Parte III.13.B - SCHEDA DI INFORMAZIONI COMPLEMENTARI SUGLI AIUTI AL FUNZIONAMENTO A FAVORE DEGLI AEROPORTI

*Compilare, oltre al modulo di "informazioni generali", la presente scheda di informazioni complementari per la notifica di tutti gli aiuti individuali al funzionamento ai quali si applicano gli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree*[[1]](#footnote-1)*.*

1. Informazioni supplementari sul beneficiario e sulle sue attività

*Compilare, oltre al modulo di "informazioni generali", la presente scheda di informazioni complementari per la notifica di tutti gli aiuti individuali al funzionamento ai quali si applicano gli orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree*[[2]](#footnote-2)*.*

1.1. Beneficiario

1.1.1. L'aiuto è concesso direttamente al gestore dell'aeroporto?

Sì  No

1.1.2. In caso di risposta negativa al punto 1.1.1, descrivere, se del caso, i) il soggetto giuridico che riceve l'aiuto e ii) il soggetto giuridico incaricato di trasferire l'aiuto in quanto intermediario all'aeroporto che fornisce i servizi ammissibili all'aiuto.

1.1.3. In caso di risposta negativa al punto 1.1.1, spiegare in che modo le autorità garantiscono che non è stato concesso alcun vantaggio ai livelli intermedi.

1.1.4. Il beneficiario dell'aiuto è anche proprietario dell'aeroporto?

Sì  No

1.1.5. In caso di risposta negativa al punto 1.1.4: precisare chi è/sarà il proprietario dell'aeroporto e descrivere la struttura proprietaria.

1.1.6. Nel caso di aiuti individuali, descrivere i rapporti giuridici, organizzativi e finanziari che intercorrono tra il beneficiario dell'aiuto e i) le imprese con cui forma un gruppo di imprese; ii) le sue controllate; iii) qualsiasi altra impresa associata, comprese le joint venture.

Nel caso di regimi di aiuto, descrivere il metodo con cui l'autorità che concede l'aiuto valuterà i rapporti giuridici, organizzativi e finanziari di cui ai punti da 1.1.1. a 1.1.5.

1.2. Informazioni generali relative al gestore dell'aeroporto

1.2.1. Nel caso in cui l'aeroporto/gli aeroporti sia/siano utilizzato/i dalle forze armate nazionali, dalla polizia, dai servizi non economici di soccorso aereo o da qualsiasi altro servizio aereo di natura non economica, specificare: a) la natura del servizio o dei servizi; e b) il tasso di utilizzo delle capacità aeroportuali (ad esempio l'uso della pista e delle altre strutture aeroportuali, espressi come percentuale dei movimenti annuali dell'aeromobile).

1.2.2. Fornire i seguenti dati sul traffico dei passeggeri presso l'aeroporto beneficiario dell'aiuto:

(a) per gli aeroporti che hanno praticato traffico commerciale di passeggeri per oltre due esercizi finanziari: media annuale del traffico passeggeri nei due esercizi finanziari precedenti l'anno in cui l'aiuto è stato notificato o effettivamente concesso;

(b) per gli aeroporti che hanno praticato traffico commerciale di passeggeri per meno di due esercizi finanziari: il traffico annuale previsto di passeggeri durante i due esercizi finanziari successivi all'inizio dell'esercizio del traffico aereo commerciale di passeggeri.

Fornire i dati in forma di tabella nel modo seguente: [copiato da pagina 188, punto 2.2.3]

|  |  |
| --- | --- |
| **Anno** | **Numero totale di passeggeri** |
|  |  |
|  |  |

Il numero di passeggeri deve essere calcolato in base alla sola andata e per ogni singola rotta. Ad esempio: un passeggero che vola verso un aeroporto e fa ritorno viene calcolato due volte. Se un aeroporto fa parte di un gruppo di aeroporti, i dati sul traffico passeggeri devono essere stabiliti sulla base di ogni singolo aeroporto.

