

DOCUMENTO di CONSULTAZIONE

Premesso che:

- in data 27/02/2020 la Società GESAP ha provveduto alla formale trasmissione all'ART della proposta definitiva di modifica dei diritti aeroportuali, corredata di tutta la documentazione necessaria, di cui all'Audizione avvenuta in data 25 Febbraio, comunicando la chiusura della procedura di consultazione degli Utenti avente ad oggetto la proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali da applicarsi nel periodo tariffario 2020/2023;

Considerato che:

- in data 03/04/2020, la GESAP, visto il quadro di emergenza creato dal Fenomeno Covid 19, i cui impatti operativi, economici e finanziari, di difficile previsione, avrebbero di certo modificato le basi di valutazione per la determinazione del Piano Quadriennale Investimenti e relative previsioni di Traffico del quadriennio 2020-2023, ha posto all'attenzione dell'Autorità la necessità di dover approfondire l'analisi del contesto per poter porre una seria riflessione sull'evoluzione di tutte le componenti economiche connesse al sistema del trasporto aereo
- In data 09/04/2020 l'Autorità, con la Delibera 80, verificato il Modello Tariffario di riferimento approvato con Delibera ART 92/2017 ha disposto di:
 - applicare, con entrata in vigore 1 Maggio 2020 ed in via temporanea fino al 31 Dicembre 2020, il livello dei diritti aeroportuali emerso dalla fase di consultazione chiusa il 27 febbraio 2020
 - ricalcolare il livello dei diritti per l'intero periodo tariffario, adottando le modifiche imposte dall'Autorità con la Delibera 80 tenendo conto inoltre delle nuove previsioni di traffico e rimodulazione degli investimenti programmati derivante dagli effetti del contesto emergenziale e prospettivo
 - Convocare, contestualmente alla trasmissione della nuova proposta tariffaria da effettuare entro il 18 Settembre, una nuova audizione degli utenti aeroportuali
- In data 25/09/2020, visto il perdurare delle condizioni emergenziali che non hanno consentito di poter stimare alcuna previsione economico-finanziaria sia a breve che medio e lungo periodo, considerato l'impatto devastante sugli economics della Società, vista la necessità di dover mantenere impegni sul lato degli investimenti necessari al mantenimento della infrastruttura e considerata l'importanza da attribuire alle previsioni di traffico - elemento base per la definizione della proposta tariffaria, del Piano Quadriennale investimenti e della correlata documentazione finanziaria attestante la sostenibilità del medesimo – ancora non chiare e di difficile stima, la Società ha chiesto ufficialmente all'Autorità una proroga per l'avvio della consultazione
- In data 29/09/2020, con la Delibera 162/2020, l'Autorità ha accolto la richiesta della Società stabilendo il 19 Ottobre, quale data ultima per l'avvio della Consultazione con gli utenti
Si comunica che in data 16/10/2020, la Società GESAP S.p.a. (di seguito denominata anche "GESAP" o "la società"), affidataria della gestione dell'aeroporto di Palermo-Punta Raisi, ha notificato all'Autorità di

Regolazione dei Trasporti (ART) di avere programmato per il giorno 19/10/2020 l'avvio della Consultazione degli Utenti del proprio aeroporto sulla proposta di revisione dei Diritti aeroportuali per il Periodo tariffario 2020/2023 a seguito delle rettifiche e prescrizioni ricevute con la Delibera 80 del 09 Aprile 2020 e nel rispetto dei termini dettati dalla Delibera 162 del 21 Maggio 2020

Si riportano, in conformità a quanto previsto all'Articolo 4.1 del Modello 1 di Regolazione dei Diritti Aeroportuali per aeroporti con traffico maggiore a 5 milioni passeggeri/anno – approvato dall'ART con Delibera 92/2017 – le seguenti informazioni/documentazioni a modifica ed integrazione di quanto riportato nel precedente documento informativo dell'Audizione del 25 febbraio

- a) durata del Periodo tariffario e data presunta di sua entrata in vigore;
- b) illustrazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali, delle sue motivazioni e dei suoi principali impatti rispetto ai corrispettivi vigenti;
- c) listino dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi vigenti alla data di apertura della consultazione;
- d) dinamica dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi proposta per il Periodo tariffario, con evidenziazione in separata tabella dei diritti a cui rimanda il Modello 1 ART (assistenza a terra se svolti in monopolio e assistenza al passeggero a ridotta mobilità);
- e) descrizione dell'applicazione data alla metodologia per il calcolo dei diritti aeroportuali prevista dal Modello 1 ART, con evidenza dei principali parametri utilizzati;
- f) illustrazione di meccanismi ed obiettivi di efficientamento annuale proposti per il Periodo tariffario, e relativo impatto sui costi operativi, in accordo a quanto riportato dal Modello 1 ART al paragrafo 8.4.4;
- g) illustrazione delle proposte di soglia di sostenibilità del rischio traffico, con esplicitazione dei parametri Y, W (espressi in punti percentuali riferiti alle WLU maturate rispetto a quelle stimate ex-ante), ai fini dell'applicazione del meccanismo di mitigazione del rischio traffico di cui al paragrafo 8.13 del Modello 1 ART;
- h) esplicitazione del parametro Z (espresso in punti percentuali), ai fini dell'applicazione del meccanismo di profit sharing di cui al paragrafo 8.4.5 del Modello 1 ART;
- i) criteri e modalità di allocazione del costo, per singolo prodotto regolato e per l'insieme dei prodotti non regolati, degli interventi inseriti nel piano quadriennale di cui al paragrafo 4.1.3 del Modello 1 ART;
- j) illustrazione delle eventuali proposte di semplificazione e accorpamento dei prodotti regolati, operate sulla base di quanto indicato al paragrafo 7.2.1 del Modello 1 ART;
- k) illustrazione delle eventuali proposte di basket tariffari, operate sulla base di quanto indicato dal Modello 1 ART al paragrafo 7.2.2, con evidenza: delle motivazioni dei basket; dei criteri di rimodulazione delle tariffe dei singoli prodotti; dei corrispettivi unitari derivanti dall'applicazione del basket, così come risultanti prima e dopo la rimodulazione tariffaria;
- l) illustrazione delle eventuali proposte di sotto-articolazioni dei diritti, operate sulla base di quanto indicato al paragrafo 7.2.3 del Modello 1 ART;
- m) illustrazione degli oneri incrementali attesi nel Periodo tariffario, in applicazione di disposizioni normative e regolamentari;
- n) illustrazione delle modalità di utilizzo di eventuali poste figurative, in applicazione delle misure di cui al paragrafo 8.10.3 del Modello 1 ART.

a) Durata del Periodo tariffario e data presunta di sua entrata in vigore

La proposta di revisione dei Diritti aeroportuali oggetto della presente Consultazione si riferisce al Periodo tariffario 2020/2023.

