

Parere di prospettiva del Comitato delle regioni sul tema «Le capacità aeroportuali degli aeroporti regionali»

(2003/C 256/09)

IL COMITATO DELLE REGIONI,

visto il Libro bianco sulla governance europea, che la Commissione europea ha presentato nel 2001 e nel quale si invita il Comitato delle regioni a «svolgere un ruolo maggiormente proattivo nell'elaborazione delle politiche, per esempio preparando relazioni preliminari, in anticipo rispetto alle proposte della Commissione»;

visto il Protocollo di cooperazione del settembre 2001 tra la Commissione europea e il Comitato delle regioni, che «incoraggia l'elaborazione di documenti strategici del Comitato delle regioni che fanno il punto sugli argomenti che [la Commissione] considera importanti, laddove tali “rapporti di prospettiva” approfondiscono l'analisi dei problemi esistenti in settori per i quali il Comitato delle regioni dispone sul campo di mezzi di informazione adeguati»;

vista la lettera del 10 settembre 2002 in cui il commissario de Palacio «propone al Comitato delle regioni di predisporre i rapporti di prospettiva e d'impatto e i pareri di prospettiva elencati in allegato»;

vista la lettera di consultazione del commissario Barnier al Presidente BORE del 23 luglio 2002, in cui si chiede il parere del Comitato delle regioni sull'attuazione dei programmi finanziati dai fondi strutturali e in particolare su come si potrebbe semplificare la gestione della politica di coesione dopo il 2006 (articolo 265, primo comma);

visto il proprio parere del 15 maggio 2002 in merito alla Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci (COM(2002) 54 def. — 2002/0038 (COD)) (CdR 103/2002 fin) (1);

visto il proprio progetto di parere del 9 aprile 2003 sul tema La coesione territoriale (CdR 388/2002 fin),

visto il progetto di parere di prospettiva (CdR 393/2002 riv.) adottato il 30 aprile 2003 dalla commissione Politica di coesione territoriale (relatore Bob Verburg, vicegovernatore della provincia del Noord-Holland (NL-PPE)),

ha adottato all'unanimità, nel corso della 50^a sessione plenaria del 2 e 3 luglio 2003 (seduta del 2 luglio), il seguente parere di prospettiva.

INTRODUZIONE

Nella sua lettera del 10 settembre 2002, il commissario Loyola de Palacio chiedeva al CdR di elaborare un parere di prospettiva sulle capacità aeroportuali degli aeroporti regionali. Il presente documento espone la posizione del Comitato sullo sviluppo degli aeroporti regionali in Europa, nel quadro più generale delle capacità aeroportuali complessive. La Commissione europea dovrebbe poter avvalersi del parere del Comitato quando elaborerà, alla fine del 2003, una comunicazione sulla capacità aeroportuale europea. Il Comitato desidera sottolineare gli argomenti che richiedono particolare attenzione, perché rivestono una specifica importanza regionale o perché le regioni hanno delle competenze dirette in materia.

Prendendo spunto dalla lettera del commissario, il presente parere di prospettiva affronta le seguenti questioni:

- quali fattori incoraggiano le compagnie aeree a servirsi di aeroporti regionali?
- Per quanto riguarda la specializzazione dell'attività: cosa possono attendersi le regioni dalla specializzazione del loro aeroporto in un segmento specifico del mercato (compagnie aeree a basso costo, trasporto merci ecc.) e quali sono i requisiti preliminari per uno sviluppo ulteriore?
- Impatto socioeconomico degli aeroporti regionali: come convertire un'attività specifica come il trasporto aereo in una spinta economica per l'intera regione? Come creare occupazione e ricchezza senza mettere a rischio la qualità della vita?

(1) GU C 278 del 14.11.2002, pag. 15.

- Il ruolo degli aeroporti regionali nei sistemi intermodali: come evitare la congestione a terra nelle zone circostanti gli aeroporti? È prevedibile che gli aeroporti regionali vengano integrati in un più ampio sistema di trasporto intermodale?
- Le caratteristiche finanziarie degli aeroporti regionali: come affrontare la questione della redditività, riconoscendo al tempo stesso che in alcuni casi il mantenimento di servizi a basso profitto nelle regioni periferiche riveste un interesse generale?

Il presente documento è strutturato in quattro sezioni, ognuna corredata dalle relative conclusioni. La prima sezione riguarda l'esigenza di definire gli aeroporti regionali per individuare meglio il campo di azione delle nuove politiche. La seconda si occupa dell'interazione tra le regioni e i rispettivi aeroporti, concentrandosi in particolare su tre aspetti: accessibilità della regione, competitività della regione e effetti esterni dell'attività del settore. La terza esamina il ruolo potenziale degli aeroporti regionali in varie politiche dell'Unione europea, come ad esempio quelle relative alle reti transeuropee, alla capacità aeroportuale europea e al trasporto intermodale. L'ultima sezione riguarda la situazione degli aeroporti regionali nell'ambito del mercato interno e l'esigenza di informazioni finanziarie sugli aeroporti. Il parere contiene inoltre un documento informativo di carattere generale e i risultati di un sondaggio.

IL PUNTO DI VISTA DEL COMITATO DELLE REGIONI

1. Come definire gli aeroporti regionali?

Nell'ambito della discussione in merito alla capacità degli aeroporti europei occorre esaminare il ruolo degli aeroporti regionali. Il Comitato ritiene che la relazione tra nodi centrali (hub) e aeroporti regionali faccia parte del problema della capacità.

