

Raportul special

Infrastructurile aeroportuare finanțate de UE: beneficii insuficiente în raport cu costurile



CURTEA DE
CONTURI
EUROPEANĂ

CURTEA DE CONTURI EUROPEANĂ
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

E-mail: eca-info@eca.europa.eu
Internet: <http://eca.europa.eu>

Twitter: @EUAuditorsECA
YouTube: EUAuditorsECA

Numeroase alte informații despre Uniunea Europeană sunt disponibile pe internet pe serverul Europa (<http://europa.eu>).

Luxemburg: Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2014

ISBN 978-92-872-1267-2
doi:10.2865/9979

© Uniunea Europeană, 2014
Reproducerea textului este autorizată cu condiția menționării sursei.

Printed in Luxembourg

Raportul special**Infrastructurile
aeroportuare finanțate de
UE: beneficii insuficiente
în raport cu costurile**

[prezentat în temeiul articolului 287 alineatul (4) al doilea
paragraf TFUE]

Puncte

Glosar

I-V Sinteza

1-15 Introducere

1-5 **Principalele caracteristici ale transportului aerian din Europa**

6-8 **Politica UE în domeniul transportului aerian și finanțarea infrastructurilor aeroportuare**

9-11 **Gestionarea investițiilor în infrastructurile aeroportuare în cadrul FEDR și al Fondului de coeziune**

12-15 **Tipurile de infrastructuri aeroportuare examinate**

16-21 Sfera și abordarea auditului

22-67 Observații

22-26 **Necesitatea unor infrastructuri noi sau modernizate a fost demonstrată doar pentru jumătate dintre aeroporturile examinate**

27 **Întârzieri în construcție la majoritatea aeroporturilor și supracosturi la jumătate dintre aeroporturile examinate**

28-35 **Mai mult de jumătate dintre construcții erau subutilizate**

36-38 **Fonduri UE acordate unor investiții cu un raport costuri-beneficii nesatisfăcător**

39-45 **Șapte dintre cele 20 de aeroporturi auditate nu sunt autosustenabile din punct de vedere financiar**

46-48 **Previziunile privind numărul pasagerilor au fost exagerat de optimiste pentru 12 dintre cele 20 de aeroporturi examinate**

49-52 **Impact limitat al investițiilor finanțate de UE asupra numărului de pasageri, a serviciilor pentru clienți și a creării de locuri de muncă**

53-59 **Investiții similare în aeroporturi situate la o distanță relativ mică unele față de celelalte**

60-65 **Planificarea investițiilor în infrastructurile aeroportuare nu era, în general, coordonată la nivel național**

66-67 **Informațiile puse la dispoziția Comisiei cu privire la finanțarea acordată de UE pentru aeroporturi sunt limitate**

68-72 **Concluzii și recomandări**

- Anexa I — Alocările din FEDR și din Fondul de coeziune între 2000 și 2013 pentru infrastructuri aeroportuare, pe state membre**
- Anexa II — Lista aeroporturilor și a proiectelor auditate**
- Anexa III — Prezentare generală a rezultatelor auditului și evaluare**
- Anexa IV — Analiza bazată pe zona de captare pentru fiecare aeroport**

Răspunsul Comisiei

Autoritate de management: Organismul de la nivel național, regional sau local desemnat de statul membru, care prezintă Comisiei programul operațional spre adoptare și care răspunde de procesele ulterioare de gestionare și de punere în aplicare a acestuia.

Direcție Generală (DG): Departament al Comisiei Europene (CE). Pentru acest audit, direcțiile generale relevante au fost DG Politica Regională și Urbană și DG Mobilitate și Transporturi.

Fonduri aferente politicii de coeziune: Fonduri pentru promovarea acestei politici, care vizează consolidarea coeziunii economice și sociale la nivelul Uniunii Europene, reducând decalajele dintre regiunile UE în ceea ce privește nivelul de dezvoltare. Prezentul audit a vizat, în special: (i) Fondul european de dezvoltare regională (FEDR): destinat investițiilor în infrastructură, creării sau păstrării locurilor de muncă, susținerii inițiativelor de dezvoltare locală și a activităților întreprinderilor mici și mijlocii; și (ii) Fondul de coeziune (FC): destinat consolidării coeziunii economice și sociale prin finanțarea de proiecte în domeniul mediului și al transporturilor derulate în statele membre cu un VNB pe cap de locuitor situat sub 90 % din media UE.

Investiții în infrastructură aeroportuară: Investiții în zona nerestricționată și în zona de operațiuni aeriene a aeroporturilor. Investițiile în infrastructura aeroportuară situată în zona nerestricționată includ construcția de noi terminale, extinderea unor terminale existente și conexiunile cu rețeaua rutieră și feroviară. Investițiile în infrastructura situată în zona de operațiuni aeriene vizează construcția de piste, căi de rulare, căi de degajare și platforme de îmbarcare-debarcare, infrastructura și echipamentele de control al traficului aerian și echipamentele de siguranță.

Mișcare de trafic aerian (de aeronavă): Decolarea sau aterizarea pe un aeroport a unei aeronave angajate în transportul aerian. Capacitatea operațională a zonei de operațiuni aeriene se măsoară în mod normal ca numărul de mișcări de trafic aerian pe oră – adică numărul de aeronave care pot să aterizeze, să parcheze sau să decoleze într-o oră.

Program operațional: Documentul elaborat la nivel central sau regional într-un stat membru și aprobat de Comisie, care ia forma unui set coerent de priorități ce cuprind măsuri multianuale.

Proiect major și proiect aferent Fondului de coeziune: Proiect care constă într-o serie, indivizibilă economic, de lucrări care îndeplinesc o funcție tehnică precisă, cu obiective clar identificate și al căror cost total luat în considerare la stabilirea contribuției de fonduri depășește 50 de milioane de euro. Atât pentru proiectele majore, cât și pentru proiectele aferente Fondului de coeziune, este necesară aprobarea Comisiei la nivel de proiect individual.

Zonă de captare: Zona de influență a unui aeroport pentru a atrage vizitatori sau clienți, în funcție de populația învecinată și de posibilitățile de transport la suprafață.

I

Prin intermediul acestui audit, Curtea a analizat investițiile finanțate de UE în infrastructurile aeroportuare și a examinat dacă:

- s-a demonstrat necesitatea acestor investiții;
- construcțiile au fost finalizate la timp și în limita bugetului;
- infrastructurile nou construite (sau modernizate) au fost exploatate la potențialul maxim.

În plus, Curtea a evaluat dacă aceste investiții au avut drept rezultat creșterea numărului de pasageri și a calității serviciilor pentru clienți. În fine, Curtea a analizat dacă aeroporturile finanțate de UE sunt sustenabile din punct de vedere financiar.

II

Auditul s-a axat pe 20 de aeroporturi finanțate de UE din cinci state membre (Estonia, Grecia, Spania, Italia și Polonia). Aceste aeroporturi au beneficiat de o finanțare din partea UE în valoare totală de 666 de milioane de euro în perioadele de programare 2000-2006 și 2007-2013, prin Fondul european de dezvoltare regională (FEDR) și Fondul de coeziune (FC).

III

Concluzia generală este că investițiile finanțate de UE în aeroporturi nu au adus beneficii substanțiale în raport cu costurile: au fost finanțate prea multe aeroporturi (deseori aflate la distanță relativ mică unele față de celelalte) și, în multe cazuri, infrastructurile finanțate de UE au fost supradimensionate. Numai jumătate dintre aeroporturile auditate au reușit să înregistreze o creștere a numărului de pasageri, iar îmbunătățirile în ceea ce privește serviciile pentru clienți fie nu au fost măsurate, fie nu s-au evidențiat.

IV

De asemenea, Curtea a observat că finanțarea acordată de UE nu a avut un raport costuri-beneficii satisfăcător și că șapte dintre cele 20 de aeroporturi examinate nu sunt profitabile și, ca urmare, există riscul ca acestea să trebuiască să fie închise dacă nu li se acordă în mod constant un sprijin financiar public. Acest lucru se întâmplă mai ales în cazul aeroporturilor regionale de mici dimensiuni, care înregistrează mai puțin de 100 000 de pasageri pe an. În plus, Curtea a observat că finanțarea UE nu este însoțită de o bună coordonare din partea statelor membre și că, în special în ceea ce privește proiectele majore și proiectele aferente Fondului de coeziune, este insuficient supravegheată de Comisie, generând supracapacitate și un raport extrem de slab între costuri și rezultate.

V

Curtea recomandă următoarele:

- în cursul perioadei de programare 2014-2020, Comisia ar trebui să se asigure că statele membre alocă fonduri ale UE pentru infrastructuri aeroportuare numai aeroporturilor care sunt viabile din punct de vedere financiar și pentru care necesitatea investiției a fost evaluată și demonstrată în mod adecvat. În plus, aceasta ar trebui să facă parte din procesul de aprobare și de monitorizare a programelor operaționale desfășurat de Comisie;
- statele membre ar trebui să dispună de planuri coerente la nivel regional, național și supranațional pentru dezvoltarea aeroporturilor, astfel încât să se evite situațiile de supracapacitate, duplicarea și lipsa de coordonare a investițiilor în materie de infrastructuri aeroportuare.

Principalele caracteristici ale transportului aerian din Europa

01

Transportul aerian este principala formă de transport de pasageri pe distanțe lungi, însă servește totodată nevoilor multor călători pe distanțe medii. Conform Eurocontrol, traficul aerian în Europa aproape se va dubla până în 2030, iar Europa nu va fi în măsură să satisfacă o mare parte din această cerere din cauza unui deficit de piste și de alte infrastructuri la sol, îndeosebi în marile noduri aeroportuare.

02

În prezent, în Europa există peste 500 de aeroporturi comerciale, împărțite în:

- (i) noduri aeroportuare, care asigură o gamă completă de servicii (afaceri/timp liber, curse interne/intraeuropene/intercontinentale) și care adună traficul de la aeroporturile mai mici; și
- (ii) aeroporturi regionale, care conectează regiuni îndepărtate la centrele de activitate economică, alimentând noduri aeroportuare, dar având și zboruri directe către alte aeroporturi regionale.

03

Principalele noduri aeroportuare din Europa cu cel puțin 5 milioane de pasageri pe an¹ captează 78 % din totalul traficului aerian european; aeroporturile cu un trafic cuprins între 1 și 5 milioane de pasageri pe an înregistrează 18 % din numărul total, în vreme ce aeroporturile mai mici, cu mai puțin de un milion de pasageri pe an, sunt utilizate de numai 4 % din totalul pasagerilor.

04

Transportul aerian este un domeniu economic important: aeroporturile europene oferă locuri de muncă, direct sau indirect, unui număr de peste un milion de persoane, care lucrează la companiile aeriene, dar și în sectoarele întreținerii, serviciilor de catering, vânzării cu amănuntul și controlului traficului aerian. Astfel, companiile aeriene și aeroporturile contribuie cu peste 140 de miliarde de euro la PIB-ul european².

05

În schimb, profitabilitatea este un aspect deseori problematic: în pofida faptului că, între 2001 și 2010, traficul în aeroporturile regionale din Europa s-a intensificat cu aproape 60 %, aproape jumătate (48 %) dintre aeroporturile Europei au înregistrat pierderi în 2010. Acest lucru s-a întâmplat în special în cazul unor aeroporturi regionale mai mici, pe care autoritățile publice doresc să le mențină în activitate din motive socioeconomice.

Politica UE în domeniul transportului aerian și finanțarea infrastructurilor aeroportuare

06

De la începutul anilor '90, politica UE în domeniul transportului aerian³ și-a propus să depășească problemele legate de capacitate prin construirea de infrastructuri suplimentare, dar și prin eficientizarea utilizării instalațiilor existente. Această optimizare se putea concretiza printr-o utilizare mai eficientă a sloturilor orare⁴, prin îmbunătățirea serviciilor de handling la sol și printr-o mai bună integrare cu rețeaua feroviară.

- 1 Pentru normele de clasificare, a se consulta „Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale”, secțiunea 1.2.1 (12) (JO C 312, 9.12.2005, p. 1).
- 2 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market
- 3 Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1); COM(2001) 370: *White Paper – European transport policy for 2010: time to decide* (Carte albă – Politica europeană în domeniul transporturilor pentru anul 2010: momentul deciziilor); COM(2006) 314 din 22 iunie 2006: *Keep Europe moving – Sustainable mobility for our continent* (Pentru o Europă în mișcare – mobilitate durabilă pentru continentul nostru); COM(2006) 819 din 24 ianuarie 2007: „Un plan de acțiune pentru capacitatea, eficacitatea și siguranța aeroporturilor din Europa”; COM(2011) 144 din 28 martie 2011: „Carte albă – Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”.
- 4 Autorizație acordată pentru utilizarea tuturor infrastructurilor aeroportuare necesare pentru prestarea unui serviciu aerian pe un aeroport la o dată și oră precise, în vederea aterizării sau a decolării.

07

Proiectele de infrastructură de transport, inclusiv acțiunile care vizează aeroporturile, reprezintă o arie importantă a cheltuielilor de la bugetul UE. UE a alocat aproximativ 4,5 miliarde de euro⁵, în cursul perioadelor de programare din intervalul 2000-2013, pentru infrastructurile aeroportuare. Aceste resurse au fost alocate din Fondul european de dezvoltare regională (FEDR), Fondul de coeziune și TEN-T⁶. Aproximativ 1,2 miliarde de euro (echivalentul a 27 % din suma totală) au fost alocate investițiilor aeroportuare în tehnologii și în conexiuni multimodale (de exemplu, infrastructura de management al traficului aerian și legăturile dintre aeroport și centrul orașului); a se vedea **figura 1**.

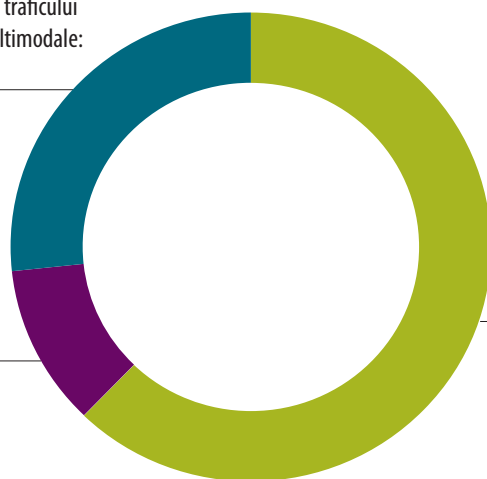
- 5 În plus, BEI a acordat împrumuturi în valoare totală de 14 miliarde de euro, începând cu anul 2000, pentru sprijinirea infrastructurilor aeroportuare în regiuni neincluse în politica de coeziune, iar alte aproximativ 2,3 miliarde de euro au fost oferite ca împrumuturi pentru sprijinirea reînnoirii flotei transportatorilor aerieni europeni. (<http://www.eib.org/projects/loans/sectors/transport.htm>)
- 6 Finanțarea provenită de la rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) se limitează, în principal, la studii și la anumite lucrări de infrastructură de importanță minoră efectuate la aeroporturi aflate în regiuni neincluse în politica de coeziune.

Figura 1

Imagine de ansamblu a surselor de finanțare pentru investiții în infrastructura aeroportuară în perioada 2000-2013

Sprijin pentru managementul traficului aerian și pentru conexiuni multimodale:
1,2 miliarde, respectiv 27 %

Fonduri TEN-T pentru
infrastructuri:
0,5 miliarde, respectiv 11 %



Fonduri aferente politicii de
coeziune, destinate infrastructurilor:
2,8 miliarde, respectiv 62 %

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

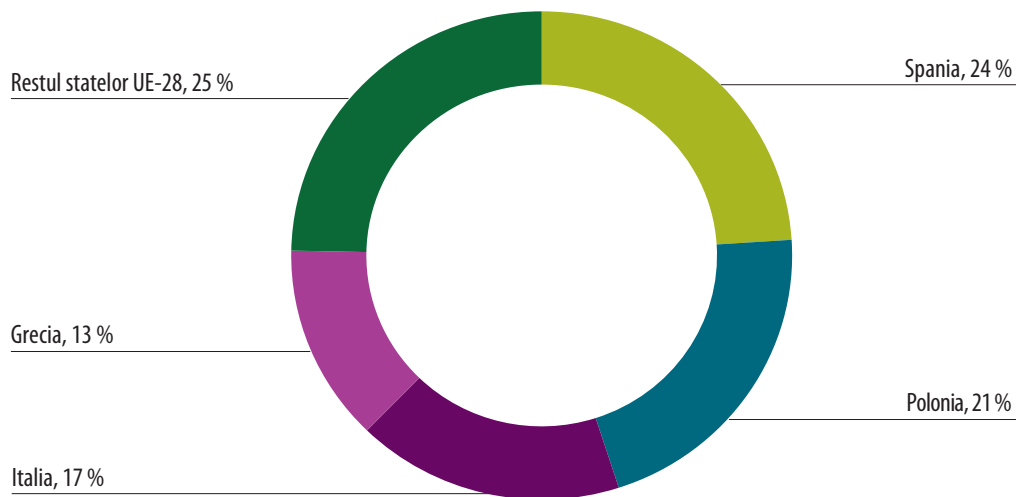
08

Peste 2,8 miliarde de euro din sprijinul în valoare de 3,3 miliarde de euro acordat dezvoltării infrastructurii (85 %) pentru perioada 2000-2013 au provenit de la fonduri aferente politicii de coeziune (adică FEDR și Fondul de coeziune), iar 75 % din această sumă a fost investită în patru state membre (Grecia, Spania, Italia și Polonia).

Figura 2 oferă o imagine de ansamblu a alocărilor, iar **anexa I** prezintă detalii pentru fiecare stat membru.

Figura 2

Imagine de ansamblu a alocărilor din fondurile aferente politicii de coeziune pentru investiții în infrastructură aeroportuară în perioada 2000-2013, pe state membre



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Gestionarea investițiilor în infrastructurile aeroportuare în cadrul FEDR și al Fondului de coeziune

09

Responsabilitatea pentru cheltuielile UE în cadrul FEDR și al Fondului de coeziune este împărțită între Comisie și statele membre⁷. Comisia elaborează orientări pentru planificarea programelor operaționale, negociază și aprobă programele operaționale propuse de autoritățile de management din statele membre și le monitorizează implementarea.

10

Comisia poartă responsabilitatea globală pentru utilizarea corectă a fondurilor, întrucât răspunde de supravegherea procesului de creare și a funcționării sistemelor de control din statele membre, precum și de rambursarea cheltuielilor aprobate. Autoritatea de management răspunde de gestionarea și implementarea programelor operaționale. Totodată, atât pentru proiectele majore, cât și pentru proiectele aferente Fondului de coeziune⁸, este necesară aprobarea Comisiei.

11

Organismele responsabile de implementare, care acționează în numele autorităților de management, sunt responsabile de gestionarea proiectului de infrastructură aeroportuară în sine. În ceea ce privește proiectele examinate, entitățile responsabile au fost AENA (Spania), ENAC și ENAV (Italia) și Aeroportul Tallinn (Estonia). În Polonia, Centrul pentru proiecte UE de transport exercită funcțiile care i-au fost delegate de autoritatea de management, iar proiectele sunt gestionate de beneficiari, în timp ce, în Grecia, HCAA, un serviciu public care deține și administrează toate aeroporturile cu excepția celui din Atena, este responsabil de prioritizarea și de selecția proiectelor de investiții în infrastructură aeroportuară.

Tipurile de infrastructuri aeroportuare examinate

12

Infrastructurile aeroportuare se pot afla fie în zona nerestricționată, fie în zona de operațiuni aeriene a unui aeroport. Investițiile în infrastructura aeroportuară din zona nerestricționată includ construcția de noi terminale, extinderea unor terminale existente și conexiunile cu rețeaua rutieră și feroviară. Investițiile în infrastructura din zona de operațiuni aeriene vizează construcția de piste, de căi de rulare, de căi de degajare și de platforme de îmbarcare-debarcare, infrastructura și echipamentele de control al traficului aerian și echipamentele de siguranță.

13

Majoritatea investițiilor realizate în cadrul proiectelor examinate incluse în eșantion au vizat infrastructura zonei de operațiuni aeriene: piste, platforme, căi de rulare, precum și îmbunătățiri în materie de siguranță la 18 dintre cele 20 de aeroporturi. Investițiile în infrastructura aeroportuară din zona nerestricționată au vizat, în principal, construcția de noi terminale sau extinderea unor terminale existente. Restul fondurilor auditate au fost cheltuite pentru infrastructuri diverse precum parcuri pentru autovehicule, terminale de marfă și sisteme automatizate de transfer al pasagerilor. **Tabelul 1** oferă o prezentare generală a cofinanțării acordate de UE pentru fiecare tip de infrastructură.

7 http://ec.europa.eu/regional_policy/how/index_en.cfm

8 Aprobarea obligatorie de către Comisie pentru toate proiectele din cadrul Fondului de coeziune se aplică numai perioadei de programare 2000-2006; pentru perioada 2007-2013, această aprobare nu mai era necesară decât pentru proiectele cu un cost mai mare de 50 de milioane de euro.

Tabelul 1

Tipurile de infrastructuri aeroportuare cu finanțare UE examinate

Tipuri de infrastructuri aeroportuare auditate	Fonduri UE auditate (în euro)	%
Terminale (14 aeroporturi)	164 227 220	35,66
Piste (13 aeroporturi)	80 590 629	17,50
Platforme (14 aeroporturi)	50 988 499	11,07
Căi de rulare (10 aeroporturi)	39 594 288	8,60
Îmbunătățiri în materie de siguranță (12 aeroporturi)	34 681 200	7,53
Altele (12 aeroporturi, și anume, parări auto, terminale de marfă, sisteme automatizate de transfer al pasagerilor)	90 419 523	19,64
TOTAL	460 501 539	100,0

9 Un blocaj este o limitare a capacității operaționale a aeroportului în ansamblu, cauzată de o singură componentă (de exemplu, pistă, platformă, terminal), care determină capacitatea aeroportuară în ansamblu și împiedică utilizarea la capacitate maximă a celorlalte componente.

14

Obiectivele celor mai multe dintre proiectele examinate au fost eliminarea blocajelor⁹ existente sau viitoare la nivelul infrastructurii, creșterea nivelului serviciilor pentru pasageri, adaptarea la noile cerințe în materie de siguranță sau ameliorarea conexiunilor înspre și dinspre aeroporturi.

15

Caseta 1 oferă două exemple de tipuri de infrastructuri aeroportuare examinate în cadrul auditului.

Exemple de infrastructuri aeroportuare finanțate de UE

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Imaginea 1 – Noul terminal și platforma de îmbarcare-debarcare de la aeroportul Tallinn.

- (a) La aeroportul Tallinn, din Estonia, s-au investit aproximativ 53 de milioane de euro reprezentând finanțare din partea UE pentru extinderea terminalului, pentru extinderea pistei, pentru reconstrucția părții celei mai semnificative din platforma de îmbarcare-debarcare, precum și pentru infrastructura de mediu, de securitate și de siguranță.

- (b) Investițiile auditate la aeroportul Napoli din Italia au vizat extinderea terminalului, a pistei și a platformei și echipamentele de management al traficului aerian. Costul investițiilor s-a ridicat la 52,4 milioane de euro, din care 20,6 milioane de euro au fost cofinanțate de UE.



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Imaginea 2 – O parte a platformei extinse a aeroportului din Napoli.

Sfera și abordarea auditului

12

16

Prin intermediul acestui audit, Curtea a analizat investițiile finanțate de UE în infrastructurile aeroportuare și a examinat dacă:

- o s-a demonstrat necesitatea acestor investiții;
- o construcțiile au fost finalizate la timp și în limita bugetului;
- o infrastructurile nou construite (sau modernizate) au fost exploatate la potențialul maxim.

În plus, Curtea a evaluat dacă aceste investiții au avut drept rezultat creșterea numărului de pasageri și a calității serviciilor pentru clienți. În fine, Curtea a analizat dacă aeroporturile finanțate de UE sunt sustenabile din punct de vedere financiar.

17

Auditul s-a axat pe 20 de aeroporturi finanțate de UE din cinci state membre (Estonia, Grecia, Spania, Italia și Polonia). Aceste aeroporturi au beneficiat de finanțare din partea UE în valoare totală de 666 de milioane de euro în perioadele de programare 2000-2006 și 2007-2013, prin FEDR și Fondul de coeziune, din care 460 de milioane de euro au făcut obiectul auditului.

18

Au fost selectate pentru audit opt aeroporturi din Spania, cinci din Italia, trei din Grecia, două din Polonia și două din Estonia. Metodologia de selecție a eșantionului a fost următoarea:

- (i) au fost selectate toate aeroporturile care aveau proiecte majore sau proiecte finanțate de Fondul de coeziune în perioada 2000-2006¹⁰;
- (ii) cinci aeroporturi au fost selectate în mod aleatoriu;

(iii) cinci aeroporturi au fost selectate pe baza unei analize a riscurilor. Restul¹¹ de patru aeroporturi au fost selectate deoarece au fost aeroporturile cu cele mai mari sume cheltuite pentru proiecte de infrastructură în afara proiectelor majore și a proiectelor finanțate de Fondul de coeziune în perioada 2000-2006. **Anexa II** prezintă o listă a aeroporturilor auditate împreună cu sumele auditate, perioadele de implementare și tipurile de infrastructură auditată pentru fiecare aeroport.

19

Auditul a inclus o examinare documentară a legislației relevante, a documentelor de planificare a transportului aerian din cele cinci state membre și a publicațiilor principalelor asociații din sector (printre care, Consiliul Internațional al Aeroporturilor, Air Transport Research Society, Eurocontrol, IATA, Forumul Internațional al Transporturilor – OCDE etc.). De asemenea, acesta a presupus vizite de audit la fața locului pentru evaluarea realizărilor, a rezultatelor și a impacturilor finanțării EU și a situației financiare a aeroporturilor. Sfera auditului nu a inclus o analiză a aspectelor legate de ajutoarele de stat în legătură cu infrastructurile aeroportuare.

20

Activitatea de audit s-a realizat în perioada mai 2013-mai 2014.

10 Este vorba despre șase aeroporturi: trei din Spania, unul din Italia, unul din Grecia și unul din Estonia.

11 Auditul s-a axat pe aeroporturi continentale: aeroporturile insulare mici au fost excluse, în măsura posibilului, din populația auditată, întrucât acestea ar afișa în general economii de scară mai mici și, de asemenea, populația are posibilități limitate de a alege un alt aeroport.