L'anno 2018 – ultimo esercizio per il quale siano ad oggi disponibili i dati della contabilità regolatoria certificata – costituisce Anno base di riferimento del Periodo tariffario. L'anno 2019 – che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del Periodo tariffario – costituisce Anno ponte di riferimento del Periodo tariffario.

b) Illustrazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali, delle sue motivazioni e dei suoi principali impatti rispetto ai corrispettivi vigenti

La proposta di revisione dei diritti aeroportuali arriva a conclusione del Periodo tariffario 2016-2019, rispondendo alla necessità di revisione dei diritti aeroportuali così come disposto dalla normativa vigente.

Le tariffe sono state calcolate secondo quanto definito dal Modello 1 ART di cui all'allegato A1 alla delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017. Come previsto dalla suddetta delibera, il modello di calcolo definisce i diritti aeroportuali tenendo conto della proiezione dei costi operativi del gestore, di parametri di efficientamento degli stessi e della proiezione del Capitale Investito Netto del Gestore nel Periodo tariffario.

Nella Tabella 1 sono riportate le tariffe elaborate e il confronto con le tariffe attualmente vigenti.

Basket Tariffario e Sottoarticolazioni - Confronto Tariffe Vigenti

Basket Tariffario e Sottoarticolazioni - Confronto Tariffe Vigenti										
Basket Tariffario e Sotto articolazioni	Tariffe attualmente in vigore	Anno 1	Δ Anno 1-attuale	Anno 2	Δ Anno 2-attuale	Anno 3	Δ Anno 3-attuale	Anno 4	Δ Anno 4-attuale	Unità di misura
APPRODO E PARTENZA										
<i>fino a 25 t Winter</i>	2,09	2,67	0,58	2,67	0,58	2,67	0,58	2,67	0,58	€/ton
<i>oltre le 25 t Winter</i>	2,88	3,67	0,79	3,67	0,79	3,67	0,79	3,68	0,80	
<i>fino a 25 t Summer</i>	2,59	3,31	0,72	3,31	0,72	3,31	0,72	3,31	0,72	
<i>oltre le 25 t Summer</i>	3,56	4,55	0,99	4,55	0,99	4,55	0,99	4,55	0,99	
SOSTA	0,76	0,50	-0,26	0,50	-0,26	0,50	-0,26	0,50	-0,26	€/ton h
IMBARCO PAX ADULT										
<i>Intra UE</i>	9,82	9,50	-0,32	10,59	0,77	12,71	2,89	12,70	2,88	€/depax
<i>Extra UE</i>	13,07	12,65	-0,42	14,09	1,02	16,91	3,84	16,91	3,84	
IMBARCO PAX CHILDREN										
<i>Intra UE</i>	4,91	4,75	-0,16	5,29	0,38	6,35	1,44	6,35	1,44	€/depax
<i>Extra UE</i>	6,54	6,32	-0,21	7,04	0,51	8,46	1,92	8,45	1,92	
MERCI	0,80	0,50	-0,30	0,50	-0,30	0,50	-0,30	0,50	-0,30	€/kg
SICUREZZA PAX	1,72	2,57	0,85	2,57	0,85	2,57	0,85	2,57	0,85	€/depax
SICUREZZA BAGAGLIO DA STIVA	0,91	1,20	0,29	1,20	0,29	1,20	0,29	1,20	0,29	€/depax
SICUREZZA IMBARCO E SBARCO MERCI	0,63	0,54	-0,09	0,50	-0,13	0,46	-0,17	0,43	-0,20	€/kg
PONTILI										
<i>primi 45'</i>	66,00	65,24	-0,76	72,54	6,54	80,81	14,81	90,44	24,44	€/h
<i>successivi 15'</i>	20,62	20,38	-0,24	22,66	2,04	25,25	4,63	28,26	7,64	
<i>successivi 30'</i>	41,24	40,77	-0,47	45,32	4,08	50,49	9,25	56,51	15,27	
<i>successivi 45'</i>	61,87	61,16	-0,71	68,00	6,13	75,75	13,88	84,78	22,91	
<i>successivi 60'</i>	82,49	81,54	-0,95	90,66	8,17	101,00	18,51	113,03	30,54	
<i>successivi 75'</i>	113,43	112,13	-1,30	124,66	11,23	138,88	25,45	155,43	42,00	
<i>successivi 90'</i>	144,35	142,69	-1,66	158,65	14,30	176,74	32,39	197,80	53,45	
STOCK MERCI	1,55	1,33	-0,22	1,22	-0,33	1,12	-0,43	1,03	-0,52	€/kg
PRM	1,05	0,68	-0,37	0,91	-0,14	0,91	-0,14	0,92	-0,13	€/depax
FUELING	61,65	38,00	-23,65	34,61	-27,04	34,61	-27,04	34,61	-27,04	€/m ²
BANCHI CHECK-IN										
<i>Canone annuo per banco</i>	13.886	16.725	2.839	16.858	2.972	16.992	3.106	17.126	3.240	€/banco anno
<i>Canone annuo per banco sala vip</i>	20.464	24.648	4.184	24.844	4.380	25.040	4.577	25.239	4.775	
<i>Corrispettivo per ore extra</i>	14,19	17,09	2,90	17,23	3,04	17,36	3,17	17,50	3,31	
LOCALI E SPAZI OPERATIVI										
<i>Uffici</i>	496,23	447,96	-48,27	448,05	-48,18	448,06	-48,17	448,52	-47,71	€/h
<i>Locali operativi</i>	396,55	357,97	-38,58	358,05	-38,50	358,06	-38,49	358,42	-38,13	
<i>Aree di servizio</i>	296,90	268,02	-28,88	268,07	-28,83	268,08	-28,82	268,35	-28,55	
<i>Aree esterne</i>	35,67	32,20	-3,47	32,21	-3,46	32,21	-3,46	32,24	-3,43	

- c) Listino dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi vigenti alla data di apertura della consultazione Il listino dei diritti aeroportuali vigenti alla data di apertura della consultazione è riportato nella seguente Tabella 2