Occorre pertanto elaborare una definizione più chiara, valida per tutta Europa, della nozione di aeroporto regionale. Il Comitato raccomanda di adottare una definizione che non si limiti alle cifre relative al traffico, ma si basi invece su un esame accurato delle funzioni economiche e territoriali degli aeroporti nelle rispettive aree.

Al momento attuale non esiste una definizione generalmente riconosciuta e accettata del concetto di aeroporto regionale. Sebbene si possa fare riferimento alle cifre relative al numero di passeggeri e ad altri dati sul traffico, occorre nondimeno che la definizione tenga conto di ulteriori criteri, quali:

- le connessioni con aeroporti nazionali, comunitari e non comunitari. Ciò fornirebbe un punto di vista utile circa il ruolo di collegamento svolto dall'aeroporto. L'aeroporto contribuirebbe a collegare la regione con il resto del mondo?

- Rapporto tra passeggeri in arrivo e in partenza e passeggeri in transito. Tale valore indica se l'aeroporto rappresenta solo un luogo di transito per passeggeri, merci e ricchezza o piuttosto un reale elemento di collegamento.
- Altri criteri, meno quantificabili. Occorre per esempio tener conto delle aree periferiche, insulari o scarsamente popolate dell'UE e dei paesi candidati. Si è detto che dovrebbe essere possibile effettuare nell'arco di un giorno un viaggio di andata e ritorno tra qualsiasi regione dell'UE e i principali centri economici, politici e di ricerca dello stesso Stato membro o dell'UE. Per numerose regioni periferiche ciò vuol dire che occorrono buoni collegamenti aerei. L'attuale classificazione sottovaluta la funzione di pubblico servizio degli aeroporti regionali in quanto unico collegamento della regione con il resto dell'UE e del mondo. La nuova definizione degli aeroporti regionali dovrebbe essere abbastanza ampia da tener conto di tali considerazioni.

Conclusione:

La futura comunicazione della Commissione in merito alla capacità aeroportuale in Europa dovrebbe definire degli orientamenti politici per lo sviluppo degli aeroporti regionali. Pertanto la Commissione dovrà fornire una definizione degli aeroporti regionali. Il Comitato ritiene che tale definizione dovrebbe basarsi su un'analisi non soltanto del traffico (volume e ripartizione) ma anche delle funzioni svolte dalla vasta gamma di aeroporti regionali.

2. Interazione tra le regioni e i loro aeroporti: gli aeroporti nella prospettiva regionale

2.1. Accessibilità della regione

Gli aeroporti regionali sono una risorsa per le rispettive regioni: essi consentono un accesso più rapido e più semplice ai centri principali dell'UE e del resto del mondo. Inversamente, costituiscono importanti punti di accesso alle regioni, specialmente a quelle periferiche, altrimenti isolate. Si è detto che ai fini della coesione economica e sociale dell'UE dovrebbe essere possibile effettuare nell'arco di un giorno un viaggio di andata e ritorno da un qualsiasi punto dell'UE a uno dei principali centri economici, politici e di ricerca dello stesso Stato membro o dell'UE. Ciò è particolarmente importante per le regioni insulari, per quelle dell'Europa centro-orientale e per quelle periferiche. L'accessibilità di tali regioni dipende dagli aeroporti regionali. Ma ormai tutte le regioni europee sentono l'esigenza di essere facilmente accessibili e di avere collegamenti efficienti con le altre regioni.

2.2. Competitività della regione

La presenza di un aeroporto in una determinata regione costituisce per le imprese un incentivo a insediarsi nella regione. Le imprese di nuova costituzione tengono conto dell'accessibilità ai fini della scelta del luogo di insediamento; quelle esistenti possono sviluppare la propria quota di mercato grazie alla possibilità di raggiungere altre zone dello Stato membro, dell'UE e del mondo. Gli aeroporti regionali contribuiscono di per sé alla competitività generale dell'UE e allo sviluppo economico delle regioni.

Le regioni possono inoltre contribuire a rendere economicamente sostenibile la gestione dell'aeroporto. Orientativamente, perché sia garantita la redditività di un aeroporto occorre che vi transitino circa un milione e mezzo di passeggeri all'anno⁽¹⁾ salvo che nel caso degli aeroporti riconvertiti. Molti aeroporti regionali sono, nel migliore dei casi, solo marginalmente redditizi, spesso i loro bilanci sono in perdita. Va inoltre ricordato che un aeroporto rappresenta un investimento a lungo termine (20-25 anni). La redditività di un aeroporto regionale cresce quando è possibile incoraggiare l'insediamento di attività commerciali nei dintorni. Le regioni possono favorire questo processo.

Il Comitato è consapevole del fatto che per gli aeroporti riconvertiti devono valere regole speciali. Si tratta di aeroporti precedentemente utilizzati per scopi militari, che vengono adibiti a nuove funzioni dopo il ritiro delle unità militari. La cessazione delle attività militari comporta spesso per le relative regioni problemi occupazionali e strutturali. Questi problemi possono essere controbilanciati utilizzando le infrastrutture aeroportuali in buono stato come nodi di trasporto per uso civile. Occorrono però talvolta misure supplementari, ad integrazione di quelle esistenti, in materia di aeroporti regionali.

