

**Parere del Comitato delle regioni — Orientamenti dell'UE sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree**

(2014/C 114/03)

**I. RACCOMANDAZIONI POLITICHE**

IL COMITATO DELLE REGIONI

**Osservazioni generali**

1. rileva come nell'ambito dell'ampio processo di modernizzazione della normativa in materia di aiuti di Stato avviato dalla Commissione europea nel 2012 <sup>(1)</sup>, il trasporto aereo è stato uno dei primi settori di cui si è ravvisata la necessità di aggiornamento del quadro normativo che ne disciplina il finanziamento pubblico, per quanto riguarda gli aiuti alle infrastrutture e al funzionamento degli aeroporti e quelli destinati alle compagnie aeree in fase di avviamento <sup>(2)</sup>;
2. ricorda come nel 1994 <sup>(3)</sup> la Commissione europea ha introdotto la prima disciplina degli aiuti di Stato al settore dell'aviazione civile, a seguito del completamento graduale del programma di liberalizzazioni del settore del trasporto aereo, che ne ha sostanzialmente incentivato la concorrenza, rendendo necessario un intervento regolatore che consentisse alla concorrenza di esplicitarsi secondo regole del gioco eque fra tutti i soggetti operanti nel settore;
3. sottolinea che nel 2005 <sup>(4)</sup>, il consolidamento della liberalizzazione del trasporto aereo, unitamente all'evoluzione rapida del settore che negli anni successivi ha visto l'ingresso dirompente nel mercato del nuovo modello commerciale delle compagnie *low cost* basato sugli aeroporti di piccole dimensioni, hanno portato alla necessità di aggiornare il quadro normativo esistente attraverso nuovi Orientamenti della Commissione europea sul finanziamento pubblico degli aeroporti e delle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali;
4. constata che, a distanza di soli 8 anni, gli sviluppi del mercato europeo hanno determinato un cambiamento radicale dei volumi di traffico aereo, in particolare dovuto alla crescita esponenziale del potere acquisito sul mercato dalle compagnie *low cost*, il cui modello commerciale si incardina essenzialmente sui piccoli aeroporti regionali decentrati rispetto ai tradizionali aeroporti nazionali e ai grandi *hub*;
5. condivide con la Commissione europea la necessità e l'urgenza di intervenire nel quadro normativo che disciplina l'intervento pubblico a sostegno del settore aeroportuale, in modo coerente con l'intento del programma di modernizzazione volto a consegnare agli Stati membri un pacchetto normativo di regole a tutela della concorrenza e del mercato unico aggiornato, snello ed efficiente per il periodo 2014-2020, richiamando a tal fine le raccomandazioni già espresse nel parere sulla Modernizzazione degli aiuti di Stato <sup>(5)</sup>;
6. esprime soddisfazione per la consultazione pubblica lanciata dalla Commissione europea nella prima fase il 6 giugno 2011 e nella corrente seconda fase il 3 luglio 2013, per raccogliere il contributo di tutti gli *stakeholders* sulla revisione del quadro normativo vigente e sulla proposta di nuovi orientamenti: sostiene l'approccio della Commissione europea inteso a stabilire condizioni di concorrenza eque tra i diversi attori del settore del trasporto aereo europeo, indipendentemente dal loro modello operativo, allo scopo di assicurare il corretto funzionamento e la competitività del settore del trasporto aereo europeo;
7. si rammarica tuttavia del fatto che il diritto europeo nel settore della concorrenza, ascritto alla competenza esclusiva della Commissione europea, unitamente all'eccesso di *soft law* impediscano agli enti locali e regionali di intervenire con contributi sostanziali in taluni settori chiave dello sviluppo regionale e locale, come quello degli aeroporti regionali e delle politiche di sostegno dello sviluppo regionale;

<sup>(1)</sup> COM(2012) 209 final.

<sup>(2)</sup> Consultazione pubblica lanciata il 7 aprile 2011 e conclusasi il 7 giugno 2011.

<sup>(3)</sup> 94/C 350/07.

<sup>(4)</sup> 2005/C 312/01.

<sup>(5)</sup> CdR 1528/2012.