Basket Tariffario e Sottoarticolarioni - Tariffe Vigenti 2019

Basket Tariffario e Sotto articolazioni	Tariffe attualmente in vigore	Unità di misura	
APPRODO E PARTENZA			
<i>fino a 25 t Winter</i>	2,09	€/ton	
<i>oltre le 25 t Winter</i>	2,88		
<i>fino a 25 t Summer</i>	2,59		
<i>oltre le 25 t Summer</i>	3,56		
SOSTA	0,76	€/ton h	
IMBARCO PAX ADULT			
<i>Intra UE</i>	9,82	€/depax	
<i>Extra UE</i>	13,07		
IMBARCO PAX CHILDREN			
<i>Intra UE</i>	4,91		
<i>Extra UE</i>	6,54		
MERCI	0,80	€/kg	
SICUREZZA PAX	1,72	€/depax	
SICUREZZA BAGAGLIO DA STIVA	0,91	€/depax	
SICUREZZA IMBARCO E SBARCO MERCI	0,63	€/kg	
PONTILI			
<i>primi 45'</i>	66,00	€/h	
<i>successivi 15'</i>	20,62		
<i>successivi 30'</i>	41,24		
<i>successivi 45'</i>	61,87		
<i>successivi 60'</i>	82,49		
<i>successivi 75'</i>	113,43		
<i>successivi 90'</i>	144,35		
STOCK MERCI	1,55		€/kg
PRM	1,05	€/depax	
FUELING	61,65	€/m2	
BANCHI CHECK-IN			
<i>Canone annuo per banco</i>	13.886	€/banco anno	
<i>Canone annuo per banco sala vip</i>	20.464		
<i>Corrispettivo per ore extra</i>	14,19	€/h	
LOCALI E SPAZI OPERATIVI			
<i>Uffici</i>	496,23	€/h	
<i>Locali operativi</i>	396,55		
<i>Aree di servizio</i>	296,90		
<i>Aree esterne</i>	35,67		

- d) Dinamica dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi per i servizi di **assistenza a terra e per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità**, proposta per il Periodo tariffario

La dinamica dei diritti aeroportuali è riportata nella seguente Tabella 3, con in calce il dettaglio dei corrispettivi per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità (PRM), calcolati secondo quanto previsto dal Regolamento Comunitario 1107/2006 e dalle linee guida ENAC n.2018/001 (vedi dettaglio in Allegato A). Si evidenzia, inoltre, il confronto con il corrispettivo vigente.

I servizi di assistenza a terra non sono svolti in regime di monopolio e quindi non oggetto del presente Documento di consultazione.

Tabella 3
Dinamica dei diritti aeroportuali e corrispettivi PRM

Servizio	Unità di misura	2020
APPRODO E PARTENZA	€/ton	3,16
SOSTA	€/ton h	0,50
IMBARCO PAX	€/depax	9,34
MERCI	€/kg	0,50
SICUREZZA PAX	€/depax	2,57
SICUREZZA BAGAGLIO DA STIVA	€/depax	1,20
SICUREZZA IMBARCO E SBARCO MERCI	€/kg	0,54
PONTILI	€/h	106,37
STOCK MERCI	€/kg	1,33
BANCHI CHECK-IN	Canone Annuo/banco	19.564,81
LOCALI E SPAZI OPERATIVI	€/mq	38,61
FUELING	€/mq	37,68

Corrispettivo	Tariffe attualmente in vigore	2020	Δ Anno 1-attuale
PRM	1,05	0,68	-0,37

- e) **Descrizione dell'applicazione data alla metodologia per il calcolo de** i diritti aeroportuali prevista dal Modello 1 ART, con evidenza dei principali parametri utilizzati

La determinazione dei Diritti aeroportuali proposti per ciascuna annualità del Periodo tariffario è conforme alla disciplina prevista dal Capitolo 8 del Modello 1 ART di cui all'allegato A1 alla delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017.

Definito il corrispettivo unitario all'Anno base del singolo prodotto regolato j-esimo (pari al rapporto fra i costi totali ammessi e le rispettive unità di servizio), e definita l'evoluzione nel Periodo dei costi operativi e di capitale ammessi, la dinamica dei corrispettivi è stata definita, nel Periodo tariffario, con l'applicazione della seguente formula:

$$c_{t,j} = c_{0,j} \cdot \prod_{z=1}^t (1 + P_z - x_j + k_{z,j} + v_{z,j}) \cdot (1 + \varepsilon_{z,j})$$

dove:

- t è il numero di anni di durata del Periodo tariffario;
- $c_{0,j}$ rappresenta il corrispettivo unitario riconosciuto per unità di traffico per il servizio j nell'Anno ponte, comprensivo del costo di remunerazione del capitale;
- $c_{t,j}$ rappresenta il corrispettivo unitario riconosciuto per unità di traffico per il servizio j nell'anno t;
- P_z è il tasso di inflazione programmata risultante per le annualità di periodo dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile;
- x_j è un parametro determinato in modo che, per il prodotto j, il valore attualizzato dei costi ammessi in ciascuna annualità (valutati in base allo sviluppo dei costi all'anno base) sia pari, nel corso del Periodo tariffario, al valore attualizzato dei corrispondenti ricavi previsti in ciascuna annualità, scontando gli importi al tasso di remunerazione di cui al paragrafo 8.8 del Modello 1 ART;
- $k_{z,j}$ è il parametro di incremento tariffario del prodotto j per remunerare i nuovi investimenti, determinato per ogni anno z in base agli investimenti realizzati nell'anno immediatamente precedente, in modo tale che la variazione del valore attualizzato dei costi riconosciuti per i nuovi investimenti sia pari alla variazione del valore attualizzato dei ricavi aggiuntivi previsti, scontando gli importi al tasso di remunerazione di cui al paragrafo 8.8 del Modello 1 ART;
- $v_{z,j}$ è il parametro di incremento tariffario del prodotto j definito per ciascun anno z del Periodo tariffario in ragione del preconsuntivo degli oneri incrementali legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari e calcolato in modo che la variazione del valore attualizzato dei costi aggiuntivi stimati sia pari alla variazione del valore attualizzato dei ricavi aggiuntivi previsti, scontando gli importi al tasso di remunerazione di cui al paragrafo 8.8 del Modello 1 ART, al lordo delle imposte.
- $\varepsilon_{z,j}$ è il parametro che tiene conto del superamento o del mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale relativi al prodotto j, come stabiliti per ciascuna annualità z del periodo.

L'evoluzione nel Periodo tariffario dei costi ammessi all'Anno base (OpEx e CapEx) e delle discontinuità di costo, per singolo prodotto regolato e per l'insieme dei prodotti non regolati esistenti all'Anno base, è determinata secondo quanto descritto nei paragrafi successivi.

