



Bruxelles, 12.12.2014  
COM(2014) 747 final

**RISPOSTE DELLA COMMISSIONE ALLA RELAZIONE SPECIALE DELLA  
CORTE DEI CONTI EUROPEA**

**"LE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI FINANZIATE DALL'UE: UN  
IMPEGNO NON OTTIMALE DELLE RISORSE"**

## **RISPOSTE DELLA COMMISSIONE ALLA RELAZIONE SPECIALE DELLA CORTE DEI CONTI EUROPEA**

### **"LE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI FINANZIATE DALL'UE: UN IMPEGNO NON OTTIMALE DELLE RISORSE"**

#### **SINTESI**

III. La Commissione prende atto delle conclusioni della Corte in merito ai progetti sottoposti ad audit relativi ai periodi 2000-2006 e 2007-2013 e conviene che nei suddetti periodi di programmazione il sostegno proveniente da fondi della politica di coesione e destinato a infrastrutture aeroportuali non ha rappresentato, in taluni casi, un uso efficace dei fondi UE. La Commissione desidera sottolineare che sono già stati tratti insegnamenti da questa esperienza e che pertanto l'approccio legislativo adottato per il periodo di programmazione 2014-2020 è completamente diverso.

Per quanto riguarda gli investimenti in infrastrutture aeroportuali il nuovo quadro normativo è stato reso più rigoroso, limitando le alternative possibili al miglioramento delle prestazioni ambientali o delle caratteristiche di sicurezza delle infrastrutture. Inoltre i servizi della Commissione stanno seguendo un approccio più limitato nei negoziati, concentrandosi in particolare sugli aeroporti che appartengono alla rete centrale TEN-T.

In merito alla pianificazione strategica, il nuovo quadro prevede come specifica condizionalità ex ante l'esistenza di piani di trasporto a livello regionale o nazionale che definiscano una strategia globale in materia di trasporti per settore, che contribuiscano al completamento della rete TEN-T e che comprendano un elenco di progetti da attuare (un "*piano di progetti realistici e maturi*"). Prima di approvare qualsiasi programma operativo che preveda investimenti nel settore dei trasporti la Commissione tiene pienamente conto di questi piani.

Per quanto riguarda i grandi progetti, la Commissione ha adottato atti delegati e di esecuzione volti a definire il processo di analisi qualitativa e gli elementi qualitativi dell'analisi costi-benefici (CBA) che tutti i grandi progetti devono integrare, quali i principali costi e benefici per settore, l'elenco dei rischi da considerare, precisi periodi di riferimento per settore, ecc. Inoltre sarà pubblicata a breve una guida all'analisi costi-benefici che comprenderà raccomandazioni pratiche per settori specifici e studi di casi volti a consentire ai beneficiari di modulare i propri progetti nell'ottica di fornire il maggior valore aggiunto per l'UE.

Prima dell'approvazione da parte della Commissione, tutti i grandi progetti dovranno essere sottoposti a una valutazione della qualità, condotta dalla Commissione stessa o da esperti indipendenti (Jaspers o altri soggetti designati dagli Stati membri e approvati dalla Commissione).

IV. La Commissione rileva che gli aeroporti regionali sono spesso utilizzati per assicurare le comunicazioni con una regione o una comunità ed è possibile che le autorità pubbliche intendano mantenerli in esercizio per motivi non puramente finanziari. Ecco perché le infrastrutture di trasporto pubblico che non sono redditizie e che necessitano del sostegno pubblico sono mantenute in attività.

Il fatto che la Commissione non conosca nei dettagli tutti i progetti finanziati dall'UE in tutta l'Unione e nei vari settori non significa che essa venga meno al proprio ruolo di vigilanza sul rispetto della normativa. In realtà la Commissione svolge tale ruolo di vigilanza, spesso al di là delle proprie prerogative regolamentari, mediante la preparazione di relazioni annuali e il monitoraggio (all'occorrenza anche a livello di singolo progetto), il trattamento ad hoc delle questioni problematiche e lo svolgimento di audit specifici. In passato, inoltre, la Commissione ha negato il cofinanziamento di aeroporti regionali per i quali gli argomenti economici non erano evidenti e che non sembravano giustificati dal punto di vista della coesione.