1.2.3. Nel caso di aiuti individuali al funzionamento: fornire il piano aziendale che il beneficiario ha attuato nel periodo 2009-2013 e che intende attuare fino al 4 aprile 2027. Descrivere le ipotesi alla base di tali piani aziendali.

Il piano aziendale deve contenere informazioni su: traffico e previsioni di traffico; costi e previsioni dei costi; dati finanziari e previsioni finanziarie per quanto riguarda il livello di redditività e i flussi di cassa (con riferimento a metodi la cui applicazione all'interno dell'impresa beneficiaria è comprovata, ad esempio utilizzando metodi per valutare il valore attuale netto di un investimento (VAN), il tasso di rendimento interno (TRI) e il rendimento medio del capitale investito (ROCE). Il piano aziendale deve essere trasmesso in un formato Excel, con spiegazioni di tutte le formule.

Nel caso di un regime di aiuti: indicare in dettaglio a) i criteri formali e sostanziali ai quali devono conformarsi i piani aziendali degli aeroporti ammissibili; b) il metodo che le autorità nazionali utilizzeranno per valutare i piani aziendali.

1.2.4. Nel caso di aiuti individuali al funzionamento, fornire una sintesi delle perdite di esercizio[[3]](#footnote-3) sostenute dal beneficiario nel periodo 2009-2013, nonché delle perdite di esercizio previste nel periodo che rimane fino al 4 aprile 2027. Fornire i dati per ciascun aeroporto, sotto forma di una tabella strutturata come segue:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Entrate |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Costi di esercizio |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Altro |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Risultato di gestione |  |  |  |  |

Nel caso di regimi di aiuto, specificare il metodo che le autorità utilizzeranno per stabilire le perdite di esercizio degli aeroporti ammissibili.

1.2.5. Nel caso di aiuti individuali al funzionamento, fornire copie delle relazioni finanziarie[[4]](#footnote-4) degli aeroporti ammissibili per i 5 anni precedenti l'anno di domanda di aiuti al funzionamento.

Nel caso di regimi di aiuto, impegnarsi a includere le relazioni finanziarie sopra descritte nella valutazione degli aiuti individuali.

1.2.6. Specificare le disposizioni adottate per evitare la sovracompensazione e per recuperare le somme in eccesso dal beneficiario.

1.3. Attività nel settore dei servizi aeroportuali

1.3.1. Specificare i servizi aeroportuali ammissibili[[5]](#footnote-5) e le categorie di costi operativi ammissibili[[6]](#footnote-6) per la prestazione di tali servizi.

1.4. Attività di competenza dei poteri pubblici

1.4.1. L'aiuto all'investimento riguarda attività che rientrano sotto la responsabilità dello Stato nell'esercizio dei suoi poteri pubblici (ad esempio, controllo del traffico aereo, servizi di polizia, servizi doganali, servizi antincendio, attività necessarie alla protezione dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita)? I costi operativi relativi all'infrastruttura e alle attrezzature necessarie per lo svolgimento di tali attività sono generalmente considerati di carattere non economico e, pertanto, non rientrano nel campo di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato?

Sì  No

1.4.2. Comunicare lo strumento giuridico pertinente a livello nazionale, regionale o altro concernente la nozione di attività che rientrano nella sfera di competenza dell'autorità pubblica e indicare il loro finanziamento. In mancanza di tale strumento giuridico, chiarire il modo in cui tali attività sono di norma finanziate da parte delle autorità competenti.

1.4.3. Fornire elementi che dimostrino che il finanziamento pubblico delle attività non economiche non comporta indebite discriminazioni tra aeroporti. Si verifica una discriminazione quando nell'ambito dell'ordinamento giuridico rilevante, alcuni aeroporti civili devono di norma sostenere determinati costi inerenti alle loro attività non economiche, mentre altri aeroporti civili non sono tenuti a coprire tali costi. Precisare l'applicabilità sostanziale e territoriale delle norme nazionali applicabili al finanziamento di attività non economiche degli aeroporti e, se del caso, il livello delle competenze regionali in materia.