8. richiama l'attenzione della Commissione sull'eterogeneità delle situazioni aeroportuali esistenti nello spazio europeo, specialmente la situazione delle regioni ultraperiferiche (RUP) il cui isolamento e la cui lontananza non permettono agli aeroporti lì situati, indipendentemente dal traffico di passeggeri realizzato, di essere sostenibili sul piano finanziario o di fare concorrenza ad altri aeroporti dell'UE o, ancora, di rappresentare una qualsiasi minaccia per mezzi alternativi di trasporto, siano essi su strada o su ferrovia;

9. ricorda che in tali settori le autorità regionali e locali sono protagoniste di politiche di sviluppo e crescita dei territori anche attraverso aiuti di Stato, e detengono un'approfondita conoscenza delle economie locali grazie alla prossimità agli attori economici e sociali, da cui la normativa europea non può prescindere se vuole davvero porsi al servizio dei territori e della loro coesione nel mercato unico e costruire la coesione territoriale in tutta l'UE;

10. ricorda quanto già enunciato nel parere *Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale per il periodo 2014-2020* <sup>(6)</sup>, auspicando quindi che nel proporre regole in materia di aiuti di Stato la Commissione europea consulti preventivamente e sistematicamente il Comitato delle regioni (CdR) <sup>(7)</sup> al fine di acquisire tutti gli elementi necessari ad una valutazione di impatto nel rispetto del principio della *governance* multilivello <sup>(8)</sup>.

### **Il ruolo pubblico istituzionale di finanziamento delle infrastrutture**

11. si associa al Comitato economico e sociale europeo <sup>(9)</sup> nel ricordare alla Commissione la centralità assunta dagli aeroporti regionali nel complesso dell'aviazione europea: nel 2010 infatti, circa il 60 % degli aeroporti dell'UE hanno servito meno di un milione di passeggeri. Auspica quindi, che tale centralità trovi riflesso anche nei nuovi Orientamenti;

12. ribadisce l'importanza che gli aeroporti regionali rivestono per promuovere lo sviluppo locale e migliorare l'accessibilità, contribuendo in tal modo agli obiettivi di coesione territoriale, di crescita economica dei territori e di occupazione; L'accessibilità (sotto forma, ad esempio, di collegamenti aerei adeguati) costituisce un fattore chiave per consentire anche alle zone meno popolate dell'UE e alle regioni ultraperiferiche (e quelle che dipendono esclusivamente dal trasporto aereo) di prendere attivamente parte al mercato unico;

13. ritiene che tale ruolo sia particolarmente rilevante e strategico soprattutto nell'attuale momento storico in cui l'Unione fatica ad uscire dalla crisi economica. L'attuale crisi, sin dalle sue prime manifestazioni nel 2008, ha infatti reso necessario un forte ed incisivo intervento delle autorità pubbliche europee e nazionali nell'economia in funzione anticiclica, riconosciuto e giustificato dalla stessa Commissione europea attraverso l'ampio ricorso concesso all'utilizzo della deroga 107.3 b) del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea <sup>(10)</sup> In questo periodo di crisi economica è quindi particolarmente importante promuovere una maggiore accessibilità a tutti i segmenti del mercato;

14. ribadisce altresì, tenuto conto della comunicazione della Commissione sulla politica aeroportuale nell'Unione europea, l'importanza degli aeroporti regionali <sup>(11)</sup>, in quanto consentono di ridurre sensibilmente la crescente congestione dei grandi *hub*, la quale causa un notevole disturbo alla popolazione locale e all'ambiente; in questo modo è anche possibile favorire il turismo nell'UE e sostenere le PMI nell'accesso ai mercati migliorandone la competitività <sup>(12)</sup>;

15. ritiene quindi che la sostenibilità e l'efficienza del trasporto aereo dell'Unione dipenda fortemente dalla presenza di un'adeguata rete infrastrutturale di piccoli aeroporti;

16. condivide la preoccupazione espressa dalla Commissione europea <sup>(13)</sup> nei confronti del crescente fabbisogno infrastrutturale che la strategia Europa 2020 innescherà, richiedendo infrastrutture di rete moderne, adeguate e flessibili nel settore dell'energia, dell'ICT e dei trasporti che possano sostenere la trasformazione dell'Europa in un'economia ad alta intensità di conoscenza, basse emissioni e fortemente competitiva;

<sup>(6)</sup> CdR 2232/2012.

<sup>(7)</sup> CdR 76/2005, pag. 1.

<sup>(8)</sup> Cfr. CdR 2232/2012, punti da 18 a 20.

<sup>(9)</sup> 2012/C 299/10.