2.3. Effetti esterni

Anche gli aeroporti regionali, come quelli più grandi, devono adeguarsi all'ambiente circostante. Gli effetti esterni negativi vanno ridotti al minimo, adeguandosi alle disposizioni dell'UE. L'impatto ambientale esterno dell'attività degli aeroporti regionali riguarda:

- rumore in quota e a terra,
- qualità dell'aria,
- sicurezza esterna,

— congestione delle vie di trasporto a terra,

— ecologia, paesaggio, geologia, idrogeologia, risorse idriche e gestione energetica.

Vari studi hanno mostrato che il disagio che le emissioni sonore degli aerei provocano agli abitanti della zona circostante l'aeroporto cresce in maniera esponenziale col crescere del numero di aerei in arrivo e in partenza. D'altro canto il numero di cittadini coinvolti è minore nel caso di un aeroporto regionale rispetto a un hub. Pertanto i movimenti degli aerei negli aeroporti regionali causano meno disagi che negli hub. I disagi causati dal rumore possono essere ridotti grazie a varie misure di limitazione del rumore, quali procedure adeguate di volo, limitazioni delle operazioni a terra, limitazioni dei voli notturni e misure adeguate di assetto territoriale.

Le emissioni degli aerei e quelle dei veicoli in arrivo e in partenza (per lo più automobili) hanno un effetto negativo sulla qualità dell'aria nei dintorni degli aeroporti. Per quanto riguarda le emissioni degli aerei, si può tentare di incoraggiare le compagnie aeree ad utilizzare aerei migliori, per mezzo di diritti aeroportuali differenziati o di tasse sulle emissioni. Le emissioni dei veicoli a terra possono essere ridotte migliorando la qualità dei trasporti pubblici diretti all'aeroporto o anche facendo dell'aeroporto un nodo di trasporto intermodale.

I cittadini che abitano nelle vicinanze di un aeroporto sono inoltre esposti a dei rischi esterni. Eventuali incidenti gravi nelle zone circostanti l'aeroporto causano panico e aumentano il grado di inquinamento. Per gli aeroporti regionali è essenziale, anche se costoso, mantenere un efficace servizio antincendio. In particolare gli aeroporti in cui transitano bireattori di grandi dimensioni devono predisporre una copertura antincendio completa. Quando l'adozione di misure ambientali, ad esempio dirette a ridurre le emissioni sonore, compromette la sicurezza, tali misure vanno abrogate. La sicurezza è sempre prioritaria. Occorre dunque stabilire e mantenere un equilibrio adeguato delle misure intese a ridurre l'impatto ambientale dell'aeroporto.

Conclusione:

In considerazione degli effetti esterni, reali o potenziali, degli aeroporti regionali, occorre valutare in modo identico tutti gli aeroporti dell'UE per quanto riguarda le ripercussioni ambientali generali, tenendo conto delle condizioni specifiche di carattere ecologico, topografico, nonché relative all'assetto territoriale e alla politica di localizzazione. Il Comitato accoglie con favore le iniziative dell'UE intese ad elaborare orientamenti sulle emissioni sonore degli aeroporti (Lden, Lnight). Bisogna prevenire e evitare il dumping ambientale, che consiste nel non rispettare a livello locale gli orientamenti e le norme sul rumore, le emissioni e la sicurezza esterna.

⁽¹⁾ Calcoli basati su Airport Business Model (RAND Europe 2003).

3. Aeroporti regionali: migliorare la capacità del sistema aeroportuale europeo

3.1. Capacità aeroportuale

Mentre gli aeroporti regionali presentano un eccesso di capacità in termini di spazio e di utilizzazione delle piste, gli hub e gli aeroporti nazionali spesso non hanno la possibilità di crescere. Tuttavia fintantoché le principali compagnie aeree continueranno la loro strategia basata su reti a stella (hub and spoke) questo apparente paradosso non avrà soluzioni. Alcune compagnie aeree manifestano adesso l'intenzione di esaminare il ruolo complementare del traffico porta a porta.

Il traffico porta a porta può essere sviluppato negli aeroporti regionali. Recentemente ciò si è evidenziato nel caso delle compagnie aeree a basso costo, ma questo non è l'unico settore che può beneficiare di questo tipo di rotte. Le regioni e le compagnie aeree dovrebbero lavorare insieme per trovare l'equilibrio tra il traffico porta a porta e il traffico a stella, individuando i potenziali flussi di traffico che potrebbero transitare per gli aeroporti regionali senza passare per un hub. Il Comitato sostiene pertanto l'opportunità di una cooperazione tra le linee aeree, i singoli aeroporti e le amministrazioni locali. Non ritiene che occorra un quadro giuridico formale, bensì piuttosto uno scambio di buone prassi.

Alcuni aeroporti regionali hanno o possono espletare un ruolo nella riduzione della congestione dei principali hub d'Europa. Le infrastrutture degli aeroporti regionali dovrebbero essere realizzate nell'ottica dei sistemi aeroportuali. Ciò vale a dire che gli oneri di una minore congestione vengono condivisi tra gli aeroporti interessati all'interno del sistema.