21

Curtea observă următoarele:

- o Tendința pe termen lung a cererii de transport aerian este pozitivă: în pofida unui recul temporar ca urmare a crizei economice, cifrele transportului aerian au cunoscut o redresare în Europa în 2010, înregistrând o creștere de 3,4 % a numărului total de pasageri comparativ cu 2009¹². Per ansamblu, numărul pasagerilor la nivelul UE-27 a crescut cu 6 % între 2007 și 2013.
- o Mediile naționale pentru toate aeroporturile din cele cinci state membre examinate în cadrul acestui raport au cunoscut o creștere medie de 2 % între 2007 și 2013.
- o Deși a fost simțit un efect limitat și temporar al crizei în 2007 și în 2008, creșterea a revenit în sectorul transportului aerian pentru restul perioadei care a făcut obiectul auditului. Prin urmare, criza economică nu a afectat în mod semnificativ rezultatele proiectelor de infrastructură aeroportuară examinate.

12 Eurostat, *Air transport recovers in 2010: Issue number 21/2012* (Transportul aerian își revine în 2010: numărul 21/2012 al publicației) (http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-12-021/EN/KS-SF-12-021-EN.PDF).

Necesitatea unor infrastructuri noi sau modernizate a fost demonstrată doar pentru jumătate dintre aeroporturile examinate

22

În cadrul auditului, Curtea a evaluat dacă, la nivelul zonei nerestricționate, au fost necesare investițiile în terminale. În acest scop, Curtea a comparat numărul anual de pasageri pe m² înainte și după investiție, utilizând drept criteriu valoarea de referință europeană¹³ de 104 pasageri pe an pe m².

23

În cazul a 10 dintre cele 14 proiecte de construcție de terminale, a existat o necesitate demonstrabilă de extindere în vederea evitării unei saturații viitoare sau a blocajelor anticipate (Catania, Crotone, Napoli, Fuerteventura, La Palma, Vigo, Heraklion, Salonic, Rzeszów și Tallinn). În două cazuri (Comiso și Tartu), erau necesare terminale noi pentru a permite operarea traficului comercial. În schimb, nu s-a observat o necesitate presantă de extindere a terminalelor la Alghero (5,2 milioane de euro cheltuite din fonduri UE) sau Badajoz (6 milioane de euro cheltuite din fonduri UE): vârfurile orare sporadice de activitate înregistrate la aceste aeroporturi ar fi putut fi mai bine abordate prin soluții temporare¹⁴, în locul construirii unor infrastructuri permanente care, în cea mai mare parte, sunt subutilizate (a se vedea **figura 3**).

24

În mod similar, la nivelul investițiilor în zona de operațiuni aeriene, doar jumătate din extinderile de piste și de platforme finanțate din fonduri ale UE erau necesare pentru gestionarea blocajelor din timpul orelor de vârf; în cazul a nouă dintre cele 18 proiecte de investiții realizate cu fonduri europene în zona de operațiuni aeriene, existau dovezi clare că extinderea capacității era necesară (Badajoz, La Palma, Murcia, Vigo, Catania, Napoli, Gdansk, Rzeszow și Tallinn). În trei cazuri (Córdoba, Fuerteventura și Kastoria), nu era justificată necesitatea extinderii capacității: infrastructura existentă aferentă zonei de operațiuni aeriene din Córdoba și Fuerteventura era mai mult decât suficientă pentru a face față, chiar și pe termen lung, cererii previzionate, în timp ce, în cazul aeroportului Kastoria, justificarea economică furnizată în sprijinul proiectului de extindere a pistei nu era adecvată.

25

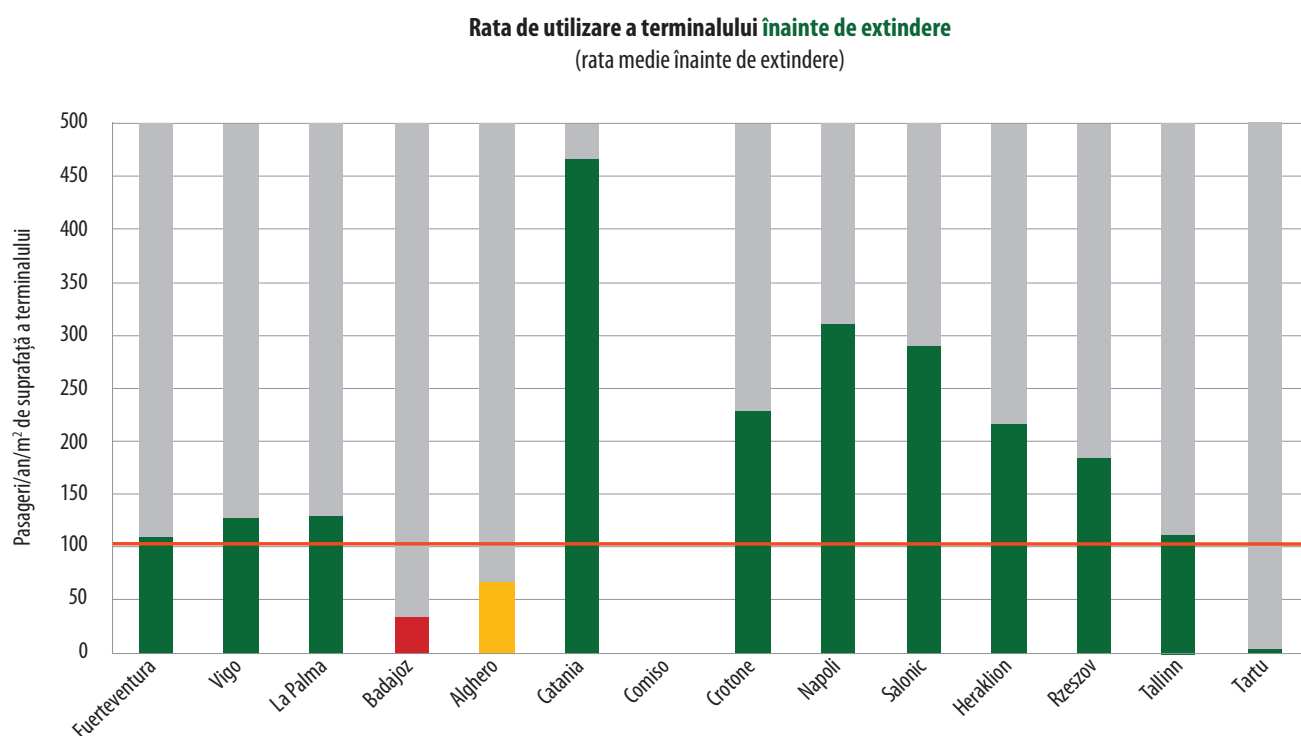
Per ansamblu, în cazul a nouă dintre cele 20 de proiecte auditate, cel puțin unul sau mai multe dintre proiectele selecționate în cadrul eșantionului supus auditului nu erau necesare. Aceasta corespunde unei proporții de 28 % din valoarea finanțării UE acordate aeroporturilor examinate, respectiv 129 de milioane de euro.

13 2012 Airport Benchmarking Report, publicat de ATRS – Air Transport Research Society <http://www.atrsworld.org/docs/KeyFinding-s2012ATRSBenchmarkingReport-June22.pdf>.

14 De exemplu, prin angajarea de personal suplimentar (cu fracțiuni de normă) pentru accelerarea handlingului pasagerilor care vin și pleacă sau prin instalarea de infrastructuri mobile și temporare pentru transportul pasagerilor între zona de operațiuni aeriene și zona nerestricționată.

Figura 3

Rata de utilizare a terminalului înainte de extindere



Sursa: Date furnizate de autoritățile aeroportuare.

Legendă: Valoarea de referință de 104 pasageri pe m² este indicată prin linia roșie; o utilizare a capacității existente înainte de extindere care se situează peste această valoare de referință este semnalată cu verde; culoarea portocalie indică aeroporturile care înregistrează între 50 % și 100 % din valoarea de referință, în vreme ce culoarea roșie se referă la aeroporturile cu mai puțin de 50 % din valoarea de referință. Întrucât Comiso este un aeroport nou care a fost deschis abia în 2013, analiza privind utilizarea terminalului înainte de extindere nu este relevantă.

26

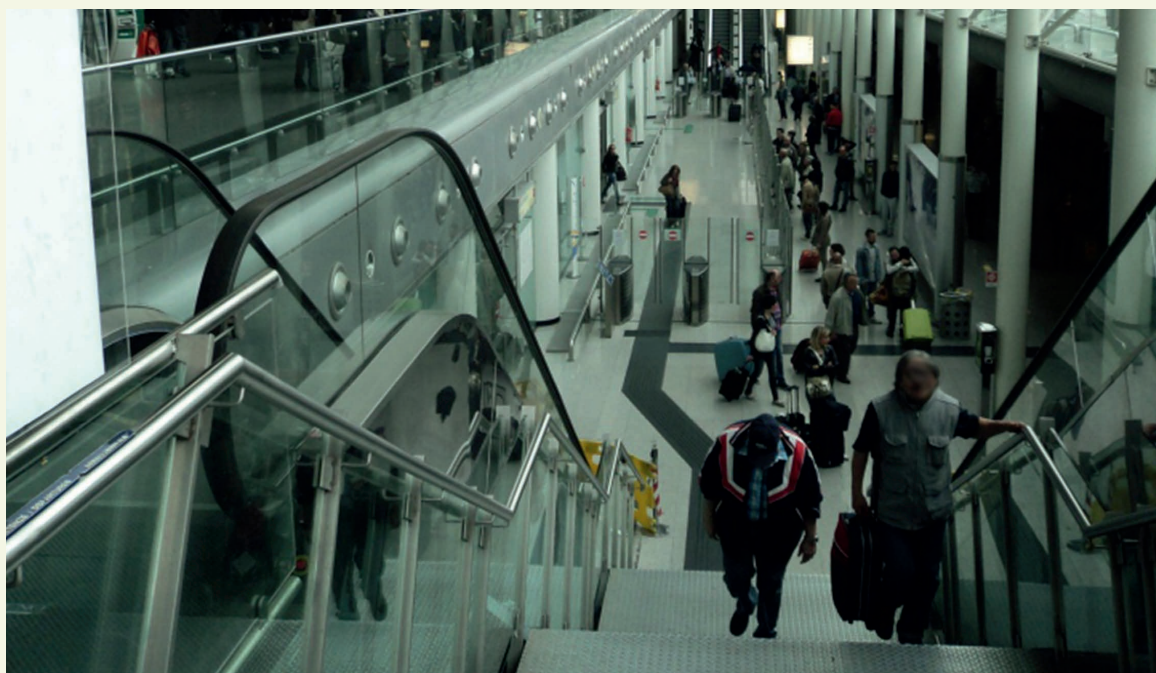
Caseta 2 oferă exemple de proiecte de infrastructură finanțate de UE.

Caseta 2

Exemple de infrastructuri aeroportuare finanțate de UE

(a) Construcția unui nou terminal

La aeroportul din Catania (Italia), clădirea terminalului era prea mică pentru numărul de pasageri care foloseau aeroportul. Prin urmare, un hangar al unui aeroclub local a fost adaptat și utilizat ca sală de îmbarcare temporară până la deschiderea noii clădiri a terminalului de pasageri (a se vedea **figura 3**) care putea să facă față traficului de călători și să elimine blocajele din trecut.



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Imaginea 3 – Noua clădire a terminalului aeroportului din Catania.

(b) Extindere inutilă la nivelul zonei de operațiuni aeriene

Planul general din 2001 pentru aeroportul Córdoba din Spania preciza că nu era necesară extinderea pistei existente, având în vedere previziunile de trafic și tipurile de aeronave preconizate (maximul istoric de mișcări de trafic aerian/oră în Córdoba era de patru, în vreme ce capacitatea existentă a platformei de îmbarcare-debarcare și a pistei era de 11 mișcări de trafic aerian/oră). Mai mult decât atât, peste 99 % din cei 4,2 milioane de rezidenți care locuiesc în zona de captare a acestui aeroport au acces la cel puțin un alt aeroport situat la o distanță rutieră parcursă în cel mult două ore. Traficul atras de aeroporturile învecinate din Málaga (12,5 milioane de pasageri în 2012) și Sevilla (4,3 milioane de pasageri), combinat cu conexiunile asigurate de linia feroviară de mare viteză ce leagă Sevilla, Córdoba și Madrid, limitează considerabil cererea de trafic aerian a acestui aeroport. Cu toate acestea, guvernul spaniol a hotărât, în 2008, să extindă pista, fără a se fi realizat o analiză a nevoilor sau un studiu al creșterii potențiale și fără o analiză a raportului costuri-beneficii sau o justificare pentru intensificarea bruscă preconizată a traficului de pasageri. Pista a fost extinsă, permițând aterizarea și decolarea aeronavelor mai mari, cu un cost de peste 70 de milioane de euro, din care mai mult de 12,6 milioane de euro proveneau de la bugetul UE. Totuși, volumul traficului aerian, în esență aviație generală necomercială, a rămas la nivelul scăzut care exista înaintea extinderii. Spațiul aferent platformei de îmbarcare-debarcare a fost și el extins cu 17 300 m², cu un cost de 1,5 milioane de euro, din care 810 000 de euro contribuție din partea UE, în pofida faptului că planul inițial prevedea o extindere de numai 6 775 m². Întrucât acest aeroport desfășoară foarte puține operațiuni comerciale (mai puțin de 7 000 de pasageri în 2013), pista extinsă este rareori utilizată, iar suprafața lărgită a platformei este utilizată ca spațiu de parcare pentru aeronave necomerciale (aviație generală) (a se vedea **imaginea 4**).



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Imaginea 4 – Platforma aeroportului din Córdoba: extinderea este utilizată numai în scopuri legate de aviația generală.

Întârzieri în construcție la majoritatea aeroporturilor și supracosturi la jumătate dintre aeroporturile examinate

27

Curtea a examinat, de asemenea, dacă proiectele de infrastructură aeroportuară selectate au fost finalizate la timp și în limita bugetului. Potrivit rezultatelor auditului:

- o la momentul auditului, fuseseră finalizate toate proiectele, mai puțin unul;
- o au existat întârzieri în ceea ce privește construcția și darea în exploatare a infrastructurilor aeroportuare în cazul a 17 dintre cele 20 de aeroporturi auditate¹⁵. În 14 cazuri, întârzierile au depășit un an, întârzierea medie fiind de 23 de luni. Cele mai lungi întârzieri s-au observat în Murcia-San Javier, Salonic și Napoli¹⁶; și
- o s-au constatat supracosturi în cazul a nouă dintre cele 20 de aeroporturi auditate, reprezentând cheltuieli suplimentare în cuantum de aproximativ 95,5 milioane de euro față de sumele prevăzute inițial în buget (opt dintre aceste nouă aeroporturi¹⁷ au înregistrat supracosturi de mai multe milioane de euro). Cele mai mari supracosturi s-au constatat la aeroportul La Palma, în cuantum de 25,6 milioane de euro pentru proiectele auditate, precum și la cel din Salonic, unde extinderea pistei către mare înregistrase supracosturi în valoare de 21,7 milioane de euro până la momentul auditului. Toate aceste supracosturi reprezintă peste 10 % din valoarea costului total aferent acestor nouă aeroporturi și sunt acoperite de bugetele naționale¹⁸.

Mai mult de jumătate dintre construcții erau subutilizate

28

Manualul IATA¹⁹ sugerează o abordare precaută atunci când se investește în infrastructuri aeroportuare, recomandând o politică de creștere modulară²⁰. Orientările Comisiei Europene cu privire la astfel de construcții subliniază necesitatea valorificării mai eficiente a capacității existente în primă instanță și a construirii de infrastructuri doar atunci când acestea sunt necesare, ele trebuind să fie proporționale cu obiectivele stabilite și să prezinte perspective de exploatare satisfăcătoare pe termen mediu²¹.

29

Curtea a analizat gradul de exploatare efectivă a infrastructurilor finanțate de UE din aeroporturile auditate. În acest scop, Curtea a evaluat gradul de utilizare a spațiului suplimentar creat în cadrul terminalelor, analizând numărul anual de pasageri pe m², precum și gradul de utilizare a terminalului în timpul orelor de vârf. În ceea ce privește investițiile din zona de operațiuni aeriene, Curtea a examinat gradul de utilizare a capacității create analizând evoluția cifrelor aferente mișcărilor de trafic aerian.

- 15 Aeroporturile care nu au înregistrat întârzieri în construcția și în darea în exploatare a infrastructurii în raport cu planificarea inițială au fost aeroporturile din Crotone, Gdansk și Tartu.
- 16 În Murcia-San Javier, instalațiile aferente zonei de operațiuni aeriene, turnul de control și pista au fost date în exploatare după 5 ani de la finalizarea acestora; la aeroportul din Salonic, întârzierea a fost de 4,5 ani pentru proiectul privind terminalul; la aeroportul din Napoli, întârzierea a fost de 4,5 ani pentru proiectul din domeniul managementului traficului aerian, în pofida faptului că autoritățile contractante atribuiseră în mod direct contractul de lucrări din motive de urgență.
- 17 Singura excepție este aeroportul din Badajoz, unde s-a constatat un supracost minor de 223 000 de euro, reprezentând 2,8 % din buget.
- 18 În cadrul unui alt audit, Curtea a remarcat, de asemenea, deficiențe similare la nivelul concepției în cazul unui proiect de infrastructură aeroportuară finanțat din fonduri TEN-T. În cazul aeroportului internațional Berlin Brandenburg, documentele de proiectare nu erau definitive și au trebuit să fie modificate în cursul procesului de achiziții, generând supracosturi importante.
- 19 Asociația Internațională de Transport Aerian este asociația profesională a companiilor aeriene din toată lumea. Aceasta reprezintă circa 240 de companii aeriene, respectiv peste 84 % din totalul traficului aerian. IATA sprijină activitatea companiilor aeriene și contribuie la formularea politicii și a standardelor specifice sectorului.
- 20 Construirea de infrastructuri într-o manieră modulară (în etape) și la anumite intervale pentru a anticipa într-o anumită măsură cererea și pentru a putea menține nivelurile de serviciu predeterminate și necesare. Sursa: Secțiunea C1.13.7 din Manualul de referință pentru dezvoltarea aeroporturilor, elaborat de IATA în 2004.
- 21 Punctul 61 din Orientările comunitare privind finanțarea aeroporturilor și ajutorul la

30

În ceea ce privește zona nerestricționată, comparând gradul de utilizare a spațiului nou creat sau suplimentar de terminal cu valoarea de referință²² de 104 pasageri pe an pe m², doar patru dintre cele 14 aeroporturi auditate (Catania, Napoli, Heraklion și Salonic) au atins valoarea de referință. Gradul mediu de utilizare în cazul celorlalte 10 terminale de aeroport s-a situat considerabil sub valoarea de referință, șapte terminale²³ având o rată de utilizare anuală mai mică de 50 % (a se vedea **figura 4**). Per ansamblu, mai mult de jumătate din fondurile UE care au făcut obiectul auditului (55 %, respectiv 255 de milioane de euro) au fost cheltuite pentru infrastructuri supradimensionate.

31

Evaluând gradul de utilizare a spațiului suplimentar de terminal în perioada de vârf (de obicei, ora cea mai aglomerată din luna cea mai aglomerată a anului²⁴), opt aeroporturi au utilizat în mod eficient terminalul (Alghero, Catania, Comiso, Salonic, Heraklion, Rzeszów, Tallinn și Tartu), iar trei aeroporturi au utilizat în mod rezonabil capacitatea proprie (La Palma, Vigo și Napoli). Cu toate acestea, două aeroporturi (Badajoz și Fuerteventura) au construit o capacitate care nu este pe deplin utilizată la ora de vârf.

înființare pentru companiile aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale (JO C 312, 9.12.2005, p. 1).

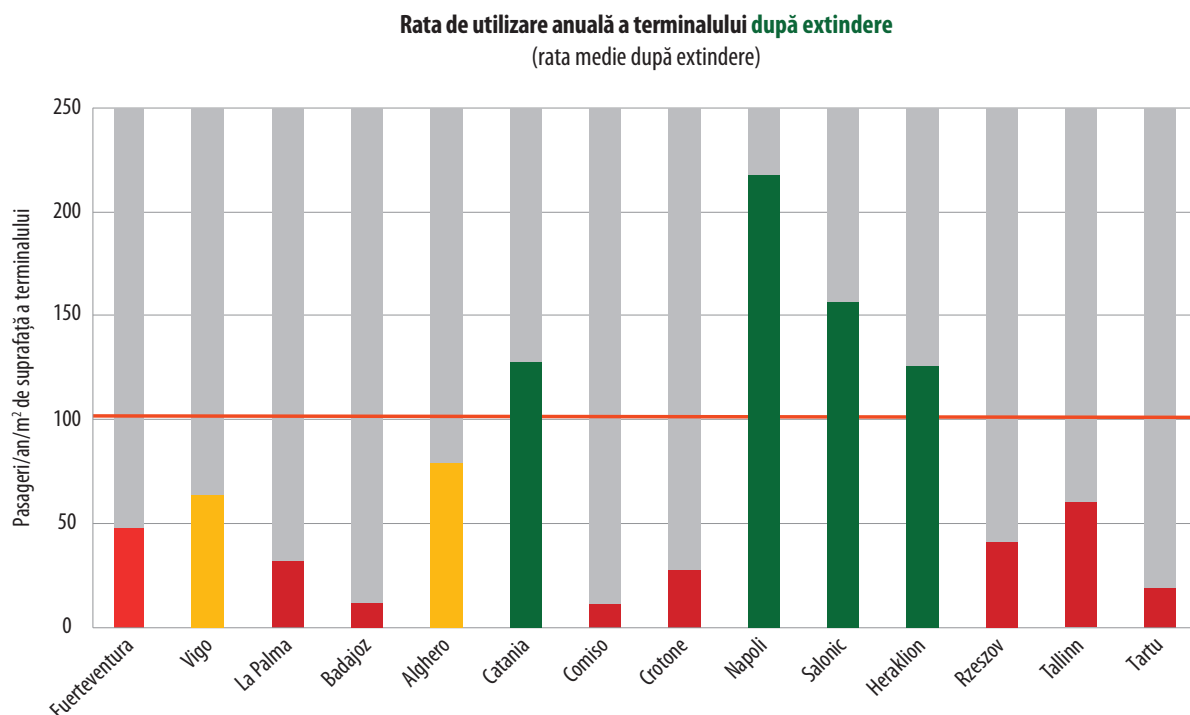
22 Publicată de ATRS – Air Transport Research Society, în ceea ce privește aeroporturile europene în 2010. <http://www.atrsworld.org/docs/KeyFindings2012ATRSBenchmarkingReport-June22.pdf>

23 Dintre cele șapte terminale identificate ca fiind subutilizate, terminalele aeroporturilor din Comiso și Rzeszów au devenit operaționale abia în 2013, respectiv 2012. Potrivit previziunilor proprii, aceste aeroporturi vor atinge valoarea de referință de 104 pasageri pe m² în 2018 (Comiso) și 2031 (Rzeszów).

24 În Spania, definiția orei de vârf era fie a 30-a cea mai aglomerată oră din an, fie ora care acumulează 97,75 % din trafic.

Figura 4

Rata de utilizare anuală a terminalului după extindere



Sursa: Date furnizate de autoritățile aeroportuare.

Legendă: Valoarea de referință de 104 pasageri pe m² este indicată prin linia roșie; culoarea verde este utilizată pentru aeroporturile care au o rată medie de utilizare peste această valoare de referință în urma extinderii; culoarea portocalie este utilizată pentru aeroporturile care înregistrează între 50 % și 100 % din valoarea de referință, în vreme ce culoarea roșie se referă la aeroporturile cu o medie mai mică de 50 %.

32

Curtea a evaluat, într-o manieră similară, și capacitatea de la nivelul zonei de operațiuni aeriene, care depinde de numărul și caracteristicile pistelor, de dimensiunea și configurația platformelor, de existența căilor de rulare și a căilor de degajare și de tipul de aeronave care utilizează aeroportul. Numai în cazul a patru dintre proiectele de extindere a infrastructurii zonei de operațiuni aeriene care au primit finanțare europeană (la Catania, Napoli, Salonic și Tallinn) lucrările erau conforme cu necesitățile reale; unul dintre

aeroporturi (Alghero) a creat o capacitate rezonabilă în raport cu gradul de utilizare la orele de vârf. În schimb, în cazul celorlalte 11 aeroporturi auditate, s-au creat capacități în exces.

33

Caseta 3 oferă exemple de infrastructuri supradimensionate.

Caseta 3

Exemple de infrastructuri supradimensionate

(a) Un nou terminal

La aeroportul Fuerteventura din Spania, a fost lansat un proiect de extindere a terminalului în care au fost implicate fonduri UE în valoare de 21 de milioane de euro. Acest proiect aproape că a triplat suprafața existentă (de la 34 000 m² la 93 000 m²), a suplimentat numărul porților de îmbarcare cu încă 14 (de la 10 la 24), la care se adaugă opt noi benzi transportoare de bagaje (de la 7 la 15) și patru porți de contact suplimentare (de la cinci la nouă porți de contact). Amploarea lucrărilor a fost predeterminată de o previziune de 7,5 milioane de pasageri până în 2015, în condițiile în care, în 2013, aeroportul a înregistrat 4,3 milioane de pasageri. Cu toate acestea, chiar dacă numărul de 7,5 milioane de pasageri anticipat ar fi fost atins, terminalul tot ar fi fost supradimensionat, deoarece, potrivit standardelor IATA, zece benzi transportoare ar fi fost suficiente în locul celor 15 construite. Mai mult decât atât, întrucât traficul nu era suficient de intens încât să permită exploatarea noului terminal la capacitatea sa maximă, iar această situație nu se va schimba până în 2030, având în vedere cele mai recente previziuni, autoritatea aeroportuară a decis închiderea unei părți a acestuia (6 din cele 24 de porți) pentru a reduce costurile generale cu întreținerea (a se vedea **imaginea 5**).



Imaginea 5 – Partea închisă a terminalului aeroportului Fuerteventura.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

(b) Extinderea pistei

Chiar dacă era necesară extinderea zonei de operațiuni aeriene a aeroportului din La Palma, una dintre insulele Canare, capacitatea suplimentară creată prin extinderea platformei și a lucrărilor la pistă (inclusiv construcția a două parcuri pentru autovehicule sub pistă, care nu sunt utilizate) din 2008 nu era în concordanță cu nevoile reale: după extindere (cost total de 36,4 milioane de euro, din care finanțarea din partea UE s-a ridicat la 17,1 milioane de euro), noua capacitate a zonei de operațiuni aeriene a crescut de la 12 la 30 de mișcări de trafic aerian/oră, în vreme ce vârful de mișcări de trafic aerian/oră după extindere nu a depășit 13 mișcări de trafic aerian/oră. Prin urmare, până ce numărul de mișcări de trafic aerian/oră nu va crește semnificativ, capacitatea suplimentară creată va fi în continuare subutilizată (a se vedea **imaginea 6**).