<sup>(10)</sup> Cfr. le misure adottate dalla Commissione europea in risposta alla crisi economica e finanziaria a partire dal 2008: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/temporary.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/temporary.html).

<sup>(11)</sup> COM(2011) 823 final

<sup>(12)</sup> COM(2006) 819 final.

<sup>(13)</sup> SEC(2011) 391 final.

17. condivide altresì la posizione che il mercato non è sempre in grado di consegnare le infrastrutture di cui l'Europa avrebbe bisogno, e che senza l'intervento pubblico molti investimenti necessari alla realizzazione degli obiettivi della strategia europea non si otterrebbero o sarebbero differiti a periodi successivi al 2020;

18. accoglie con favore l'appello della Commissione ad incrementare gli investimenti infrastrutturali dell'Unione, di cui rileva un fabbisogno stimato ad oltre 1,5 trilioni di euro per il periodo 2010-2020 per soddisfare la domanda odierna di trasporto, evidenziando la forte correlazione tra accessibilità geografica e crescita economica dei territori;

19. prende atto dei principi elaborati dalla giurisprudenza della Corte nel caso Leipzig/Halle<sup>(14)</sup>, ma sottolinea lo specifico contesto fattuale della loro origine: invita pertanto la Commissione a tenere conto nei suoi orientamenti della grande varietà degli interventi pubblici a sostegno delle infrastrutture; una componente di partecipazione del settore pubblico, in aggiunta al capitale privato, è spesso essenziale per assicurare il successo di grandi progetti infrastrutturali come gli aeroporti, indipendentemente dal fatto che essi siano destinati a un uso commerciale o no;

20. fa osservare che il numero assoluto dei passeggeri può essere un criterio adeguato per giudicare la possibile redditività economica di un aeroporto dal punto di vista infrastrutturale e procedere così a una sua classificazione soltanto nei casi tipo. Invoca pertanto una concezione più flessibile delle norme in materia di compatibilità su questo punto, per consentire di tener conto delle particolarità dei casi singoli;

21. esorta altresì a tenere in considerazione che, nella congiuntura attuale di uscita dalla crisi, sarebbe quanto mai opportuno valutare in un'ottica di priorità gli effetti positivi dei finanziamenti pubblici alle infrastrutture sulla coesione, sulla crescita e l'occupazione e tenerne adeguatamente conto al momento di esaminare tali finanziamenti alla luce delle norme sulla concorrenza;

22. prende atto del principio dell'operatore in economia di mercato sviluppato dalla Commissione, ma esprime preoccupazione dinanzi agli effetti dell'applicazione del principio su settori come quello infrastrutturale in cui il ruolo dello Stato è storicamente ed istituzionalmente insostituibile: alla luce del volume di investimenti necessario e dell'impossibilità di ripercuotere interamente il rifinanziamento dei costi di investimento sulla comunità che utilizza le infrastrutture gran parte degli investimenti infrastrutturali è fondamentalmente insostenibile per un investitore privato. La premessa secondo cui lo Stato può essere assimilato ad un operatore privato, facendo astrazione da qualsiasi considerazione di carattere sociale, politico-regionale e settoriale, risulta lontana dalla realtà e dannosa per l'interesse generale se applicata agli interventi di infrastrutturazione dei territori, che sono parte essenziale della missione pubblica;

23. invita la Commissione a considerare che gli interventi pubblici a sostegno della costruzione e dell'ampliamento di infrastrutture, così come quelli destinati a correggere il deficit di accessibilità dei cittadini residenti, rappresentano spesso autentiche misure generali di politica economica che non configurano pertanto aiuti di Stato<sup>(15)</sup> bensì misure d'interesse generale. Esorta quindi la Commissione a proseguire la modernizzazione delle regole in materia di aiuti di Stato tenendo conto dei principi fondamentali che stanno alla base della politica pubblica e del ruolo istituzionale dello Stato; invita a riflettere sul fatto che gli aeroporti, così come le strade e le ferrovie, assolvono a compiti infrastrutturali di natura pubblica.