3.2. Gli aeroporti regionali nelle reti transeuropee

Gli aeroporti regionali contribuiscono alla congestione degli aeroporti principali, ma possono anche ridurla se il traffico si svolge attraverso essi grazie a degli itinerari porta a porta o per mezzo di altre strategie di trasporto intese a migliorare la loro accessibilità. Il Comitato non ritiene che il trasferimento di passeggeri dagli hub al trasporto su strada costituisca una soluzione al problema della congestione. L'unico risultato sarebbe un incremento del traffico a terra e quindi dell'inquinamento atmosferico e del rumore. Il Comitato invita invece gli Stati membri a considerare la questione alla luce delle reti transeuropee. Ciò può essere fatto nei seguenti modi:

- includendo gli aeroporti regionali nella pianificazione aeroportuale al fine di ridurre la congestione negli aeroporti principali. È un'opzione per il traffico in arrivo negli hub, che può essere deviato sugli aeroporti regionali

che non sono ad una distanza tale dall'hub da giustificare la presenza di un treno ad alta velocità. In questo contesto è preferibile incoraggiare il traffico porta a porta, quando i relativi flussi siano sufficienti ad alimentare questo tipo di connessione. Alcune compagnie hanno già iniziato a valutare questa possibilità. Questo tipo di itinerario può comportare dei risparmi energetici grazie all'uso di aeroporti nei quali il traffico è minore e pertanto più rapido, favorendo inoltre la regione interessata grazie ad un aumento della sua accessibilità;

- includendo gli aeroporti regionali in accordi bilaterali per il trasporto aereo. In alcuni casi il traffico negli hub viene ridotto grazie ad accordi bilaterali. Gli accordi «Open Skies» aprono gli aeroporti regionali al traffico intercontinentale; questo principio dovrebbe essere applicato ulteriormente in nuovi accordi bilaterali tra Stati membri e paesi terzi;
- modificando le reti ferroviarie transeuropee al fine di migliorare i collegamenti tra il territorio e i principali hub.

3.3. Intermodalità

Gli aeroporti regionali sono per la maggior parte siti in prossimità di autostrade, solo pochissimi sono dotati di collegamenti ferroviari. Allo stato attuale sarebbe poco realistico proporre che tutti gli aeroporti regionali venissero dotati di buoni collegamenti ferroviari. Tuttavia, l'accesso agli aeroporti regionali può essere migliorato grazie ad altri mezzi di trasporto pubblico che assicurino i collegamenti con la stazione ferroviaria più vicina. Punti forti di molti aeroporti regionali sono la facilità di accesso stradale e la disponibilità di parcheggi a prezzi ragionevoli. Le sfide che si pongono attualmente alle amministrazioni locali responsabili della pianificazione territoriale ed ai gestori degli aeroporti sono le seguenti:

- nella misura del possibile, collegare la regione per mezzo di treni ad alta velocità al più vicino hub;
- collegare l'aeroporto regionale ad un sistema di trasporti pubblici efficiente articolato su tutto il territorio. Quando un aeroporto si espande, è essenziale pianificare misure di trasporto adeguate al fine di ridurre la dipendenza dai veicoli privati e dai taxi. Appositi collegamenti con autobus urbani e pullman costituiscono un requisito minimo. Il Comitato invita i datori di lavoro le cui aziende sono ubicate negli aeroporti o nei loro dintorni a studiare le modalità di trasporto dei dipendenti al fine di ricorrere per quanto possibile, e con l'aiuto delle amministrazioni locali, a soluzioni compatibili con l'ambiente: trasporti pubblici, bicicletta, spostamenti a piedi e uso in comune di autovetture private;

- occuparsi della questione dei trasporti di merci e delle spedizioni espresse per via aerea curandone l'inoltro verso piattaforme efficienti.

Conclusione:

Nel contesto degli aeroporti regionali l'intermodalità comporta, oltre alla connessione con le autolinee internazionali: efficienti connessioni ferroviarie ad alta velocità con il più vicino hub, laddove ciò sia possibile, un uso adeguato dei trasporti pubblici e la risoluzione dei problemi connessi alle merci in arrivo nella regione per via aerea.

3.4. *Specializzazione degli aeroporti regionali su un mercato di nicchia: una chiave per lo sviluppo della regione?*

Gli aeroporti regionali svolgono tradizionalmente le seguenti attività:

- servizio di linea passeggeri
- voli charter
- aerotaxi (aviazione generale)
- trasporto (espresso) merci
- scuole di volo e addestramento
- manutenzione di aeromobili.

Di recente alcuni aeroporti regionali si sono concentrati su uno specifico settore di attività. Un aeroporto regionale si può dedicare in modo specifico a uno o più dei seguenti campi ⁽¹⁾.

- Settore commerciale
 - aeroporto a traffico commerciale
 - aeroporto con parco commerciale
 - parco commerciale con pista
- Settore trasporto merci
 - scalo aeroportuale merci
 - aeroporto inserito in un sistema combinato di trasporto aereo e su strada
 - base operativa di trasporto integrato
- Settore ricreativo
 - operazioni a basso costo
 - terminale aria-strada (anche autobus)
 - aeroporto ricreativo

- Altri
 - piattaforma intermodale
 - centro di manutenzione e di addestramento.