OPEX

La proiezione degli OpEx è data dal trascinarsi, nel Periodo tariffario, dei costi ammessi all'Anno base, aggiornati all'anno ponte in virtù della sola inflazione programmata. Per gli anni del Periodo tariffario, per singolo prodotto regolato, i costi ammessi sono stati proiettati in relazione all'effetto combinato di: (i) inflazione programmata, (ii) variazione dei volumi di traffico, (iii) coefficienti di elasticità di ciascuna voce di

costo al variare del traffico, (iv) obiettivo di efficientamento, tutti calcolati ex ante per ciascuna voce di costo e per singolo prodotto, secondo la seguente formula:

$$C_{t+1} = C_t \cdot (1 + \Delta t \cdot \eta) \cdot (1 + P_t - \pi e)$$

Dove:

- C_{t+1} e C_t sono i valori di ciascuna voce di costo (costo del lavoro, materiale di consumo, manutenzioni, pulizie, utenze, prestazioni di terzi, spese generali, godimento beni di terzi al netto del canone di concessione¹) all'anno t e all'anno t+1;
- Δt è variazione del traffico attesa nelle annualità del Periodo considerato;
- η è il valore dell'elasticità delle singole voci di costo operativo al variare del traffico (WLU) di cui alla Tabella 4, riportata al punto 1 del paragrafo 8.4.3 del Modello 1 ART;

Tabella 4
Valori di elasticità

Voce di costo	Elasticità
Costo del lavoro	0,35
Materiali di consumo	0,30
Manutenzioni	0,20
Pulizie	0,25
Utenze	0,15
Prestazioni di terzi	0,25
Spese generali	0,20
Godimento beni di terzi	0,25

- πe è l'obiettivo di incremento della produttività da efficientamento proposto in consultazione dal Gestore per le annualità del Periodo tariffario. Il valore considerato per la proiezione dei costi operativi è pari a $0,3 \cdot P^2$;
- P del tasso di inflazione programmata risultante – per le annualità corrispondenti a quelle del Periodo tariffario – dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile³. Per gli anni in cui non era disponibile il tasso di inflazione programmata (2020, 2021, 2022, 2023) si è fatto riferimento al valore dell'ultimo anno disponibile, secondo quanto prescritto dal Modello 1 ART.

Il meccanismo appena descritto non si applica per l'aggiornamento all'Anno ponte dei costi operativi certificati all'Anno base, a cui si è fatto ricorso al solo tasso di inflazione programmato per tale annualità quale rilevabile dall'ultimo Documento di Economia e Finanza.

Le variazioni annue del canone di concessione aeroportuale sono definite, per ciascuna annualità del Periodo tariffario, in base alle metodologie di calcolo previste, rispettivamente, dal Decreto inter-dirigenziale 30 giugno 2003 e ss.mm.ii. e dal Decreto del Ministero dei Trasporti del 13 luglio 2005. Si è provveduto, tuttavia,

¹ Il canone di concessione segue la dinamica prevista da decreto Inter-dirigenziale del 30 giugno 2003 Finanze - Trasporti, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 155 del 7 luglio 2003.

² Tasso medio di inflazione programmata per le annualità del Periodo tariffario.

³ Nota aggiornamento DEF 2018 (NADEF settembre 2018).

a sostituire nel calcolo ai volumi di traffico (WLU) consuntivati, cui fanno riferimento i suddetti decreti, i volumi di traffico (WLU) previsti per ciascuna annualità del Periodo tariffario e riportati nell'Allegato B.

I costi operativi ammessi in ciascuna annualità del Periodo tariffario risultanti dall'applicazione della metodologia sopra esposta sono riportati nella seguente Tabella 5.

Tabella 5
Dinamica dei costi operativi ammessi (Euro)

Anno base	Anno Ponte	I Anno	II Anno	III Anno	IV Anno
31.896.764	32.289.645	29.130.986	34.391.123	38.915.500	42.894.218

Oneri concessori derivanti da disposizioni normative di pertinenza dei prodotti regolamentati

Tali oneri includono le seguenti categorie di costo:

- Canone di concessione aeroportuale, definito secondo la metodologia di calcolo prevista dal Decreto inter-dirigenziale 30 giugno 2003 e ss.mm.ii

Gli oneri concessori derivanti da disposizioni normative in ciascuna annualità del Periodo tariffario sono riportati nella seguente tabella.

Dinamica degli oneri concessori (Euro)

Anno base	Anno Ponte	I Anno	II Anno	III Anno	IV Anno
3.248.694	3.488.210	1.378.289	2.115.459	2.899.564	3.636.985

CAPEX

La proiezione dei CapEx in ciascun anno del Periodo tariffario è ottenuta considerando:

- I costi annuali per quote di ammortamento, definite ex ante in relazione all'evoluzione, nel Periodo tariffario, delle immobilizzazioni ammesse all'Anno base in relazione al loro periodo di ammortamento;
- la remunerazione annua determinata con l'applicazione del relativo tasso (WACC) sul Capitale Investito Netto residuo, risultante al termine dell'annualità immediatamente precedente.

In merito alla valorizzazione dei beni da imputare a Capitale Investito Netto (CIN) all'Anno base, in accordo con quanto già fatto per il precedente Periodo tariffario, si è optato per il valore corrente netto, espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al paragrafo 8.7 del Modello 1 ART.

La remunerazione del CIN, relativa all'Anno base ed a ciascun anno del Periodo tariffario è stata calcolata ex ante, applicando il WACC reale pre-tax, definito secondo le modalità di cui al paragrafo 8.8 del Modello 1 ART, al valore del CIN di inizio anno.

Il Capitale Investito Netto, individuato all'Anno base di ciascun Periodo tariffario per i corrispettivi regolati, è costituito dalle voci che seguono:

- immobilizzazioni materiali ed immateriali, realizzate dal Gestore in autofinanziamento (e pertanto al netto dei contributi pubblici), espresse al loro valore corrente, e considerate al lordo del fondo di ammortamento civilistico ed al netto del fondo di ammortamento tecnico-economico, anch'esso espresso a valore corrente;
- saldo tra i crediti verso clienti ed i debiti verso fornitori, risultante dal bilancio di esercizio all'Anno base, calcolato come di seguito indicato.

I crediti verso clienti, iscritti a bilancio, incrementati del valore del fondo svalutazione crediti, sono stati allocati al singolo prodotto (regolato, non regolato, non pertinente) secondo il criterio di pertinenza, o, in alternativa, in base al driver del fatturato. I crediti così allocati sono stati considerati nel limite del 25% dei costi regolatori ammessi per singolo prodotto all'Anno base, questi ultimi inclusivi del costo del capitale.

I debiti verso fornitori, iscritti a bilancio, sono stati allocati al singolo prodotto (regolato, non regolato, non pertinente) secondo il criterio di pertinenza, o, in alternativa, in base al driver dei costi diretti esterni, quali desumibili dall'insieme dei costi operativi e degli ammortamenti allocati in via diretta negli schemi di contabilità analitica, al netto dei costi per il personale.

Ai fini del calcolo del saldo in argomento, i crediti verso clienti ed i debiti verso fornitori non sono stati allocati ai prodotti regolati afferenti al passeggero (Imbarco Pax, Sicurezza Pax e stiva, PRM), allo scopo di non far gravare su di esso l'onere di dilazioni imputabili ad altri.

Una volta allocati, i crediti ed i debiti come sopra illustrato, si è proceduto al calcolo del relativo saldo per singolo prodotto.