La Commissione fa osservare, inoltre, che i progetti del Fondo di coesione sono stati da essa direttamente approvati nel periodo 2000-2006, mentre nel periodo 2007-2013 sono stati inclusi nei programmi e approvati singolarmente soltanto i grandi progetti. Nel periodo 2007-2013 la Commissione ha provveduto a migliorare la valutazione dei grandi progetti attraverso il varo dell'iniziativa Jaspers, che fornisce assistenza tecnica agli Stati membri, la preparazione di una guida globale all'analisi costi-benefici (CBA) e il ricorso ad esperti esterni, ove necessario.

Nel periodo 2007-2013 la Commissione ha ricevuto 17 proposte di grandi progetti riguardanti aeroporti. Durante la valutazione, la Commissione presta particolare attenzione al costo complessivo del progetto, ai benefici da esso prodotti e al valore aggiunto creato per la società. Ciò ha condotto, in alcuni casi specifici, a limitare la portata dei progetti (ad esempio nel caso dell'aeroporto di Iași e dell'aeroporto di Wrocław) o a includere determinate condizioni nella decisione di approvazione (per l'aeroporto di Danzica, a causa dei piani di costruzione dell'aeroporto adiacente di Gdynia). La Commissione ha sempre verificato attentamente l'analisi della domanda. In alcuni casi essa ha sollecitato le autorità nazionali ad abbandonare i progetti (ad esempio nel caso degli aeroporti di Kielce e di Białystok), avendo constatato l'insufficienza della domanda e nutrendo dubbi riguardo alla sostenibilità finanziaria di tali aeroporti.

V.

i) La Commissione accetta la raccomandazione e intende attuarla durante i negoziati sui programmi operativi per il periodo 2014-2020. L'approccio adottato dai servizi della Commissione nei negoziati consiste nel concentrare i finanziamenti dell'UE per le infrastrutture aeroportuali su aeroporti appartenenti alla rete centrale TEN-T. La Commissione esige inoltre che la scelta delle priorità di investimento nel settore dei trasporti si basi sui piani direttivi generali per i trasporti. Tutti gli investimenti dovrebbero contribuire al raggiungimento degli obiettivi dell'asse prioritario in questione e gli investimenti in qualsiasi aeroporto dovrebbero, in particolare, essere oggetto di una valutazione preliminare dettagliata della redditività economica e della concorrenza (ad esempio per stabilire se l'investimento possa essere finanziato da operatori privati). Infine gli investimenti dovrebbero essere sorretti da risultati plausibili dello studio di fattibilità richiesto e da un'analisi costi-benefici positiva.

ii) La Commissione concorda sull'importanza di una pianificazione strategica coerente per gli aeroporti, che permetterà di evitare in futuro una distribuzione non equilibrata delle capacità.

La Commissione concorda con la raccomandazione rivolta agli Stati membri (piani coerenti per lo sviluppo degli aeroporti a livello regionale, nazionale e, ove opportuno e possibile, sovranazionale). Dal canto suo la Commissione verificherà l'attuazione nel corso dei negoziati sui programmi operativi per il periodo 2014-2020 attraverso la valutazione dei piani di trasporto nel quadro dell'adempimento delle condizionalità ex ante. Cfr. anche la risposta ai paragrafi da 68 a 71.

Ad un altro livello, la Commissione provvederà a intensificare il monitoraggio e la valutazione della capacità del mercato del trasporto aereo dell'UE di affrontare le sfide e le opportunità future.

## **INTRODUZIONE**

1. Lo studio "Challenges of Growth 2013" condotto da Eurocontrol conferma e ribadisce la sfida a livello di capacità individuata negli studi precedenti.

