



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile
Direzione Generale per gli Aeroporti, il Trasporto Aereo e i Servizi Satellitari

Decreto interministeriale 29 novembre 2021, n. 474

recante modalità attuative per la compensazione dei danni subiti a causa dell'emergenza da COVID-19 dai gestori aeroportuali e dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra

FAQ

(VERSIONE DEL 18 GENNAIO 2022)

- D.1** *Può l'esperto indipendente incaricato di redigere la Relazione di cui all'art. 3 comma 1, lett. C) del D.I. n. 474/2021 essere il commercialista della società istante, con incarichi in tema di contabilità e di bilancio?*
- R.1 No, in quanto il decreto precisa non solo che l'esperto indipendente debba essere un soggetto diverso da quello che certifica il bilancio di esercizio ma anche che lo stesso debba trovarsi in una posizione di indipendenza rispetto alla società istante. Criterio che non risulterebbe rispettato ove l'esperto indipendente coincidesse con il soggetto con il quale la società ha un rapporto contrattuale di prestazione professionale in tema di contabilità, bilancio e/o revisione.
- D.2** *Se la società istante deve redigere più modelli B1 o B2, operando su più aeroporti, ma sostiene delle spese gestionali per la sede legale/amministrativa ubicata in luogo diverso rispetto agli aeroporti ove è svolta l'attività operativa, come possono essere riportati tali costi nei citati modelli B?*
- R.2 Nell'ambito della propria Relazione, l'esperto indipendente dovrà attestare i criteri e le modalità seguiti nella suddivisione di tali costi tra i modelli B.1 e B.2 relativi ai singoli scali ove la società opera, nonché la correttezza dell'operazione effettuata.
- D.3** *In considerazione del fatto che nell'allegato B.2 sezione 3 "dati relativi ai ricavi" non risultano espressamente indicati i dati relativi ai ricavi per la categoria di servizio aeroportuale di assistenza a terra ristorazione catering, dove vanno inseriti tali dati?*
- R.3 Non essendoci una categoria "ristorazione catering" nell'allegato B.2, sezione 3, il soggetto beneficiario potrà includere il dato all'interno della voce 3.1. (totale ricavi di assistenza a terra) e tale circostanza dovrà essere attestata dall'esperto indipendente nella sua relazione con riguardo alla riconciliabilità dei dati riportati nell'allegato B.2 alle scritture contabili.
- D.4** *Come comportarsi nel caso di un operatore full handler che emetta un'unica fattura per più categorie di servizi di assistenza a terra e non abbia la possibilità di suddividere l'importo della fattura nelle diverse categorie indicate dall'allegato B.2 sezione 3 "dati relativi ai ricavi"?*
- R.4 Analogamente a quanto riportato nella risposta al punto 3, il soggetto beneficiario potrà inserire il dato complessivo della fattura all'interno della voce 3.1. (totale ricavi di assistenza a terra) e tale circostanza

dovrà essere attestata dall'esperto indipendente nella sua relazione con riguardo alla riconciliabilità dei dati riportati nell'allegato B.2 alle scritture contabili.

D.5 *Nell'allegato B.2., relativo ai soggetti prestatori di servizi di assistenza a terra, è presente, alle voci 2.1, 2.2 e 2.3 della sezione "dati di traffico", l'indicazione, rispettivamente, dei passeggeri di aviazione commerciale, dei passeggeri di aviazione generale e del cargo aereo. Un handler che non avesse la disponibilità di tali dati può ometterli?*

R.5 Sì, gli handler possono omettere le indicazioni di cui alle voci 2.1, 2.2 e 2.3 dell'allegato B.2. Diversamente, i movimenti di cui alle voci 2.4. e 2.5 costituiscono dato necessario per la compilazione del modello B.2 ai sensi di quanto previsto dall'art. 2, comma 3 del D.I. n. 474/2021. I movimenti da indicare nell'allegato B.2 sono quelli per i quali i prestatori hanno svolto il servizio.