#### ***Piccoli e micro aeroporti che non rientrano nel campo di applicazione delle norme in materia di aiuti di stato***

24. esorta la Commissione a proseguire la modernizzazione all'insegna della reale semplificazione, concentrando gli sforzi verso i contesti e i casi maggiormente distorsivi della concorrenza che rappresentano una reale minaccia per l'integrità del mercato interno;

25. condivide la necessità di regole che garantiscano nello Spazio economico europeo un *level playing field* a tutte le imprese che operano nel settore del trasporto aereo, riducendo al minimo gli interventi pubblici distorsivi sui mercati rilevanti ed evitando le *subsidiy races* tra Stati membri;

<sup>(14)</sup> Sentenza della Corte di Giustizia europea del 19 dicembre 2012 — *Mitteldeutsche Flughafen AG, Flughafen Leipzig/Halle GmbH*/ Commissione europea, Repubblica federale di Germania, *Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen* ev.

<sup>(15)</sup> 94/C 350/07, p.1.

26. ritiene tuttavia che gli sforzi della Commissione debbano concentrarsi sulle grandi realtà aeroportuali, e che gli interventi a sostegno dei piccoli aeroporti aventi un traffico medio annuo inferiore ai 300 000 passeggeri debbano considerarsi estranei al campo di applicazione degli aiuti di Stato perché incapaci di alterare gli scambi tra Stati membri e in quanto tali aeroporti sono strutturalmente incapaci di coprire i costi operativi e di capitali. Sottolinea che la commissione ha già riconosciuto l'appropriatezza della soglia di 300 000 passeggeri nell'ambito della decisione del 20 dicembre 2011 riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale, limitandola tuttavia ai collegamenti aerei verso le isole o ai porti, e stabilendo una soglia più bassa per i SIEG relativi agli aeroporti. Chiede pertanto che la Commissione gestisca in modo più coerente e semplificato le soglie nelle diverse basi giuridiche e modifichi di conseguenza la proposta di nuove linee guida, in particolare i punti 80.1 e 80.2 sulla classificazione degli aeroporti, il punto 92 sulle intensità di aiuto, nel quale si dovrebbe prevedere l'istituzione di una categoria dedicata agli aeroporti con meno di 300 000 passeggeri, come pure l'articolo 2 par. 1 lettera e) della summenzionata Decisione.

27. esprime soddisfazione per l'attenzione che la Commissione ha voluto dedicare alla categoria di aeroporti con una capacità molto ridotta in termini di traffico di passeggeri annuo, riconoscendo l'incapacità strutturale di questi aeroporti, e più in generale di quelli con traffico fino a cinque milioni di passeggeri l'anno, di coprire i costi di capitale e di esercizio in assenza di un sostegno pubblico. Si rammarica al contempo di non ritrovare pari e conseguente considerazione nell'ambito dei criteri di compatibilità degli aiuti a tali aeroporti <sup>(16)</sup>;

28. evidenzia, in particolare, che tali aeroporti sono caratterizzati da:

- un volume limitato di passeggeri;
- scarsa accessibilità della regione in cui sono ubicati a causa della lontananza della stessa, oppure per ragioni orografiche o per carenze infrastrutturali dei collegamenti alternativi con il territorio circostante;
- ridotto bacino di utenza e le limitate prospettive di sviluppo che ne conseguono;

tali caratteristiche li rendono strettamente locali e privi di attrattività transfrontaliera;

29. rileva come, in gran parte dei casi, trattasi di piccoli aeroporti con scarso o nullo grado di sostituibilità in termini di capacità di trasporto da parte di aeroporti alternativi o di altri mezzi di trasporto pubblico: l'eventuale distribuzione dei passeggeri dei primi sarebbe del tutto ininfluenza sul volume di traffico dei secondi;

30. ritiene pertanto che il finanziamento di tali aeroporti non costituisca aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea perché incapace di distorcere la concorrenza e alterare gli scambi tra Stati membri, e non dovrebbe pertanto fare parte del campo di applicazione dei nuovi orientamenti;

31. propone <sup>(17)</sup> che il periodo transitorio pari a un massimo di 10 anni durante il quale la Commissione europea ritiene compatibili gli aiuti di Stato al funzionamento degli aeroporti sia applicato soltanto ad aeroporti aventi dimensioni in termini di traffico annuale superiori a 1 milione di passeggeri. Il divieto proposto non dovrebbe tradursi in un fenomeno esteso di chiusura dei piccoli aeroporti. Propone anche e che nella tabella contenente le intensità massime di aiuto all'investimento la categoria di aeroporti sotto il milione di passeggeri sia definita come aeroporti il cui traffico annuo è compreso tra 300 000 e 1 milione di passeggeri;

32. condivide con la Commissione europea l'opportunità di evitare la duplicazione di aeroporti non redditizi e di evitare la creazione di eccessi di capacità, ma ritiene che, quando non sussistono i presupposti giuridici perché i finanziamenti configurino aiuti di Stato, come per i piccoli aeroporti di rilevanza locale, tali raccomandazioni non debbano essere oggetto di regole sugli aiuti di Stato, la cui finalità risiede nella tutela degli equilibri concorrenziali tra Stati membri per l'integrità del mercato unico, non già nella valutazione della qualità delle scelte di spesa pubblica dei governi.