Nello scenario più probabile (capacità limitata), nel 2035 il numero dei voli aumenterà del 50% rispetto al 2012. Circa due milioni di voli (il 12% della domanda totale) non potranno essere assorbiti a causa di una riduzione dei piani di ampliamento della capacità aeroportuale; ciò equivale a un numero stimato di 120 milioni di passeggeri che non potranno effettuare il volo di andata e ritorno (per un totale di 240 milioni di passeggeri l'anno).

Inoltre entro il 2035 più di 20 aeroporti opereranno a piena capacità o quasi, contro appena tre aeroporti nel 2012 (principali hub aeroportuali - compresi aeroporti in Spagna e in Grecia).

Lo studio indica che la distribuzione non equilibrata delle capacità è un problema da discutere ulteriormente e che, in base ai piani di ampliamento degli aeroporti comunicati di recente, nei prossimi 20 anni in Europa si registrerà una compressione delle capacità.

Fonte: "Challenges of Growth 2013"; lo studio è consultabile all'indirizzo <https://www.eurocontrol.int/articles/challenges-growth>

6. Nel suo Libro bianco sulla politica in materia di trasporti, pubblicato nel 2011, la Commissione ha osservato che la congestione rappresenta un problema di notevole portata. La Commissione ha aggiunto che "è necessario migliorare e, laddove necessario, aumentare la capacità degli aeroporti per fare fronte alla domanda crescente di spostamenti" [Insert footnote: Libro bianco del 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti" (paragrafo 28), consultabile all'indirizzo

[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/;ELX\\_SESSIONID=HjP8JnxMmKkbg0nMHrxTqR3DX1042Lqfy2gdgLbQLf5rnTVZwSq6!1996567712?uri=CELEX:52011DC0144](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/;ELX_SESSIONID=HjP8JnxMmKkbg0nMHrxTqR3DX1042Lqfy2gdgLbQLf5rnTVZwSq6!1996567712?uri=CELEX:52011DC0144)].

Nella successiva comunicazione del 2011 che accompagna il "pacchetto aeroporti", la Commissione ha confermato che la congestione negli aeroporti rappresenta un problema per l'Europa. Inoltre la mancanza di capacità a terra finirà per compromettere la riuscita del progetto "Cielo unico europeo" nel suo complesso. Al contempo il settore europeo dell'aviazione deve affrontare l'aumento della concorrenza e i cambiamenti del mercato mondiale dell'aviazione, che si orienta verso regioni quali l'Asia e il Pacifico, il Medio Oriente e l'America latina. Tali fattori minacciano la posizione privilegiata di cui gode l'Europa in quanto crocevia della rete mondiale del trasporto aereo e rischiano di compromettere i vantaggi in termini di connettività che tale posizione privilegiata offre [Insert footnote: Comunicazione del 2011 dal titolo "La politica aeroportuale nell'Unione europea", consultabile all'indirizzo [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports/index_en.htm)].

## **ESTENSIONE E APPROCCIO DELL'AUDIT**

21.

Primo trattino: nonostante l'aumento della domanda di trasporto aereo registrato nell'UE-27 dal 2010, la Commissione ritiene che non vi sia stata, in generale, una ripresa del trasporto aereo tra il 2007 e il 2013. I soli dati medi riferiti all'UE non possono riflettere i diversi sviluppi osservati nel trasporto aereo nei vari Stati membri, che variano notevolmente da un paese all'altro. Nel 2010 21 Stati membri hanno registrato un incremento dei volumi di passeggeri, mentre 6 hanno registrato un calo; nel 2011 il volume di passeggeri è aumentato in 25 Stati membri e diminuito in 2, nel 2012 è aumentato in 18 Stati membri ed è diminuito in 9, mentre nel 2013 è aumentato in 21 Stati membri e diminuito in 6. La fluttuazione tra l'aumento e la diminuzione dei volumi di passeggeri negli ultimi anni è stata rilevante in Spagna, in Italia e in Grecia (paesi nei quali le difficoltà economiche sono ben documentate). I dati Eurostat del 2013 confermano che in Grecia e in Spagna il numero di passeggeri aerei non ha raggiunto i livelli registrati prima della crisi.

