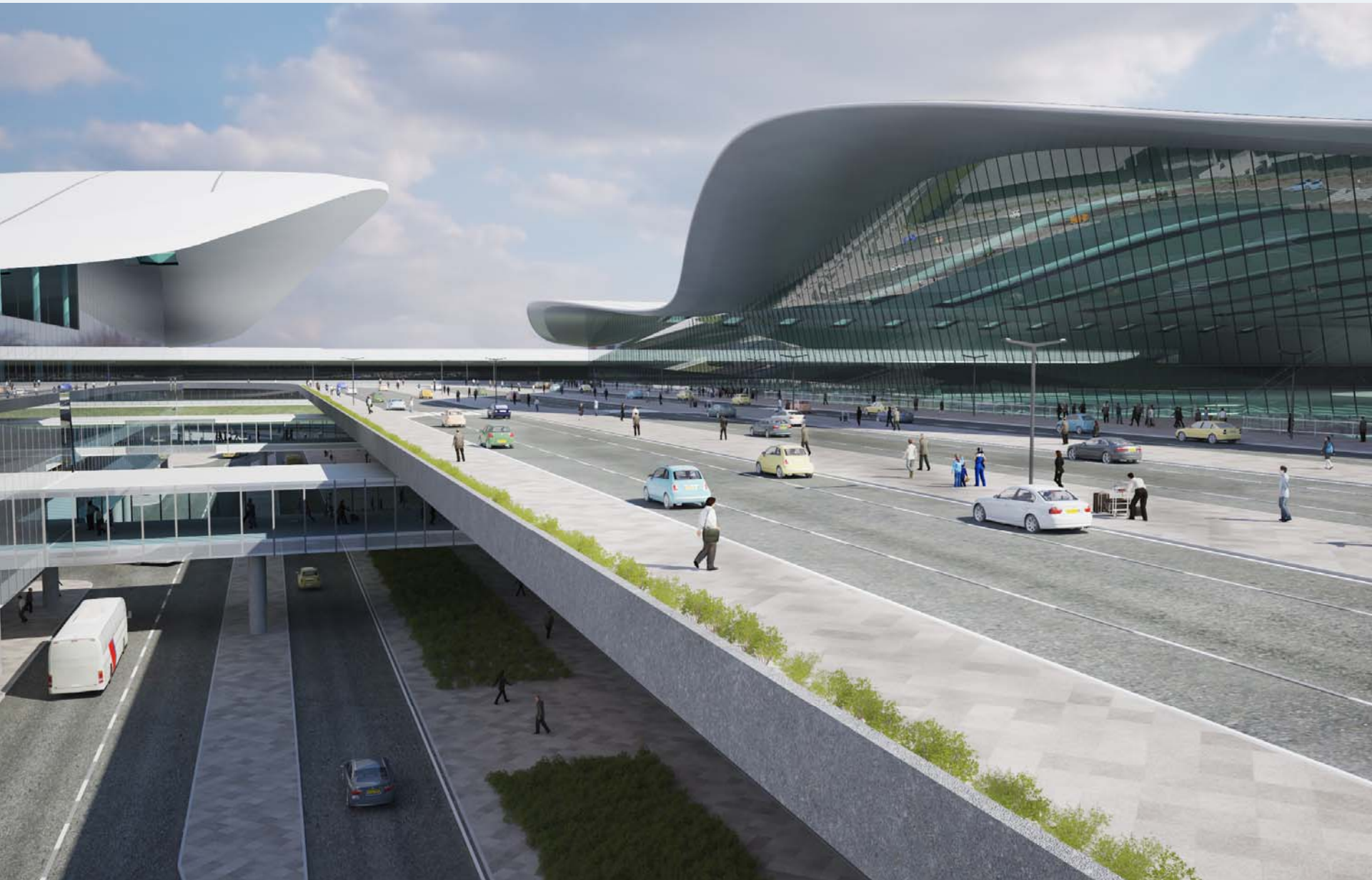


I Terminal passeggeri disporranno di un Livello di Servizio particolarmente elevato in tutte le fasi di esercizio