<sup>(16)</sup> Cfr. punto 80.1 e 92 del progetto di comunicazione della Commissione – *Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree* (2013).

<sup>(17)</sup> *Ibid.*, pag. 102.

**I servizi d'interesse economico generale:**

33. prende atto del fatto che la Commissione considera la creazione e il mantenimento in funzione degli aeroporti una casistica in cui è possibile concedere compensazioni per l'assunzione di oneri di servizio pubblico, ma considera di gran lunga troppo ristretto il campo di applicazione di tale norma;
34. è dell'avviso che il mantenimento di un aeroporto sia immaginabile anche al di fuori delle zone che altrimenti sarebbero tagliate fuori dal resto dell'UE in misura tale da comprometterne lo sviluppo sociale ed economico;
35. invita a riflettere sul fatto che è fondamentale responsabilità autonoma degli Stati membri e dei loro enti regionali e locali stabilire un compito di interesse economico generale, e che la Commissione può intervenire solo in caso di errori evidenti;
36. sostiene che la creazione e il mantenimento di un aeroporto corrispondono a un compito di interesse generale in particolare quando l'aeroporto sorge in una regione che presenta debolezze strutturali e può migliorare la situazione al punto da rendere possibile una prospettiva per lo sviluppo economico regionale;
37. considera necessario attuare una politica di cooperazione tra le regioni transfrontaliere europee, in vista del coordinamento e/o della creazione di aeroporti a vocazione regionale, al servizio di regioni di più di uno Stato membro.

**Aiuti al funzionamento degli aeroporti aventi dimensioni comprese tra i 300 000 e 1 milione di passeggeri**

38. constata come la Commissione europea riconosca che la presenza di aiuti al funzionamento dei piccoli aeroporti regionali dipende largamente dalla loro incapacità a coprire i propri costi di esercizio. La Commissione ritiene altresì che sia possibile, nell'arco di un massimo di dieci anni, indurre tali aeroporti al passaggio a modalità di gestione più orientate al mercato che consentano di recuperare risorse sufficienti per coprire i costi di funzionamento;
39. nutre forti dubbi che tale transizione possa mai verificarsi prima del raggiungimento di un volume di traffico superiore al milione di passeggeri annui, non solo nel periodo di 10 anni previsto dalla Commissione, in virtù delle caratteristiche di mercato dei piccoli aeroporti regionali;
40. condivide in linea di principio l'approccio della Commissione europea orientato al mercato, all'allocazione delle risorse pubbliche su modelli di aeroporti efficienti evitando la duplicazione di aeroporti inefficienti, e alla tutela della concorrenza tra aeroporti e compagnie aeree;
41. ritiene tuttavia inadeguato il metodo con cui la Commissione intende perseguire tali obiettivi, ignorando che le dinamiche di mercato variano molto a seconda delle dimensioni e delle caratteristiche degli aeroporti e che conseguentemente le società di gestione degli aeroporti operano solo apparentemente sullo stesso mercato;
42. rileva quanto sottolineato dal Consiglio Internazionale degli Aeroporti (ACI) <sup>(18)</sup> in una recente analisi, vale a dire che l'80 % dei costi di un aeroporto sono costi fissi, indipendenti dal traffico passeggeri, imputabili tanto alle infrastrutture quanto ai costi di funzionamento in larga parte derivanti da obblighi di sicurezza: ciò rende il costo per passeggero di un piccolo aeroporto di molto superiore a quello di un grande aeroporto che può invece spalmare i costi fissi su un grande volume di passeggeri, e ne aumenta notevolmente le difficoltà a raggiungere il *break even*;
43. sottolinea inoltre che i piccoli aeroporti sono caratterizzati da svantaggi competitivi strutturali che ne impediscono la compensazione dei costi fissi sia con le entrate commerciali, che sono strettamente legate al volume di passeggeri in transito, sia con l'aumento dei diritti aeroportuali imposti alle compagnie aeree, che avrebbe l'effetto di rendere ancor meno attrattivo lo scalo, già penalizzato da un bacino di utenza ridotto, insufficienti collegamenti, e quindi indurre le compagnie aeree a rivolgersi agli aeroporti più grandi;
44. evidenzia altresì che gran parte dei piccoli aeroporti aventi dimensioni comprese tra 300 000 e 1 milione di passeggeri l'anno, tendono a restare di piccole dimensioni in virtù delle caratteristiche poco favorevoli dei territori in cui sono ubicati (insularità, montanità, decentramento, carenza infrastrutturale, scarsa connettività intermodale, ecc.). Ciononostante, essi rappresentano ben il 20 % <sup>(19)</sup> della rete TEN-T principale e generale, assumendo un ruolo essenziale nel futuro delle reti transeuropee e degli obiettivi di connettività della strategia Europa 2020;