Secondo trattino: la Commissione ritiene che negli Stati membri esaminati non sia emersa una tendenza chiara di sviluppo del trasporto aereo passeggeri. Tra il 2007 e il 2013 il trasporto aereo è diminuito del 3,3% in Grecia e del 3,5% in Spagna. In Spagna il trasporto aereo passeggeri ha registrato un calo nel 2008, 2009, 2012 e 2013, in Grecia è diminuito nel 2008, 2009, 2010 e 2012 e in Italia nel 2008, 2009, 2012 e 2013.

Terzo trattino: la Commissione rileva che l'economia dell'UE-27 è in una fase di stagnazione o di recessione dal 2007, con la sola eccezione degli anni 2010 e 2011. Alcuni degli Stati membri

esaminati hanno registrato un drastico calo del PIL: la Grecia sta attraversando il sesto anno consecutivo di recessione, l'Italia e la Spagna sono state in recessione in quattro dei sei anni presi in esame. La Commissione ritiene pertanto che la crisi incida in maniera grave e continuativa sul settore del trasporto aereo.

## **OSSERVAZIONI**

Risposta congiunta ai paragrafi 28 e 30.

Gli aeroporti sono infrastrutture dalla lunga durata di vita. La Commissione ritiene che il tasso di utilizzo dell'aeroporto dovrebbe essere verificato per tutta la durata degli investimenti effettuati, al fine di valutare se sia stato raggiunto l'obiettivo del pieno utilizzo operativo. Inoltre la costruzione di infrastrutture aeroportuali per fasi, per attestarsi in prossimità o leggermente al di sopra dei parametri di riferimento, pur essendo ideale, si tradurrebbe, in pratica, nella necessità di eseguire costanti lavori presso l'aeroporto, lavori che comportano l'adozione di particolari disposizioni nonché disagi per quanto riguarda il funzionamento e i servizi offerti dall'aeroporto.

37. La Commissione è del parere che sia difficile individuare una tendenza nei dati relativi al traffico passeggeri nel periodo 2007-2013, su cui la Corte si basa per ricalcolare il costo per passeggero supplementare. La Commissione ritiene pertanto che una valutazione basata su target e riesami intermedi fornirebbe una base adeguata per la valutazione dell'efficacia dei progetti sotto il profilo dei costi. Cfr. inoltre la risposta della Commissione al paragrafo 21.

Risposta congiunta ai paragrafi da 40 a 43.

Ai fini della valutazione dei grandi progetti nel quadro della politica di coesione, la Commissione ritiene che la sostenibilità finanziaria sia da intendersi come la capacità di un progetto di generare entrate sufficienti a coprire i costi di esercizio in ogni anno di funzionamento del progetto stesso, e non come la capacità di generare utili. Anche se il sostegno dell'UE dovrebbe, idealmente, essere fornito alle infrastrutture redditizie, capita che alcune infrastrutture di trasporto generino perdite, nonostante l'esistenza di entrate; in tali casi per decidere se erogare il sostegno dell'UE si valuta se il progetto sia auspicabile sotto il profilo socioeconomico (ovvero se i benefici che ne derivano siano maggiori rispetto ai costi).

45. Gli aeroporti regionali possono servire ad assicurare le comunicazioni con una regione o una comunità ed è possibile che le autorità pubbliche intendano mantenerli in esercizio per motivi non puramente finanziari. Ecco perché le infrastrutture di trasporto pubblico che non sono redditizie e che necessitano del sostegno pubblico sono mantenute in esercizio.

50. Tra il 2007 e il 2013 il trasporto aereo di passeggeri ha registrato un calo di circa il 3,5% in Spagna e del 3,3% in Grecia. La Commissione ritiene che gli aeroporti controllati abbiano seguito tale tendenza e ha inoltre rilevato una diminuzione del traffico che rispecchia l'andamento delle economie spagnola e greca, in recessione quasi ininterrottamente dal 2007.

