



**Comunicato stampa**  
**Per diffusione immediata**  
**Lussemburgo, 16 dicembre 2014**

## **A giudizio della Corte dei conti europea, gli investimenti finanziati dalla UE per gli aeroporti non assicurano un impiego ottimale delle risorse**

Una relazione pubblicata in data odierna dalla Corte dei conti europea rivela come gli investimenti finanziati dalla UE per gli aeroporti non abbiano prodotto i risultati attesi e non abbiano assicurato un impiego ottimale delle risorse. A causa della mancanza di un'adeguata capacità di pianificazione e previsione, secondo gli auditor della Corte, alcuni degli aeroporti finanziati erano situati troppo in prossimità l'uno dell'altro, mentre alcuni dei progetti di costruzione erano troppo grandi rispetto al numero di aerei e di passeggeri interessati.

*“Abbiamo riscontrato che alcuni degli aeroporti non erano redditizi a lungo termine, che alcuni erano sottoutilizzati e che altri non erano affatto utilizzati” ha commentato George Pufan, il membro della Corte responsabile dell'audit. “Si prevede un raddoppio del traffico aereo europeo entro il 2030. Se l'Europa vuole far fronte a tale domanda aggiuntiva, sia la Commissione che gli Stati membri devono migliorare i criteri con cui investono nei nostri aeroporti, finanziando solo quelli che sono redditizi e per i quali vi è una reale necessità d'investimento”.*

Gli auditor della Corte hanno esaminato progetti di investimento per 20 aeroporti – in Estonia, Grecia, Italia, Polonia e Spagna – che hanno ricevuto oltre 600 milioni di euro di fondi UE tra il 2000 e il 2013. Gli auditor hanno riscontrato che solo per la metà di tali aeroporti si poteva dimostrare la necessità degli investimenti finanziati dall'UE e che le infrastrutture finanziate erano spesso sottoutilizzate, con opere per un valore di circa 38 milioni che non erano affatto utilizzate.

Solo la metà degli aeroporti controllati ha accresciuto il numero di passeggeri mentre, per oltre la metà di essi, le previsioni di traffico aereo hanno notevolmente sovrastimato gli incrementi. A Cordova, ad esempio, nel 2013 avevano viaggiato meno di 7 000 passeggeri, a fronte dei 179 000 previsti. Inoltre, per la maggior parte degli aeroporti, il miglioramento dei servizi alla clientela o i benefici socio-economici a livello regionale, come la creazione di nuovi posti di lavoro, sono difficilmente dimostrabili.

Sette degli aeroporti, per lo più quelli con meno di 100 000 passeggeri l'anno, non sono finanziariamente autosufficienti e avranno difficoltà a restare operativi senza un ulteriore apporto di fondi pubblici. Ad esempio, in Grecia, l'aeroporto di Kastoria ha registrato entrate per 176 000 euro nel periodo 2005-2012 a fronte di un costo di 7,7 milioni di euro per mantenere aperto l'aeroporto nello stesso periodo. Gli auditor della Corte hanno concluso che gli altri 16,5 milioni di euro investiti in un ampliamento della pista di Kastoria (che non è mai stata usata dal tipo di aerei per cui l'ampliamento è stato realizzato) non possono essere considerati come un uso efficace dei fondi pubblici.

Per la maggior parte degli aeroporti controllati, gli auditor della Corte hanno riscontrato ritardi nella costruzione e nella consegna delle infrastrutture, che sono stati mediamente di quasi due anni. Quasi la metà degli aeroporti ha registrato un superamento dei costi, che ha voluto dire che gli Stati membri hanno dovuto spendere quasi 100 milioni di euro in più rispetto ai fondi inizialmente previsti a carico dei rispettivi bilanci nazionali.

Gli auditor della Corte hanno rilevato che i finanziamenti non erano ben coordinati dagli Stati membri; ad esempio, nel caso di Estonia, Grecia, Italia e Spagna, mancava un piano strategico a lungo termine per lo sviluppo degli aeroporti. Inoltre, i finanziamenti sono stati scarsamente monitorati dalla Commissione, che generalmente non è a conoscenza di quali aeroporti ricevono i fondi o degli importi degli stessi. Tale situazione impedisce di avere un quadro completo di tutti gli investimenti dell'UE destinati agli aeroporti e ciò limita le possibilità di controllare e garantire che le politiche siano correttamente definite e attuate.