La specializzazione può essere coronata dal successo. Vi sono comunque talune questioni da chiarire sotto il profilo regionale:

- lo sviluppo di mercati di nicchia nel settore dell'aviazione costringe i gestori dell'aeroporto e le pubbliche amministrazioni a riflettere sul ruolo che il loro aeroporto può svolgere nell'ambito di mercati globali. La specializzazione impedirà all'aeroporto di sviluppare altre funzioni? L'infrastruttura necessaria non è la stessa per tutte le specializzazioni (la movimentazione di merci è una cosa ben diversa dalle scuole di volo). L'obiettivo è che gli aeroporti e le rispettive regioni riescano a far fronte all'instabilità di tali mercati, sfruttandone tutte le opportunità. Occorre inoltre vedere se a lungo termine i costi di esercizio e di potenziamento di questi aeroporti specializzati si riflettono sulle tasse a carico degli utenti. Laddove ciò non avvenisse si metterebbero a rischio la sopravvivenza e la capacità di crescita degli aeroporti regionali dando inoltre adito a discussioni sulle distorsioni dei mercati e i vantaggi competitivi illeciti.

Nel caso di alcuni aeroporti molto piccoli (principalmente di tipo E ⁽²⁾) la chiusura è sembrata una soluzione più realistica della specializzazione. Il valore del terreno era superiore a quello della specializzazione proposta. Stando alle tendenze attuali, la specializzazione si è limitata in questi ultimi tempi ai voli di linea a basso costo e al trasporto merci. La specializzazione nelle rimanenti categorie è difficile a causa della discontinuità del volume di affari nel corso dell'anno. I voli charter hanno un andamento stagionale; l'aviazione generale è soggetta a variazioni difficili da prevedere, il trasporto merci viene effettuato solo su richiesta. Le scuole di volo e le strutture di manutenzione non generano di solito una quantità adeguata di diritti aeroportuali. Sebbene in alcuni aeroporti, grazie alla specializzazione, si sia riusciti a recuperare le spese di investimento, occorre cautela dinanzi all'instabilità dei mercati. I progetti delle amministrazioni locali relativi agli aeroporti devono essere a lungo termine e devono tenere conto dell'avvenire dell'aeroporto, che si tratti di crescita o di crisi economica, così come della possibilità di cambio di specializzazione. Le regioni devono seguire la specializzazione dell'aeroporto con misure attive di sviluppo economico nella zona circostante.

Conclusione:

Solo pochi aeroporti regionali possono fruire della specializzazione, che richiede un'infrastruttura specifica e la disponibilità di manodopera qualificata a livello locale. I fattori esterni variano in funzione delle scelte operate. La specializzazione può essere considerata soltanto un punto di partenza per l'ulteriore sviluppo economico della regione e necessita un'attenta pianificazione nelle zone circostanti all'aeroporto.

⁽¹⁾ BCI, Regional Economic Functions of Regional Airports (Funzioni economiche regionali degli aeroporti regionali) (1999).

⁽²⁾ Per le categorie di aeroporti vedere l'Allegato 1.

4. Mercato interno

4.1. *Proprietà degli aeroporti e trasparenza della loro situazione finanziaria*

In Europa vi sono vari regimi di proprietà e di controllo degli aeroporti. Per quanto riguarda la proprietà, si riscontrano i seguenti modelli:

- in alcuni paesi (Finlandia, Svezia, Norvegia, Spagna e Portogallo), tutti gli aeroporti sono controllati da un'organizzazione di diritto pubblico, cosa che consente di mettere in comune le risorse e di bilanciare il finanziamento degli aeroporti in perdita attraverso i ricavi degli aeroporti redditizi;
- alcuni importanti hub europei controllano uno o più aeroporti regionali;
- amministrazioni locali regionali;
- organizzazioni semi-private (ad esempio camere di commercio);
- imprese private.

La varietà di regimi di proprietà degli aeroporti europei rende difficile comparare la loro situazione finanziaria. Le amministrazioni regionali devono avere accesso alle informazioni riguardanti la situazione finanziaria dell'aeroporto, in modo da poter elaborare dei piani regionali di sviluppo adeguati. Ciò è impossibile qualora uno stesso operatore gestisca vari aeroporti e pubblici solo un bilancio consolidato relativo a tutti gli aeroporti che fanno parte della sua rete. Le regioni devono ricevere le informazioni finanziarie pertinenti considerati i finanziamenti incrociati. Il Comitato chiede alla Commissione di sviluppare per questi dati un quadro che tenga conto delle esigenze di riservatezza dei dati aziendali. Tale finanziamento incrociato dovrebbe essere ammesso solo in favore di aeroporti in difficoltà quando sia di pubblico interesse, o quando non siano disponibili fonti alternative di finanziamento.

4.2. *Definire il partenariato tra amministrazioni pubbliche e gestori*

Il Comitato riconosce l'importanza degli aeroporti regionali per lo sviluppo delle regioni. Quando si procede ad una valutazione del valore aggiunto di un aeroporto occorre tenere presente, oltre ai redditi d'esercizio, anche l'occupazione legata a tale aeroporto, l'attività economica che esso genera, la sua importanza ai fini dell'attività economica e dell'accessibilità della regione. Il Comitato sottolinea che solo in determinate circostanze può essere concesso un sostegno a carico delle

finanze pubbliche. Lo sviluppo dell'infrastruttura relativa all'accessibilità e degli spazi verdi è in linea di principio un compito pubblico.

Conclusione:

Il Comitato è consapevole del fatto che in determinati casi gli aeroporti hanno bisogno di uno specifico sostegno pubblico per poter operare. Tuttavia tale sostegno può essere fornito solo in circostanze specifiche. Il Comitato invita i gestori degli aeroporti e le amministrazioni pubbliche nel cui territorio si trova un aeroporto a effettuare scambi di informazioni su come raggiungere un buon equilibrio tra reddito d'esercizio e investimenti (compreso il sostegno pubblico). Ritiene che un partenariato innovativo tra amministrazioni pubbliche e aeroporti regionali potrebbe favorire la nascita di nuovi redditi in settori quali la ristorazione e favorire una commercializzazione congiunta della regione.