Cfr. inoltre la risposta della Commissione al paragrafo 21.

Risposta congiunta ai paragrafi da 53 a 55.

La definizione utilizzata dalla Commissione ai fini delle decisioni in materia di aiuti di Stato è la seguente: "«bacino di utenza di un aeroporto»: 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 varie caratteristiche dell'aeroporto, inclusi il modello industriale, l'ubicazione e le destinazioni da esso servite". La soglia dei 100 chilometri (200 chilometri se esiste una linea ferroviaria ad alta velocità) è parimenti definita all'articolo 24 del

regolamento TEN-T che fissa i criteri relativi ai componenti dell'infrastruttura del trasporto aereo. Come menzionato dalla Corte, in un recente studio relativo all'accessibilità dei voli passeggeri in Europa, i servizi della Commissione hanno tratto le loro conclusioni utilizzando una definizione di bacino di utenza basata su una distanza di 90 minuti dagli aeroporti. La Commissione ritiene che i bacini di utenza dovrebbero tenere conto anche di altri elementi, quali il modello industriale dell'aeroporto, il numero e la tipologia delle destinazioni servite, la capacità disponibile presso altri aeroporti, i collegamenti di trasporto pubblico, i viaggiatori "sensibili al fattore tempo" e la principale tipologia di clienti serviti dall'aeroporto (residenti oppure visitatori esterni).

Gli aeroporti regionali spesso non servono le stesse destinazioni degli aeroporti vicini, e soprattutto dell'aeroporto principale dello Stato membro, con la medesima frequenza.

Risposta congiunta ai paragrafi da 61 a 63.

Per quanto riguarda la pianificazione strategica, per il periodo 2014-2020 è stata messa a punto una drastica riforma che ha introdotto nel quadro giuridico specifiche condizionalità ex ante nel settore dei trasporti, che subordinano l'approvazione del sostegno erogato per i programmi operativi all'esistenza di un piano o quadro generale specifico in materia di trasporto a livello nazionale o regionale. Il piano in materia di trasporti deve definire il contributo allo spazio unico europeo dei trasporti, la rete TEN-T centrale e i suoi assi principali in cui saranno effettuati gli investimenti del FESR e del Fondo di coesione, nonché un piano realistico e maturo riguardante i progetti da attuare tramite i programmi operativi.

I programmi operativi comprendono un'analisi della situazione e delle esigenze specifiche al momento della programmazione e un collegamento con gli interventi programmati. Per tale ragione la Commissione li considera documenti di programmazione ai fini degli interventi cofinanziati dall'Unione.

Risposta congiunta ai paragrafi 66 e 67.

La gestione concorrente prevede una ripartizione dei poteri tra la Commissione e gli Stati membri, in base alla quale questi ultimi sono responsabili della gestione quotidiana, mentre la Commissione ha compiti di monitoraggio e supervisione a livello di programma e non di progetto. Ciò significa che la Commissione non dovrebbe e non può basare la propria attività di esecuzione e di monitoraggio facendo riferimento alle informazioni dettagliate di ogni singolo progetto, in quanto ogni anno migliaia di progetti sono finanziati attraverso la politica di coesione.

## **CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI**

Risposta congiunta ai paragrafi da 68 a 71.

La Commissione prende atto delle conclusioni della Corte in merito ai progetti sottoposti ad audit relativi ai periodi 2000-2006 e 2007-2013 e conviene che nei suddetti periodi di programmazione il sostegno proveniente da fondi della politica di coesione e destinato a infrastrutture aeroportuali non ha rappresentato, in taluni casi, un uso efficace dei fondi UE. La Commissione desidera sottolineare che sono già stati tratti insegnamenti da questa esperienza e che pertanto l'approccio legislativo adottato per il periodo di programmazione 2014-2020 è completamente diverso.