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Imaginea 6 – Platforma supradimensionată a aeroportului La Palma.

34

De asemenea, Curtea a evaluat dacă infrastructurile construite erau utilizate la momentul auditului. Majoritatea erau într-adevăr utilizate, însă aproximativ 38 de milioane de euro (reprezentând 8 % din total) din fondurile UE care au făcut obiectul auditului au fost investite în infrastructuri care nu erau utilizate la momentul auditului.

35

Caseta 4 oferă un exemplu de infrastructură neutilizată.

Caseta 4

Infrastructuri aeroportuare neutilizate și neocupate

Proiectul „cargo” de la aeroportul Salonic din Grecia a vizat construcția a două noi terminale de marfă, renovarea a două clădiri existente pentru mărfuri și construcția unui spațiu de parcare pentru autovehicule. Cele două clădiri pentru marfă nou construite au rămas goale (a se vedea **imaginea 7**) și numai una dintre cele două clădiri pentru marfă renovate era utilizată în mod curent la momentul vizitei de audit (fonduri ale UE implicate: șapte milioane de euro). Nu există nicio dovadă că s-ar fi efectuat vreun studiu care să demonstreze necesitatea extinderii capacității pentru traficul aerian de mărfuri din regiune.



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Imaginea 7 – Una dintre cele două noi clădiri de mărfuri ale aeroportului din Salonic, care erau goale la momentul vizitei de audit.

Fonduri UE acordate unor investiții cu un raport costuri-beneficii nesatisfăcător

36

În cazul proiectelor de infrastructură, în faza aprobării cererilor de finanțare a proiectelor, decizia de a realiza o investiție se adoptă pe baza costurilor previzionate și a veniturilor preconizate a fi obținute în urma funcționării viitoare. Teoretic, proiectul ar trebui să primească undă verde numai dacă veniturile anticipate depășesc costurile și, la modul ideal, aduc o contribuție la sustenabilitatea financiară. Riscul pe care îl presupun astfel de proiecte pentru investițiile realizate de UE ar fi ca veniturile și costurile previzionate să se dovedească a fi nerealiste. Pentru tipul de proiecte examinate, principalele aspecte care preocupă ar fi nerealizarea creșterii preconizate a numărului de pasageri sau subestimarea costurilor.

37

Curtea a calculat un cost estimat per pasager suplimentar și l-a comparat apoi cu costul planificat inclus în previziunile formulate la momentul luării deciziilor asupra investițiilor, în vederea evaluării riscului pe care îl presupune pentru UE o investiție în infrastructuri aeroportuare cu un raport costuri-beneficii nesatisfăcător. Acest cost per pasager suplimentar atras a fost calculat prin împărțirea investițiilor de capital realizate la cele 20 de aeroporturi în perioada 2000-2012 la numărul de pasageri pe o perioadă ipotetică de 20 de ani²⁵ (pe baza numărului real de pasageri până în 2013 și a celor mai recente previziuni făcute de aeroporturile în cauză pentru restul perioadei) (a se vedea **figura 5**).

38

Evaluarea Curții²⁶ arată că:

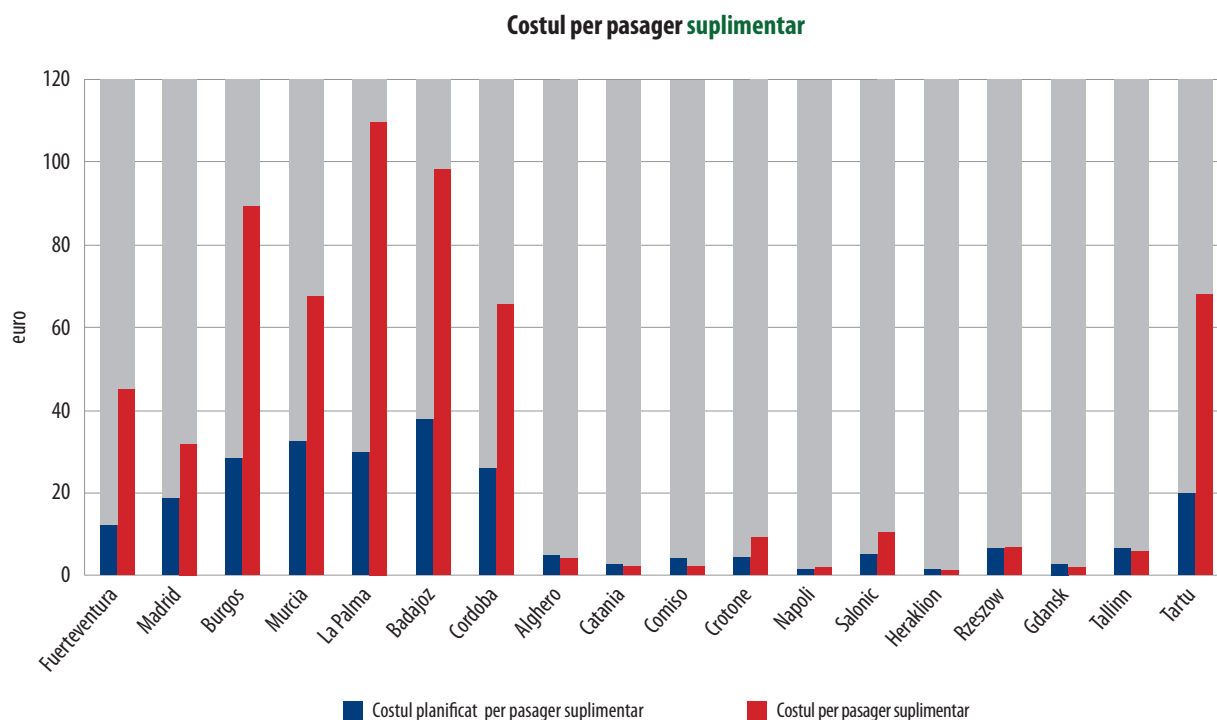
- pentru 10 aeroporturi (Alghero, Catania, Comiso, Crotone, Napoli, Salonic, Heraklion, Rzeszów, Gdansk și Tallinn), costul pentru fiecare pasager suplimentar este sub 10 euro și era, în general, în concordanță cu costul previzionat;
- pentru aeroportul din Madrid, estimarea de către Curte a costului real per pasager este de 32 de euro, mult mai ridicat decât cei 19 euro anunțați în faza de planificare;
- pentru șase aeroporturi din Spania (Fuerteventura, Burgos, Murcia, La Palma, Badajoz, Córdoba) și pentru aeroportul Tartu din Estonia, costul efectiv estimat de Curte al atragerii unui pasager suplimentar este mai mult decât dublul costului previzionat. Prin urmare, aceste investiții poartă un risc mai ridicat de a nu aduce un profit din investiție, confirmând faptul că previziunile pe care s-au bazat au fost excesiv de optimiste; și
- pentru aeroporturile Vigo și Kastoria, costul estimat per pasager suplimentar nu poate fi calculat, deoarece investițiile nu au generat atragerea de pasageri suplimentari.

25 Sunt propuse diferite intervale de timp pentru evaluarea duratei de viață a unei infrastructuri aeroportuare: ghidul Comisiei Europene privind realizarea de analize ale raportului costuri-beneficii sugerează o perioadă de 25 de ani; orientările din partea Jaspers (*Joint Assistance to Support Projects in European Regions* – Asistență comună în vederea sprijinirii proiectelor în regiunile europene) prevăd un interval cuprins între 20 și 40 de ani pentru clădiri și între 15 și 30 de ani pentru piste, căi de rulare și platforme; IATA sugerează o durată de viață de 10 ani, iar organismele naționale responsabile de implementare aplică drept standard un interval de 20-25 de ani. Pe această bază, calculul Curții s-a bazat pe un interval de 20 de ani ca durată de viață preconizată a infrastructurii.

26 Trebuie menționat faptul că cifra raportată include doar costurile inițiale aferente infrastructurii, nefiind incluse elemente operaționale precum cheltuielile cu întreținerea infrastructurii, forțele de poliție și pompierii, cu formalitățile vamale și marketingul.

Figura 5

Costul per pasager suplimentar¹



Sursa: Date furnizate de autoritățile aeroportuare.

Legendă: Cu albastru, costul planificat per pasager suplimentar, cu roșu, costul calculat per pasager suplimentar.

1 Costul planificat per pasager suplimentar atras a fost calculat prin împărțirea investițiilor de capital realizate la cele 20 de aeroporturi în perioada 2000-2012 la numărul de pasageri previzionat pe o perioadă ipotetică de 20 de ani. Costul per pasager suplimentar atras a fost calculat de Curte prin împărțirea valorii investițiilor de capital realizate la cele 20 de aeroporturi la numărul real de pasageri atins până în 2013 și la cele mai recente previziuni realizate pentru restul perioadei, furnizate de conducerea aeroporturilor în cauză.

Șapte dintre cele 20 de aeroporturi auditate nu sunt autosustenabile din punct de vedere financiar

39

De asemenea, Curtea a evaluat dacă aeroporturile auditate sunt profitabile și autosustenabile din punct de vedere financiar²⁷. În acest sens, Curtea a efectuat o analiză a situațiilor financiare ale aeroporturilor.

40

Analiza a arătat că patru dintre cele 20 de aeroporturi auditate erau constant profitabile în cursul perioadei auditate (Catania, Napoli, Tallinn și Gdansk). Șapte aeroporturi, deși încă neprofitabile, prezentau perspective de atingere a pragului de rentabilitate pe termen mediu (Fuerteventura, Madrid-Barajas, Murcia, Alghero, Comiso, Rzeszów și Tartu), însă alte șapte aeroporturi auditate (Badajoz, Burgos, Córdoba, La Palma, Vigo, Crotone și Kastoria) au înregistrat pierderi considerabile în perioada 2007-2012.

41

De asemenea, Curtea a calculat profitul sau pierderile per pasager pe baza situațiilor financiare ale aeroporturilor și a clasificat aceste aeroporturi în trei categorii folosind trei praguri în funcție de numărul de pasageri deserviți în medie în cursul perioadei auditate: mai puțin de 100 000 de pasageri, între 100 000 și 1 500 000 de pasageri și mai mult de 1 500 000 de pasageri. Această analiză (a se vedea **figura 6**) arată că aeroporturile cu mai puțin de 100 000 de pasageri pe an au înregistrat o pierdere medie per pasager de 130 de euro pentru perioada în cauză.

42

Deși nu este singurul factor, numărul redus de pasageri la multe dintre aeroporturile auditate sugerează că există un risc major să nu se asiste la o redresare financiară pe termen mediu (cu cât este mai mic numărul de pasageri, cu atât sunt mai mari pierderile per pasager deoarece elemente precum costurile fixe ridicate sau amortizarea sunt repartizate la un număr relativ scăzut de utilizatori ai infrastructurilor). În mod normal, aeroporturile cu un trafic mai mic de 100 000 de pasageri pe an sunt aeroporturi regionale mai mici, care vor depune eforturi pentru a putea rămâne operaționale dacă nu este acordat sprijin financiar constant din fonduri publice.

43

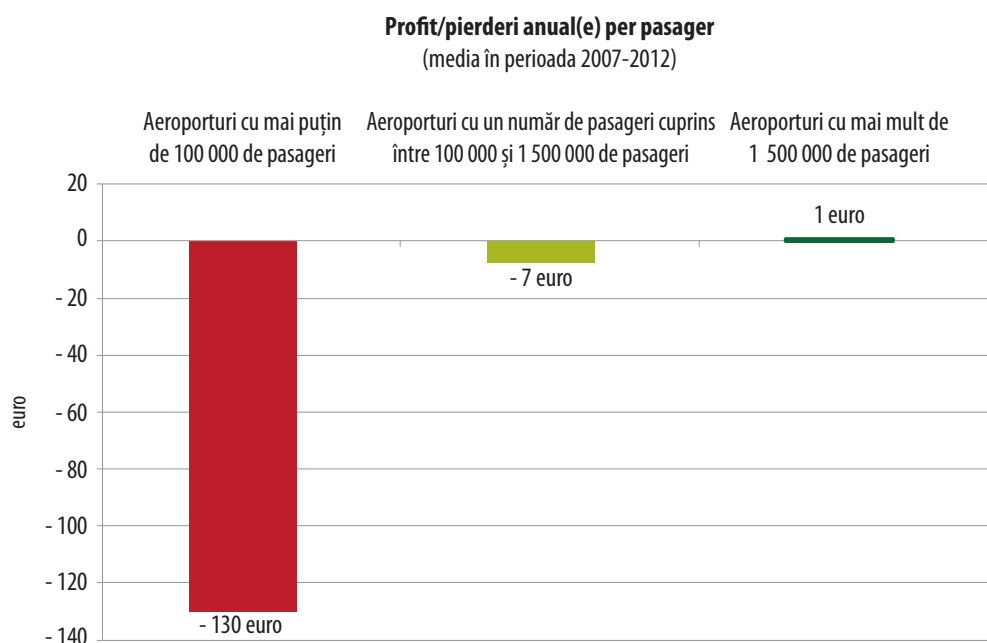
Investițiile în infrastructura aeroportuară presupun, de asemenea, costuri de funcționare și de întreținere care vor fi suportate în anii viitori. De aceea, orice decizie de a investi în aceste aeroporturi trebuie să se bazeze pe dovezi convingătoare că beneficiile socioeconomice vor depăși costurile implicate, adeseori considerabile²⁸.

27 Pe baza situațiilor financiare furnizate de HCCA pentru aeroporturile din Salonic, Heraklion și Kastoria, Curtea nu a putut să producă decât o estimare a fluxurilor de lichidități.

28 De exemplu, pentru a reduce costurile, menținând totodată operabilitatea aeroporturilor mai mici, Ministerul Dezvoltării din Spania a hotărât, în iunie 2012, reducerea costurilor de întreținere la 17 aeroporturi care înregistrează un trafic mai mic de 500 000 de pasageri pe an, prin reducerea orarului de funcționare săptămânală și a personalului acestora.

Figura 6

Media profitului sau a pierderilor per pasager la aeroporturile auditate în perioada 2007-2012



Sursa: Date contabile ale autorităților aeroportuare. În realitate, pierderile per pasager pot fi mai mari deoarece:

- (i) unele dintre costurile de funcționare a aeroportului nu figurează în situațiile financiare ale acestuia (de exemplu, costurile pentru serviciile de poliție și pompieri, de vamă și marketing etc.); și
- (ii) aeroporturile din Grecia nu calculează costurile de amortizare și nici nu includ dobânzile.

44

Un exemplu de probleme cu care se confruntă aeroporturile mai mici se poate observa la Burgos. Din cauza costurilor de amortizare ridicate aferente infrastructurii și a numărului scăzut de pasageri (18 905 pasageri în 2013), aeroportul din Burgos a acumulat o pierdere financiară de 30 de milioane de euro (67 % din totalul activelor sale) de la deschiderea sa în iulie 2008 până la finele anului 2012. În plus, de vreme ce 90 % din totalul

zborurilor comerciale sunt operate de un singur transportator către o singură destinație (Barcelona), acest aeroport prezintă un risc ridicat de a continua pe direcția nesustenabilă, înregistrând în continuare numere mici de pasageri, cu atât mai mult cu cât populația din zona de captare dispune de cel puțin cinci alternative²⁹ de a zbura din alte aeroporturi aflate la o distanță rutieră parcursă în cel mult două ore (a se vedea, de asemenea, **caseta 5**).

29 Aeroporturile din Bilbao, Leon, Logrono, Valladolid și Vitoria se află la mai puțin de o oră distanță de Burgos, în vreme ce aeroporturile din Pamplona, Santander și San Sebastian se află la o distanță parcursă în două ore și zece minute.

Exemplu de aeroport care nu este autosustenabil din punct de vedere financiar

La Kastoria, veniturile aeroportului s-au ridicat la 176 000 de euro pentru perioada 2005-2012, în vreme ce, în aceeași perioadă, costurile totale pentru menținerea aeroportului în funcțiune au atins 7,7 milioane de euro. Pentru aceeași perioadă, numărul total de pasageri a fost de 25 000, ceea ce înseamnă o pierdere de aproximativ 275 de euro per pasager. Aproximativ 16,5 milioane de euro (din care 5,6 milioane de euro au fost fonduri UE) au fost investite în extinderea pistei acestui aeroport, extindere care, până la momentul elaborării prezentului raport, nu fusese utilizată niciodată de către tipul de aeronavă pentru care fusese construită. Această investiție nu poate fi considerată ca reprezentând o utilizare eficientă a fondurilor publice.

45

Potrivit Raportului economic din 2011 al Consiliului Internațional al Aeroporturilor (ACI), aeroporturile cu peste 5 milioane de pasageri pe an pot să funcționeze în condiții de profitabilitate, aeroporturile cu un trafic cuprins între 1 și 5 milioane de pasageri pe an pot să își acopere cheltuielile de funcționare, iar aeroporturile mai mici înregistrează venituri care nu pot acoperi nici măcar costurile variabile proprii. Această concluzie este confirmată de propriile calcule ale Curții, prezentate schematic în **figura 6**.

Previziunile privind numărul pasagerilor au fost exagerat de optimiste pentru 12 dintre cele 20 de aeroporturi examinate

46

Curtea a evaluat calitatea și fiabilitatea previziunilor în materie de trafic care au fost întocmite în sprijinul deciziilor privind investițiile, examinând discrepanțele față de evoluția reală a numărului de pasageri.

47

Curtea a constatat că previziunile privind numărul de pasageri suplimentari incluse în planurile respective au fost exagerat de optimiste în cazul a 12 din 20 de aeroporturi. De exemplu, pe aeroportul din Córdoba, au călătorit 6 955 de pasageri în 2013, față de previziunile care indicau un număr de 179 000 de pasageri, iar pentru aeroportul din Crotone, numărul real a fost de 28 892 de pasageri, față de 306 000 din previziuni.

48

Având în vedere numărul pasagerilor care au utilizat efectiv aeroporturile până în 2013 și cifrele prognozate de aeroporturi pentru anii următori, probabilitatea este ca numărul pasagerilor suplimentari să fie în medie cu 36 % mai mic decât cel previzionat la momentul luării deciziilor privind investițiile. Doar în șase cazuri (Alghero, Catania, Comiso, Gdansk, Heraklion și Tallinn), numărul real de pasageri în 2013 a fost mai ridicat decât cel prognozat. În cazul a două aeroporturi (Napoli și Rzeszów), numărul previzionat de pasageri era cu mai puțin de 10 % mai mare decât numărul real de pasageri suplimentari, în vreme ce previziunile pentru toate celelalte aeroporturi au fost exagerat de optimiste (a se vedea **figura 7**).

Impact limitat al investițiilor finanțate de UE asupra numărului de pasageri, a serviciilor pentru clienți și a creării de locuri de muncă

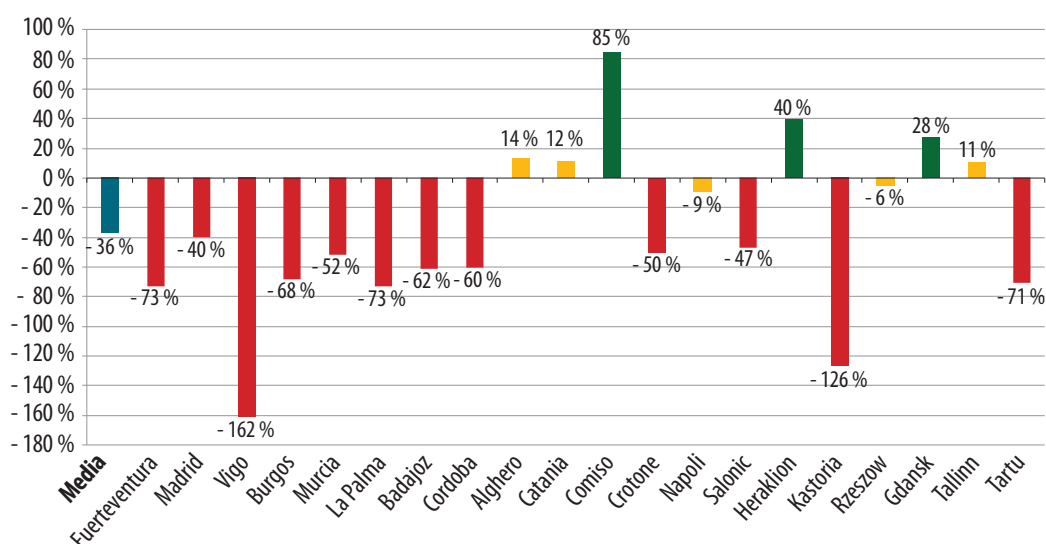
49

Curtea a examinat dacă rezultatele anticipate au fost obținute, analizând evoluția numărului de pasageri, a serviciilor pentru clienți și impactul investițiilor asupra creării de locuri de muncă.

30 O listă a aeroporturilor auditate cu o prezentare generală completă a rezultatelor și a concluziilor auditului poate fi găsită în **anexa III**.

Figura 7

Calitatea previziunilor¹



Sursa: Date furnizate de autoritățile aeroportuare.

Legendă: Aeroporturile cu un număr mai ridicat de pasageri suplimentari în intervalul de 20 de ani de la efectuarea lucrărilor de extindere comparativ cu numărul prognozat sunt în culoarea verde; cifrele reprezentând un număr al pasagerilor suplimentari cu mai puțin de 10 % sub previziuni sunt în culoarea portocalie, în vreme ce cifrele cu o diferență mai mare de 10 % față de previziuni sunt în culoarea roșie.

¹ Curtea a evaluat calitatea previzionării comparând, pentru fiecare aeroport, previziunile inițiale ale pasagerilor suplimentari care urmau să fie atrași cu numărul real al pasagerilor care au utilizat aeroportul până în 2013, precum și cu previziunile cele mai actualizate furnizate de conducerea aeroporturilor. Aceste previziuni au fost calculate pentru o perioadă de 20 de ani după realizarea lucrărilor de extindere.

Observații

50

Tabelul 2 prezintă datele privind pasagerii pentru aeroporturile auditate în 2007 (primul an al măsurătorii), în 2010 (datele privind pasagerii după criză) și în 2013. Doar 10 dintre cele 20 de aeroporturi auditate au reușit să atragă un număr mai mare de pasageri în perioada 2007-2013. Principalele creșteri ale numărului de pasageri s-au constatat la aeroporturile din

Gdansk (o creștere cu 1,1 milioane de pasageri) și din Catania, Heraklion și Rzeszów (între 300 000 și 400 000 de pasageri în plus). Nouă aeroporturi (Fuerteventura, Madrid, Vigo, Murcia, La Palma, Badajoz, Cordoba, Crotone și Napoli) au înregistrat în 2013 cifre și mai scăzute decât avuseseră în 2007.

Tabelul 2

Prezentare generală a tendințelor privind numărul de pasageri la aeroporturile auditate

	2007	2010	2013	Diferență 2007-2013
Fuerteventura	4 629 877	4 173 590	4 259 341	-8 %
Madrid	52 110 787	49 866 113	39 729 027	-24 %
Vigo	1 405 968	1 093 576	678 720	-52 %
Burgos	13 037	33 595	18 905	45 %
Murcia	2 002 949	1 349 579	1 140 447	-43 %
La Palma	1 207 572	992 363	809 521	-33 %
Badajoz	91 585	61 179	29 113	-68 %
Córdoba	22 410	7 852	6 955	-69 %
Alghero	1 300 115	1 388 217	1 563 908	20 %
Catania	6 083 735	6 321 753	6 400 127	5 %
Comiso			59 513	
Crotone	106 122	103 828	28 892	-73 %
Napoli	5 775 838	5 584 114	5 444 422	-6 %
Salonic	4 168 557	3 910 751	4 337 376	4 %
Heraklion	5 438 825	4 907 337	5 675 653	4 %
Kastoria	3 806	3 019	5 304	39 %
Rzeszów	279 996	454 237	589 920	111 %
Gdansk	1 715 816	2 225 113	2 844 308	66 %
Tallinn	1 728 430	1 384 831	1 958 801	13 %
Tartu	1 182	23 504	13 790	1 067 %
TOTAL	88 086 607	83 884 551	75 594 043	-14 %

Sursa: Date privind pasagerii furnizate de autoritățile aeroportuare.

51

Dovezile care să ateste îmbunătățirea serviciilor pentru clienți erau limitate. În cazul a trei aeroporturi (Fuerteventura, Salonic și Heraklion), proiectele finanțate de UE aveau stabilite obiective specifice de creștere a calității serviciilor pentru pasageri. Sondaje efectuate în rândul pasagerilor și al companiilor aeriene folosind „indicatori de satisfacție” au indicat, în general, o tendință ascendentă a nivelului serviciilor pentru clienți la cele trei aeroporturi după 2010. Același lucru este valabil pentru alte opt aeroporturi (Badajoz, La Palma, Madrid-Barajas, Vigo, Alghero, Catania, Napoli și Rzeszów). În ceea ce privește restul de nouă aeroporturi, fie nu s-a constatat nicio îmbunătățire a calității serviciilor oferite pasagerilor, fie nu s-au efectuat măsurători în acest sens.

52

Crearea de locuri de muncă și creșterea economică sunt, în general, invocate ca motive solide pentru a realiza investiții în aeroporturi. Cu toate acestea, Curtea a constatat că, în general, beneficiile socioeconomice nu au fost măsurate. De asemenea, nu există dovezi suficiente potrivit cărora investițiile UE în proiectele auditate ar fi creat locuri de muncă suplimentare. În cazul a patru aeroporturi (Comiso, Rzeszów, Gdansk și Tallinn), un număr limitat de locuri de muncă permanente nou create poate să fie corelat în mod direct cu proiectele UE auditate. Un număr de studii furnizate de aeroporturile Madrid-Barajas, Alghero și Gdansk indică beneficii generice pentru o regiune care decurg din amplasarea unui aeroport în zonă și din funcționarea acestuia. Totuși, studiile respective nu stabilesc o legătură între îmbunătățirea cifrelor privind PIB-ul regional și investițiile finanțate de UE în infrastructuri aeroportuale.

Investiții similare în aeroporturi situate la o distanță relativ mică unele față de celelalte

53

Curtea a examinat, de asemenea, zona de influență a aeroporturilor, și anume, capacitatea acestora de a atrage vizitatori sau clienți (zona de captare), care depinde de populația învecinată și de posibilitățile de transport la suprafață. În acest scop, Curtea a utilizat cele mai recente date Eurostat disponibile cu privire la actualele conexiuni rutiere, datele privind fluiditatea traficului, populația și numărul de potențiali turiști³¹. Curtea a analizat suprapunerile de la nivelul zonelor de captare, aplicând criteriul uniform al unei distanțe rutiere de 120 de minute³².