Nuovo Terminal a nord: efficienza e funzionalità del lay-out



Nuovo Terminal a nord: intermodalità e qualità nel design

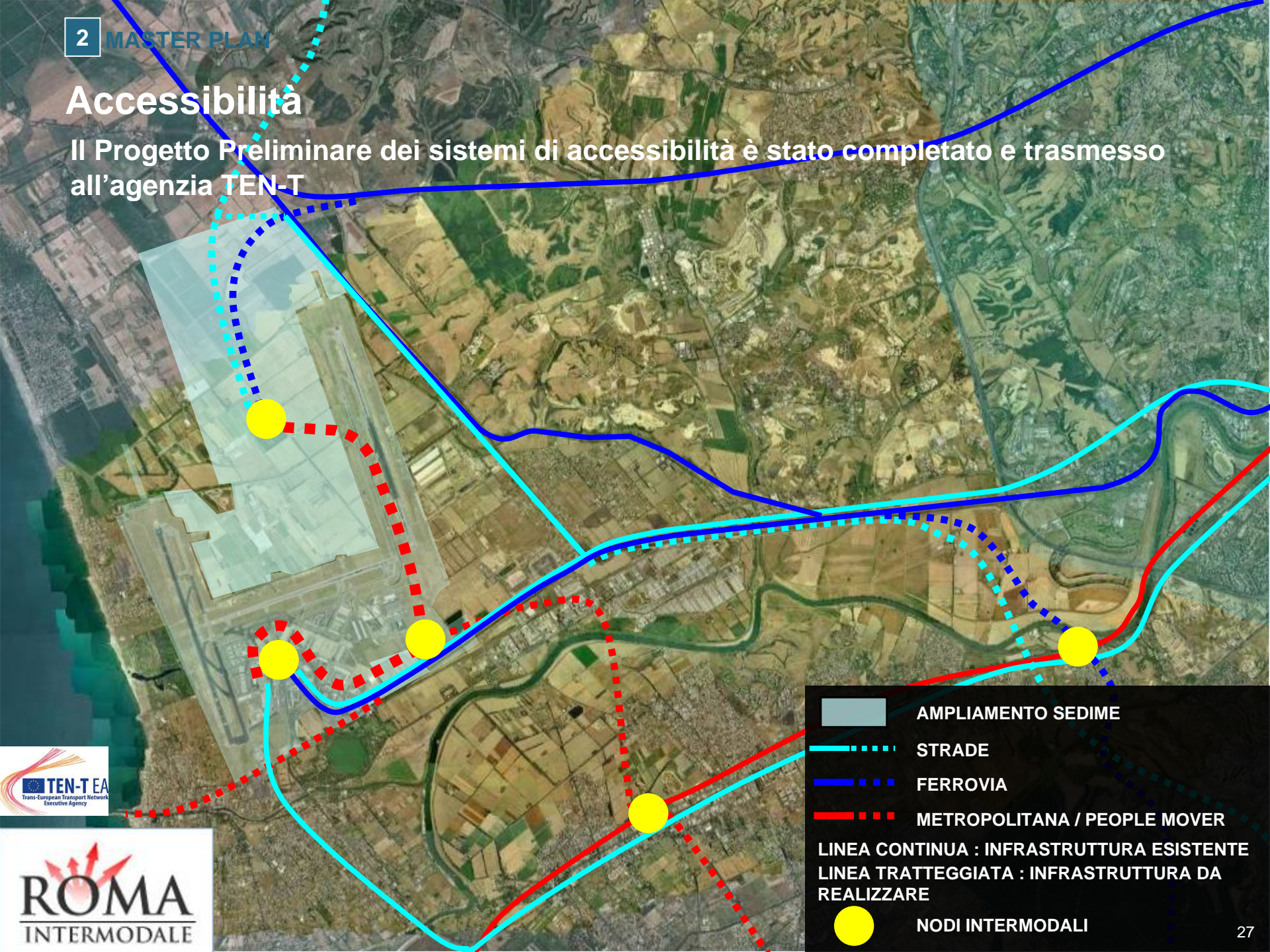


Garantita la connessione tra Fiumicino Nord/Sud con il People Mover



Accessibilità

Il Progetto Preliminare dei sistemi di accessibilità è stato completato e trasmesso all'agenzia TEN-T