RACCOMANDAZIONI DEL COMITATO DELLE REGIONI

1. Il Comitato chiede alla Commissione di elaborare una definizione degli aeroporti regionali. Ritiene che tale definizione dovrebbe basarsi sull'analisi non soltanto del traffico (volume e ripartizione) bensì anche delle funzioni svolte dall'ampia gamma di aeroporti regionali esistenti.

2. Il Comitato raccomanda alla Commissione di promuovere la cooperazione e la collaborazione tra tutti i soggetti interessati dallo sviluppo aeroportuale, in particolare ai fini dell'elaborazione dei piani di sviluppo economico regionale. Non ritiene che occorra un quadro giuridico formale, bensì piuttosto uno scambio di buone prassi. I piani di sviluppo forniranno il contesto necessario affinché l'aeroporto si sviluppi e promuova di conseguenza la competitività della regione e dell'UE in generale. Il Comitato chiede alla Commissione di promuovere degli studi in merito agli aeroporti regionali e al loro ruolo nella regione e nell'infrastruttura dei trasporti europea.

3. In considerazione degli effetti esterni, reali o potenziali, degli aeroporti regionali, occorre valutare in modo identico tutti gli aeroporti dell'UE per quanto riguarda le ripercussioni ambientali generali, tenendo conto delle condizioni specifiche di carattere ecologico, topografico, nonché relative all'assetto territoriale e alla politica di localizzazione. Il Comitato accoglie con favore le iniziative dell'UE intese ad elaborare orientamenti sulle emissioni sonore degli aeroporti (Lden, Lnight). Bisogna prevenire e evitare il dumping ambientale, che consiste nel non rispettare a livello locale gli orientamenti e le norme sul rumore, le emissioni e la sicurezza esterna.

4. Il Comitato ritiene che la Commissione dovrebbe esaminare il possibile ruolo degli aeroporti regionali al fine di ridurre la congestione nei principali hub europei. Invita la Commissione a incoraggiare l'uso di treni ad alta velocità per gli spostamenti dagli aeroporti regionali che si trovano vicino a degli hub. Per gli aeroporti che si trovano a distanza maggiore dagli hub, il Comitato raccomanda di promuovere strategie innovative di trasporti porta a porta. È inoltre favorevole all'ottimizzazione delle reti ferroviarie transeuropee e delle autolinee internazionali, ai fini di un migliore collegamento tra gli aeroporti principali e il loro territorio di competenza.

5. Invita gli Stati membri ad affrontare attraverso le reti transeuropee il problema della congestione delle rotte aeree e dei trasporti terrestri. Propone di inserire gli aeroporti regionali in un sistema aeroportuale europeo al fine di ridurre la congestione degli aeroporti principali. Inoltre gli Stati membri dovrebbero valutare possibili miglioramenti dei collegamenti ferroviari tra i principali hub e il territorio.

6. Il Comitato ritiene che occorra migliorare l'intermodalità e la mobilità anche nelle regioni servite da un aeroporto regionale. Ciò significa che bisogna affrontare la questione dei trasporti merci e delle spedizioni rapide grazie a piattaforme efficienti e migliorando quando possibile i collegamenti. Significa anche collegare l'aeroporto regionale ad un sistema efficiente di trasporti pubblici attraverso tutto il territorio di pertinenza. Il Comitato chiede pertanto alla Commissione di incoraggiare le pubbliche amministrazioni, i datori di lavoro, i gestori e quanti conducono attività economiche negli aeroporti e intorno ad essi, a collaborare alla definizione e all'attuazione di piani di trasporto basati su tutti i modi di trasporto, compresi i trasporti pubblici, gli spostamenti in bicicletta o a piedi e l'uso in comune di automobili.

7. Il Comitato è consapevole delle nuove tendenze nel settore dell'aviazione, che fanno sì che alcuni aeroporti si specializzino in un determinato segmento del mercato. Suggerisce tuttavia alla Commissione di tenere conto dell'instabilità di tali mercati quando definirà gli orientamenti sulla capacità aeroportuale europea. Sottolinea che la specializzazione può essere considerata solo come punto di partenza per l'ulteriore

sviluppo economico della regione e richiede un'attenta pianificazione intorno all'aeroporto da parte delle autorità locali. La specializzazione dovrebbe promuovere la sostenibilità economica a lungo termine degli aeroporti regionali, compreso il finanziamento di nuove infrastrutture.

8. Il Comitato osserva che le regioni dovrebbero disporre di informazioni finanziarie adeguate in merito agli aeroporti, al fine di conoscere esattamente la situazione del rispettivo aeroporto. Invita quindi la Commissione ad operare affinché queste informazioni siano disponibili e trasparenti. Le regioni devono ricevere le informazioni finanziarie pertinenti considerati i finanziamenti incrociati. Il Comitato chiede alla Commissione di sviluppare per questi dati un quadro che tenga conto delle esigenze di riservatezza dei dati aziendali. Tale finanziamento incrociato dovrebbe essere ammesso solo in favore di aeroporti in difficoltà quando sia di pubblico interesse, o quando non siano disponibili fonti alternative di finanziamento.