54

Această analiză (toate graficele pentru aeroporturile auditate figurează în **anexa IV**) indică următoarele:

- o În cazul a 13 din 18 aeroporturi auditate³³, există suprapuneri semnificative³⁴ cu zonele de captare ale aeroporturilor învecinate și, în multe cazuri, există suprapuneri cu mai multe zone de captare. Marea majoritate a populației care locuia în zona de captare a aeroporturilor auditate dispunea de mai multe posibilități alternative, aflate la o distanță rutieră parcursă în două ore, de a zbura de la un aeroport învecinat. Numai cinci aeroporturi din eșantionul supus auditului (Madrid-Barajas, Badajoz, Tartu, Tallinn și Rzeszów) erau amplasate în locuri în care majoritatea populației dispunea de posibilități limitate de a alege un aeroport alternativ aflat la o distanță rutieră parcursă în mai puțin de două ore;

31 Cele mai recente date rutiere disponibile proveneau de la rețeaua rutieră TeleAtlas din 2009. Datele privind populația s-au bazat pe grila densității populației din 2006. Datele privind turiștii provin, de asemenea, din statisticile pe 2006, desprinse din numărul de nopți petrecute în unitățile de cazare turistică și numărul de paturi. Amplasamentele aeroporturilor au fost extrase din baza de date de referință a Eurostat (GLSCO). Au fost identificate aeroporturi concurente învecinate pe baza numărului de pasageri pe an (aeroporturile cu mai puțin de 15 000 de pasageri pe an nu au fost luate în considerare).

32 Deși admite faptul că fiecare aeroport în sine are propriile sale specificități, pentru evaluarea sa, Curtea a optat în favoarea utilizării unei definiții generale a zonei de captare în limita distanței rutiere parcurse în două ore, criteriu avansat de diferite referințe din literatura de specialitate: de exemplu, Starkie, 2008, Marucci et Gatta, 2009. În plus, mulți pasageri acceptă să parcurgă distanțe ce depășesc acest timp: de exemplu, există linii de autobuz regulate care aduc pasageri de la aeroportul din Tartu (supus auditului) la Riga în 3,5 ore (<https://www.airbaltic.com/en/bus>).

33 Aeroporturile din Fuerteventura și La Palma au fost excluse din această evaluare, fiind aeroporturi insulare.

34 În opinia Curții, o suprapunere este semnificativă dacă peste 75 % din populație are acces la mai multe aeroporturi aflate pe o distanță rutieră parcursă în 120 de minute.

- o Se constată o proliferare a aeroporturilor aflate în apropiere unul față de celălalt și care au investit în infrastructuri similare (terminale, platforme, piste): deși majoritatea aeroporturilor prezentau suprapuneri semnificative, nu s-a luat suficient în considerare posibilitatea de a realiza investiții în aeroporturi învecinate, aspect care ar fi fost necesar pentru o planificare rațională și pentru optimizarea utilizării fondurilor UE.

55

O analiză alternativă realizată de Curte, utilizând criteriul distanței rutiere parcurse în 90 de minute, criteriu folosit și de Comisie cu ocazia unui studiu realizat în 2013³⁵, a permis formularea unor constatări similare³⁶.

56

Doar câteva aeroporturi au recurs la o analiză pe baza zonei de captare atunci când și-au planificat investițiile viitoare. Fiecare aeroport avea însă o zonă de captare definită în mod diferit, întrucât niciun stat membru nu stabilise o definiție comună. În general, nu s-a recurs la o analiză bazată pe zona de captare pentru a se identifica suprapunerile între aeroporturile aflate la distanță relativ mică unele față de celelalte și consecințele acestor suprapuneri asupra potențialului de creștere. Acest lucru a avut drept rezultat, în multe cazuri, dubla contabilizare a pasagerilor potențiali la totalurile avansate de fiecare aeroport pentru a-și justifica extinderea (de exemplu, planurile generale ale aeroporturilor din Catania și Comiso, ambele beneficiare de cuantumuri substanțiale de fonduri UE, au contabilizat de două ori o parte importantă a populației care locuiește în zona de captare a ambelor aeroporturi).

57

Impactul investițiilor realizate în aeroporturile învecinate sau cel al unor moduri de transport la suprafață concurente nu a fost, de obicei, luat în considerare în momentul luării deciziei de extindere sau nu a capacității unui aeroport (a se vedea cele două exemple din **caseta 6**). O excepție notabilă a fost aeroportul Madrid-Barajas, în cazul căruia previziunile în materie de trafic au fost ajustate pentru a se ține seama de faptul că ruta aeriană către Barcelona urma să piardă 40 % din pasagerii săi ca urmare a deschiderii preconizate a unei linii feroviare de mare viteză.

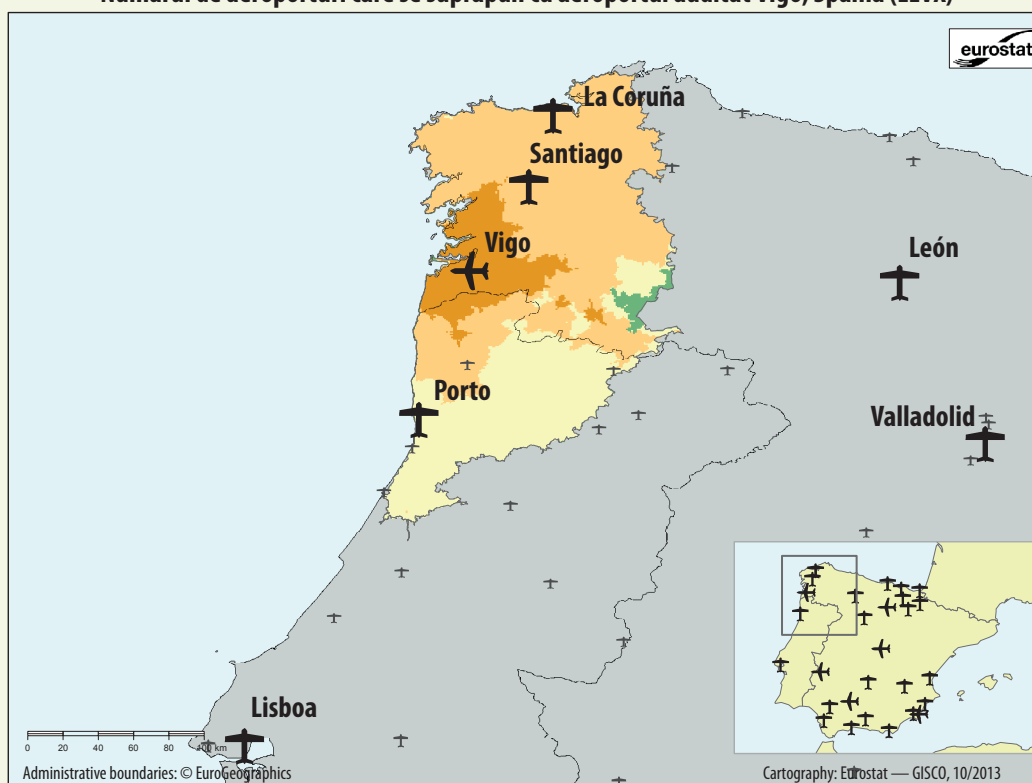
35 Publicația Comisiei intitulată „Measuring accessibility to passenger flights in Europe: Towards harmonised indicators at regional level, *Regional Focus*, 01/2013 of September 2013” (Măsurarea accesibilității la zborurile pentru pasageri în Europa: către armonizarea indicatorilor la nivel regional, accent pus pe regiuni, 01/2013, din septembrie 2013).

36 Procentul de locuitori care au acces la mai multe aeroporturi, calculat utilizând criteriul distanței rutiere parcurse în 90 de minute în loc de 120 de minute, rămâne de peste 75 % pentru 12 dintre aeroporturile auditate.

Exemple de analize bazate pe zonele de captare

- (a) La aeroportul din Vigo, există suprapuneri considerabile deoarece, practic, întreaga populație (99,92 % din cei 6 164 630 de locuitori din zona de captare a aeroportului din Vigo) mai are acces la cel puțin un alt aeroport aflat la o distanță rutieră parcursă în maximum două ore. Cererea de trafic aerian a acestui aeroport va fi afectată de prezența aeroporturilor învecinate din La Coruña, Santiago de Compostela și Porto, precum și de conexiunile feroviare de mare viteză către alte părți ale Spaniei.

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Vigo, Spania (LEVX)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat

✈ Aeroporturi auditate

✈ Aeroporturi concurente

✈ Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

■ Nicio suprapunere

■ 1

■ 2

■ 3

■ 4 >

■ Frontiere naționale

Suprapunere între Vigo (LEVX) și aeroportul (cod OACI)	Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
La Coruña (LECO)	2 431 790	39,45	137	83
Santiago (LEST)	3 316 240	53,79	93	57
Porto (LPPR)	4 658 720	75,57	128	77
León (LELN)	411	0,01	328	234
Lisbon Portela (LPPT)	527	0,01	439	226

Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
6 164 630	6 159 440	99,92	3,02	2,98	19 166 393

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

- (b) Aeroportul Murcia San-Javier a fost inițial un aeroport militar deschis traficului civil, cu unele restricții legate de orarul de funcționare. În perioada 2003-2007, s-au luat decizii privind construcția unei zone aeronautice suplimentare pentru operațiunile militare, fapt care ar fi permis, în schimb, aeroportului civil să funcționeze și dimineața. Cu toate acestea, nu s-a efectuat nicio analiză a suprapunerii cu zonele de captare ale aeroporturilor San Javier și Alicante sau cu zona de captare a aeroportului învecinat din Corvera, aflat la numai 37 de kilometri distanță³⁷. Acest din urmă aeroport a fost finalizat în 2012, în același moment cu definitivarea investițiilor la aeroportul Murcia San-Javier, însă nu era funcțional la data efectuării auditului, întrucât nu primise încă certificarea pe care o solicitase în octombrie 2011.

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Murcia - San Javier, Spania (LELC)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat



Aeroporturi auditate



Aeroporturi concurente



Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

□ Nicio suprapunere

□ 1

□ 2

□ 3

□ 4 >

□ Frontiere naționale

Suprapunere între Murcia (LELC) și aeroportul (cod OACI)	Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Albacete (LEAB)	2 451 970	66,39	183	123
Alicante (LEAL)	3 532 000	95,64	69	52
Almeria (LEAM)	691 125	18,71	201	118
Granada (LEGR)	77 610	2,10	307	200
Valencia (LEVC)	1 733 710	46,94	232	149
Corvera (LEMI)	3 431 170	92,91	36	33

Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
3 693 100	3 692 610	99,99	13,28	13,02	28 630 490

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

58

În cazul aeroporturilor din Córdoba, Vigo, Murcia, Burgos, Alghero, Crotone, Napoli, Catania, Comiso, Kastoria și Gdansk, suprapunerile de la nivelul zonelor de captare erau deosebit de pronunțate. În cele mai multe dintre cazuri, aeroportul concurent cel mai apropiat se află la numai o oră distanță rutieră, iar 97 % din populația aflată la o distanță rutieră parcursă în maximum două ore de aceste 11 aeroporturi au acces, de asemenea, la cel puțin un alt aeroport situat la o distanță rutieră parcursă în două ore. La Córdoba, Vigo, Murcia și Napoli există trei aeroporturi concurente aflate la o distanță rutieră parcursă în cel mult două ore, iar, în cazul Burgos, pe aceeași rază există cinci aeroporturi concurente (a se vedea **tabelul 3**).

59

Atunci când adoptă decizii privind ajutoarele de stat, definiția pe care o utilizează Comisia pentru zona de captare a unui aeroport este, în general, aceea a unei piețe geografice delimitate în mod normal pe o rază de circa 100 km de aeroport sau în funcție de o distanță parcursă în circa 60 de minute cu un autovehicul, cu autobuzul, cu trenul sau cu trenul de mare viteză. Bazându-se pe noi orientări emise în februarie 2014 cu privire la ajutoarele de stat, Comisia a adoptat un număr de decizii privind ajutoarele pentru investiții și pentru funcționare acordate aeroporturilor și companiilor aeriene, decizii în care a subliniat că (i) subvențiile acordate pentru infrastructuri aeroportuale aflate la distanță prea mică unele față de celelalte nu contribuie la accesibilitatea sau la dezvoltarea regională și că (ii) duplicarea unor infrastructuri neprofitabile reprezintă o utilizare nejudicioasă a banilor contribuabililor care denaturează concurența între aeroporturi³⁸. Aceste observații sunt în acord cu rezultatele auditului efectuat de Curte.

37 În 2003, ideea construirii unui nou aeroport la Corvera a fost aprobată de minister, iar aeroportul a fost declarat a fi de interes general pentru stat. Contractul de concesiune a fost atribuit în mai 2007, proiectul tehnic a fost definitivat în iunie 2008, iar instalațiile fizice au fost finalizate în aprilie 2012.

38 Declarația vicepreședintelui Comisiei, domnul Joaquín Almunia, 1.10.2014; a se vedea, de asemenea: IP/14/1065, MEMO/14/544.

Tabelul 3

Numărul aeroporturilor care concurează cu aeroporturile auditate, cu date privind timpul de condus și distanța rutieră

Țara	Aeroporturi auditate	Nr. de aeroporturi concurente aflate la cel mult 2 ore distanță de aeroportul auditat	Timpul mediu de condus către un aeroport concurent (min) pentru locuitorii din zonele de suprapunere	Aeroportul concurent cel mai apropiat	Timpul de condus până la aeroportul concurent cel mai apropiat (min)	Distanța rutieră până la aeroportul concurent cel mai apropiat (km)
Spania	Córdoba	3	113	Sevilla	87	119
	Vigo	3	72	Santiago	57	93
	Fuerteventura	1	79	Lanzarote	79	81
	La Palma	0				
	Murcia	3	80	Corvera	33	36
	Badajoz	0	134	Lisabona	127	226
	Burgos	5	100	Vitoria	70	114
	Madrid-Barajas	0	158	Valladolid	140	213
Italia	Alghero	2	109	Olbia	93	126
	Crotone	1	101	Lamezia T.	62	88
	Napoli	3	94	Salerno	47	73
	Catania	2	103	Comiso	67	84
	Comiso	1	111	Catania	66	84
Grecia	Salonic	1	105	Kozani	87	137
	Heraklion	1	116	Sitia	107	102
	Kastoria	2	85	Kozani	52	68
Polonia	Gdańsk	2	65	Gdynia	37	32
	Rzeszów	0	152	Lublin	138	155
Estonia	Tallinn	0	131	Helsinki	124	109
	Tartu	0	174	Tallinn	160	189

Planificarea investițiilor în infrastructurile aeroportuare nu era, în general, coordonată la nivel național

60

Curtea a examinat viabilitatea strategiilor de dezvoltare aeroportuară pe termen lung ale celor cinci state membre vizitate și a verificat dacă exista un cadru strategic pentru o dezvoltare coerentă a tuturor aeroporturilor aflate pe teritoriul acestora, pe baza identificării necesităților.

61

Curtea a constatat că, la momentul luării deciziilor privind principalele investiții aeroportuare incluse în eșantionul de audit, numai unul dintre cele cinci state membre dispunea de o viziune strategică pe termen lung: Polonia a elaborat un „Program de dezvoltare aeroportuară”, cu o listă a investițiilor în infrastructura aeroportuară considerate necesare.

62

În Spania, Italia, Grecia sau Estonia, nu exista niciun plan strategic de dezvoltare aeroportuară pe termen lung. Aceste țări elaboraseră planuri generale și pe termen lung care includeau toate modurile de transport, dar care: (i) nu se axau în mod deosebit pe traficul aerian sau pe dezvoltarea aeroportuară și care (ii) nu erau coordonate cu proiectele de dezvoltare a altor moduri de transport, care ar putea concura cu traficul aerian.

63

De obicei, existau planuri generale pentru fiecare aeroport, care descriau contextul geografic și economic al acestora. Cu toate acestea, doar 11 dintre cele 20 de aeroporturi (Badajoz, Burgos, Fuerteventura, La Palma, Madrid-Barajas, Murcia, Vigo, Catania, Heraklion, Salonic și Kastoria) conțineau, în planurile proprii, o evaluare a necesităților pentru realizarea de investiții în infrastructuri aeroportuare suplimentare.

64

Obiectivele stabilite pentru proiectele aeroportuare auditate nu erau, în general, nici cuantificate, nici delimitate în timp. Ele erau exprimate, de regulă, sub forma unor „realizări în materie de construcție”, cum ar fi: „construirea unui aeroport pentru 400 000 de pasageri pe an” sau „creșterea nivelului serviciilor pentru pasageri și îmbunătățirea infrastructurilor”. Odată proiectele implementate, autoritățile statelor membre au verificat producția fizică, fără a verifica, în general, dacă sau în ce măsură au fost atinse obiectele proiectelor.

65

Indicatorii utilizați pentru măsurarea succesului proiectelor au tins să fie indicatori de producție fizici și numărul locurilor de muncă create în timpul construcției. În puținele cazuri în care existau indicatori de rezultat, aceștia fie nu erau suficient de specifici, fie le lipsea o bază de referință sau o stipulare privind modul și momentul în care trebuiau măsurate realizările. Uneori, datele de proiect au fost agregate cu alte proiecte, făcând imposibilă măsurarea *ex post* a realizării obiectivelor specifice ale proiectelor³⁹. Ca urmare, sistemele de gestionare și de monitorizare din statele membre s-au limitat, în general, la a compara realizările obținute folosind indicatori de producție fizică.

39 De exemplu, indicatorul „creșterea preconizată a numărului de pasageri interni” pentru proiectele din perioada 2007-2013 derulate la aeroportul din Tartu nu permite analiza evoluției numărului de pasageri ai aeroportului deoarece acest număr este combinat cu numărul pasagerilor de feribot.

Informațiile puse la dispoziția Comisiei cu privire la finanțarea acordată de UE pentru aeroporturi sunt limitate

66

Din cauza modului în care funcționa sistemul de raportare privind gestiunea partajată în perioada 2000-2006, informațiile cu privire la proiectele de infrastructură finanțate prin FEDR derulate în aeroporturile din UE nu erau puse la dispoziția Comisiei decât după închiderea programului operațional (cel mai devreme la finele anului 2009). Perioada de finanțare multianuală 2007-2013 ar fi trebuit să vadă îmbunătățiri din acest punct de vedere, întrucât autoritățile de management trebuiau să publice pe site-ul internet propriu informații despre aceste proiecte. Cu toate acestea, încă nu există o imagine de ansamblu completă a proiectelor de infrastructură aeroportuară finanțate prin FEDR sau Fondul de coeziune.

67

Această situație împiedică Comisia să aibă o imagine completă a tuturor investițiilor UE în aeroporturi și îi limitează posibilitățile de monitorizare și de garantare a faptului că politicile sunt corect concepute și puse în aplicare.

68

Concluzia generală este că investițiile finanțate de UE în aeroporturi nu au adus beneficii substanțiale în raport cu costurile: au fost finanțate prea multe aeroporturi (deseori aflate la distanță relativ mică unele față de celelalte) și, în multe cazuri, infrastructurile finanțate de UE au fost supradimensionate.

69

În special, Curtea a constatat următoarele:

- o necesitatea realizării de investiții din fonduri europene în infrastructuri aeroportuare a putut fi demonstrată pentru aproape jumătate din proiectele examinate (pe baza unei analize comparative cu alte aeroporturi, punctele 22-26);
- o au existat întârzieri în ceea ce privește construcția și darea în exploatare a infrastructurilor aeroportuare în cazul a 17 aeroporturi și s-au înregistrat supracosturi în cazul a 9 dintre cele 20 de aeroporturi examinate (punctul 27);
- o peste jumătate din infrastructurile nou construite (sau modernizate) nu erau exploatate în totalitate. În unele cazuri, această situație era prezentă chiar și în timpul orelor de vârf (punctele 28-35).

70

De asemenea, Curtea a observat că finanțarea acordată de UE nu a avut un raport costuri-beneficii satisfăcător și că șapte dintre cele 20 de aeroporturi examinate nu sunt profitabile și, ca urmare, există riscul ca acestea să trebuiască să fie închise dacă nu li se acordă în mod constant un sprijin financiar public. Acest lucru se întâmplă mai ales în cazul aeroporturilor regionale de mici dimensiuni, care înregistrează mai puțin de 100 000 de pasageri pe an (punctele 36-48).

71

Mai mult decât atât, investițiile din fonduri ale UE nu au condus întotdeauna la rezultatele anticipate: numărul real al pasagerilor a fost departe de a atinge previziunile inițiale și numai 10 dintre cele 20 de aeroporturi au reușit să înregistreze o creștere a numărului de pasageri în perioada 2007-2013. În majoritatea cazurilor, îmbunătățirile aduse serviciilor pentru clienți nu au fost măsurate și, prin urmare, sunt dificil de evaluat (punctele 49-52).

Recomandarea 1

Curtea recomandă ca, în cursul perioadei de programare 2014-2020, Comisia să se asigure că statele membre alocă fonduri ale UE pentru infrastructuri aeroportuare numai aeroporturilor care sunt viabile din punct de vedere financiar și pentru care necesitatea investiției a fost evaluată și demonstrată în mod adecvat. Aceasta ar trebui să facă parte din procesul de aprobare și de monitorizare a programelor operaționale desfășurat de Comisie.

72

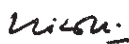
În multe cazuri, sunt acordate fonduri europene pentru aeroporturi aflate la distanță relativ mică unele față de celelalte. Analiza Curții a arătat că, în cazul a 13 din 18 aeroporturi examinate, există suprapuneri semnificative cu zonele de captare ale aeroporturilor învecinate. Această situație poate să genereze supracapacitate și nu aduce beneficii suficiente în raport cu costurile suportate (punctele 53-59). În fine, finanțarea din partea UE acordată aeroporturilor nu este bine coordonată la nivel național și, în special în ceea ce privește proiectele majore și proiectele aferente Fondului de coeziune, este insuficient supervizată de Comisie. În cazul proiectelor selectate de statele membre, Comisia nu are, în general, cunoștință despre ce aeroporturi beneficiază de finanțare și care este cuantumul acestui sprijin (punctele 60-67).

Recomandarea 2

Curtea recomandă statelor membre să dispună de planuri coerente la nivel regional, național sau supranațional pentru dezvoltarea aeroporturilor, astfel încât să se evite situațiile de supracapacitate, duplicarea și lipsa de coordonare a investițiilor în materie de infrastructuri aeroportuare.

Prezentul raport a fost adoptat de Camera II, condusă de domnul Henri GRETHEN, membru al Curții de Conturi, la Luxemburg, în ședința sa din 12 noiembrie 2014.

Pentru Curtea de Conturi



Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
Președinte

Alocările din FEDR și din Fondul de coeziune între 2000 și 2013 pentru infrastructuri aeroportuare¹, pe state membre (în euro)

	Țara	FEDR+FC (2000-2006)	FEDR+FC (2007-2013)	FEDR+FC (2000-2013)	% din totalul FEDR+FC
1	Spania	390 324 552	295 047 976	685 372 528	23,98 %
2	Polonia	0	601 446 388	601 446 388	21,04 %
3	Italia	306 237 009	187 381 345	493 618 354	17,27 %
4	Grecia	170 111 813	202 400 000	372 511 813	13,03 %
5	Republica Cehă	4 203 169	96 510 469	100 713 638	3,52 %
6	Franța	44 861 420	50 609 810	95 471 230	3,34 %
7	Letonia	16 562 376	78 500 000	95 062 376	3,33 %
8	Estonia	54 973 097	12 526 683	67 499 780	2,36 %
9	Lituania	11 388 469	48 066 024	59 454 493	2,08 %
10	Portugalia	13 820 420	40 959 745	54 780 165	1,92 %
11	Regatul Unit	30 703 979	23 000 000	53 703 979	1,88 %
12	Bulgaria (ISPA)	45 000 000	0	45 000 000	1,57 %
13	România	0	41 061 301	41 061 301	1,44 %
14	Slovenia	0	28 700 000	28 700 000	1,00 %
15	Cooperare transfrontalieră în cadrul UE	13 789 117	14 007 318	27 796 435	0,97 %
16	Ungaria	15 516 000	0	15 516 000	0,54 %
17	Cooperare interregională în cadrul UE	6 060 967		6 060 967	0,21 %
18	Germania	5 341 238	490 000	5 831 238	0,20 %
19	Slovacia	4 261 687	0	4 261 687	0,15 %
20	Suedia	0	3 347 149	3 347 149	0,12 %
21	Austria	1 317 325	0	1 317 325	0,05 %
	Totaluri	1 134 472 638	1 724 054 208	2 858 526 846	100 %

¹ Nu sunt incluse aici fondurile acordate în cadrul politicii de coeziune pentru tehnologii și investiții multimodale, estimate a se ridica la aproximativ 1,2 miliarde de euro.

Lista aeroporturilor și a proiectelor auditate

Țară	Aeroport	Fonduri acordate de UE pentru proiectele auditate	Data începerii (lucrărilor principale)	Data finalizării (lucrărilor principale)	Terminalele auditate (finanțare UE)	Platformele auditate (finanțare UE)	Căile de rulare auditate (finanțare UE)	Pistele auditate (finanțare UE)	Sistemele de siguranță și cele aferente turnului de control auditate (finanțare UE)	Altele (ex. sisteme automatizate de transfer al pasagerilor, cargo, parcări) (finanțare UE)
Spania	Badajoz	6 134 779	2008	2010	4 047 417	1 409 190		84 785		593 387
	Burgos	191 603	2007	2008						191 603
	Córdoba	13 468 562	2006	2008		810 855		12 657 707		
	Fuerteventura	53 695 604	2004	2010	21 358 194	7 549 633	3 464 284	17 463 071	2 631 649	1 228 773
	La Palma	49 764 569	2004	2010	26 315 005	13 661 002		3 435 400	220 835	6 132 327
	Madrid	41 043 520	2000	2007						41 043 520
	Murcia	20 396 706	2004	2011			2 636 907	2 937 427	2 775 913	12 046 459
	Vigo	6 058 451	2006	2009	734 640	2 459 015			2 017 122	847 674
Italia	Alghero	13 278 792	2001	2007	5 179 050	2 338 322	2 482 393	2 192 707	1 086 320	
	Catania	44 660 578	2002	2006	28 012 093	2 688 203	6 090 574	2 329 754	5 539 954	
	Comiso	20 263 062	2004	2010	5 209 079	1 366 465	1 578 057	5 607 996	5 183 279	1 318 186
	Crotone	4 736 007	2006	2011	869 283	1 877 056	1 199 550	437 453	352 665	
	Napoli	20 649 583	2000	2009	5 517 072	2 817 663	5 106 493	3 124 613	4 083 742	
Grecia	Salonic	54 054 434	2001	2009	11 779 105	1 524 912		23 908 629		16 841 788
	Heraklion	9 240 605	2001	2005	9 240 605					
	Kastoria	5 635 060	1999	2003				5 635 060		
Polonia	Gdańsk	13 732 481	2007	2012		1 401 465	5 594 565			6 736 451
	Rzeszów	18 597 944	2009	2013	15 686 246				2 090 980	820 718
Estonia	Tallinn	53 093 520	2005	2008	29 212 175	10 308 691	10 665 438		288 579	2 618 637
	Tartu	11 805 499	2008	2012	1 067 256	776 027	776 027	776 027	8 410 162	
	Populația auditată:	460 501 359			164 227 220	50 988 499	39 594 288	80 590 629	34 681 200	90 419 523
	În %:				35,66 %	11,07 %	8,60 %	17,50 %	7,53 %	19,64 %

Prezentare generală a rezultatelor auditului și evaluare¹

Țară	Aeroport	A fost bine planificată investiția?	Au fost executate realizările fizice?	Erau necesare investițiile?	Sunt utilizate toate realizările fizice?	Au fost obținute rezultatele cantitative preconizate pentru perioada 2007-2013?	Au fost obținute beneficii de ordin calitativ?	Există dovezi care să indice un impact pozitiv asupra economiei regionale?	Este rezonabil costul per pasager suplimentar?	Este acesta un aeroport sustenabil?
Spania	Badajoz									
	Burgos									
	Córdoba									
	Fuerteventura									
	La Palma									
	Madrid-Barajas									
	Murcia									
	Vigo									
Italia	Alghero									
	Catania									
	Comiso									
	Crotone									
	Napoli									
Grecia	Heraklion									
	Kastoria									
	Salonic									
Polonia	Gdańsk									
	Rzeszów									
Estonia	Tallinn									
	Tartu									

¹ A se vedea interpretarea pe pagina următoare.