**Scopo del presente comunicato stampa è di presentare i messaggi principali della relazione speciale adottata dalla Corte dei conti.**  
La relazione completa è disponibile sul sito [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu)

**ECA Press**

**Damijan Fišer - Addetto stampa**

**12, rue Alcide De Gasperi - 1615 Luxembourg**

**Tel.: (+352) 4398 45410 Cell: (+352) 621 55 22 24**

**E-mail: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)**

**@EUAuditorsECA**

**Youtube: [EUAuditorsECA](https://www.youtube.com/EUAuditorsECA)**

**[eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)**

## Note agli editori

Le relazioni speciali della Corte dei conti europea sono pubblicate nel corso dell'anno e presentano le risultanze di audit selezionati su specifici settori del bilancio UE o su temi relativi alla gestione.

La presente relazione speciale (n. 11/2014), intitolata "**Le infrastrutture aeroportuali finanziate dall'UE: un impiego non ottimale delle risorse**", esamina gli investimenti in infrastrutture aeroportuali finanziati dalla UE e valuta se vi fosse una comprovata necessità di realizzarli, se le costruzioni siano state completate nel rispetto dei tempi e dei costi, e se le infrastrutture nuove o ampliate siano state pienamente utilizzate. L'audit, svoltosi da maggio 2013 a ottobre 2014, ha anche valutato se gli investimenti abbiano determinato un maggior numero di passeggeri e un miglioramento dei servizi alla clientela, e se gli aeroporti finanziati fossero finanziariamente sostenibili.

Nel corso del periodo di programmazione 2000-2013, l'UE ha destinato circa 4,5 miliardi di euro alle infrastrutture aeroportuali per il tramite del FESR, del FC e del programma sulle reti transeuropee di trasporto (TEN-T). Oltre 2,8 miliardi di euro sono pervenuti dal FESR e dall'FC, e il 75 % di tali fondi sono stati investiti in Grecia, Italia, Polonia e Spagna.

L'audit si è concentrato su 20 aeroporti finanziati dalla UE in cinque Stati membri (due in Estonia, tre in Grecia, cinque in Italia, due in Polonia e otto in Spagna). Questi aeroporti avevano ricevuto dall'UE finanziamenti totali per 666 milioni di euro nei periodi di programmazione 2000-2006 e 2007-2013 nel quadro del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e del Fondo di coesione (FC), di cui 460 milioni sono stati controllati.

## Le conclusioni della Corte

Gli investimenti finanziati dall'UE in aeroporti hanno rappresentato un impiego non ottimale delle risorse. Sono stati finanziati troppi aeroporti (spesso vicinissimi tra loro) e in molti casi le infrastrutture finanziate dall'UE erano sovradimensionate. Solo metà degli aeroporti sottoposti ad audit è riuscita ad aumentare il numero di passeggeri e i miglioramenti dei servizi ai clienti non sono stati misurati né dimostrati.

## Le raccomandazioni della Corte

- La **Commissione** dovrebbe far sì che nella programmazione 2014-2020 gli Stati membri assegnino fondi UE solo alle infrastrutture aeroportuali degli aeroporti finanziariamente sostenibili e le cui necessità in materia di investimenti siano state adeguatamente valutate e dimostrate. Tale controllo dovrebbe essere parte integrante delle procedure di approvazione e monitoraggio dei programmi operativi attuate dalla Commissione.
- Gli **Stati membri** dovrebbero elaborare piani coerenti per lo sviluppo degli aeroporti a livello regionale, nazionale o sovranazionale, per evitare di generare sovraccapacità, doppioni e investimenti non coordinati in infrastrutture aeroportuali.

Nelle sue risposte, allegate alla relazione, la Commissione assicura di aver tratto insegnamenti da tale esperienza. Di conseguenza, per il periodo di programmazione 2014-2020, ha posto in essere un approccio radicalmente differente nella normativa in materia.