- Lavorazioni in Corso (LIC) all'Anno base, nei limiti del loro valore contabile risultante dal bilancio di tale annualità. Dal valore delle Lavorazioni in Corso all'Anno base, è stato scomputato l'ammontare delle progettazioni iscritte a LIC, che vengono riconosciute in tariffa attraverso il parametro k di cui al paragrafo 8.10.1 del Modello 1 ART, previa entrata in esercizio dell'opera cui afferisce la progettazione medesima.

Il valore del CIN all'Anno base è stato aggiornato all'Anno ponte in ragione dell'inflazione programmata prevista per tale annualità.

Lo sviluppo, per ciascun anno t del Periodo tariffario, delle immobilizzazioni materiali ed immateriali esistenti all'Anno base è stato effettuato ex ante, portando annualmente in detrazione la quota di ammortamento di competenza ed aggiornando il valore residuo da remunerare secondo la seguente formula:

$$(VNR)_{1^{\circ} \text{ gennaio anno } t} = (VNR)_{31 \text{ dicembre anno } t-1} \cdot (1+P),$$

dove:

$$(VNR)_{31 \text{ dicembre anno } t-1} = [(VNR)_{1^{\circ} \text{ gennaio anno } t-1} - (AMM)_{\text{anno } t-1}]$$

con:

- P tasso di inflazione programmata, per ciascun anno del Periodo regolatorio, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile;
- (VNR) è il valore netto residuo delle immobilizzazioni materiali ed immateriali;
- (AMM) rappresenta l'ammortamento delle immobilizzazioni materiali ed immateriali.

Le aliquote di ammortamento tecnico-economico considerate sono quelle riportate nella Tabella al punto 3 del paragrafo 8.6 del Modello 1 ART.

Per i beni gratuitamente devolvibili alla scadenza della concessione aeroportuale, si è optato per l'ammortamento finanziario laddove risultava più favorevole all'utenza.

L'ammortamento è espresso a valori correnti in coerenza con l'approccio utilizzato per la determinazione del CIN.

Lo sviluppo, per ciascun anno t del Periodo tariffario, del saldo crediti/debiti allocato al singolo prodotto è stato ottenuto moltiplicando il valore dell'anno precedente per il tasso di inflazione programmata, per le annualità del Periodo tariffario, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile.

Per quanto attiene invece alla dinamica nel periodo delle lavorazioni in corso, il valore ammesso all'Anno base è stato tenuto costante, fino ad eventuale entrata in esercizio dell'opera nel periodo, e aggiornato annualmente, in ragione della media aritmetica del tasso di inflazione programmata, per le annualità del Periodo tariffario, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile.

Remunerazione sul capitale investito di pertinenza dei prodotti regolamentati

La remunerazione sul capitale investito in ciascuna annualità del Periodo tariffario è determinata applicando il valore del WACC (espresso in termini reali pre-tax) al valore del Capitale Investito Netto (CIN) – espresso a valori correnti – di pertinenza dei prodotti regolamentati in tale annualità.

Il valore del WACC è stimato in conformità con la metodologia di calcolo descritta al paragrafo 8.8 del Modello 1 ART. La seguente Tabella sintetizza l'approccio utilizzato per la stima di ciascun parametro incluso nella formula del WACC.

Tabella 7
Parametri del WACC

Parametro	Approccio di stima	Fonte
Quota di indebitamento finanziario [D/(D+E)]	Rapporto tra indebitamento finanziario lordo (D ⁴) all'ultimo anno solare disponibile (media dei valori a inizio e fine anno) e la somma tra tale valore e il patrimonio netto (E ⁵) all'Anno Base (media dei valori a inizio e fine anno). D/E: 0,20 D/(D+E): 17%	Bilancio d'esercizio 2018
Risk free rate (Rf)	2,06% ⁶	Art. 8.8.2 del Modello 1 ART

⁴ Calcolato come media indebitamento finanziario 2017 - 2018

⁵ Patrimonio netto 2018 "anno base"

⁶ Media dei rendimenti giornalieri dei BTP per i 12 mesi precedenti a partire da dicembre 2019

Parametro	Approccio di stima	Fonte
Costo medio sul capitale di debito (Rd)	Il costo medio sul capitale del debito finanziario è rilevato con riferimento ai valori medi, di inizio e fine anno, tratti dal bilancio di esercizio coincidente con l'Anno base. Sono considerati inoltre gli oneri concessori stimati tenendo conto di (i) oneri accessori connessi alla copertura assicurativa sul rischio di oscillazione dei tassi, (ii) oneri accessori legati direttamente alla accensione del debito/emissione obbligazionaria (spese bancarie, legali, amministrative). $Rd=Rf+Pd: 4,06\%$	Bilancio d'esercizio 2018
Premio sul debito (Pd)	Il premio sul debito è calcolato come differenza tra il costo medio sul capitale di debito finanziario ed il risk free rate. Nelle linee guida si ritiene di confermare, nella fase transitoria, il premio sul debito nel limite massimo di 2 punti percentuali.	Art. 8.8.4 del Modello 1 ART
Asset beta	Media aritmetica degli asset beta delle società <i>comparable</i> ⁷ . Gli asset beta sono calcolati a partire dagli <i>adjusted equity</i> beta delle società <i>comparable</i> , stimati utilizzando osservazioni settimanali sull'orizzonte temporale triennale dal 1 gennaio 2014 - 31 dicembre 2019. $\beta_a = 0,63$ $\beta_e = \beta_a * [1+(1-tires)*(D/E)]: 1,10$	Bloomberg
Leva finanziaria (D/E)	In conformità con le linee guida si è ritenuto opportuno, in fase transitoria, adottare per il rapporto di leva un valore nozionale. $D/E=1$	Art. 8.8.5 del Modello 1 ART
Aliquote fiscali	IRES = 24% IRAP = 5,12% ⁸	Normativa nazionale
Inflazione	Media del tasso di inflazione programmata nel periodo 2020/2023 (pari a 0,80%).	Tasso Inflazione Programmata DEF 2018

Applicando la metodologia prevista all'art. 8.8 del Modello 1 ART, il valore del WACC nominale pre-tax per il Periodo tariffario per l'aeroporto di Palermo-Punta Raisi risulta pari a 10,27%. Il valore del WACC reale pre-tax risulta pari a 9,39%.

Per ciascun prodotto regolamentato, il valore del Capitale Investito Netto (CIN) in ciascuna annualità del Periodo tariffario è determinato in conformità con la metodologia prevista all'art. 8.5 del Modello 1 ART.