1.4.4. Confermare, fornendo le opportune prove, che la compensazione dei costi sostenuti in relazione ad attività non economiche sarà strettamente limitata a coprire tali costi e qualsiasi sovvenzione incrociata delle attività economiche mediante tale compensazione sarà effettivamente esclusa.

1.4.5. Confermare che l'aeroporto terrà una contabilità separata per attività economiche e non economiche.

2. Valutazione della compatibilità della misura

2.1. L'aiuto è stato concesso prima del 4aprile 2014?

Sì  No

2.2. Contributo al raggiungimento di un obiettivo ben definito di interesse comune:

2.2.1. L'aiuto all'investimento:

(a)  incrementa la mobilità dei cittadini dell'Unione e la connettività delle regioni mediante la creazione di punti di accesso a voli intraunionali?

(b)  combatte la congestione del traffico aereo nei principali hub aeroportuali unionali?

(c)  facilita lo sviluppo regionale?

Specificare in che modo l'aiuto al funzionamento contribuisce al raggiungimento degli obiettivi scelti.

2.2.2. La misura notificata riguarda il gestore di un nuovo aeroporto?

Sì  No

2.2.3. Nel caso di aiuti individuali al funzionamento: L'aeroporto beneficiario è situato nello stesso bacino di utenza[[7]](#footnote-7) di un altro aeroporto con capacità inutilizzata?

Sì  No

2.2.4. Nel caso di aiuti individuali al funzionamento: In caso di risposta affermativa al punto 2.2.3, specificare le dimensioni e la forma del bacino idrografico. Fornire informazioni che permettano di determinare l'effetto probabile sul traffico dell'altro aeroporto situato in tale bacino di utenza. Tali informazioni devono costituire parte integrante del piano aziendale dell'aeroporto beneficiario ed essere basate su previsioni corrette del traffico merci e passeggeri.

Nel caso di regimi di aiuti: a) confermare che le autorità si sono impegnate a valutare l'effetto probabile sul traffico di tutti gli altri aeroporti situati nello stesso bacino di utenza di un aeroporto ammissibile sulla base delle informazioni che fanno parte integrante del piano aziendale dell'aeroporto beneficiario e si basano su corrette previsioni di traffico merci e passeggeri; b) illustrare il metodo e i criteri che le autorità nazionali dovranno utilizzare per valutare l'effetto probabile sul traffico di tale altro aeroporto o di tali altri aeroporti.

2.3. Necessità dell'intervento statale

2.3.1. Confermare che il traffico annuale dell'aeroporto ammissibile non supera 3 milioni di passeggeri (cfr. anche la domanda 1.2.2).

2.4. Adeguatezza della misura

2.4.1. Dimostrare che l'aiuto in questione è adeguato per raggiungere l'obiettivo prefissato o per risolvere i problemi cui è rivolto. In particolare, spiegare in che modo le autorità hanno stabilito che lo stesso obiettivo non possa essere raggiunto o che lo stesso problema non possa essere risolto con strumenti di intervento o aiuti meno distorsivi. Ad esempio, se l'aiuto è concesso in forme che conferiscono un vantaggio pecuniario diretto[[8]](#footnote-8), dimostrare perché si ritiene che altre tipologie di aiuto potenzialmente meno distorsive, per esempio nella forma di anticipi rimborsabili o basate su strumenti di debito o rappresentativi di capitale[[9]](#footnote-9), non siano appropriate.

2.4.2. Nel caso di aiuti individuali al funzionamento: L'importo dell'aiuto è stato stabilito ex ante come importo fisso che copra il previsto deficit di finanziamento di esercizio determinato sulla base del piano aziendale del beneficiario?