<sup>(18)</sup> *Airports and State Aid: How To Protect Both Growth and Competition*, ACI, 2013.

<sup>(19)</sup> *Ibid.*

45. sottolinea infatti che analisi recenti <sup>(20)</sup> hanno dimostrato che a fronte di un volume complessivo di perdite realizzate dagli aeroporti con meno di 1 milione di passeggeri annui pari a 445 milioni di euro all'anno, il contributo che gli stessi aeroporti producono in termini di incremento del PIL UE ammonta a 16,15 miliardi di euro annui e comprende ben 265 000 posti di lavoro;

46. ritiene pertanto che i nuovi orientamenti non debbano proibire gli aiuti al funzionamento degli aeroporti con traffico non superiore al milione di passeggeri annui, nonché degli aeroporti delle regioni ultraperiferiche, anche se dopo un periodo di 10 anni: tali aiuti rappresentano l'unico strumento per calmierare le distorsioni originate dai deficit strutturali sopra ricordati, e sono pienamente giustificati dalle esternalità positive che essi generano;

47. invita la Commissione a riconoscere la priorità dei benefici che il sostegno pubblico dei piccoli aeroporti regionali comporta per i cittadini dell'Unione, rispetto alle considerazioni di carattere strettamente finanziario ed economico;

48. ricorda alla Commissione le esternalità positive di un'offerta ampia e differenziata di piccoli aeroporti regionali: l'incremento della mobilità non solo nazionale, ma soprattutto transeuropea per effetto della maggiore pressione concorrenziale sulle tariffe del trasporto aereo e la riduzione dei costi, il consolidamento della coesione sociale, culturale e territoriale dell'Unione;

49. concorda sulla necessità di vigilare affinché il sostegno pubblico ai piccoli aeroporti non si traduca in trasferimenti incrociati verso beneficiari diversi dalle infrastrutture aeroportuali;

50. propone che la scadenza del periodo transitorio sia intesa come una «revisione di medio termine» che non escluda la possibilità di proseguire gli aiuti al funzionamento anche dopo il periodo transitorio se ne sussistono ancora le condizioni. Propone inoltre che, analogamente a quanto previsto per gli aiuti all'investimento, gli aiuti al funzionamento possano essere modulati in proporzione alle dimensioni dell'aeroporto e ad un loro eventuale efficientamento gestionale, che non può e non deve essere rigidamente condizionato al 10 % annuo in modo indifferenziato per tutti gli aeroporti;

51. ritiene che il periodo massimo di 24 mesi consentito per l'incentivazione di nuove rotte debba intendersi anche come non consecutivo in virtù del fatto che il modello commerciale dei voli stagionali, spesso legati al turismo, risulta particolarmente diffuso nei piccoli aeroporti regionali.