In particolare, il CIN all'Anno Base di pertinenza dei prodotti regolamentati include le seguenti voci:

- a) immobilizzazioni materiali e immateriali realizzate in autofinanziamento, espresse a valori correnti all'Anno Base, come risultanti dalla contabilità regolatoria certificata all'Anno Base, rettificata mediante l'applicazione del deflatore degli investimenti fissi lordi di cui all'art. 8.7 del Modello 1 ART;

⁷ Le società considerate *comparable* sono Copenhagen Airport, Kastrup; Frankfurt am Main Airport; Paris Charles de Gaulle Airport; Vienna International Airport; Zurich Airport.

⁸ Fonte: Agenzia delle Entrate.

- a) saldo tra crediti verso clienti – nel limite del 30% dei costi regolatori ammessi – e debiti verso fornitori, come risultante dalla contabilità regolatoria certificata all’Anno Base;
- b) le lavorazioni in corso, espresse al loro valore contabile, come risultante dal bilancio all’Anno Base.

La dinamica di ciascuna voce inclusa nel CIN nel corso del Periodo tariffario è determinata secondo quanto previsto all’art. 8.5 e seguenti del Modello 1 ART.

Discontinuità di costo per nuovi investimenti

Ai fini del calcolo del **parametro k** di cui alla formula riportata a pagina 5, si è tenuto altresì conto delle discontinuità di costo determinando i costi regolatori stimati per i nuovi investimenti per ciascun anno del Periodo tariffario, pervenendo così a un valore prospettico del CIN in ragione:

- per le Lavorazioni In Corso: della remunerazione, calcolata applicando il tasso di remunerazione di cui al paragrafo 8.8 del Modello 1 ART sul valore stimato del saldo della movimentazione delle lavorazioni in corso, risultante dalla somma algebrica delle lavorazioni incrementali e delle lavorazioni cessanti per effetto dell’entrata in esercizio del rispettivo cespite;
- per le opere realizzate (che entrano in esercizio durante il Periodo tariffario):
 - della remunerazione, calcolata applicando il tasso di remunerazione di cui al paragrafo 8.8 del Modello 1 ART sul valore dell’opera;
 - delle pertinenti quote di ammortamento;
 - dei costi operativi gestionali (a titolo di esempio: utenze, manutenzioni, pulizie, ecc.) ad esse direttamente correlate;
- per gli interventi di manutenzione straordinaria:
 - della remunerazione, calcolata applicando il tasso di remunerazione di cui al paragrafo 8.8 del Modello 1 ART sul valore dell’intervento capitalizzato;
 - della pertinente quota di ammortamento, stimata di norma in ragione dell’aliquota di ammortamento applicabile al cespite oggetto degli interventi manutentivi;
- per le espropriazioni e le acquisizioni di aree:
 - della remunerazione, calcolata applicando il tasso di remunerazione di cui al paragrafo 8.8 del Modello 1 ART;
 - della pertinente quota di ammortamento, stimata secondo quanto previsto al paragrafo 8.6, punto 2 del Modello 1 ART.

Dinamica del Capitale Investito Netto e della relativa remunerazione nel Periodo tariffario

L’ammontare del CIN in ciascuna annualità del Periodo tariffario risultante dall’applicazione della metodologia sopra esposta è riportato nella seguente Tabella.

Dinamica del CIN (Euro)

Voce di costo	Anno base	Anno Ponte	I Anno	II Anno	III Anno	IV Anno
CIN	74.451.106	73.608.590	82.776.674	109.882.899	123.956.699	130.452.456
<i>di cui incentivato</i>						

La seguente Tabella riporta la remunerazione sul capitale in ciascuna annualità del Periodo tariffario, determinata applicando il WACC al valore del CIN.

Tabella 9
Dinamica della remunerazione del capitale (Euro)

Anno base	Anno Ponte	I Anno	II Anno	III Anno	IV Anno
6.994.309	6.915.159	7.776.454	10.322.948	11.645.111	12.255.355

La quota di ammortamento in ciascuna annualità del Periodo tariffario risultante dall'applicazione della metodologia sopra esposta è riportata nella seguente tabella.

Tabella 10
Dinamica della quota di ammortamento (Euro)

Anno base	Anno Ponte	I Anno	II Anno	III Anno	IV Anno
4.973.603	4.954.110	4.684.771	5.080.002	5.984.277	7.850.695

f) Illustrazione di meccanismi ed obiettivi di efficientamento annuale proposti per il Periodo tariffario

Il parametro π_e di cui al paragrafo 8.1.4 del Modello 1 ART è stato assunto pari a $(0,3 \cdot P)$ per tutte le annualità del Periodo tariffario, dove P è pari al tasso medio di inflazione programmata per le annualità del Periodo tariffario, sulla base dell'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile, così come disciplinato nel par. 8.4.4 del Modello 1 ART.

g) Illustrazione delle proposte di soglia di sostenibilità del rischio traffico

Come previsto dal paragrafo 8.13 punto 1 del Modello 1 ART, nel caso in cui lo scostamento delle WLU consuntivate, risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso, calcolato raffrontando il totale cumulato delle WLU consuntivate nel Periodo tariffario con il totale cumulato delle WLU stimate dalle previsioni di traffico per il medesimo Periodo tariffario, venga a risultare:

- a) positivo e superiore al +10%, il 50% del montante ricavi attribuibile alle WLU eccedenti la soglia del 10% viene contabilizzato ed accantonato in un Fondo finalizzato alla realizzazione di interventi infrastrutturali a costo zero per gli Utenti, a valere sul nuovo Periodo tariffario;
- b) negativo ed inferiore al -10%, il 50% del montante dei mancati ricavi attribuibile alle WLU eccedenti la soglia del 10%, sarà recuperato in tariffa a valere sul nuovo Periodo tariffario.

Il margine eccedente sarà calcolato come differenza tra i ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, moltiplicata per il traffico effettivo consuntivato ed i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata al traffico previsto ex ante, maggiorato/ridotto del +/- 10% (ricavi soglia). Riguardo all'ultimo anno del Periodo tariffario, si considereranno i dati di traffico consuntivati al 30 settembre ed i dati di traffico previsionali al 31 dicembre, basati sulle migliori stime disponibili.

Ove nel corso del Periodo tariffario gli scostamenti annui delle WLU consuntivate risultino superiori ad una soglia +/- 10%, le parti avranno facoltà di chiedere, sulla base delle nuove stime di traffico, l'immediata rimodulazione dei parametri tariffari (x, k, v), per le annualità residue del Periodo in corso.

h) Esplicitazione del parametro Z , **ai fini dell'applicazione del meccanismo di profit sharing**

Il Gestore non si è avvalso del meccanismo di profit sharing di cui al paragrafo 8.4.5 del Modello 1 ART.