Sì  No

In caso affermativo, si prega di fornire le informazioni pertinenti nel piano aziendale.

2.4.3. Nel caso di regimi di aiuti: in tutti casi individuali l'importo dell'aiuto sarà fissato ex ante come importo fisso che copra il previsto deficit di finanziamento di esercizio determinato sulla base del piano aziendale del beneficiario?

Sì  No

In caso affermativo, il beneficiario è tenuto a fornire le informazioni pertinenti nel piano aziendale.

2.4.4. In caso di risposta negativa ai punti 2.4.2 e 2.4.3, specificare: a) il grado di incertezza delle previsioni sui costi e sulle entrate, b) eventuali asimmetrie di informazione che impediscano alle autorità nazionali di calcolare l'importo dell'aiuto ex ante sulla base di un piano aziendale.

2.4.5. In caso di risposta negativa ai punti 2.4.2 e 2.4.3, confermare che l'importo massimo degli aiuti al funzionamento compatibili è stato/sarà stabilito secondo un modello basato sulla media dei deficit di finanziamento di esercizio[[10]](#footnote-10) nei cinque anni tra il 2009 e il 2013.

2.4.6. Confermare che l'importo degli aiuti al funzionamento non sarà oggetto di un aumento ex post.

Sì  No

2.4.7. In caso di risposta negativa, spiegare per quale motivo si ritiene che la possibilità di un aumento ex post non ridurrebbe gli incentivi a gestire l'aeroporto in modo efficiente.

2.5. Effetto di incentivazione e proporzionalità dell'aiuto

2.5.1. Nel caso di aiuti individuali al funzionamento, indicare perché è probabile che, in assenza dell'aiuto, il livello di attività economica dell'aeroporto in questione sia notevolmente ridotto. Fornire le informazioni necessarie sulla base del piano aziendale (cfr. anche il punto 1.2.3) mettendo a confronto i livelli delle attività previste in presenza e in assenza di aiuti (scenario controfattuale) e tenendo conto dell'eventuale presenza di aiuti all'investimento e del livello di traffico.

Nel caso di regimi di aiuto, descrivere il metodo applicato dall'autorità che concede l'aiuto per valutare i piani aziendali e la probabilità che, in assenza dell'aiuto, il livello di attività economica dell'aeroporto in questione sia notevolmente ridotto, tenendo conto di eventuali aiuti all'investimento e del livello di traffico.

2.5.2. Nel caso di aiuti individuali al funzionamento, dimostrare che il piano aziendale dell'aeroporto si tradurrà in una piena copertura dei costi di esercizio entro il 4 aprile 2027. Specificare i pertinenti parametri chiave del piano aziendale.

Nel caso di regimi di aiuto, confermare che l'autorità che concede l'aiuto concederà aiuti individuali al funzionamento solo se ha concluso che il piano aziendale dell'aeroporto beneficiario si tradurrà in una piena copertura dei costi di esercizio entro il 4 aprile 2027. Specificare quali parametri fondamentali del piano aziendale intende valutare l'autorità che concede l'aiuto per giungere a tale conclusione in ciascun caso.

2.5.3. Indicare:

Nel caso di aiuti individuali al funzionamento: il deficit di finanziamento iniziale dell'aeroporto beneficiario su 13 anni, a partire dalla copertura dei costi di esercizio all'inizio del periodo di transizione (4 aprile 2014) fino alla piena copertura dei costi di esercizio al termine del periodo transitorio (4 aprile 2027).

Nel caso di regimi di aiuti: impegnarsi a garantire che a) il deficit di finanziamento degli aeroporti ammissibili sarà determinato utilizzando il metodo di cui al punto 2.5.2; b) gli aeroporti ammissibili dimostrino che otterranno la piena copertura dei costi di esercizio entro il 4 aprile 2027.