- AMPLIAMENTO SEDIME
- STRADE
- FERROVIA
- METROPOLITANA / PEOPLE MOVER
- LINEA CONTINUA : INFRASTRUTTURA ESISTENTE
- LINEA TRATTEGGIATA : INFRASTRUTTURA DA REALIZZARE
- NODI INTERMODALI



ADR ha guidato il tavolo tecnico con ANAS, RFI, Roma Mobilità un altro impegno raggiunto. Il progetto delle infrastrutture di accesso procede nel rispetto dei tempi

- **15 giugno 2012 la Regione Lazio** emette Delibera n°275 che consente di sviluppare una programmazione strategica per **lo sviluppo di Fiumicino e delle reti intermodali di accesso.**
- La Regione istituirà un gruppo tecnico di lavoro per finalizzare il documento di indirizzo strategico per **Valutazione Ambientale Strategica**
- Il documento avvierà di fatto il processo di **VAS** che consentirà **l'inserimento delle opere intermodali a stralcio del redigendo Piano di Mobilità e dei Trasporti della Regione Lazio).**

Attualmente circa **60 milioni*** persone/anno (in media 160.000/giorno), tra passeggeri, operatori ed accompagnatori, si trasferiscono da/per la città' dall'aeroporto, nel 2044 si stimano circa **200 milioni** persone/anno (in media 550.000/giorno).

Le Istituzioni dovranno garantire la realizzazione delle infrastrutture di accessibilità' propedeutiche allo start up di FCO nord, per un investimento di 5,3 € mld

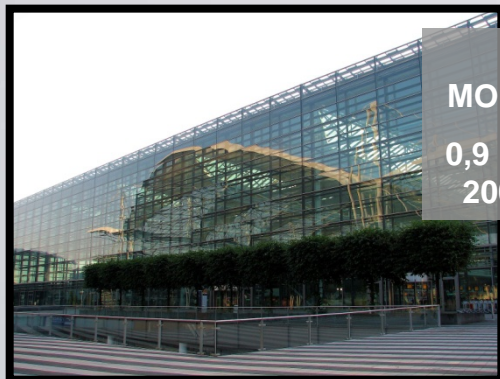
* Fonte studio trasportistico TenT elaborazioni ADR

Fiumicino esempio virtuoso di aeroporto sostenibile



- **50ha di Parco Ambientale**
- **30% del fabbisogno totale di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili**
- **50% del fabbisogno totale di energia termica proveniente da fonti rinnovabili**
- **-15.000 tonnellate di CO2 prodotta ogni anno grazie all'utilizzo di fonti rinnovabili**

Investimenti: opportunità per crescere ed evitare nuove fughe di traffico verso altri hub