D.6 *Ai fini del calcolo del danno subito da ciascun soggetto beneficiario, si fa riferimento alla previsione della ripresa delle attività in due archi temporali (1.3.2020 - 30.6.2020 per i beneficiari per i quali è stata prevista la ripresa delle attività a partire dal 3 o dal 14.6.2020 e 1.3.2020 - 14.7.2020 per i beneficiari per i quali è stata prevista la ripresa delle attività a partire dal 15.7.2020). Cosa si intende per previsione della ripresa delle attività?*

R.6 I decreti interministeriali n. 227/2020 e n. 245/2020 definiscono gli aeroporti che possono riprendere l'attività operativa di aviazione commerciale, rispettivamente, dal 3 giugno e dal 14 giugno 2020. Per tali aeroporti, l'art. 2, comma 2 del decreto interministeriale prevede la risarcibilità dei danni per il periodo dal 1° marzo al 30 giugno 2020.

Dal 15 luglio 2020, data del termine di efficacia del citato decreto interministeriale 245/2020, sono tornati ad essere operativi anche i restanti aeroporti fino a quel momento oggetto di limitazione operativa.

Al riguardo, ai fini della puntuale individuazione degli aeroporti interessati via via alla ripresa delle attività operative, si rinvia al documento ENAC sui dati di traffico 2020 (cfr. TAB. GEN 01 "Limitazione all'operatività degli scali nazionali aperti al traffico commerciale", a pag. 19), pubblicato sul sito istituzionale, nella sezione "Pubblicazioni", all'indirizzo <https://www.enac.gov.it/dati-di-traffico-2020>.

D.7 *Il decreto attuativo precisa che i ricavi straordinari debbano essere ignorati, con riferimento al punto 2.7 della decisione positiva della Commissione europea C(2021) 5702 final del 26 luglio 2021, recante indicazioni sulla metodologia da utilizzare. Si può ritenere, anche se non esplicitamente previsto dal decreto attuativo, che anche eventuali costi straordinari, analogamente ai ricavi straordinari, debbano essere esclusi dal calcolo del danno risarcibile?*

R.7 Sì, anche i costi non ricorrenti (ossia straordinari) dovranno essere esclusi, al pari dei costi afferenti i servizi di costruzione, dal computo dei dati relativi ai costi di cui al punto 4 degli allegati B.1 e B.2.

A tale riguardo si evidenzia come la stessa Commissione Europea, con la decisione del 1° marzo 2021 concernente gli aiuti di Stato in favore della società Toscana Aeroporti (punto 2.5, paragrafo 41) abbia ritenuto corretta detta impostazione, in relazione alla metodologia da utilizzare per il calcolo dei danni subiti.

Si precisa altresì che la nota riportata nell'allegato B.1 con asterisco ("sono esclusi ricavi e costi afferenti i servizi di costruzione e i ricavi non ricorrenti ovvero straordinari") si applica, nei termini sopra precisati, anche all'allegato B.2 riferito ai prestatori di servizi di assistenza a terra, benché non risulti in esso presente.

- D.8** *Rientrano tra i soggetti che possono presentare domanda di accesso al fondo ai sensi dell'art. 1 del D.I. n. 474/2021, oltre ai gestori aeroportuali in possesso della certificazione di cui al Regolamento UE n. 139/2014, anche i gestori aeroportuali in possesso della certificazione rilasciata dall'ENAC ai sensi della normativa nazionale di cui al Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti?*
- R.8 Sì, anche i gestori aeroportuali in possesso della certificazione rilasciata dall'ENAC ai sensi della normativa nazionale rientrano nei soggetti che possono presentare domanda di accesso al Fondo.
- D.9** *Con la nota 1, riferita alle righe 3.4 e 3.3 rispettivamente degli allegati B1 e B2 al D.I. n. 474/2021, si precisa che la voce "Rimborsi e indennizzi (ottenuti o richiesti) connessi all'emergenza Covid 19" è utilizzata con il segno negativo ai fini del calcolo del danno. Si può per questo ritenere che il valore complessivo di rimborsi e indennizzi debba essere indicato nelle corrispondenti righe con segno negativo?*
- R.9 No, il valore riferito ai citati rimborsi e indennizzi va riportato con segno positivo; diversamente operando, l'attribuzione di un valore negativo andrebbe a ridurre il totale dei ricavi, con conseguente improprio aumento del danno risarcibile. L'indicazione di cui alla nota 1 va intesa come precisazione del fatto che tali importi sono da portare in detrazione in sede di determinazione del danno risarcibile.

18 gennaio 2022.