Dal periodo tariffario successivo a quello oggetto della presente consultazione, Gesap potrà prevedere che i costi operativi pertinenti le attività regolamentate, relativi all'Anno Base del Periodo appena conclusosi, potranno essere incrementati, ai fini della proposta di aggiornamento dei diritti, nel limite massimo del 50% dell'eventuale eccedenza di produttività conseguita dal Gestore rispetto agli obiettivi fissati per il Periodo tariffario 2020-2023. Tale eccedenza di produttività sarà determinata dalla differenza tra:

- le spese operative previste ex-ante nell'ultimo anno del periodo tariffario oggetto della presente consultazione, eventualmente rideterminate nel corso del periodo per tener conto delle variazioni del traffico intervenute rispetto alle previsioni, a parità di elasticità;
- le spese operative consuntivate per la stessa annualità di cui sopra, come risultanti dalla contabilità analitica per i prodotti regolamentati.

L'eccedenza di produttività come sopra calcolata, sarà contabilizzata - nella misura massima del 50% - separatamente rispetto ai costi emergenti dalla contabilità analitica dell'Anno Base di riferimento del periodo tariffario successivo a quello oggetto della presente consultazione.

Il Profit Sharing verrà riconosciuto a condizione che, nel corso del periodo tariffario oggetto della presente consultazione i valori annuali dei singoli indicatori di qualità abbiano assunto valore maggiore o uguale a zero, e che il raggiungimento degli obiettivi di qualità non sia maturato in concomitanza di flessioni del traffico.

i) Criteri e modalità di allocazione del costo, per singolo prodotto regolato e **per l'insieme dei prodotti non regolati, degli interventi inseriti nel piano quadriennale**

Il costo degli interventi previsti da Piano Quadriennale 2020-2023 è stato allocato ai vari prodotti secondo specifici driver di allocazione (Diretti, Diretti pro-quota, Indiretti).

In ogni caso, in fase di allocazione, qualora previsto, parte del costo è stato allocato su centri di costo non regolamentati.

Per approfondimenti e consultazione dei criteri di allocazione dei costi si rimanda al documento all'Allegato D.

Si precisa inoltre che, ai sensi di quanto previsto al Capitolo 8.13 comma a. del Modello 1 ART, si è provveduto a calcolare lo scostamento tra le WLU consuntivate (consuntive al 2018 e previsionali 2019 al 31/08/2019) con le WLU stimate dalle previsioni di Traffico per il medesimo periodo. Essendo la risultante positiva e superiore al +5%, stabilito come rischio Traffico in Audizione del 29/04/2016 per la determinazione della Dinamica Tariffaria 2016-2019, si è proceduto al calcolo del margine eccedente da recuperare a valere nel prossimo quadriennio 2020-2023 in investimenti a costo zero per l'utenza, come da tabella sotto riportata.

Tabella 11
Investimenti a costo zero per l'Utenza

Periodo di riferimento	WLU STIMATE	WLU STIMATE + SOGLIA 5%	WLU CONSUNTIVATE	DELTA WLU
------------------------	-------------	-------------------------	------------------	-----------

al 31/12/2016	5.052.359	5.304.977	5.313.748	8.771
al 31/12/2017	5.218.244	5.479.156	5.757.070	277.914
al 31/12/2018	5.415.654	5.686.437	6.609.001	922.564
al 31/12/2019*	5.636.802	5.918.642	7.000.000	1.081.358
	RICAVI ATTIVITA' REGOLATE	Corrispettivo medio	margin complessivo lordo	margin netto, 50%
al 31/12/2016	45.237.168,17 €	8,51 €	74.669,98 €	37.334,99 €
al 31/12/2017	48.485.801,15 €	8,42 €	2.340.578,32 €	1.170.289,16 €
al 31/12/2018	56.173.398,45 €	8,50 €	7.841.362,41 €	3.920.681,21 €
al 31/12/2019*	61.941.095,00 €	8,85 €	9.568.641,77 €	4.784.320,89 €
Ammontare investimenti non remunerabili in tariffa in quanto a costo zero pari a: € 9.912.626,24				

*Risultati relativi a quanto emerso dalla stima previsionale effettuata in data 31/08/2019

Eventuali scostamenti, rispetto a quanto di cui sopra, saranno recuperati in sede monitoraggio 2020 con i dati a consuntivo 2019.

- j) Illustrazione delle eventuali proposte di semplificazione e accorpamento dei prodotti regolati

Si rimanda al punto k.

- k) Illustrazione delle eventuali proposte di *basket* tariffari

Tabella
Basket Tariffario e Sottoarticolazioni

Basket Tariffario e Sotto articolazioni	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Unità di misura	
APPRODO E PARTENZA						
<i>fino a 25 t Winter</i>	2,67	2,67	2,67	2,67	€/ton	
<i>oltre le 25 t Winter</i>	3,67	3,67	3,67	3,68		
<i>fino a 25 t Summer</i>	3,31	3,31	3,31	3,31		
<i>oltre le 25 t Summer</i>	4,55	4,55	4,55	4,55		
SOSTA	0,50	0,50	0,50	0,50	€/ton h	
IMBARCO PAX ADULT						
<i>Intra UE</i>	9,50	10,59	12,71	12,70	€/depax	
<i>Extra UE</i>	12,65	14,09	16,91	16,91		
IMBARCO PAX CHILDREN						
<i>Intra UE</i>	4,75	5,29	6,35	6,35		
<i>Extra UE</i>	6,32	7,04	8,46	8,45		
MERCI	0,50	0,50	0,50	0,50	€/kg	

SICUREZZA PAX	2,57	2,57	2,57	2,57	€/depax
SICUREZZA BAGAGLIO DA STIVA	1,20	1,20	1,20	1,20	€/depax
SICUREZZA IMBARCO E SBARCO MERCI	0,54	0,50	0,46	0,43	€/kg
PONTILI					
<i>primi 45'</i>	65,24	72,54	80,81	90,44	€/h
<i>successivi 15'</i>	20,38	22,66	25,25	28,26	
<i>successivi 30'</i>	40,77	45,32	50,49	56,51	
<i>successivi 45'</i>	61,16	68,00	75,75	84,78	
<i>successivi 60'</i>	81,54	90,66	101,00	113,03	
<i>successivi 75'</i>	112,13	124,66	138,88	155,43	
<i>successivi 90'</i>	142,69	158,65	176,74	197,80	
STOCK MERCI	1,33	1,22	1,12	1,03	€/kg
PRM	0,68	0,91	0,91	0,92	€/depax
FUELING	38,00	34,61	34,61	34,61	€/m ²
BANCHI CHECK-IN					
<i>Canone annuo per banco</i>	16.725	16.858	16.992	17.126	€/banco anno
<i>Canone annuo per banco sala vip</i>	24.648	24.844	25.040	25.239	
<i>Corrispettivo per ore extra</i>	17,09	17,23	17,36	17,50	€/h
LOCALI E SPAZI OPERATIVI					
<i>Uffici</i>	447,96	448,05	448,06	448,52	€/h
<i>Locali operativi</i>	357,97	358,05	358,06	358,42	
<i>Aree di servizio</i>	268,02	268,07	268,08	268,35	
<i>Aree esterne</i>	32,20	32,21	32,21	32,24	

Non è stata avanzata alcuna proposta relativa a basket tariffari, ma è stata effettuata una rimodulazione delle tariffe di alcuni prodotti regolati al fine di allineare i livelli tariffari a benchmark di mercato con altre realtà aeroportuali e nel rispetto di un effetto totalmente neutrale sui ricavi previsti.