Per quanto riguarda gli investimenti in infrastrutture aeroportuali il nuovo quadro normativo è stato reso più rigoroso, limitando le alternative possibili al miglioramento delle prestazioni ambientali o delle caratteristiche di sicurezza delle infrastrutture. Inoltre i servizi della Commissione stanno seguendo un approccio più limitato nei negoziati, concentrandosi in particolare sugli aeroporti che appartengono alla rete centrale TEN-T.

In merito alla pianificazione strategica, il nuovo quadro prevede come specifica condizionalità ex ante l'esistenza di piani di trasporto a livello regionale o nazionale, che definiscano una strategia

globale in materia di trasporti per settore, il contributo al completamento della rete TEN-T e che comprendano un elenco di progetti da attuare (un "*piano di progetti realistici e maturi*"). La Commissione tiene pienamente conto di questi piani prima di approvare qualsiasi programma operativo che preveda investimenti nel settore dei trasporti.

Per quanto riguarda i grandi progetti, la Commissione ha adottato atti delegati e di esecuzione volti a definire il processo di analisi qualitativa e gli elementi qualitativi dell'analisi costi-benefici (CBA) che tutti i grandi progetti devono integrare, quali i principali costi e benefici per settore, l'elenco dei rischi da considerare, precisi periodi di riferimento per settore ecc. Inoltre sarà pubblicata a breve una guida all'analisi costi-benefici che comprenderà raccomandazioni pratiche per settori specifici e studi di casi volti a consentire ai beneficiari di modulare i propri progetti nell'ottica di fornire il maggior valore aggiunto per l'UE.

Prima dell'approvazione da parte della Commissione, tutti i grandi progetti dovranno essere sottoposti a una valutazione della qualità, condotta dalla Commissione stessa o da esperti indipendenti (Jaspers o altri soggetti designati dagli Stati membri e approvati dalla Commissione).

69.

Primo trattino: la Commissione ritiene che il tasso di utilizzo dell'aeroporto dovrebbe essere verificato per tutta la durata degli investimenti effettuati, al fine di valutare se sia stato raggiunto l'obiettivo del pieno utilizzo operativo.

70. Gli aeroporti regionali possono servire ad assicurare le comunicazioni con una regione o una comunità ed è possibile che le autorità pubbliche intendano mantenerli in esercizio per motivi non puramente finanziari. Ecco perché le infrastrutture di trasporto pubblico che non sono redditizie e che necessitano del sostegno pubblico sono talvolta mantenute in attività.

#### Raccomandazione 1

La Commissione accetta la raccomandazione e intende attuarla durante i negoziati sui programmi operativi per il periodo 2014-2020. L'approccio adottato dai servizi della Commissione nei negoziati consiste nel concentrare i finanziamenti dell'UE per le infrastrutture aeroportuali su aeroporti appartenenti alla rete centrale TEN-T. La Commissione esige inoltre che la scelta delle priorità di investimento nel settore dei trasporti si basi sui piani direttivi generali per i trasporti. Tutti gli investimenti dovrebbero contribuire al raggiungimento degli obiettivi dell'asse prioritario in questione e gli investimenti in qualsiasi aeroporto dovrebbero, in particolare, essere oggetto di una valutazione preliminare dettagliata della redditività economica e della concorrenza (ad esempio per stabilire se l'investimento possa essere finanziato da operatori privati). Infine gli investimenti dovrebbero essere sorretti da risultati plausibili dello studio di fattibilità richiesto e da un'analisi costi-benefici positiva.

72. La definizione utilizzata dalla Commissione ai fini delle decisioni in materia di aiuti di Stato è la seguente: "«bacino di utenza di un aeroporto»: 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 varie caratteristiche dell'aeroporto, inclusi il modello industriale, l'ubicazione e le destinazioni da esso servite". La soglia dei 100 chilometri (200 chilometri se esiste una linea ferroviaria ad alta velocità) è parimenti definita all'articolo 24 del regolamento TEN-T che fissa i criteri relativi ai componenti dell'infrastruttura del trasporto aereo. Come menzionato dalla Corte, in un recente studio relativo all'accessibilità dei voli passeggeri in Europa, i servizi della Commissione hanno tratto le loro conclusioni utilizzando una definizione di bacino di utenza basata su una distanza di 90 minuti dagli aeroporti. La Commissione ritiene che i

bacini di utenza dovrebbero tenere conto anche di altri elementi, quali il modello industriale dell'aeroporto, il numero e la tipologia delle destinazioni servite, la capacità disponibile presso altri aeroporti, i collegamenti di trasporto pubblico, i viaggiatori "sensibili al fattore tempo" e la principale tipologia di clienti serviti dall'aeroporto (residenti oppure visitatori esterni).