9. Lo sviluppo dell'infrastruttura relativa all'accessibilità e degli spazi verdi è in linea di principio un compito pubblico. Il Comitato è consapevole del fatto che in determinati casi gli aeroporti hanno bisogno di uno specifico sostegno pubblico per poter operare. Tuttavia tale sostegno può essere fornito solo in circostanze determinate. Invita inoltre la Commissione a promuovere un partenariato innovativo tra le amministrazioni pubbliche e gli aeroporti regionali, come pure lo scambio di informazioni su come realizzare un adeguato equilibrio tra reddito d'esercizio, investimenti (compreso il sostegno pubblico) e ricavato delle attività non legate all'aviazione.

10. Il Comitato è consapevole del fatto che per gli aeroporti riconvertiti devono valere regole speciali. Si tratta di aeroporti precedentemente utilizzati per scopi militari, che vengono adibiti a nuove funzioni dopo il ritiro delle unità militari. La cessazione delle attività militari comporta spesso per le relative regioni problemi occupazionali e strutturali. Questi problemi possono essere controbilanciati utilizzando le infrastrutture aeroportuali in buono stato come nodi di trasporto per uso civile. Occorrono però talvolta misure supplementari, ad integrazione di quelle esistenti in materia di aeroporti regionali.

Bruxelles, 2 luglio 2003.

*Il Presidente
del Comitato delle regioni*

Albert BORE

ALLEGATO I

al parere del Comitato delle regioni

Le cinque categorie di aeroporti europei

- Categoria A: principali hub (oltre 25 milioni di passeggeri, 4 aeroporti), responsabili del 30 % circa del traffico aereo europeo.
- Categoria B: aeroporti nazionali (da 10 a 25 milioni di passeggeri, 16 aeroporti), responsabili del 35 % circa del traffico aereo europeo.
- Categoria C: vi rientrano 15 aeroporti, da 5 a 10 milioni di passeggeri, responsabili del 14 % circa del traffico aereo europeo.
- Categoria D: 57 aeroporti, da 1 a 5 milioni di passeggeri, responsabili del 17 % circa del traffico aereo europeo.
- Categoria E: 67 aeroporti, da 200 000 a 1 milione di passeggeri, responsabili del 4 % circa del traffico aereo europeo.

Gli aeroporti delle categorie D ed E e alcuni aeroporti della categoria C sono classificati come regionali. L'aeroporto internazionale di Birmingham, ad esempio, è classificato come aeroporto regionale sebbene abbia avuto più di 7,5 milioni di passeggeri nel 2001. D'altro canto l'aeroporto di Rotterdam, che ha avuto nel 2001 meno di 700 000 passeggeri, è classificato anch'esso come aeroporto regionale. Gli aeroporti regionali sono quindi molto eterogenei per dimensioni, il che rende difficile elaborare delle prospettive europee comuni per tutto questo gruppo. Nella seguente tabella figura la ripartizione degli aeroporti per categoria. La categoria E, che comprende il 42 % di tutti gli aeroporti europei con più di 200 000 passeggeri, rappresenta solo il 4 % del totale dei passeggeri e l'8 % dei movimenti aeroportuali.

	Cat. A	Cat. B	Cat. C	Cat. D	Cat. E
Numero di aeroporti	4	16	15	57	67
Percentuale sul totale, per categoria	2,5 %	10 %	9,5 %	36 %	42 %
Passeggeri (in milioni)	222,7	259,6	107,6	130	30
Percentuale sul totale, per categoria	30 %	35 %	14 %	17 %	4 %
Movimenti (in milioni)	2 112	3 328	1 578	2 208	771
Percentuale sul totale, per categoria	21 %	33 %	16 %	22 %	8 %
Merci (milioni di tonnellate)	5 277	2 807	1 003	994	146
Percentuale sul totale, per categoria	52 %	27 %	10 %	9,5 %	1,5 %
Numero medio di passeggeri per volo	109	80	71	61	41
Crescita dal 1988 al 1997 (%)	58 %	60 %	53 %	70 %	47 %

Tabella: Ripartizione degli aeroporti europei per categoria, 1997.

Fonte: CE, studio sulle capacità aeroportuali alternative, 1999.

ALLEGATO 2

al parere del Comitato delle regioni**Bibliografia**

Airport Regions Conference — ALG Transport and Logistics in Airport Regions, settembre 2001

Airport Regions Conference — Assessment of Good Practices on Environmental issues — 2002

Airport Regions Conference — David Ramos Perez: Transporte Aero y cohesión territorial: mitos y realidades en la construcción de una Europa de centros y periferias — Communication to 2002 Conference

Airport Regions Conference — Jordi Candela — European Skies skins — Communication to Gatwick conference — 2002

Airport Regions Conference — Future trends in airport related employment — 2000

Institut d'aménagement et d'urbanisme de L'île de France — airport Regions Conference — Quelles réponses à la saturation des grands aéroports? 2000

Airport Regions Conference — Regions and airports partners for sustainable prosperity — 1999

BCI, Regional Economic Functions of Regional Airports (Funzioni economiche regionali degli aeroporti regionali) (1999),

RAND Europe, Airport Business Model (2003)

ALLEGATO 3

al parere del Comitato delle regioni

Questionario

PARERE DI PROSPETTIVA SULLA CAPACITÀ DEGLI AEROPORTI REGIONALI

1. Dati generali

Regione:

Nominativo:

Posizione ricoperta:

Recapiti: Telefono:

Fax:

e-mail:

L'aeroporto

Indicare l'aeroporto/gli aeroporti presente/i nella regione di residenza

.....