T2
MONACO
0,9 MLD €
2000/10

GLI ESEMPI ESTERI HANNO DIMOSTRATO
COME UN SOLIDO SISTEMA TARIFFARIO
FAVORISCA LO SVILUPPO E LA CRESCITA



AMSTERDAM
3,33 MLD €
2000/10

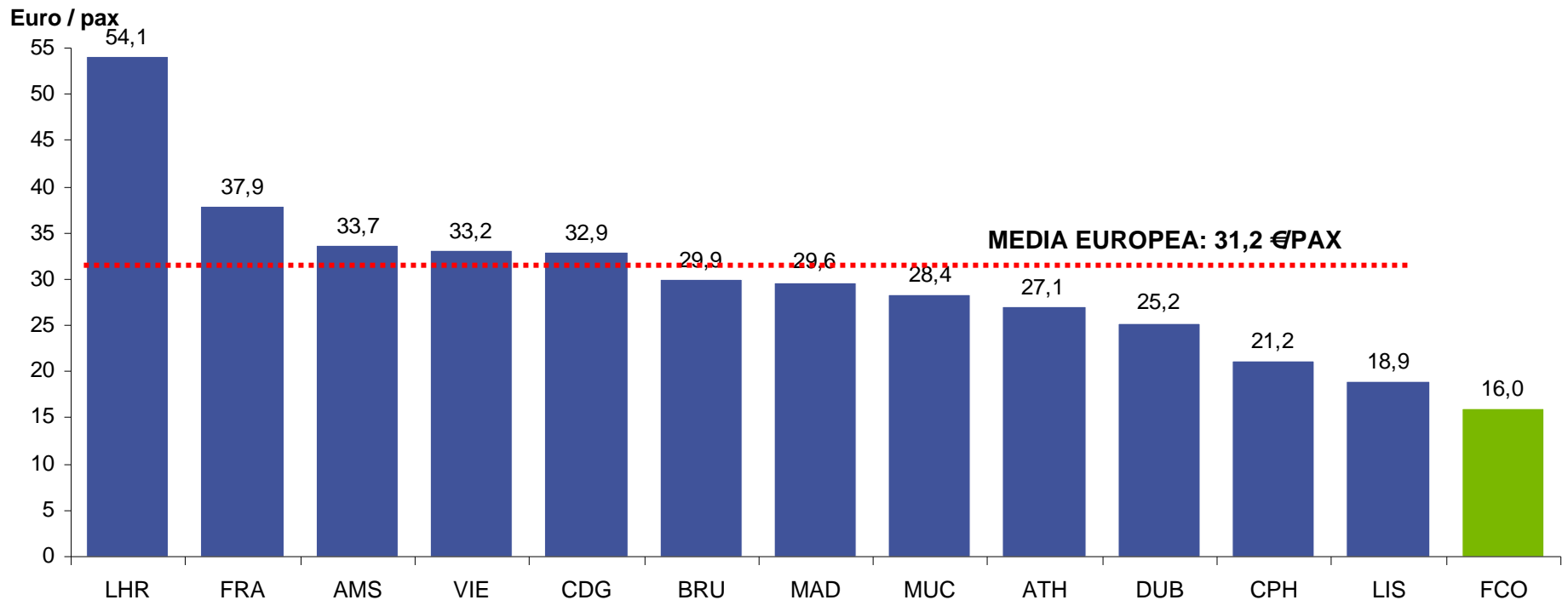


T5
HEATHROW
5,7 MLD €

- Gli investimenti ADR al 2044 saranno circa 12 MLD €
- Gli investimenti da parte di altri Enti per garantire l'accessibilità a Fiumicino saranno circa 5,3 MLD €