Gli aeroporti regionali spesso non servono le stesse destinazioni degli aeroporti vicini, e soprattutto dell'aeroporto principale dello Stato membro, con la medesima frequenza.

Il fatto che la Commissione non conosca nei dettagli tutti i progetti finanziati dall'UE in tutta l'Unione e nei vari settori non significa che essa venga meno al proprio ruolo di vigilanza sul rispetto della normativa. In realtà la Commissione svolge tale ruolo di vigilanza, spesso al di là delle proprie prerogative regolamentari, mediante la preparazione di relazioni annuali e il monitoraggio (all'occorrenza anche a livello di singolo progetto), il trattamento ad hoc delle questioni problematiche e lo svolgimento di audit specifici. In passato, inoltre, la Commissione ha negato il cofinanziamento di aeroporti regionali per i quali gli argomenti economici non erano evidenti e che non sembravano giustificati dal punto di vista della coesione.

La Commissione fa osservare, inoltre, che i progetti del Fondo di coesione sono stati da essa direttamente approvati nel periodo 2000-2006, mentre nel periodo 2007-2013 sono stati inclusi nei programmi e approvati singolarmente soltanto i grandi progetti. Nel periodo 2007-2013 la Commissione ha provveduto a migliorare la valutazione dei grandi progetti attraverso il varo dell'iniziativa Jaspers, che fornisce assistenza tecnica agli Stati membri, la preparazione di una guida globale all'analisi costi-benefici (CBA) e il ricorso ad esperti esterni, ove necessario.

Nel periodo 2007-2013 la Commissione ha ricevuto 17 proposte di grandi progetti riguardanti aeroporti. Durante la valutazione, la Commissione presta particolare attenzione al costo complessivo del progetto, ai benefici da esso prodotti e al valore aggiunto creato per la società. Ciò ha condotto, in alcuni casi specifici, a limitare la portata dei progetti (ad esempio nel caso dell'aeroporto di Iași e dell'aeroporto di Wrocław) o a includere determinate condizioni nella decisione di approvazione (per l'aeroporto di Danzica, a causa dei piani di costruzione dell'aeroporto adiacente di Gdynia). La Commissione ha sempre verificato attentamente l'analisi della domanda. In alcuni casi essa ha sollecitato le autorità nazionali ad abbandonare i progetti (ad esempio nel caso degli aeroporti di Kielce e di Białystok), avendo constatato l'insufficienza della domanda e nutrendo dubbi riguardo alla sostenibilità finanziaria di tali aeroporti.

## Raccomandazione 2

La Commissione concorda sull'importanza di una pianificazione strategica coerente nel settore aeroportuale, che permetterà di evitare in futuro una distribuzione non equilibrata delle capacità.

La Commissione concorda con la raccomandazione rivolta agli Stati membri (piani coerenti per lo sviluppo degli aeroporti a livello regionale, nazionale e, ove opportuno e possibile, sovranazionale). Dal canto suo la Commissione verificherà l'attuazione nel corso dei negoziati sui programmi operativi per il periodo 2014-2020 attraverso la valutazione dei piani di trasporto nel quadro dell'adempimento delle condizionalità ex ante. Cfr. anche la risposta ai paragrafi da 68 a 71.

Ad un altro livello, la Commissione provvederà a intensificare il monitoraggio e la valutazione della capacità del mercato del trasporto aereo dell'UE di affrontare le sfide e le opportunità future.