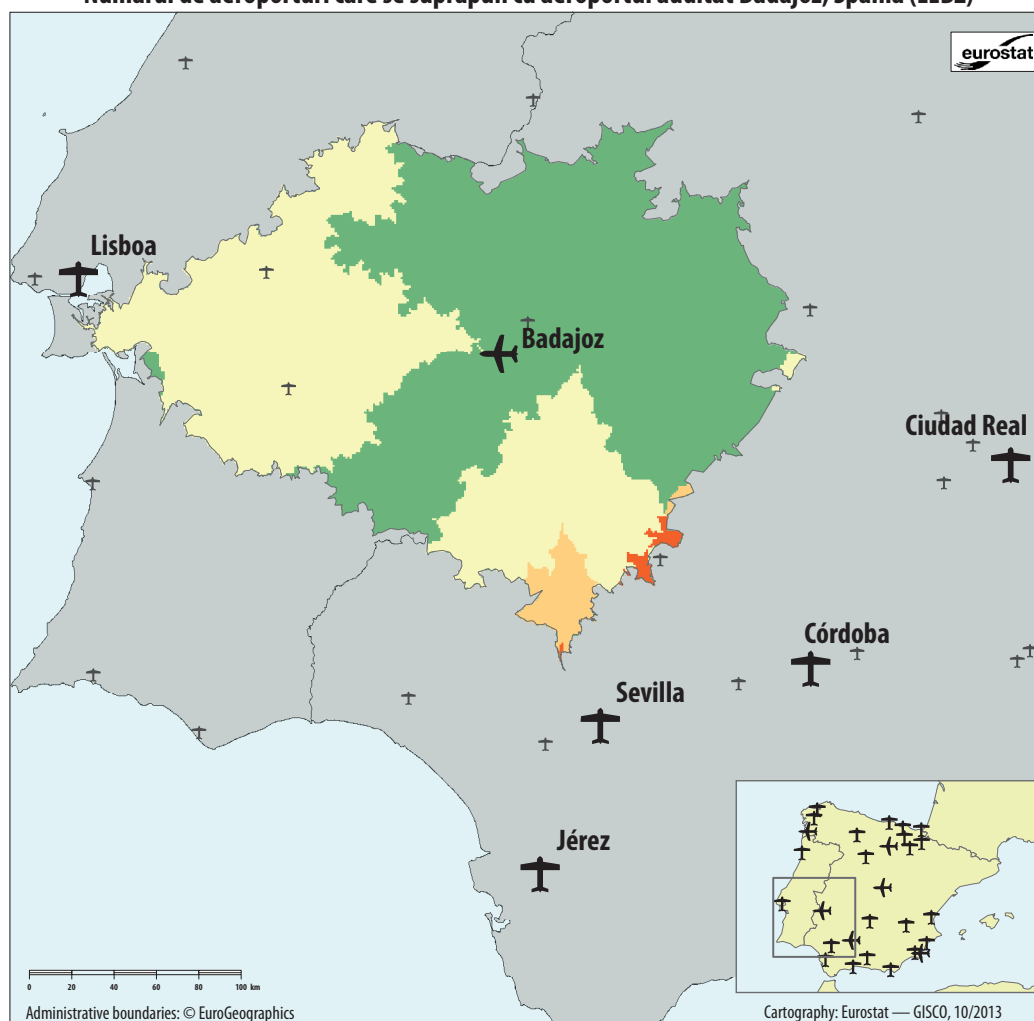
Anexa III

Interpretarea anexei III

	A fost bine planificată investiția?	Au fost executate realizările fizice?	Erau necesare investițiile?	Sunt utilizate toate realizările fizice?	Au fost obținute rezultatele cantitative preconizate pentru perioada 2007-2013?	Au fost obținute beneficii de ordin calitativ?	Există dovezi care să indice un impact pozitiv asupra economiei regionale?	Este rezonabil costul per pasager suplimentar?	Este acesta un aeroport sustenabil?
Culoarea verde indică o situație satisfăcătoare:	Există un plan sectorial pe termen lung; planul general al aeroportului conține o analiză bazată pe zona de captare și previziuni fiabile.	Realizările fizice au fost construite conform planificării.	S-au pus la dispoziție probe care demonstrează că s-a efectuat o analiză corespunzătoare a nevoilor.	Infrastructurile cofinanțate erau utilizate într-un mod eficace.	Au fost înregistrate progresele de ordin cantitativ preconizate.	Beneficiile de ordin calitativ preconizate au fost demonstrate cu ajutorul sondajelor realizate în rândul pasagerilor.	S-au furnizat probe care indică exercitarea unui impact pozitiv asupra economiei regionale.	Costul real per pasager suplimentar este mai mic de 20 de euro.	Aeroportul este profitabil.
Culoarea galbenă indică o situație la jumătatea spectrului:	Unele dintre elementele menționate mai sus există.	Realizările fizice au fost construite, dar există diferențe față de ceea ce s-a planificat inițial.	Nu există probe, în cazul unora dintre investiții, că acestea erau necesare.	Infrastructurile cofinanțate erau utilizate, însă cu mult sub capacitate.	Au fost înregistrate progrese, dar acestea erau mai reduse decât se preconizase sau era prea devreme pentru a fi evaluate (Comiso).	Existau beneficii de ordin calitativ, chiar dacă acestea nu au făcut obiectul vreunei măsurători.	Existau studii privind impactul asupra economiei regionale, dar acestea nu stabileau o corelație între acest impact și investițiile realizate.	Costul real per pasager suplimentar este între 20 și 80 de euro.	Aeroportul nu este profitabil, dar va putea atinge pragul rentabilității pe termen mediu (7 ani) sau situațiile financiare existente nu sunt transparente (două aeroporturi din Grecia).
Culoarea roșie indică o situație nesatisfăcătoare:	Nu există niciunul dintre elementele menționate mai sus sau astfel de elemente nu sunt luate în considerare la luarea deciziei de realizare a investițiilor.	(0 parte dintre) realizările fizice planificate nu au fost (încă) construite.	Există dovezi că investițiile nu erau necesare.	(0 parte dintre) infrastructuri(ile) nu erau utilizate.	Nu au fost înregistrate progrese de ordin cantitativ.	Nu existau probe care să ateste obținerea unor beneficii de ordin calitativ.	Nu existau probe care să ateste un impact pozitiv asupra economiei regionale.	Costul real per pasager suplimentar este mai mare de 80 de euro.	Aeroportul este dependent de acordarea unui sprijin constant pentru derularea activităților sale.

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Badajoz

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Badajoz, Spania (LEBZ)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat



Aeroporturi auditate



Aeroporturi concurente



Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

■ Nicio suprapunere



1



2



3



4 >

Frontiere naționale

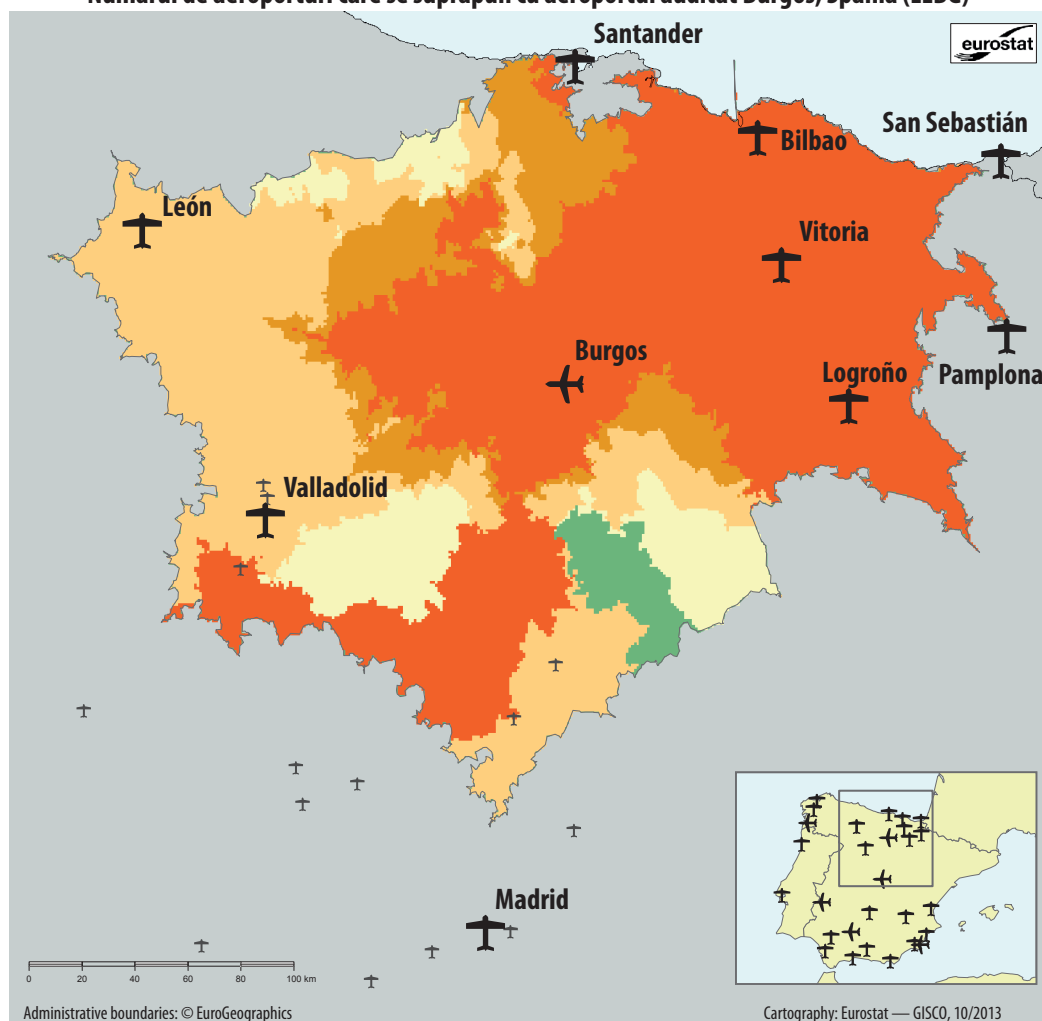
Suprapunere între Badajoz (LEBZ) și aeroportul (cod OACI)		Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Sevilla (LEZL)		204 602	14,80	211	143
Lisbon Portela (LPPT)		486 566	35,20	226	127
Córdoba (LEBA)		8 488	0,61	248	216
Jérez (LEJR)		16 550	1,20	284	188
Ciudad Real Central (LERL)		1 372	0,10	278	225

Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
1 382 390	693 233	50,15	6,01	6,01	6 167 787

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Burgos

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Burgos, Spania (LEBG)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat



Aeroporturi auditate



Aeroporturi concurente



Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

□ Nicio suprapunere

1

2

3

4 >

□ Frontiere naționale

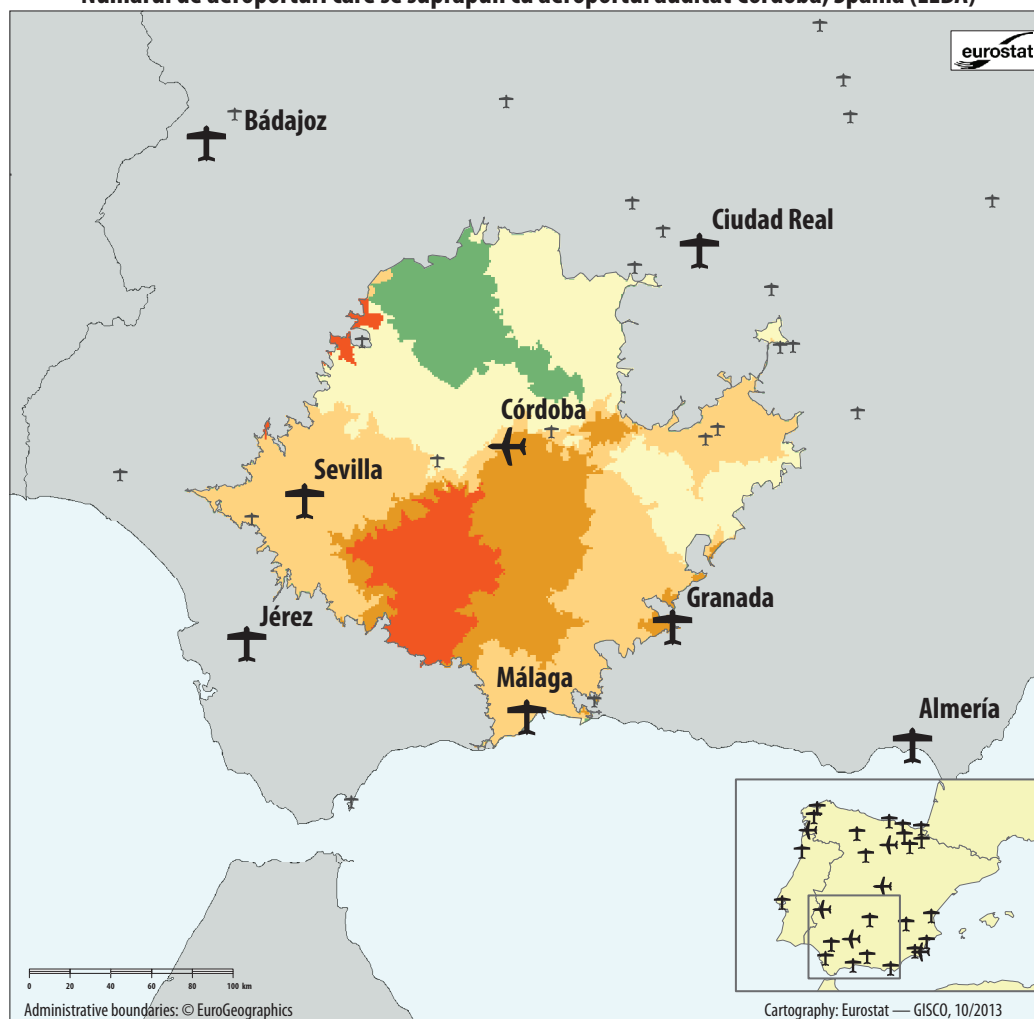
Suprapunere între Burgos (LEBG) și aeroportul (cod OACI)		Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Bilbao (LEBB)		2 987 330	73,59	150	90
León (LELN)		1 056 690	26,03	184	105
Madrid-Barajas (LEMD)		148 291	3,65	237	151
Pamplona (LEPP)		2 523 380	62,16	194	124
Valladolid (LEVD)		1 220 930	30,08	140	96
Vitoria (LEVT)		3 047 830	75,08	114	70
Santander (LEXJ)		2 721 210	67,04	153	122
San Sebastián (LESO)		2 549 690	62,81	226	126
Logroño (LERJ)		2 835 972	69,86	120	85

Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
4 059 290	4 048 972	99,75	0,52	0,23	17 919 871

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Cordoba

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Cordoba, Spania (LEBA)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat



✈ Aeroporturi auditate



✈ Aeroporturi concurente



✈ Aeroporturi necurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

■ Nicio suprapunere

■ 1

■ 2

■ 3

■ 4 >

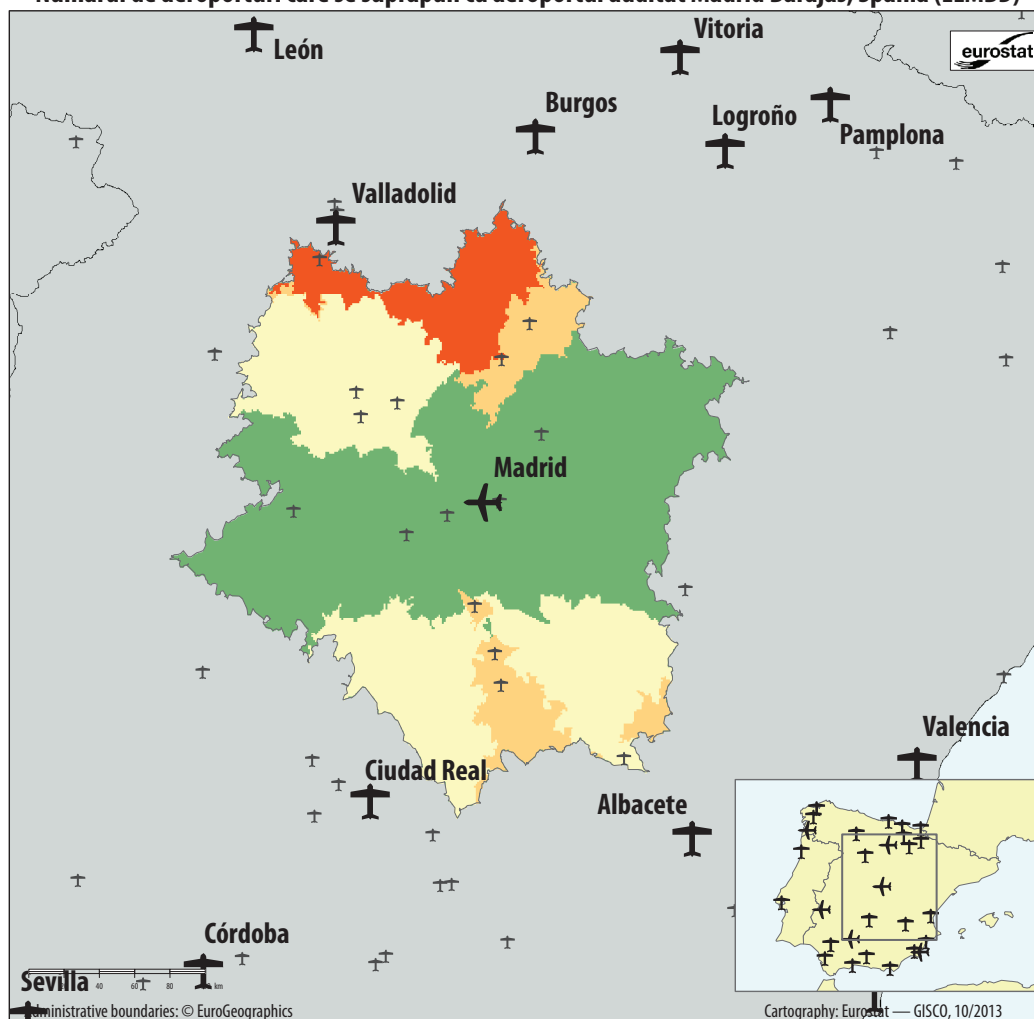
■ Frontiere naționale

Suprapunere între Cordoba (LEBA) și aeroportul (cod OACI)		Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Granada (LEGR)		2 322 320	55,51	157	117
Jerez (LEJR)		1 762 730	42,13	195	143
Málaga (LEMG)		1 981 110	47,35	167	109
Sevilla (LEZL)		2 526 950	60,40	119	87
Ciudad Real Central (LERL)		300 514	7,18	180	146
Almería (LEAM)		20 044	0,48	303	224
Badajoz (LEBZ)		8 488	0,20	249	217
Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
4 183 640	4 130 200	98,72	1,40	1,31	14 544 934

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Madrid Barajas

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Madrid Barajas, Spania (LEMBD)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat



Aeroporturi auditate



Aeroporturi concurente



Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

■ Nicio suprapunere

■ 1

■ 2

■ 3

■ 4 >

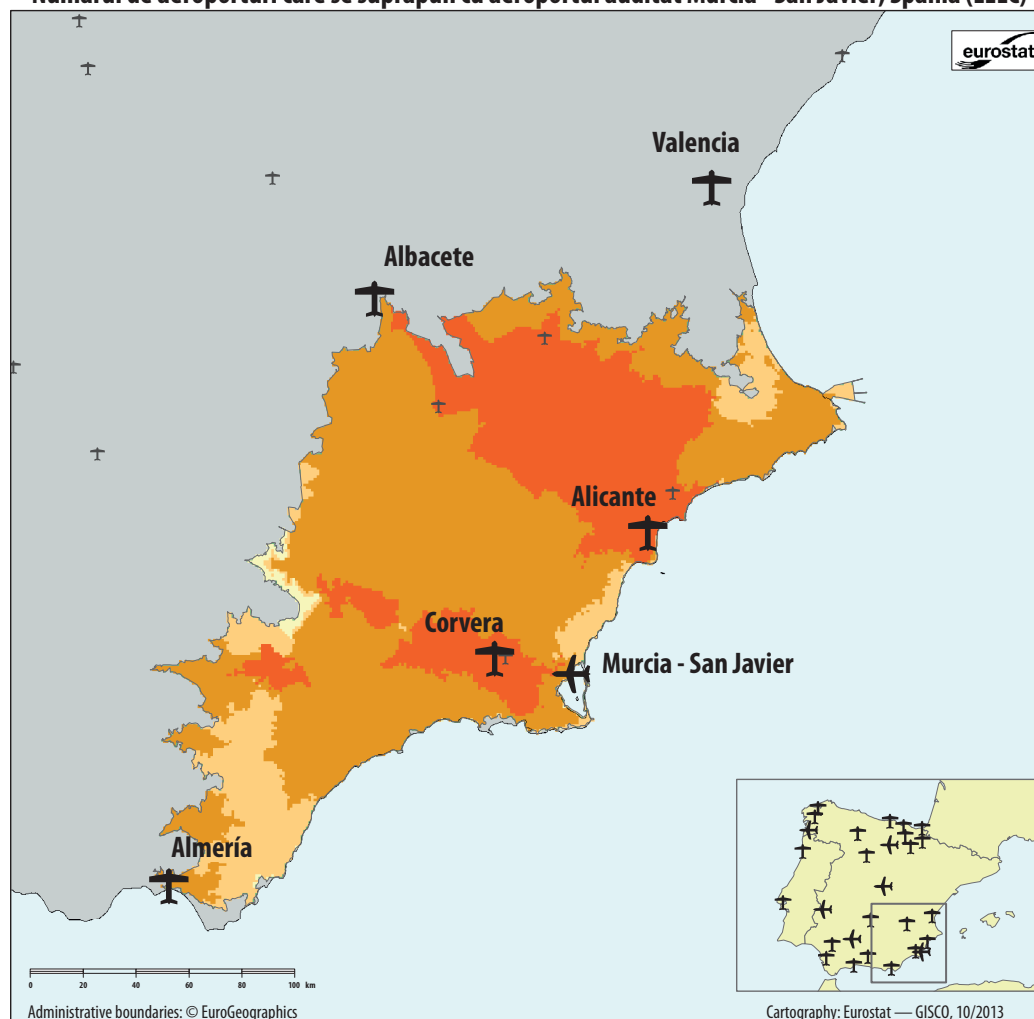
■ Frontiere naționale

Suprapunere între Madrid Marajas (LEMBD) și aeroportul (cod OACI)		Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Ciudad Real Central (LERL)		364 187	4,86	215	155
Albacete (LEAB)		212 409	2,83	248	156
Bilbao (LEBB)		124	0	379	231
Burgos (LEBG)		148 291	1,98	236	152
León (LELN)		40 648	0,54	335	205
Logroño (LERJ)		404	0,01	565	379
Valencia (LEVC)		4 724	0,06	335	218
Valladolid (LEVD)		552 119	7,37	213	140
Vitoria (LEVT)		32 433	0,43	345	211
Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
7 493 690	1 032 770	13,78	1,76	1,02	20 680 692

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Murcia

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Murcia - San Javier, Spania (LELC)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat



Aeroporturi auditate



Aeroporturi concurente



Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

□ Nicio suprapunere



1



2



3



4 >

Frontiere naționale

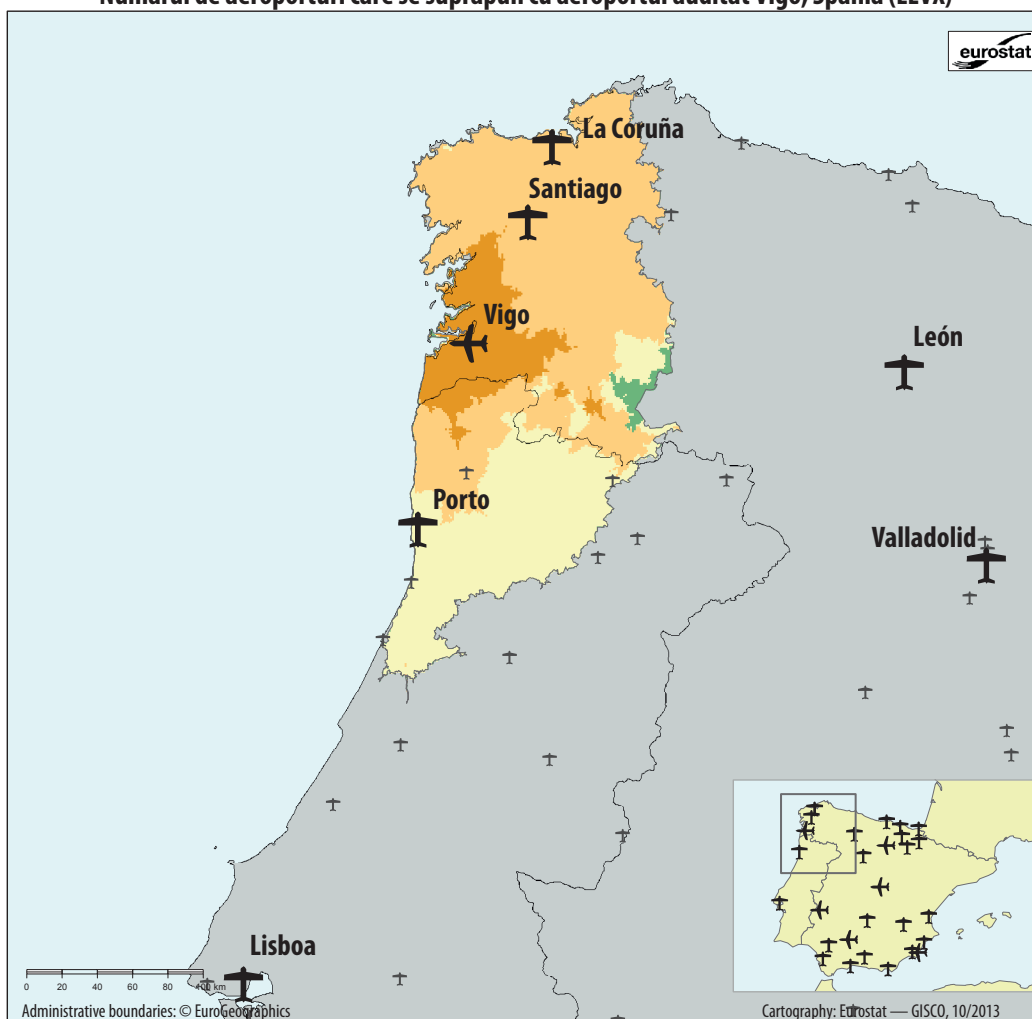
Suprapunere între Murcia (LELC) și aeroportul (cod OACI)	Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Albacete (LEAB)	2 451 970	66,39	183	123
Alicante (LEAL)	3 532 000	95,64	69	52
Almeria (LEAM)	691 125	18,71	201	118
Granada (LEGR)	77 610	2,10	307	200
Valencia (LEVC)	1 733 710	46,94	232	149
Corvera (LEMI)	3 431 170	92,91	36	33

Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
3 693 100	3 692 610	99,99	13,28	13,02	28 630 490

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Vigo

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Vigo, Spania (LEVX)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat



Aeroporturi auditate



Aeroporturi concurente



Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

■ Nicio suprapunere

■ 1

■ 2

■ 3

■ 4 >

■ Frontiere naționale

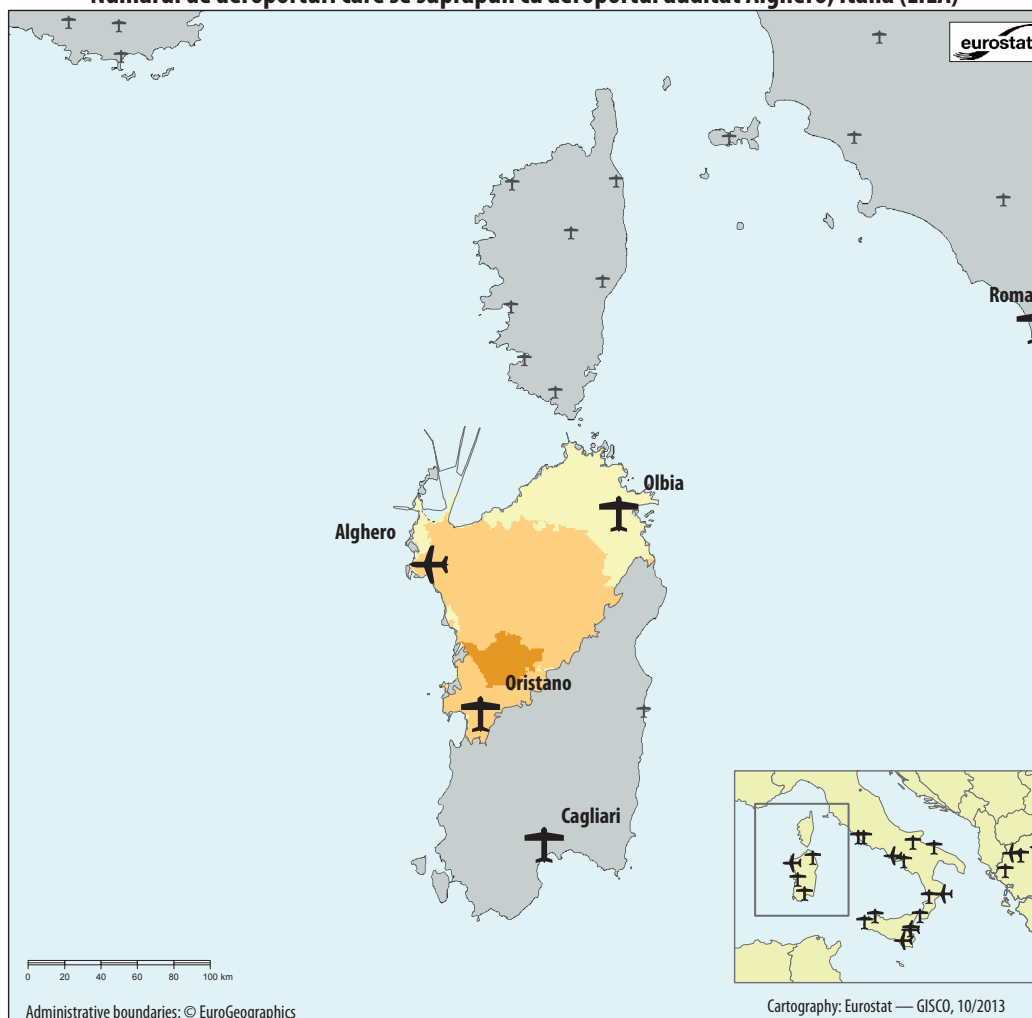
Suprapunere între Vigo (LEVX) și aeroportul (cod OACI)	Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (in minute)
La Coruña (LECO)	2 431 790	39,45	137	83
Santiago (LEST)	3 316 240	53,79	93	57
Porto (LPPR)	4 658 720	75,57	128	77
León (LELN)	411	0,01	328	234
Lisbon Portela (LPPT)	527	0,01	439	226

Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
6 164 630	6 159 440	99,92	3,02	2,98	19 166 393

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Alghero

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Alghero, Italia (LIEA)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat



Aeroporturi auditate



Aeroporturi concurente



Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

■ Nicio suprapunere

■ 1

■ 2

■ 3

■ 4 >

■ Frontiere naționale

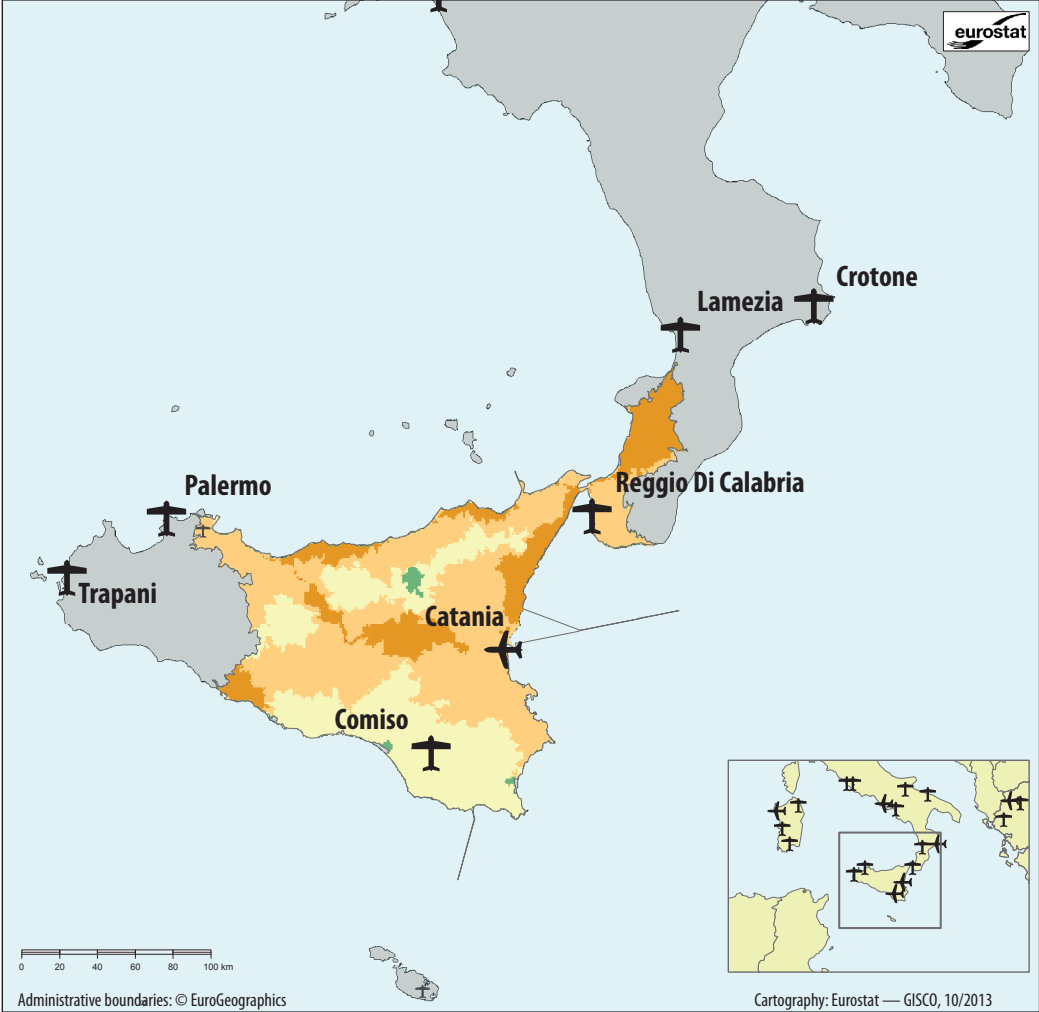
Suprapunere între Alghero (LIEA) și aeroportul (cod OACI)	Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Cagliari Elmas (LIEE)	125 890	18,69	202	177
Olbia - Costa Smeralda (LIEO)	580 098	86,11	126	93
Oristano (LIER)	520 798	77,31	117	111

Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
673 656	670 032	99,46	6,06	6,05	9 850 595

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Catania

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Catania, Italia (LICC)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat

✈ Aeroporturi auditate

✈ Aeroporturi concurente

✈ Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

■ Nicio suprapunere

■ 1

■ 2

■ 3

■ 4 >

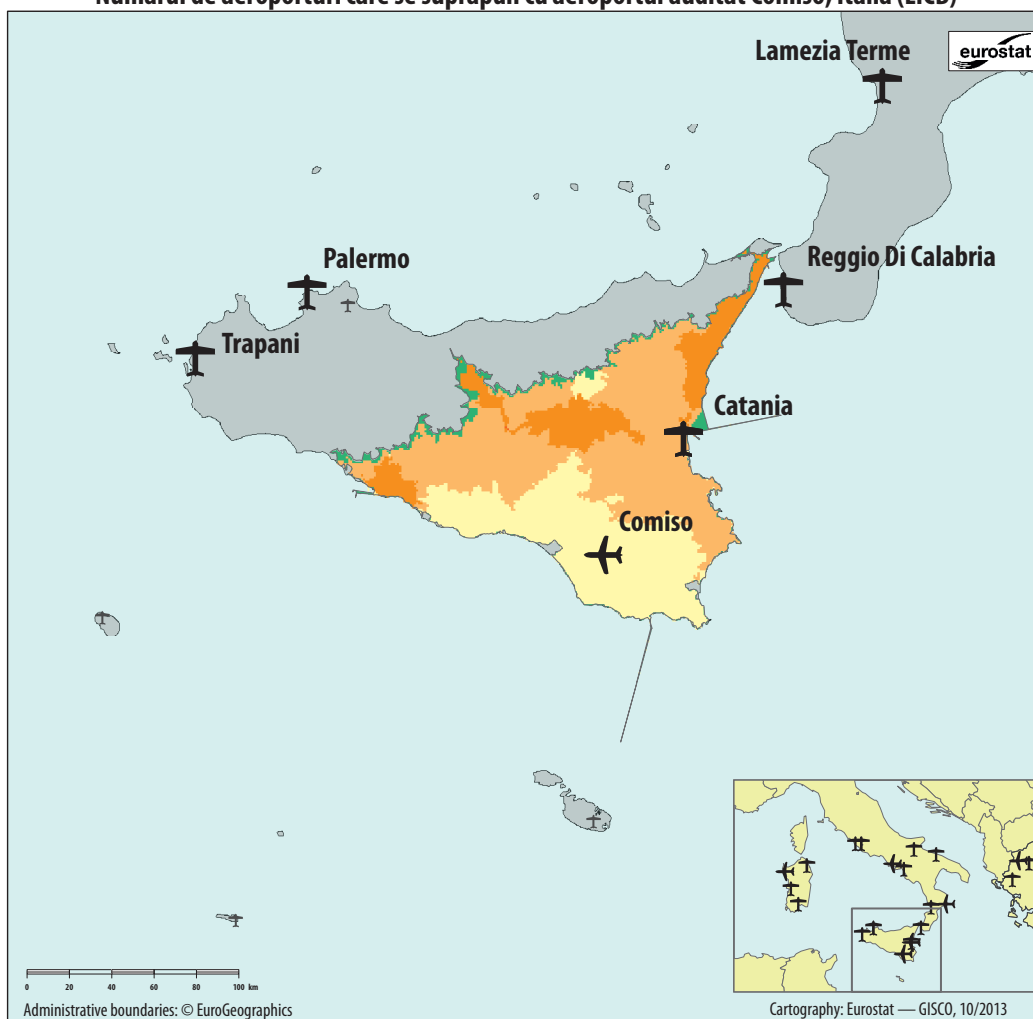
■ Frontiere naționale

Suprapunere între Catania (LICC) și aeroportul (cod OACI)		Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Palermo/Falcone-Borsellino (LICJ)		1 567 350	35,04	236	130
Reggio di Calabria (LICR)		2 437 880	54,87	122	82
Vicenzo Florio (LICT)		960 610	21,62	300	169
Comiso (LICB)		2 733 510	61,52	84	67
Crotona (LICB)		225 174	5,07	306	189
Trapani/Lamezia Terme (LICA)		1 188 268	26,74	224	129
Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
4 473 650	4 435 420	99,15	8,89	1,16	13 018 947

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Comiso

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Comiso, Italia (LICB)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat



Aeroporturi auditate



Aeroporturi concurente



Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

□ Nicio suprapunere



1



2



3



4 >

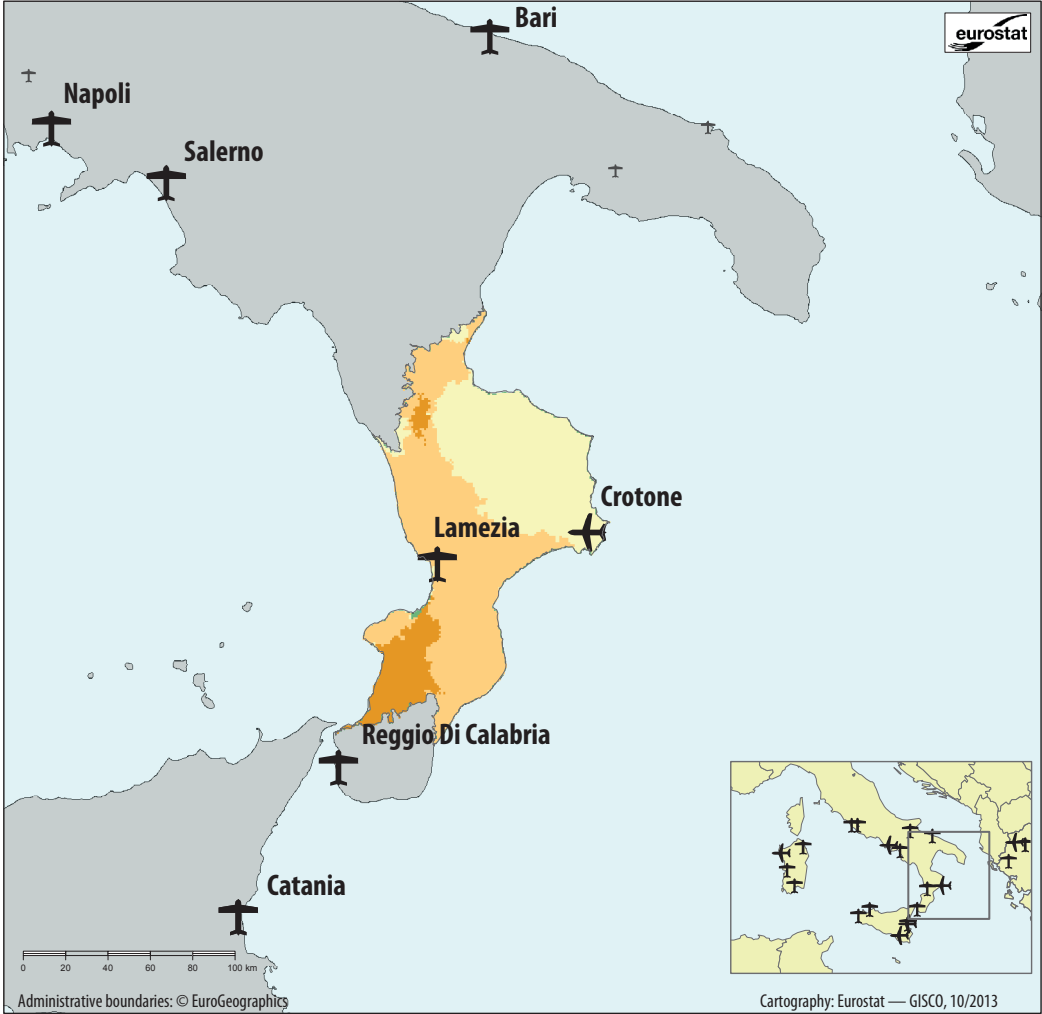
Frontiere naționale

Suprapunere între Comiso (LICB) și aeroportul (cod OACI)		Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Catania (LICC)		2 733 510	99,10	84	66
Trapani/Vincenzo Florio (LICT)		115 839	4,20	254	200
Palermo/Falcone - Borsellino (LICJ)		524 789	19,03	247,92	175,11
Reggio di Calabria (LICR)		1 619 010	58,70	203,49	137,35
Lamezia Terme (LICA)		477 309	17,3	306,1	185,2
Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
2 758 230	2 753 410	99,83	7,72	4,38	6 532 819

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Crotone

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Crotone, Italia (LIBC)



Legendă

Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat

Aeroporturi auditate

Aeroporturi concurente

Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

Nicio suprapunere

1

2

3

4 >

Frontiere naționale

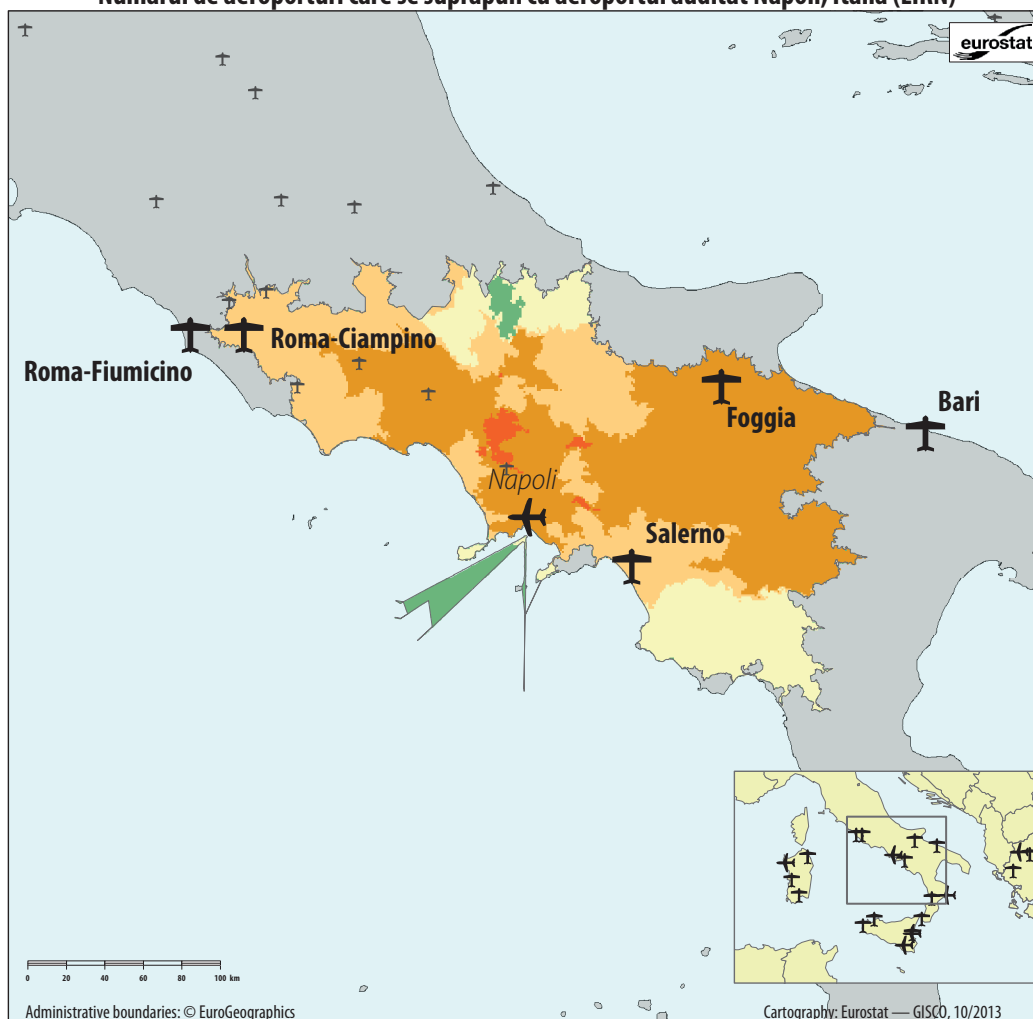
Suprapunere între Crotone (LIBC) și aeroportul (cod OACI)	Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Lamezia Terme (LICA)	1 511 610	98,61	88	62
Reggio di Calabria (LICR)	1 061 540	69,25	211	128
Bari (LIBD)	10 695	0,70	300	222
Catania (LICC)	225 174	14,69	307	189
Salerno (LIRI)	96 220	6,28	325	209

Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
1 532 920	1 514 999	98,83	5,96	5,86	13 361 638

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Napoli

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Napoli, Italia (LIRN)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat



Aeroporturi auditate



Aeroporturi concurente



Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

■ Nicio suprapunere



1



2



3



4>

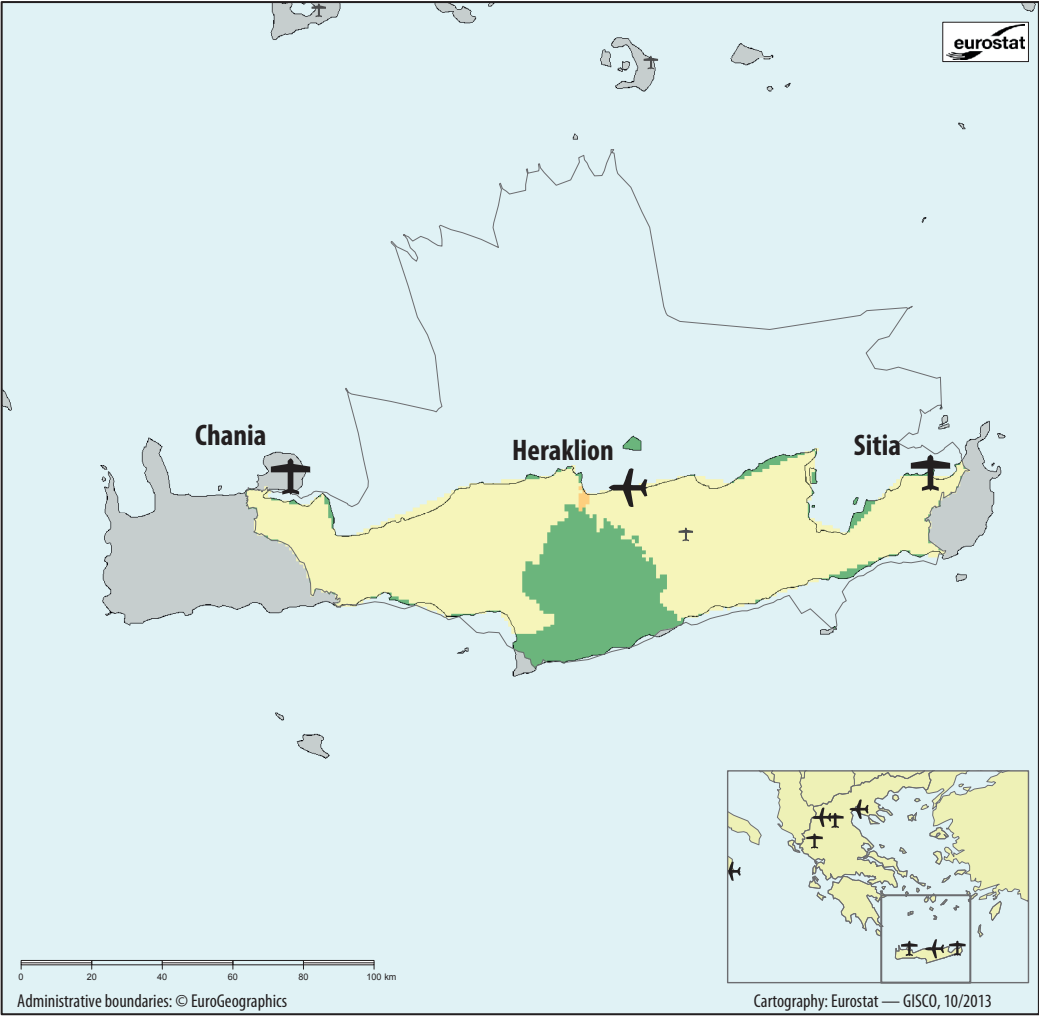
■ Frontiere naționale

Suprapunere între Napoli (LIRN) și aeroportul (cod OACI)		Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Bari (LIBD)		1 459 880	14,96	243	135
Foggia (LIBF)		6 320 640	64,78	146	102
Fiumicino - Leonardo da Vinci (LIRF)		2 964 220	30,38	239	137
Salerno (LIRI)		7 401 890	75,87	73	47
Rome Ciampino (LIRA)		6 532 240	66,95	201	111
Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
9 756 490	9 728 730	99,72	9,78	1,33	33 232 248

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Heraklion

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Heraklion, Grecia (LGIR)