Nello specifico:

- La tariffa Merci è stata scontata rispetto all'output iniziale del Modello tariffario e assume valore pari a 0,50 €/Kg. La perdita dei ricavi dovuta a tale scontistica è compensata da una rimodulazione della tariffa di Imbarco Passeggeri in modo tale da mantenere invariato il totale dei ricavi relativi ai due diritti, previsti inizialmente dal Modello tariffario.
- Il corrispettivo per la Sosta è stato scontato rispetto all'output iniziale del Modello tariffario. La perdita dei ricavi dovuta a tale scontistica è compensata da una rimodulazione della tariffa di Approdo e Decollo in modo tale da mantenere invariato il totale dei ricavi relativi ai due diritti, previsti inizialmente dal Modello tariffario.

Si segnala che la dinamica tariffaria relativa ai banchi check-in avrebbe comportato un aumento dal +50% (2020 vs 2019)). Il Gestore, a favore dell'utenza, ha deciso di dimezzare i suddetti incrementi previsti dal Modello tariffario.

l) Illustrazione delle eventuali proposte di sotto-articolazioni dei diritti
Si veda Tabella punto precedente.

m) Illustrazione degli oneri incrementali attesi nel Periodo tariffario, in applicazione di disposizioni normative e regolamentari

Di seguito si riporta la tabella che riepiloga le discontinuità di costo per oneri incrementali legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari, di cui al paragrafo 8.10.2 del Modello 1 ART.

Tabella 13
Oneri incrementali attesi nel Periodo tariffario in applicazioni di disposizioni normative (Euro)

Onere incrementale	I Anno	II Anno	III Anno	IV Anno	Riferimento normativo
Rettifica da Monitoraggio 2019	- 214.268	-	-	-	Delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017 e allegati
Adeguamento CCNL	753.407	757.626	761.869	766.135	Adeguamento
Recupero adeguamento CCNL anni 2017-2019	252.000	-	-	-	
Leasing per adeguamento sistemi EDS a standard 3	375.000	750.000	750.000	750.000	Punto 12.4.2 del Regolamento UE 2015/1998 ribadito con nota prot. 12921 del 6 febbraio 2017, a firma del Direttore Generale di Enac.

Rettifica da monitoraggio 2019

In seguito al monitoraggio del 2019, come disciplinato dal paragrafo 8.12 del Modello 1 ART, è stato calcolato un conguaglio a favore degli Utenti e inserito all'interno degli oneri incrementali a valore negativo.

Costi aggiuntivi per adeguamento CCNL Gesap nel Periodo tariffario e per recupero di tale adeguamento negli anni 2017-2019

A seguito della scadenza del CCNL del Trasporto Aereo, avvenuta in data 31/12/2016, è stato quantificato un incremento da normativa relativamente a:

- un recupero annualità pregresse (2017-2019): stimato in € 900 per ciascuno dei 280 dipendenti, a valere sul primo anno del Periodo tariffario (2020), pari a € 252.000;
- un adeguamento del costo del lavoro per le annualità del Periodo tariffario (2020, 2021, 2022, 2023) quantificato come un incremento del 4,5% del costo del personale proiettato secondo la relazione di cui al punto 1 del paragrafo 8.4.2 del Modello ART. Lo sviluppo del calcolo è riportato nella tabella seguente.

Tabella 14
Dinamica onere incrementale legato al personale

	2020	2021	2022	2023
A) Proiezione costi del personale secondo modello 1 ART	16.789.001	16.930.028	17.072.241	17.215.647
B) Incremento costo del personale per adeguamento CCNL	4,50%	4,50%	4,50%	4,50%
C) Costo aggiuntivo stimato (AxB)	755.505	761.851	768.251	774.704

Costo aggiuntivo per adeguamento infrastrutturale per adeguamento dei sistemi EDS a standard 3

Il costo aggiuntivo riportato in Tabella 12 è dovuto all'ottemperanza al Regolamento EU 2015/1998, capitolo 9, punto 12.4.2., nel quale è disciplinato il rispetto dello "Standard 3" per le apparecchiature relative ai sistemi EDS di rilevamento della presenza di esplosivi a partire dal 1° Settembre 2020. Nello specifico il costo si riferisce al leasing operativo delle apparecchiature che rispettano il suddetto standard.

n) Illustrazione delle modalità di utilizzo di eventuali poste figurative

Al fine di assicurare gradualità all'evoluzione tariffaria su alcuni prodotti regolati, sono state incluse alcune poste figurative (positive o negative) tra i costi ammessi di alcuni prodotti regolati, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione di tali costi rispetto all'anno di effettiva competenza. La seguente Tabella riepiloga le poste figurative utilizzate per i singoli prodotti.

Riepilogo Poste Figurative

Servizio	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Saldo del quadriennio
APPRODO E PARTENZA	5.735.000	-2.973.000	-2.340.000	-1.520.644	-1.098.644
SOSTA	2.550.000	-1.400.000	-1.050.000	-570.258	-470.258
IMBARCO PAX	19.800.000	-9.700.000	-3.650.000	-10.832.132	-4.382.132
MERCI	-169.000	88.000	71.000	42.074	32.074
SICUREZZA PAX	5.500.000	-2.970.000	-2.255.000	-1.301.251	-1.026.251
SICUREZZA BAGAGLIO DA STIVA	4.950.000	-2.250.000	-1.730.000	-2.018.425	-1.048.425
SICUREZZA IMBARCO E SBARCO MERCI	0	0	0	0	0
PONTILI	0	0	0	0	0
STOCK MERCI	0	0	0	0	0
BANCHI CHECK-IN	2.808.100	-2.021.700	-902.350	-322.569	-438.519
LOCALI E SPAZI OPERATIVI	2.094.500	-1.508.312	-673.500	-239.640	-326.952
FUELING	1.572.090	-1.220.000	-431.500	-154.353	-233.763
PRM	0	0	0	0	0

Ulteriore documentazione di supporto messa a disposizione dal Gestore e che varia rispetto alla documentazione presentata in Audizione del 25 Febbraio 2020

1. Relazione illustrativa **delle previsioni riguardanti l'evoluzione del traffico nel** Periodo tariffario (Allegato A)

2. Piano quadriennale degli interventi (Allegato B)