Il divario tariffario tra FCO e gli altri aeroporti europei

Il gap tariffario (Euro/passeggero) tra FCO e la media europea è pari al 95,1%

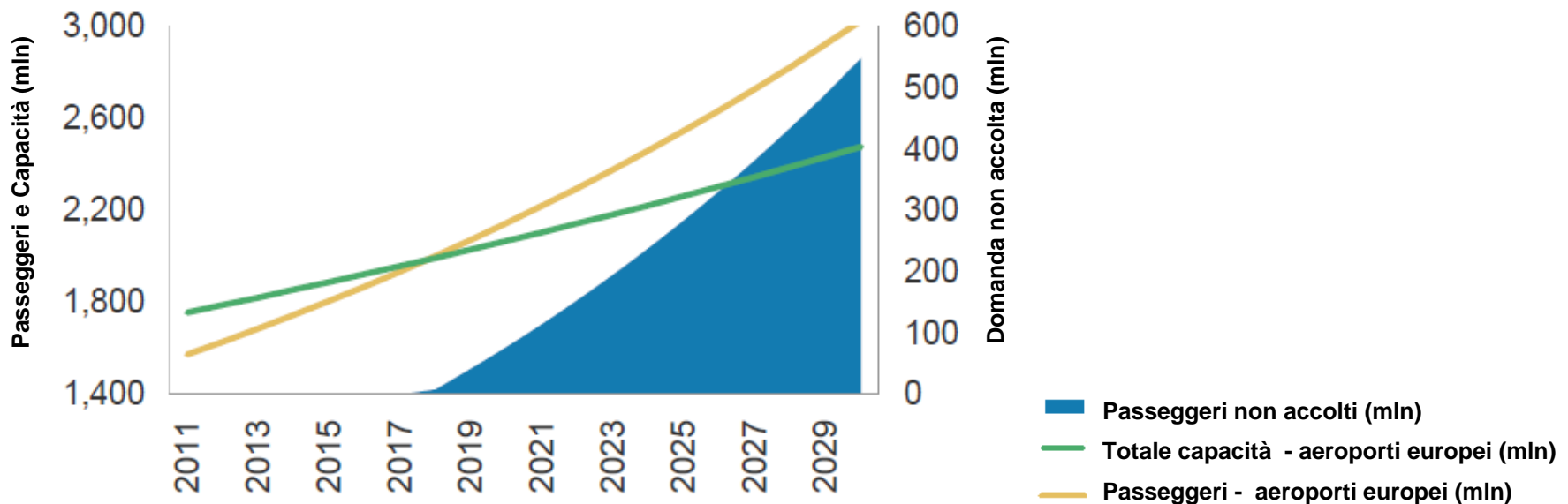


Analisi ADR relativa ai corrispettivi aeronautici (diritti aeroportuali, infrastrutture centralizzate, ...) desunti dai documenti ufficiali di settore (IATA Airport, ATC and Fuel Charges Monitor e dati aeroporti disponibili sui siti web – Lug. 2012). Dati medi calcolati sulla base del mix di traffico di FCO (anno 2011)

3 CONCLUSIONI

Con le attuali infrastrutture ed un tasso di crescita annuo medio del 3,5% anno, gli attuali aeroporti europei saranno saturi al 2018

- Gli interventi di sviluppo pianificati negli aeroporti europei nel periodo 2011-2030 consentiranno un incremento della capacità del 41%.
- Lo sviluppo previsto sarà insufficiente per accogliere la domanda di traffico attesa: in particolare, a fronte di una crescita della domanda del 3,5% medio annuo, il sistema aeroportuale europeo sarà in grado di garantire una crescita dell'offerta solo del 2,5% medio annuo.
- Tale carenza infrastrutturale comporterebbe al 2030 una domanda non soddisfatta per circa 500 milioni di passeggeri.



Fonte: ACI, Morgan Stanley Research

La crescita prevista è un'opportunità da cogliere per il sistema Paese

- FCO è al primo posto tra gli aeroporti europei che prevedono di aumentare la capacità, con un piano di sviluppo per accogliere ulteriori 65 milioni di passeggeri anno, a seguito del mancato sviluppo nell'ultimo decennio.
- Nonostante siano già previsti piani di espansione per due dei cinque aeroporti londinesi, il governo inglese ha preso in considerazione l'apertura di un sesto aeroporto per Londra, nell'ambito della necessaria pianificazione di lungo termine.

Aeroporto	Incremento capacità (milioni passeggeri)
Roma-Fiumicino	65
Atene	35
Francoforte	32
Londra - Heathrow	25
Birmingham	23
Manchester	22
Munter/Osnabruck	20
Londra - Stansted	18
Amsterdam - Schipol	15
Barcellona	15

Fonte: Momberger, Morgan Stanley Research

La pianificazione aeroportuale richiede necessariamente da parte del Governo una pianificazione e lungimiranza di lungo periodo (da 10 a 30 anni almeno) per cogliere tutte le opportunità di sviluppo e di crescita per il Paese

Conclusioni: su cosa vogliamo impegnarci

- **Un nuovo aeroporto ai massimi standard di qualità a livello mondiale**
- **Sviluppo di traffico di qualità, con ricadute positive anche sullo sviluppo economico e turistico del Paese**
- **100 milioni di passeggeri / anno**
- **12 mld Euro di investimenti su Roma, senza aiuti pubblici e di cui 2,8 mld nei primi 10 anni**
- **230.000 nuovi posti di lavoro**

L' approvazione entro il prossimo 31 dicembre del Contratto di Programma è un requisito essenziale per rendere possibile il finanziamento e la realizzazione dell'intero progetto.