Legendă

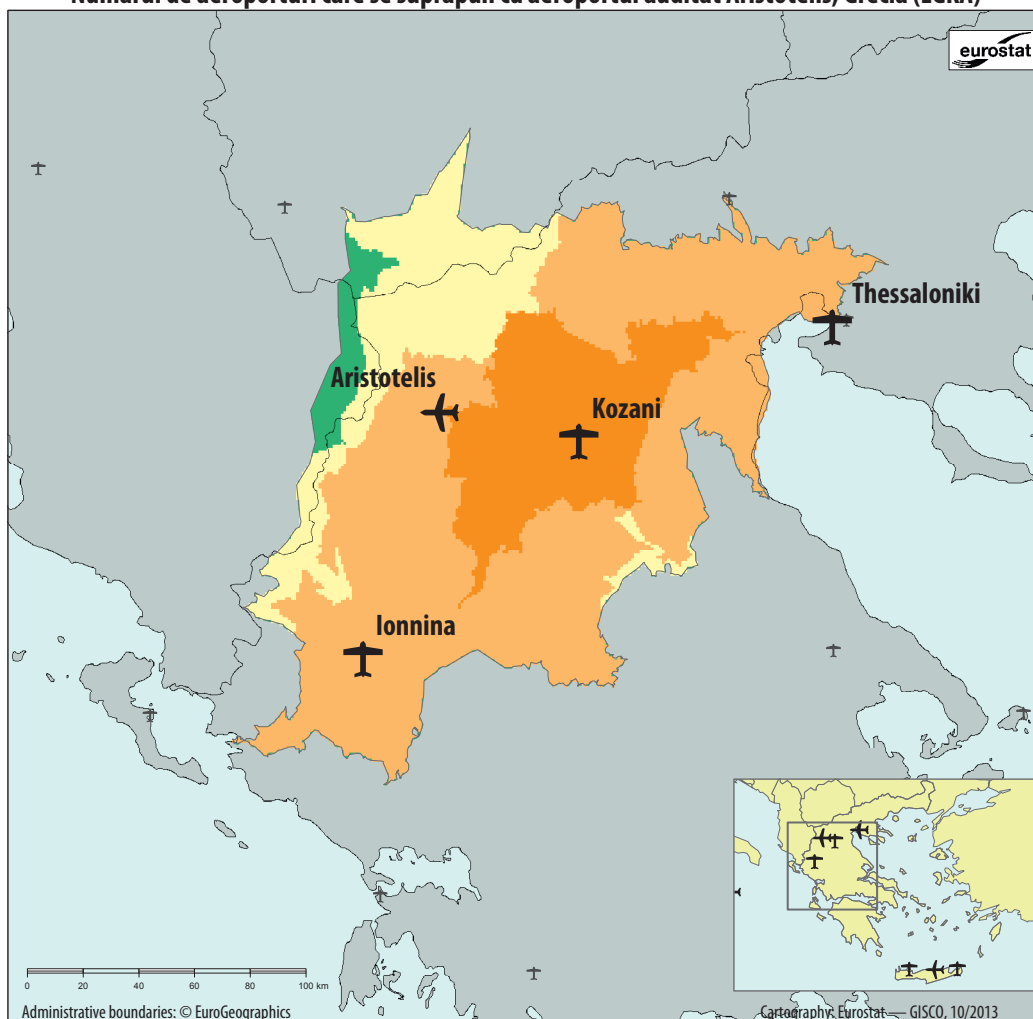
- Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat
- ✈ Aeroporturi auditate
- ✈ Aeroporturi concurente
- ✈ Aeroporturi neconcurente
- Numărul de aeroporturi care se suprapun**
- Nicio suprapunere
 - 1
 - 2
 - 3
 - 4 >
 - Frontiere naționale

Suprapunere între Kazantzakis (LGIR) și aeroportul (cod OACI)		Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Sitia (LGST)		294 139	56,87	102	107
Chania (LGSA)		168 734	32,62	144	131
Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
517 246	459 637	88,86	320,53	280,84	9 403 257

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Aristotelis

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Aristotelis, Grecia (LGKA)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat



Aeroporturi auditate



Aeroporturi concurente



Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

■ Nicio suprapunere

■ 1

■ 2

■ 3

■ 4 >

■ Frontiere naționale

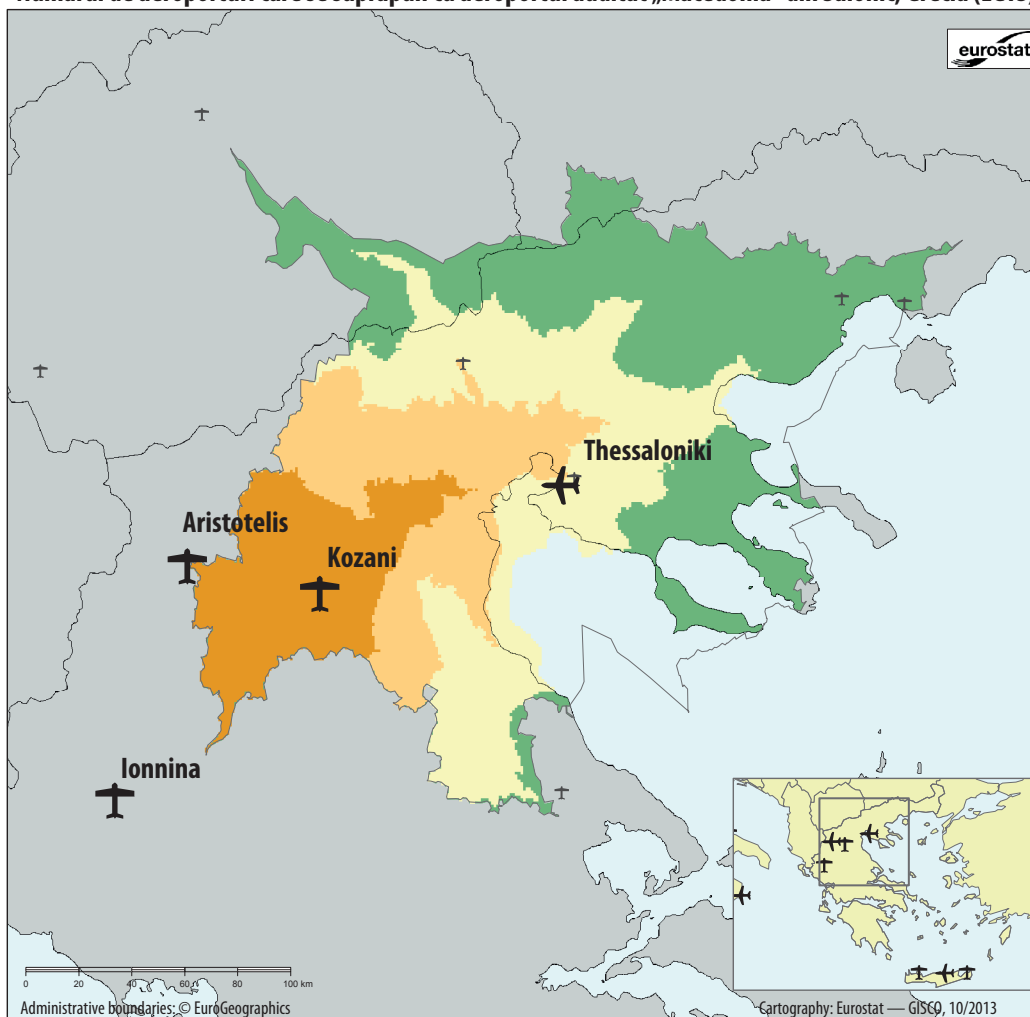
Suprapunere între Aristotelis (LGKA) și aeroportul (cod OACI)	Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Kozani (LGKZ)	1 953 400	99,80	68	52
Thessaloniki „Macedonia” (LGTS)	1 557 190	79,56	196	121
Ioannina (LGIO)	632 234	32,30	150	93

Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
1 957 300	1 953 400	99,80	132,70	36,10	3 792 879

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Salonic

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat „Macedonia” din Salonic, Grecia (LGTS)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat



Aeroporturi auditate



Aeroporturi concurente

✈ Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

■ Nicio suprapunere

■ 1

■ 2

■ 3

■ 4 >

■ Frontiere naționale

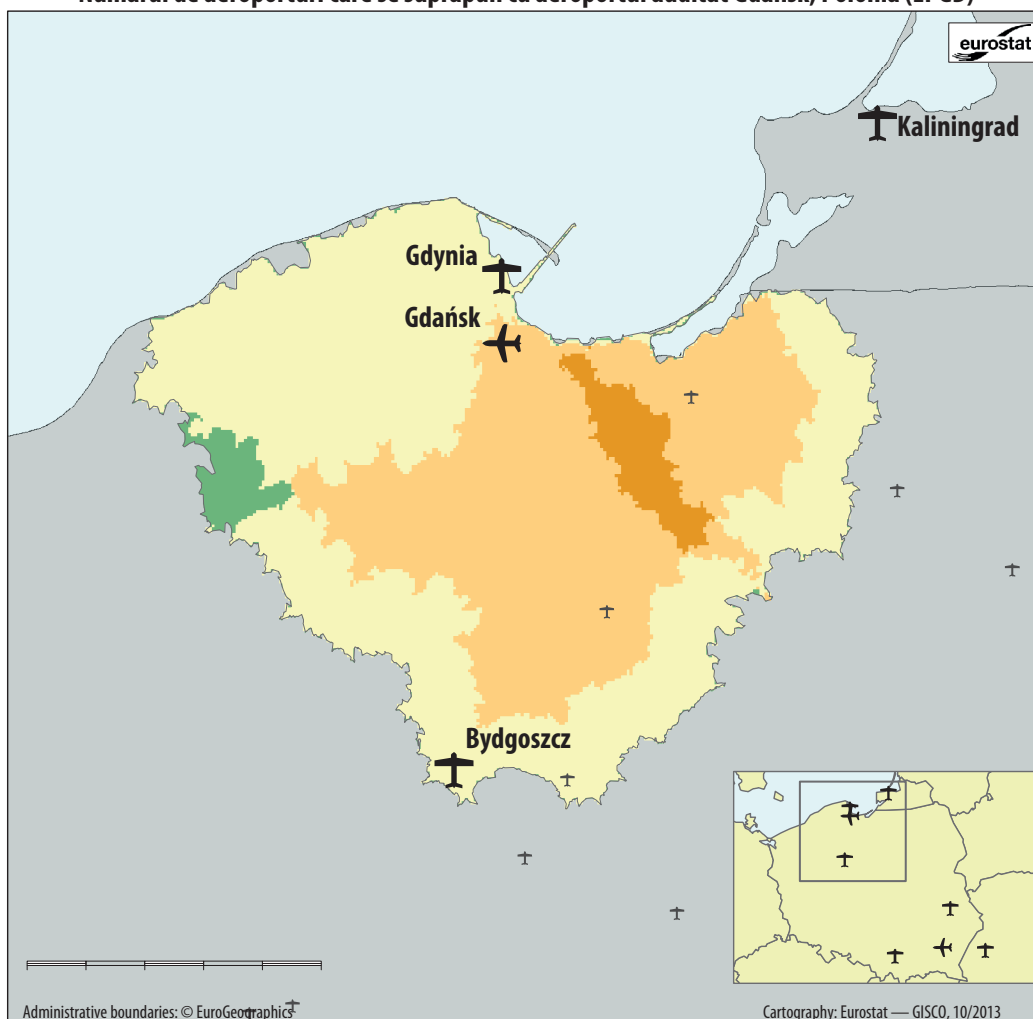
Suprapunere între „Macedonia” (LGTS) și aeroportul (cod OACI)	Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Kozani (LGKZ)	2 063 090	78,74	137	87
Aristotelis (LGKA)	1 557 190	59,43	196	121
Ioannina (LGIO)	279 278	10,66	270	154

Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
2 620 110	2 063 090	78,74	17,22	12,81	10 276 325

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Gdansk

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Gdansk, Polonia (EPGD)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat



Aeroporturi auditate



Aeroporturi concurente



Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

■ Nicio suprapunere



1



2



3



4>

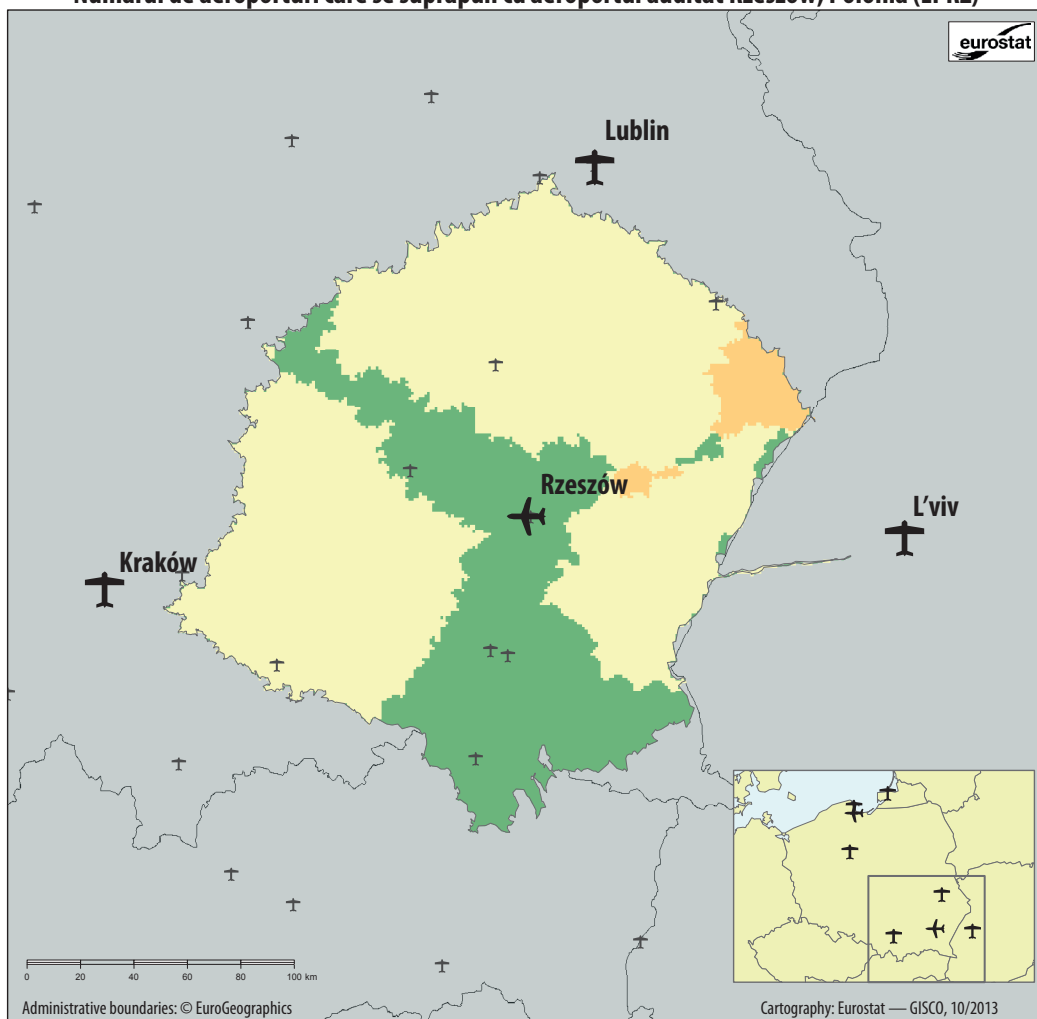
■ Frontiere naționale

Suprapunere între Gdansk (EPGD) și aeroportul (cod OACI)	Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)	
Bydgoszcz (EPBY)	2 361 950	63,15	166	111	
Khrabrovo/Kaliningrad (UMKK)	528 010	14,12	N/A	N/A	
Gdynia (EPOK)	2 620 577	70,12	32	37	
Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
3 717 825	3 738 940	99,39	1,90	0,83	7 816 900

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Rzeszów

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Rzeszów, Polonia (EPRZ)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat



Aeroporturi auditate



Aeroporturi concurente



Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

■ Nicio suprapunere

■ 1

■ 2

■ 3

■ 4 >

■ Frontiere naționale

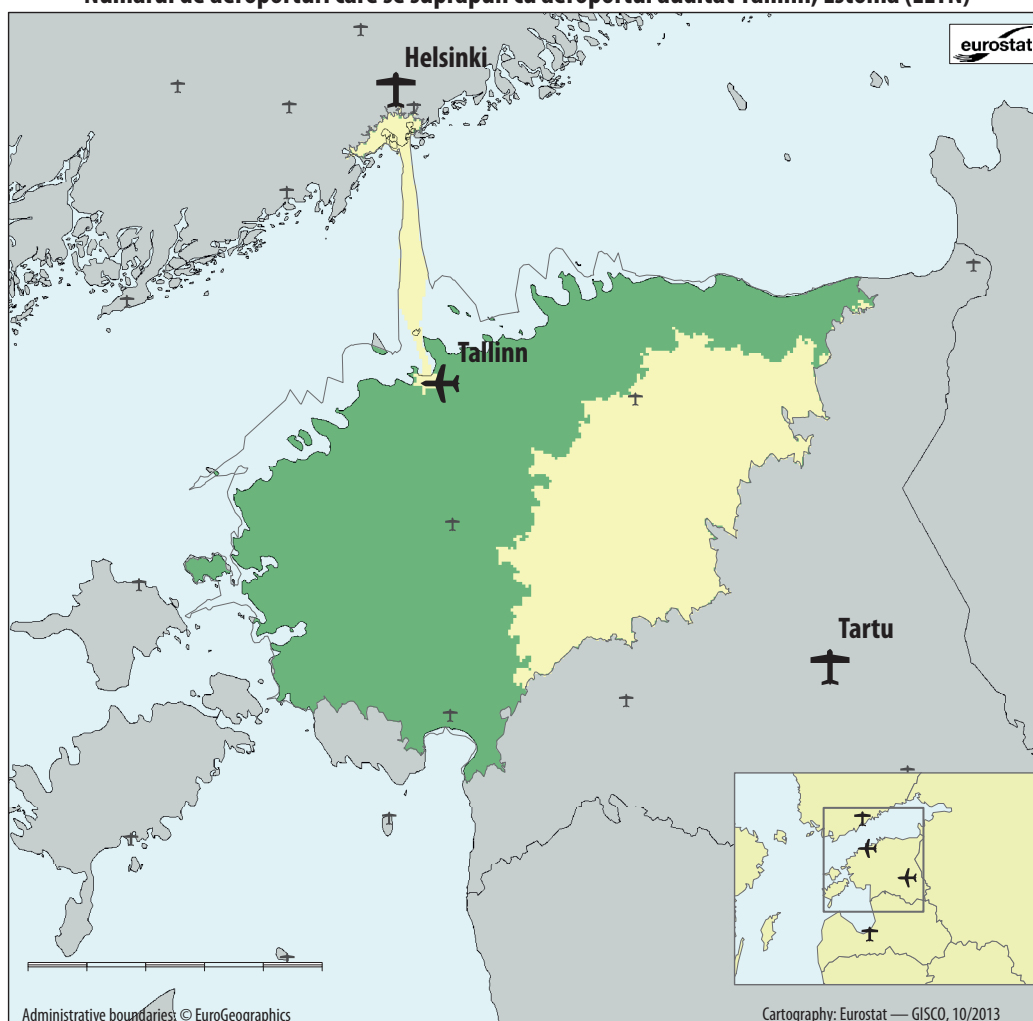
Suprapunere între Rzeszów (EPRZ) și aeroportul (cod OACI)	Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Kraków/John Paul II International Airport (EPKK)	1 305 790	33,31	217	167
L'viv (UKLL)	509 919	13,01	169	140
Lublin (EPLB)	1 022 582	26,08	155	138

Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
3 920 450	2 761 281	70,43	3,81	3,77	2 937 098

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Tallinn

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Tallinn, Estonia (EETN)



Legendă

□ Durată de 2 ore necesară pentru a parcurge distanța până la aeroportul auditat



Aeroporturi auditate



Aeroporturi concurente

✈ Aeroporturi neconcurente

Numărul de aeroporturi care se suprapun

■ Nicio suprapunere

■ 1

■ 2

■ 3

■ 4 >

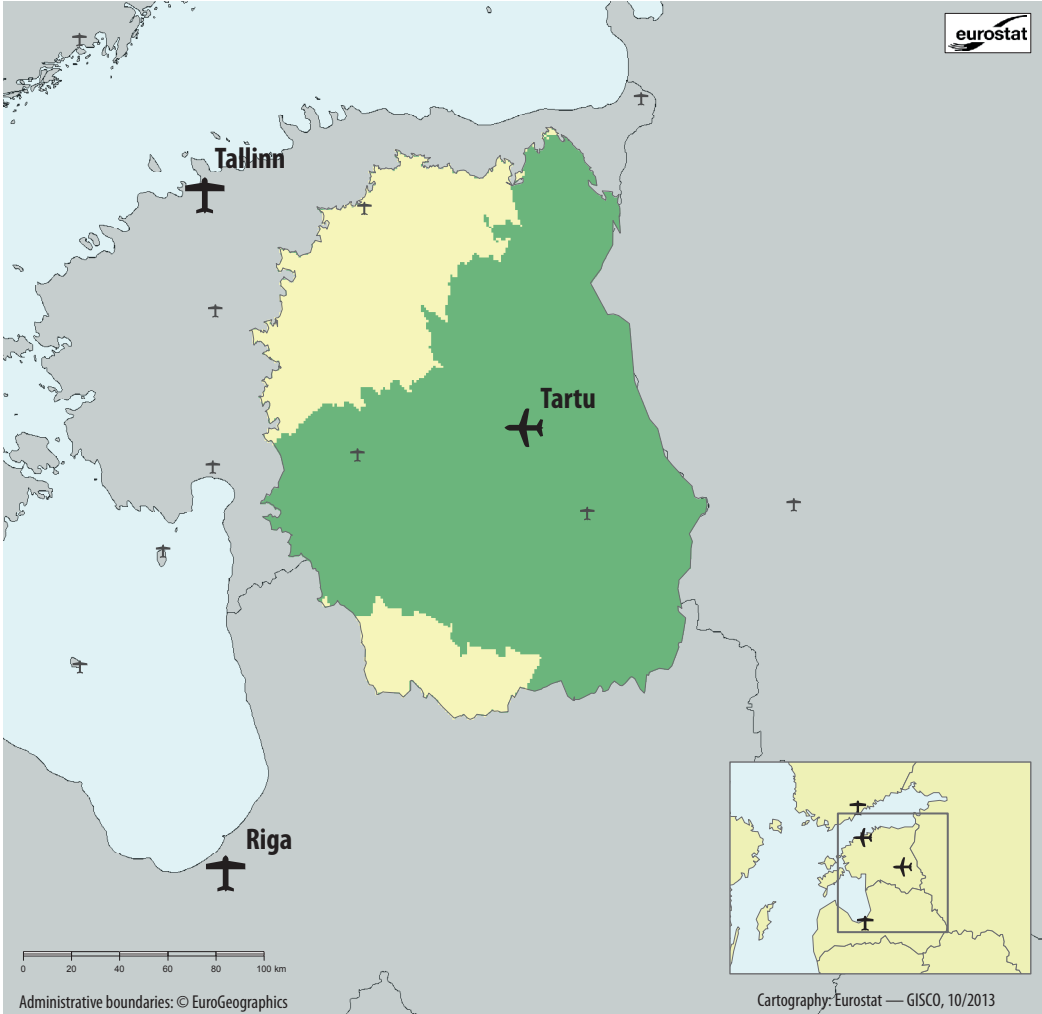
■ Frontiere naționale

Suprapunere între Tallinn (EETN) și aeroportul (cod OACI)		Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Helsinki (EFHK)		562 190	43,81	109	124
Tartu (EETU)		120 234	9,37	190	161
Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
1 283 340	682 424	53.18	2.36	0.83	1 707 093

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Analiza bazată pe zona de captare pentru aeroportul: Tartu

Numărul de aeroporturi care se suprapun cu aeroportul auditat Tartu, Estonia (EETU)



Suprapunere între Tartu (EETU) și aeroportul (cod OACI)		Nr. de locuitori per aeroport în zona de suprapunere	Procentul locuitorilor care se suprapun (%)	Distanța până la aeroportul concurent (km)	Durata drumului până la aeroportul concurent (în minute)
Tallinn (EETN)		120 234	20,59	189	160
Riga (EVRA)		60 168	10,30	248	202

Nr. de locuitori care locuiesc la o distanță parcursă în cel mult 2 ore de la aeroportul auditat	Nr. total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi	Procentul total al locuitorilor care se suprapun și au acces la mai multe aeroporturi (%)	Distanța până la cea mai apropiată gară feroviară (km)	Distanța până la linia feroviară (km)	Nr. de nopți de cazare pe an pe o rază de cel mult 2 ore de parcurs de la aeroporturile auditate
583 965	180 401	30,89	2,32	1,82	997 201

Sursa: Date Eurostat privind populația (2006) și turismul (2006/10).

Sinteză

III

Comisia ia act de concluziile Curții privind proiectele auditate în perioadele 2000-2006 și 2007-2013 și este de acord că, în aceste perioade de programare, sprijinul din fondurile de coeziune pentru infrastructurile aeroportuare nu a reprezentat, în anumite cazuri, o utilizare eficientă a fondurilor UE. Comisia dorește să sublinieze că s-au tras deja învățămintele necesare de pe urma acestei experiențe și că, prin urmare, a fost adoptată o abordare complet diferită în legislație pentru perioada de programare 2014-2020.

Noul cadru de reglementare a devenit mai strict în ceea ce privește investițiile în infrastructurile aeroportuare, limitându-se opțiunile posibile de îmbunătățire a performanței de mediu sau a elementelor de securitate ale infrastructurilor. În plus, serviciile Comisiei au optat pentru o abordare mai strictă în cadrul negocierilor, concentrându-se în special pe aeroporturile care fac parte din rețeaua centrală TEN-T (rețeaua transeuropeană de transport).

În ceea ce privește planificarea strategică, noul cadru impune, ca o condiție *ex ante* specifică, existența unor planuri de transport la nivel regional sau național care să stabilească o strategie globală în domeniul transporturilor pentru fiecare sector, contribuția la finalizarea TEN-T și să includă o listă de proiecte care urmează să fie puse în aplicare („*un flux de proiecte realiste și mature*”). Comisia ia pe deplin în considerare aceste planuri înainte de aprobarea oricărui program operațional care prevede investiții în sectorul transporturilor.

În ceea ce privește proiectele majore, Comisia a adoptat acte delegate și acte de punere în aplicare care vor defini procesul de evaluare a calității și elementele de calitate ale analizei cost-beneficiu (ACB) care trebuie respectate de toate proiectele majore, precum principalele beneficii și costuri în funcție de sector, lista riscurilor care trebuie luate în considerare, perioadele de referință exacte pentru fiecare sector etc. În plus, vor fi publicate în curând orientări privind analiza cost-beneficiu, care vor include recomandări practice pentru sectoare specifice și studii de caz, pentru a permite beneficiarilor să își adapteze proiectele astfel încât să se obțină cea mai bună valoare adăugată europeană.