### ***Aiuti all'investimento per gli aeroporti***

52. teme che le rigide quote di finanziamento in funzione della grandezza proposte dalla Commissione per i costi degli investimenti non rispettino la specificità dei diversi casi e pertanto esorta la Commissione stessa ad autorizzare in modo flessibile gli aiuti finanziari, sulla base della prassi fin qui seguita, se un determinato aeroporto risponde a un obiettivo di carattere generale (in particolare funzioni di collegamento, politiche di sviluppo regionale), promette di diventare redditizio a lungo termine in base alle previsioni sul traffico e a un piano industriale e garantisce un accesso non discriminatorio ai passeggeri e alle compagnie aeree; ritiene inoltre inadeguata la proposta di condizionare gli aiuti di Stato all'investimento di tali aeroporti, ammessi fino all'intensità massima del 25 %, al rimborso dell'aiuto in caso di successo dell'investimento; propone che l'intensità del 25 % non sia interamente vincolata alla forma di anticipo rimborsabile;

53. evidenzia i risultati delle analisi di settore <sup>(21)</sup>, dai quali emerge che gli aeroporti riescono ad ottenere economie di scala competitive solo una volta raggiunta la soglia dei 5 milioni di passeggeri annui: come riconosciuto dalla stessa Commissione europea, aeroporti di dimensioni comprese tra i 3 e i 5 milioni di passeggeri all'anno non sempre riescono a coprire la totalità dei loro costi.

### ***Il finanziamento dell'intermodalità degli aeroporti***

54. sostiene la promozione di piani per la conversione delle infrastrutture aeroportuali esistenti nei centri regionali, che dovrà essere coordinata con lo sviluppo dell'intermodalità regionale dei trasporti; condivide la necessità e l'urgenza, già espressa nel Libro bianco sulla politica dei Trasporti del 2011[1], che l'Unione intervenga in tempi brevi a favore dell'integrazione multimodale degli spostamenti, in particolare della co-modalità ferro-aria, e invita la Commissione a proseguire la modernizzazione degli aiuti di Stato affinché le nuove regole agevolino gli interventi pubblici a correzione di queste pericolose carenze infrastrutturali e frammentazioni modali del sistema di trasporto aereo, considerandoli parte integrante di una politica pubblica a sostegno della mobilità dei cittadini europei.

---

<sup>(20)</sup> Ibid.

<sup>(21)</sup> Ibid.

### ***Le sfide della concorrenza globale***

55. ricorda il ruolo fondamentale svolto dall'aviazione nell'economia europea sia per i cittadini che per le imprese dell'Unione, creando oltre 5 milioni di posti di lavoro e contribuendo per 365 miliardi di euro, pari al 2,4 % del PIL europeo apportando quindi un contributo essenziale alla crescita economica, all'occupazione, al turismo, ai contatti interpersonali oltre che alla coesione regionale e sociale dell'Unione, e restando quindi un settore essenziale per i collegamenti tra l'Europa e il resto del mondo;

56. condivide la necessità che la concorrenza non venga falsata da pratiche scorrette sia all'interno sia all'esterno dell'UE. Invita la Commissione a far sì che gli sforzi per realizzare il mercato interno non rappresentino un limite alla capacità dell'Unione di far fronte alle sfide della concorrenza globale di Paesi che sono oggi tra i nostri principali competitors nei confronti dei quali la Commissione stessa ha registrato una preoccupante e crescente perdita di competitività dell'aviazione europea <sup>(22)</sup>;

57. ritiene che la concorrenza per le nuove rotte non sia limitata all'Europa e che avvenga invece a livello globale. Se vogliamo che le regioni periferiche rimangano o divengano competitive sul piano economico occorre sostenere il miglioramento della connettività al fine di condividere il rischio intrinseco dell'apertura di nuove tratte aeree. Tali collegamenti con i paesi terzi sono sempre più importanti per la conservazione e lo sviluppo delle connessioni con i mercati esistenti ed emergenti e per i benefici economici diretti che esse possono generare; si potrebbero pertanto sostenere, a determinate condizioni, anche detti collegamenti;

58. ricorda che il sistema stringente di controllo degli aiuti di Stato dell'Unione è unico al mondo e che la competitività dell'aviazione europea a livello globale non può prescindere dai massicci finanziamenti pubblici che negli Stati Uniti, in Asia e in Medio Oriente continuano ad essere elargiti alle infrastrutture aeroportuali e alle compagnie aeree, ponendo l'Unione in una situazione di rischioso svantaggio competitivo: la modernizzazione non può prescindere da questo scenario e l'Unione non può permettersi di perseverare in un approccio restrittivo, in particolare nei confronti degli aiuti pubblici alle infrastrutture, che minaccia di compromettere ulteriormente la competitività del settore dell'aviazione europea e dell'intera economia dell'UE.

Bruxelles, 28 novembre 2013.

*Il presidente  
del Comitato delle regioni*

Ramon Luis VALCARCEL SISO

---

<sup>(22)</sup> COM(2012) 556 final.