* L'importo massimo di aiuto consentito:

* La percentuale del deficit di finanziamento che deve essere coperta dagli aiuti al funzionamento:

* Il periodo durante il quale saranno concessi gli aiuti al funzionamento:

2.6. Prevenzione degli effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi

2.6.1. Dimostrare che tutti gli aeroporti situati nello stesso bacino di utenza dell'aeroporto o degli aeroporti ammissibili saranno in grado di raggiungere la piena copertura dei costi di esercizio entro il 4 aprile 2027.

2.6.2. Confermare che l'aeroporto/gli aeroporti, per quanto riguarda qualsiasi investimento per il quale è concesso l'aiuto, sarà aperto/saranno aperti a tutti gli utenti potenziali e non sarà riservato/non saranno riservati a uno specifico utente.

Sì  No

2.6.3. Specificare le disposizioni necessarie messe in atto per garantire che la capacità aeroportuale sarà attribuita agli utilizzatori in base a criteri pertinenti, obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

1. Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3). [↑](#footnote-ref-1)
2. Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3). [↑](#footnote-ref-2)
3. "Deficit di finanziamento di esercizio": le perdite di esercizio di un aeroporto nel periodo considerato, scontate al loro valore corrente utilizzando il costo del capitale, ovvero la differenza (in termini di valore netto attuale) tra i ricavi dell'aeroporto e i costi di esercizio dell'aeroporto; [↑](#footnote-ref-3)
4. Bilancio, conto profitto e perdite, dichiarazione del revisore dei conti o dell'impresa di revisione contabile. [↑](#footnote-ref-4)
5. Servizi forniti da un aeroporto o da una delle sue controllate, per garantire l'assistenza agli aeromobili dal momento dell'atterraggio al momento del decollo, ai passeggeri e alle merci, consentendo così ai vettori aerei di fornire servizi di trasporto aereo, compresa la fornitura di servizi di assistenza a terra e la messa a disposizione di un'infrastruttura di assistenza a terra centralizzata. [↑](#footnote-ref-5)
6. I costi di un aeroporto relativi alla fornitura di servizi aeroportuali, che comprendono categorie di costi quali costi di personale, servizi prestati sulla base di contratti, comunicazioni, rifiuti, energia, manutenzione, affitti e costi amministrativi, ad esclusione dei costi di capitale, di sostegno alla commercializzazione o altri incentivi concessi alle compagnie aeree dall'aeroporto, e i costi di competenza dei pubblici poteri. [↑](#footnote-ref-6)
7. "Bacino di utenza": una delimitazione di mercato geografica stabilita di norma a circa 100 chilometri o a circa 60 minuti di percorrenza in automobile, autobus, treno o treno ad alta velocità; tuttavia, il bacino di utenza di un determinato aeroporto può essere diverso e deve tener conto delle specificità di ciascun aeroporto. Le dimensioni e la forma del bacino di utenza variano da un aeroporto all'altro e dipendono dalle diverse caratteristiche dell'aeroporto, inclusi il modello industriale, l'ubicazione e le destinazioni da esso servite. [↑](#footnote-ref-7)
8. Ad esempio sovvenzioni dirette, esenzioni o riduzioni fiscali, degli oneri sociali o di altri contributi obbligatori oppure la fornitura di terreni, beni o servizi a prezzi vantaggiosi ecc. [↑](#footnote-ref-8)
9. Ad esempio prestiti a tasso agevolato o abbuoni d'interessi, garanzie statali, acquisizioni di una partecipazione o altri apporti di capitale a condizioni favorevoli. [↑](#footnote-ref-9)
10. "Deficit di finanziamento di esercizio": le perdite di esercizio di un aeroporto nel periodo considerato, scontate al loro valore corrente utilizzando il costo del capitale, ovvero la differenza (in termini di valore netto attuale) tra i ricavi dell'aeroporto e i costi di esercizio dell'aeroporto; [↑](#footnote-ref-10)