Înainte de aprobarea de către Comisie, toate proiectele majore trebuie să fie supuse unei evaluări a calității, care va fi efectuată fie de către Comisie, fie de către experți independenți (Jaspers sau alte entități desemnate de statele membre și aprobate de Comisie).

IV

Comisia remarcă faptul că aeroporturile regionale pot îndeplini adesea un rol de comunicare la nivel regional sau pentru comunitățile locale, iar autoritățile publice pot dori să mențină funcționarea acestora în alte scopuri decât cele pur financiare. De aceea, infrastructurile de transport public care nu sunt profitabile și necesită sprijin din partea statului sunt menținute în stare de funcționare.

Deși Comisia nu dispune de o cunoaștere detaliată și completă a tuturor proiectelor finanțate de UE pe întreg teritoriul său și pe sectoare, nu înseamnă că aceasta nu își îndeplinește rolul de supraveghere și reglementare. Dimpotrivă, Comisia își exercită rolul de supraveghere – depășindu-și adesea prerogativele de reglementare – prin intermediul raportării și al monitorizării anuale, inclusiv la nivel de proiect dacă este cazul, al soluționării *ad hoc* a aspectelor problematice și al auditurilor specifice. În plus, Comisia a refuzat în trecut să cofinanțeze aeroporturi regionale pentru care nu existau argumente economice evidente și care nu păreau să fie justificate din punctul de vedere al coeziunii.

De asemenea, Comisia observă că proiectele finanțate în cadrul Fondului de coeziune au fost aprobate direct de aceasta în perioada 2000-2006, în timp ce, în perioada 2007-2013, proiectele respective au fost incluse în programe și autorizate în mod individual numai dacă erau proiecte majore. Comisia a luat măsuri în perioada 2007-2013 pentru a îmbunătăți evaluarea proiectelor majore, prin instituirea inițiativei Jaspers, care le furnizează statelor membre asistență tehnică, prin pregătirea unui ghid cuprinzător privind ACB și prin recurgerea la experți externi, în funcție de necesități.

În perioada 2007-2013, Comisia a primit 17 cereri de proiecte majore pentru aeroporturi. Pe parcursul evaluării, Comisia acordă o atenție deosebită costului global al proiectului, beneficiilor aduse de proiect și valorii adăugate pentru societate. Acest fapt a dus, în cazuri specifice, la reducerea sferei de aplicare al proiectelor (de exemplu, aeroportul din Iași și aeroportul Wrocław) sau la includerea de condiții în decizia de aprobare (pentru aeroportul din Gdansk, din cauza planurilor de construire a unui aeroport adiacent în Gdynia). Comisia a verificat întotdeauna cu atenție analiza cererii. În anumite cazuri, Comisia a solicitat autorităților naționale să renunțe la proiecte (de exemplu, aeroporturile din Kielce și Białystok), ca urmare a cererii insuficiente și a preocupărilor Comisiei legate de viabilitatea financiară a acestor aeroporturi.

V (i)

Comisia ia notă de recomandare și o va pune în aplicare în cursul negocierilor privind programele operaționale pentru perioada 2014-2020. Conform abordării serviciilor Comisiei în cadrul negocierilor, finanțarea UE pentru infrastructurile aeroportuare se concentrează în special pe aeroporturile care aparțin rețelei centrale TEN-T. De asemenea, Comisia solicită ca planurile globale de transport să servească drept bază pentru alegerea priorităților de investiții în sectorul transporturilor. Toate investițiile trebuie să contribuie la realizarea obiectivelor axei prioritare în cauză, iar investițiile în orice aeroport ar trebui, în special, să facă obiectul unui evaluări prealabile detaliate a viabilității economice și a concurenței (de exemplu, dacă operatorii privați ar putea finanța investiția). În cele din urmă, investițiile ar trebui să se bazeze pe rezultatele plauzibile ale studiului de fezabilitate cerut și pe o analiză cost-beneficiu pozitivă.

V (ii)

Comisia este de acord cu importanța unei planificări strategice coerente a aeroporturilor, ca un mijloc de a evita plasarea greșită a capacității în viitor.

Comisia este de acord cu recomandarea adresată statelor membre (planuri pentru dezvoltarea aeroporturilor coerente la nivel regional, național și, atunci când este adecvat și posibil, supranațional). La rândul său, aceasta va verifica aplicarea acestei recomandări în cursul negocierilor privind programele operaționale pentru perioada 2014-2020, prin intermediul evaluării planurilor de transport în

cadru în îndeplinirii condițiilor *ex ante*. A se vedea, de asemenea, răspunsul la punctele 68-71.

La un alt nivel, Comisia va intensifica monitorizarea și evaluarea capacității pieței transportului aerian din UE pentru a răspunde provocărilor și oportunităților viitoare.

Introducere

01

Cel mai recent studiu Eurocontrol, „*Challenges of Growth 2013*”, confirmă și reiterează existența problemelor de capacitate identificate în studiile anterioare.

În scenariul cel mai probabil (al confruntării cu probleme de capacitate), vor exista cu 50 % mai multe zboruri în 2035 decât în 2012. Aproape două milioane de zboruri nu vor putea fi asigurate (12 % din cererea totală de călătorii) din cauza reducerii planurilor de extindere a aeroporturilor. Aceasta înseamnă că aproximativ 120 de milioane de pasageri se vor afla în imposibilitatea de a efectua zboruri dus-întors (în total, 240 de milioane de pasageri pe an).

În plus, până în 2035, peste 20 de aeroporturi vor funcționa la sau aproape de capacitatea maximă, față de doar trei aeroporturi în 2012 (așa-numitele „puncte fierbinți” – care includ aeroporturi din Spania și din Grecia).

Acest studiu arată că plasarea greșită a capacității este un aspect care necesită o discuție aprofundată și că, pe baza planurilor de extindere a aeroporturilor prezentate recent, în următorii 20 de ani vor avea loc reduceri de capacitate în Europa.

Surse: Studiul „*Challenges of Growth 2013*”, disponibil la adresa: <https://www.eurocontrol.int/articles/challenges-growth>

06

În Cartea albă din 2011 cu privire la politica europeană în domeniul transporturilor, Comisia a considerat congestionarea traficului o preocupare majoră. Aceasta a mai afirmat că „capacitatea aeroporturilor trebuie optimizată și, după caz, mărită pentru a face față cererii crescânde de călătorii”¹.

În comunicarea sa ulterioară din 2011 care însoțește pachetul privind aeroporturile, Comisia a confirmat faptul că supraaglomerarea aeroporturilor este o problemă pentru Europa. În plus, dacă nu există capacitate la sol, succesul proiectului „Cerul unic european” în ansamblu ar fi amenințat. În același timp, sectorul aviației din Europa se confruntă cu o concurență sporită și cu o reorientare pe piața globală a transporturilor aeriene spre regiuni precum Asia-Pacific, Orientul Mijlociu și America Latină, care amenință poziția privilegiată a Europei ca punct nodal al rețelei aeriene mondiale și beneficiile în ceea ce privește conectivitatea conferite de această poziție.

Sfera și abordarea auditului

21 Prima teză

Cu toate că transportul aerian a crescut în UE-27 din anul 2010 până în prezent, Comisia consideră că nu a avut loc nicio redresare generală a transportului aerian în perioada 2007-2013. Luate izolat, cifrele medii la nivelul UE nu pot reflecta evoluțiile diferite în domeniul transportului aerian din diverse state membre, care variază în mod considerabil unele față de altele. În 2010, 21 de state membre s-au confruntat cu o creștere a volumului de pasageri, 6 cu o reducere a numărului acestora; în 2011, 25 de state membre s-au confruntat cu o creștere și 2 cu o reducere; în 2012, 18 state membre s-au confruntat cu o creștere și 9 cu o reducere; în 2013, 21 de state membre s-au confruntat cu o creștere și 6 cu o reducere.

¹ Cartea albă din 2011, „Foarte de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor” (punctul 28), disponibilă la adresa <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TEXT/HTML/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>

² Comunicarea din 2011 privind politica aeroportuară în Uniunea Europeană, disponibilă la adresa http://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports/index_en.htm

Fluctuația dintre creștere și descreștere din ultimii câțiva ani a fost semnificativă în Spania, Italia și Grecia – criza economică din toate aceste trei țări fiind bine cunoscută. Datele Eurostat pentru 2013 confirmă faptul că numărul pasagerilor aerieni nu a atins nivelul de dinainte de criză în cazul Greciei și al Spaniei.

21 A doua teză

Comisia consideră că nu există nicio tendință clară în ceea ce privește evoluția transportului aerian de pasageri în statele membre auditate. În perioada 2007-2013, transportul aerian din Grecia a scăzut cu 3,3 %, iar în Spania cu 3,5 %. În Spania, transportul aerian de pasageri a scăzut în 2008, 2009, 2012 și 2013, în Grecia a scăzut în 2008, 2009, 2010 și 2012, iar în Italia a scăzut în 2008, 2009, 2012 și 2013.

21 A treia teză

Comisia ia act de faptul că economia UE-27 este fie în stagnare, fie în recesiune din 2007, cu o singură excepție reprezentată de anii 2010 și 2011. Unele dintre statele membre auditate au suferit o scădere dramatică a PIB-ului: Grecia este în cel de al șaselea an consecutiv de recesiune, iar Italia și Spania au fost în recesiune în patru din cei șase ani. Prin urmare, Comisia consideră că această criză are un impact grav și continuu asupra sectorului transportului aerian.

Observații

Răspuns comun la punctele 28 și 30

Aeroporturile sunt infrastructuri care au o durată de viață îndelungată. Comisia consideră că rata de utilizare a aeroportului trebuie să fie verificată pe parcursul duratei de viață a investițiilor efectuate pentru a evalua dacă acestea și-au atins pe deplin nivelul de utilizare operațională. În plus, construirea infrastructurii aeroportuare în mai multe etape pentru a rămâne aproape de sau chiar deasupra valorii de referință, deși reprezintă o soluție ideală, în practică ar însemna ca în aeroport să se efectueze lucrări în mod constant, ceea ce necesită aranjamente speciale și implică perturbări în funcționarea aeroportului și în serviciile oferite de acesta.

37

Comisia consideră că este dificil să se identifice o tendință în valorile referitoare la traficul de călători din perioada 2007-2013, pe care Curtea s-a bazat la recalcularea costului per pasager suplimentar. Prin urmare, Comisia consideră că o analiză pe baza etapelor de referință și a evaluărilor la jumătatea perioadei ar oferi o bază adecvată pentru aprecierea rentabilității proiectelor. A se vedea, de asemenea, răspunsul Comisiei la punctul 21.

Răspuns comun la punctele 40-43

Pentru a evalua proiectele majore din cadrul politicii de coeziune, Comisia percepe viabilitatea financiară ca fiind capacitatea proiectului în cauză de a genera suficiente venituri pentru a acoperi costurile *operaționale* în fiecare an de funcționare, și nu ca fiind capacitatea acestuia de a genera profit. Într-adevăr, deși sprijinul UE ar trebui oferit, în mod ideal, infrastructurilor profitabile, se întâmplă ca unele infrastructuri de transport să genereze pierderi, în ciuda existenței veniturilor și, în astfel de cazuri, decizia de a oferi sprijinul UE se bazează pe cât de preferabil este proiectul din punct de vedere socioeconomic (de exemplu, dacă aduce mai multe beneficii decât costuri).

45

Aeroporturile regionale pot servi în scopuri de comunicare pentru o regiune sau o comunitate locală, iar autoritățile publice pot dori să mențină funcționarea acestora în alte scopuri decât cele pur financiare. De aceea, infrastructurile de transport public care nu sunt profitabile și necesită sprijin din partea statului sunt menținute în stare de funcționare.

50

Transportul aerian de pasageri în Spania a scăzut între 2007 și 2013 cu aproximativ 3,5 %, iar în Grecia cu 3,3 %. Comisia consideră că aeroporturile auditate au urmat această tendință și a observat, de asemenea, o scădere a traficului, care reflectă traiectoria economiilor Spaniei și Greciei, aflate în recesiune, aproape fără întrerupere, din 2007.

A se vedea, de asemenea, răspunsul Comisiei la punctul 21.

Răspuns comun la punctele 53-55

Definiția utilizată de Comisie pentru emiterea de decizii în materie de ajutoare de stat este aceea că „zona pe care o deservește un aeroport reprezintă, în general, o limită a pieței geografice, care este stabilă, în mod normal, la circa 100 de kilometri sau la circa 60 de minute de mers cu mașina, cu autobuzul, cu trenul sau cu trenul de mare viteză. Cu toate acestea, zona pe care o deservește un anumit aeroport poate fi diferită și trebuie să țină seama de specificul fiecărui aeroport în parte. Dimensiunea și configurația acestei zone variază de la un aeroport la altul și depinde de diversele caracteristici ale aeroportului, inclusiv de modelul său de afaceri, de localizare și de destinațiile pe care acesta le deservește”. Pragul de 100 km (200 km în cazul în care exista o linie feroviară de mare viteză) este, de asemenea, definit la articolul 24 din Regulamentul TEN-T, care prevede criteriile pentru componentele infrastructurii de transport aerian. Potrivit Curții, într-un studiu recent al serviciilor Comisiei privind accesibilitatea zborurilor de pasageri în Europa, serviciile Comisiei au tras concluzii pe baza unei zone de captare stabilite la 90 de minute distanță de aeroportul în cauză. Comisia consideră că zonele de captare ar trebui să ia în considerare și alte elemente, precum modelul de afaceri al aeroportului, numărul și tipul de destinații deservite, disponibilitatea capacității aeroportuare la alte aeroporturi, legăturile de transport public, pasagerii sensibili la factorul timp sau dacă aeroportul servește în principal populația rezidentă și pe vizitatorii care vin în zonă.

Adesea, aeroporturile regionale nu deservește destinații identice cu aceeași frecvență ca aeroporturile învecinate și acest lucru este valabil cu atât mai mult în raport cu aeroportul principal din statul membru.

Răspuns comun la punctele 61-63

În ceea ce privește planificarea strategică, o reformă radicală a fost pusă în aplicare pentru perioada 2014-2020, prin care cadrul juridic prevede îndeplinirea condițiilor *ex ante* specifice în sectorul transporturilor, de exemplu, existența unui plan global de transport sau a unui cadru la nivel național sau regional înainte de aprobarea sprijinului pentru programele operaționale. Planul de transport stabilește contribuția la spațiul european unic al transporturilor, la rețeaua centrală și globală TEN-T în cadrul cărora vor fi realizate investițiile din partea Fondului european de dezvoltare regională (FEDR) și a Fondului de coeziune (FC), precum și un flux de proiecte realiste și mature care să fie puse în aplicare de către programele operaționale.

Programele operaționale includ o analiză a situației și a nevoilor specifice la momentul programării și o legătură cu intervențiile planificate. Prin urmare, Comisia consideră că acestea reprezintă documente de planificare în scopul intervențiilor cofinanțate de UE.

Răspuns comun la punctele 66 și 67

În cadrul sistemului de gestiune partajată, competențele sunt repartizate între Comisie și statele membre, acestea din urmă fiind responsabile pentru gestionarea curentă, iar cea dintâi fiind responsabilă pentru monitorizarea și prezentarea generală la nivel de program, iar nu la nivel de proiect. Prin urmare, Comisia nu trebuie și nu poate să își bazeze activitatea de control al punerii în aplicare și al monitorizării pe informații detaliate privind fiecare proiect, având în vedere că mii de proiecte sunt cofinanțate în fiecare an prin intermediul politicii de coeziune.

Concluzii și recomandări

Răspuns comun la punctele 68-71

Comisia ia act de concluziile Curții privind proiectele auditate în perioadele 2000-2006 și 2007-2013 și este de acord că în aceste perioade de programare sprijinul din fondurile de coeziune pentru infrastructurile aeroportuare nu a reprezentat, în anumite cazuri, o utilizare eficientă a fondurilor UE. Comisia dorește să sublinieze faptul că de pe urma acestei experiențe s-au tras deja învățăminte și că, prin urmare, a fost adoptată o abordare complet diferită în legislație pentru perioada de programare 2014-2020.

Noul cadru de reglementare a devenit mai strict în ceea ce privește investițiile în infrastructurile aeroportuare, limitându-se opțiunile posibile de îmbunătățire a performanței de mediu sau a elementelor de securitate ale infrastructurilor. În plus, serviciile Comisiei au optat pentru o abordare mai strictă în cadrul negocierilor, concentrându-se în special pe aeroporturile care fac parte din rețeaua centrală TEN-T (rețeaua transeuropeană de transport).

În ceea ce privește planificarea strategică, noul cadru impune, ca o condiție *ex ante* specifică, existența unor planuri de transport la nivel regional sau național care să stabilească o strategie globală în domeniul transporturilor pentru fiecare sector, contribuția la finalizarea TEN-T și să includă o listă de proiecte care urmează să fie puse în aplicare („*un flux de proiecte realiste și mature*”). Comisia ia pe deplin în considerare aceste planuri înainte de aprobarea oricărui program operațional care prevede investiții în sectorul transporturilor.

În ceea ce privește proiectele majore, Comisia a adoptat acte delegate și acte de punere în aplicare care vor defini procesul de evaluare a calității și elementele de calitate ale analizei cost-beneficiu (ACB) care trebuie respectate de toate proiectele majore, precum principalele beneficii și costuri în funcție de sector, lista riscurilor care trebuie luate în considerare, perioadele de referință exacte pentru fiecare sector etc. În plus, vor fi publicate în curând orientări privind analiza cost-beneficiu, care vor include recomandări practice pentru sectoare specifice și studii de caz, pentru a permite beneficiarilor să își adapteze proiectele astfel încât să se obțină cea mai bună valoare adăugată europeană.

Înainte de aprobarea de către Comisie, toate proiectele majore trebuie să fie supuse unei evaluări a calității, care va fi efectuată fie de către Comisie, fie de către experți independenți (Jaspers sau alte entități desemnate de statele membre și aprobate de Comisie).

69

Prima teză: Comisia consideră că rata de utilizare a aeroportului trebuie să fie verificată pe parcursul duratei de viață a investițiilor efectuate, pentru a evalua dacă acestea și-au atins pe deplin nivelul de utilizare operațională.

70

Aeroporturile regionale pot servi în scopuri de comunicare pentru o regiune sau o comunitate locală, iar autoritățile publice pot dori să mențină funcționarea acestora în alte scopuri decât cele pur financiare. De aceea, infrastructurile de transport public care nu sunt profitabile și necesită sprijin din partea statului sunt menținute uneori în stare de funcționare.

Recomandarea 1

Comisia este de acord cu recomandarea și o va pune în aplicare în cursul negocierilor privind programele operaționale pentru perioada 2014-2020. Conform abordării serviciilor Comisiei în cadrul negocierilor, finanțarea UE pentru infrastructurile aeroportuare se concentrează în special pe aeroporturile care aparțin rețelei centrale TEN-T. De asemenea, Comisia solicită ca planurile globale de transport să servească drept bază pentru alegerea priorităților de investiții în sectorul transporturilor. Toate investițiile trebuie să contribuie la realizarea obiectivelor axei prioritare în cauză, iar investițiile în orice aeroport ar trebui, în special, să facă obiectul unei evaluări prealabile detaliate a viabilității economice și a concurenței (de exemplu, dacă operatorii privați ar putea finanța investiția). În cele din urmă, investițiile ar trebui să se bazeze pe rezultatele plauzibile ale studiului de fezabilitate cerut și pe o analiză cost-beneficiu pozitivă.

72

Definiția utilizată de Comisie pentru emiterea de decizii în materie de ajutoare de stat este aceea că „zona pe care o deservește un aeroport reprezintă, în general, o limită a pieței geografice, care este stabilă, în mod normal, la circa 100 de kilometri sau la circa 60 de minute de mers cu mașina, cu autobuzul, cu trenul sau cu trenul de mare viteză. Cu toate acestea, zona de captare a unui anumit aeroport poate fi diferită și trebuie să țină seama de specificul fiecărui aeroport în parte. Dimensiunea și configurația acestei zone variază de la un aeroport la altul și depinde de diversele caracteristici ale aeroportului, inclusiv de modelul său de afaceri, de localizare și de destinațiile pe care acesta le deservește”. Pragul de 100 km (200 km în cazul în care exista o linie feroviară de mare viteză) este, de asemenea, definit la articolul 24 din Regulamentul TEN-T, care prevede criteriile pentru componentele infrastructurii de transport aerian. Potrivit Curtii, într-un studiu recent al serviciilor Comisiei privind accesibilitatea zborurilor de pasageri în Europa, serviciile Comisiei au tras concluzii pe baza unei zone de captare stabilite la 90 de minute distanță de aeroportul în cauză. Comisia consideră că zonele de captare ar trebui să ia în considerare și alte elemente, precum modelul de afaceri al aeroportului, numărul și tipul de destinații deservite, disponibilitatea capacității aeroportuare la alte aeroporturi, legăturile de transport public, pasagerii sensibili la factorul timp sau dacă aeroportul servește în principal populația rezidentă și pe vizitatorii care vin în zonă.

Adesea, aeroporturile regionale nu deservește destinații identice cu aceeași frecvență ca aeroporturile învecinate și acest lucru este valabil cu atât mai mult în raport cu aeroportul principal din statul membru.

Deși Comisia nu dispune de o cunoaștere detaliată și completă a tuturor proiectelor finanțate de UE pe întreg teritoriul său și pe sectoare, nu înseamnă că aceasta nu își îndeplinește rolul de supraveghere și reglementare. Dimpotrivă, Comisia își exercită rolul de supraveghere – depășindu-și adesea prerogativele de reglementare – prin intermediul raportării și al monitorizării anuale, inclusiv la nivel de proiect dacă este cazul, al soluționării *ad hoc* a aspectelor problematice și al auditurilor specifice. În plus, Comisia a refuzat în trecut să cofinanțeze aeroporturi regionale pentru care nu existau argumente economice evidente și care nu păreau să fie justificate din punctul de vedere al coeziunii.

De asemenea, Comisia observă că proiectele finanțate în cadrul Fondului de coeziune au fost aprobate direct de aceasta în perioada 2000-2006, în timp ce, în perioada 2007-2013, proiectele respective au fost incluse în programe și autorizate în mod individual numai dacă erau proiecte majore. Comisia a luat măsuri în perioada 2007-2013 pentru a îmbunătăți evaluarea proiectelor majore, prin instituirea inițiativei Jaspers, care le furnizează statelor membre asistență tehnică, prin pregătirea unui ghid cuprinzător privind ACB și prin recurgera la experți externi, în funcție de necesități.

În perioada 2007-2013, Comisia a primit 17 cereri de proiecte majore pentru aeroporturi. Pe parcursul evaluării, Comisia acordă o atenție deosebită costului global al proiectului, beneficiilor aduse de proiect și valorii adăugate pentru societate. Acest fapt a dus, în cazuri specifice, la reducerea sferei de aplicare a proiectelor (de exemplu, aeroportul din Iași și aeroportul Wrocław) sau la includerea de condiții în decizia de aprobare (pentru aeroportul din Gdansk, din cauza planurilor de construire a unui aeroport adiacent în Gdynia). Comisia a verificat întotdeauna cu atenție analiza cererii. În anumite cazuri, Comisia a solicitat autorităților naționale să renunțe la proiecte (de exemplu, aeroporturile din Kielce și Białystok), ca urmare a cererii insuficiente și a preocupărilor Comisiei legate de viabilitatea financiară a acestor aeroporturi.

Recomandarea 2

Comisia este de acord cu importanța unei planificări strategice coerente a aeroportului, ca un mijloc de a evita plasarea greșită a capacității în viitor.

Comisia este de acord cu recomandarea adresată statelor membre (planuri pentru dezvoltarea aeroporturilor coerente la nivel regional, național și, atunci când este adecvat și posibil, supranațional). La rândul său, aceasta va verifica aplicarea acestei recomandări în cursul negocierilor privind programele operaționale pentru perioada 2014-2020, prin intermediul evaluării planurilor de transport în cadrul îndeplinirii condițiilor *ex ante*. A se vedea, de asemenea, răspunsul la punctele 68-71.

La un alt nivel, Comisia va intensifica monitorizarea și evaluarea capacității pieței transportului aerian din UE pentru a răspunde provocărilor și oportunităților viitoare.

CUM VĂ PUTEȚI PROCURA PUBLICAȚIILE UNIUNII EUROPENE?

Publicații gratuite:

- un singur exemplar:
pe site-ul EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- mai multe exemplare/postere/hărți:
de la reprezentanțele Uniunii Europene (http://ec.europa.eu/represent_ro.htm),
de la delegațiile din țările care nu sunt membre ale UE (http://eeas.europa.eu/delegations/index_ro.htm)
sau contactând rețeaua Europe Direct (http://europa.eu/europedirect/index_ro.htm)
la numărul 00 800 6 7 8 9 10 11 (gratuit în toată UE) (*).

(*) Informațiile primite sunt gratuite, la fel ca și cea mai mare parte a apelurilor telefonice (unii operatori și unele cabine telefonice și hoteluri taxează totuși aceste apeluri).

Publicații contra cost:

- pe site-ul EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

Abonamente:

- de la agenții de vânzări ai Oficiului pentru Publicații al Uniunii Europene (http://publications.europa.eu/others/agents/index_ro.htm).

Curtea a auditat 20 de aeroporturi din cinci state membre și a constatat că, în multe cazuri, se acordă finanțare UE unor aeroporturi aflate la distanță relativ mică unele față de celelalte: în cazul a 13 aeroporturi, există suprapuneri semnificative cu zonele de captare ale aeroporturilor învecinate. Finanțarea acordată acestora nu a adus beneficii substanțiale în raport cu costurile și a avut drept rezultat supradimensionarea infrastructurilor finanțate de UE și generarea de supracapacitate. Curtea observă, de asemenea, că finanțarea acordată de UE nu a avut un raport costuri-beneficii satisfăcător și că șapte dintre aeroporturile examinate nu sunt profitabile: este posibil ca acestea să trebuiască să fie închise dacă nu li se acordă în mod constant un sprijin financiar public. Finanțarea din partea UE care se acordă aeroporturilor nu beneficiază de o bună coordonare la nivel național și, în special în ceea ce privește proiectele majore și proiectele aferente Fondului de coeziune, este insuficient supravegheată de Comisie, care nu are, în general, cunoștință despre ce aeroporturi beneficiază de finanțare și care este cuantumul acestui sprijin.



CURTEA DE
CONTURI
EUROPEANĂ



Oficiul pentru Publicații