Passeggeri, merci e movimenti gestiti nel 2002 (o 2001) (specificare l'anno)

Passeggeri (numero):

Merci (in tonnellate):

Numero movimenti (voli):

Struttura proprietaria

- Chi sono i proprietari dell'aeroporto/degli aeroporti della Sua regione (specificare struttura proprietaria)?
- Si prevedono modifiche della struttura proprietaria nel prossimo futuro?

2. Il rapporto tra le regioni e gli aeroporti presenti sul loro territorio

Gli aeroporti regionali possono contribuire alla competitività globale della regione se sono in grado di attirare le imprese.

Domande:

- Cosa fa la Sua regione per attirare le imprese e stimolare gli investimenti?
- La regione dispone di un piano d'investimenti a lungo termine (20-25 anni) per attirare le imprese? Sono previste iniziative per l'aeroporto/gli aeroporti?
- L'aeroporto/gli aeroporti regionale/i rientrano nella politica di assetto territoriale e nei piani per lo sviluppo delle infrastrutture della regione?

3. Accessibilità della regione

È chiaro che gli aeroporti regionali consentono alla regione di accedere più facilmente e più velocemente ai maggiori centri dell'UE, se non di tutto il mondo. Ma l'accessibilità della regione si può migliorare anche per altre vie, con costi forse minori.

Domande:

- Nella Sua regione vi sono alternative al trasporto aereo per raggiungere i maggiori centri o *hub* europei?
- Ha analizzato la Sua regione dal punto di vista dell'accessibilità e, in caso affermativo, quali criteri ha utilizzato? In caso negativo, quali criteri di misurazione ritiene si debbano utilizzare?
- Come si potrebbe aumentare l'accessibilità della Sua regione?

4. **Incoraggiare le compagnie aeree a utilizzare gli scali regionali**

La maggior parte degli aeroporti regionali ha capacità di crescita e in questo senso gode di un vantaggio competitivo rispetto agli *hub* e agli aeroporti nazionali.

Domanda:

- Come interviene la Sua regione a sostegno delle iniziative dell'aeroporto per attirare le compagnie aeree?

5. **Gli aeroporti regionali nelle politiche europee**

Gli aeroporti regionali potrebbero essere integrati nelle seguenti politiche europee:

- Reti transeuropee (TEN); intermodalità
- Fondi strutturali e di coesione dell'UE

Domanda:

- Valutare l'importanza delle politiche sopraindicate per la propria regione e gli aeroporti regionali (si prega di cerchiare una sola opzione per ciascuna politica):
 - TEN: molto importante di media importanza di scarsa importanza
 - Fondi strutturali e di coesione: molto importanti di media importanza di scarsa importanza
- Altre osservazioni in merito alle politiche sopraelencate?

6. **Specializzazione dell'aeroporto**

A seconda delle caratteristiche delle varie regioni e del loro futuro sviluppo, gli aeroporti presenti sul rispettivo territorio potranno specializzarsi orientandosi verso uno specifico segmento di mercato (ad esempio compagnie aeree a basso costo, trasporto merci, charter, aviazione generale). Il successo della specializzazione dipende tuttavia da vari fattori, come ad esempio la volatilità dei mercati (fallimenti delle compagnie aeree) e le disposizioni riguardanti il funzionamento delle infrastrutture (regolamentazione dei voli notturni).

Domande:

- La specializzazione offre ulteriori possibilità di sviluppo all'aeroporto della Sua regione? In caso affermativo, quale sarebbe il settore di specializzazione?
- Quali sono le condizioni necessarie per tale sviluppo?

7. **Questioni ambientali**

Per ridurre l'impatto ambientale degli aeroporti si utilizzano restrizioni (ad esempio sulle operazioni di volo), norme, metodi di gestione ambientale, incentivi finanziari (oneri), autorizzazioni per le emissioni, politiche di pianificazione dell'assetto territoriale.

Domande:

- La Sua regione dispone di una politica per ridurre l'impatto ambientale dell'aeroporto/degli aeroporti?
- Quanto è importante ridurre l'impatto ambientale degli aeroporti regionali rispetto ai benefici economici e sociali che possono derivare da un aumento del traffico?

8. **Trasparenza della gestione finanziaria e orientamenti in materia di finanziamenti incrociati e sovvenzioni pubbliche**

Gli aeroporti regionali europei presentano situazioni finanziarie molto diversificate. Spesso le informazioni finanziarie e il finanziamento di aeroporti meno redditizi da parte dei gestori aeroportuali (finanziamenti incrociati) non sono molto trasparenti. Risulta perciò difficile stabilire in quali casi le sovvenzioni pubbliche sono giustificate e indispensabili.

Domande:

- In che misura ritiene che le attuali norme europee sugli aiuti di Stato limitino lo sviluppo dell'aeroporto/degli aeroporti della Sua regione?

9. **Definizione degli aeroporti regionali**

Nel definire gli orientamenti politici per lo sviluppo degli aeroporti regionali la Commissione dovrebbe riconoscere l'esistenza di diverse tipologie aeroportuali. Per una definizione si potrebbe utilizzare una combinazione dei seguenti fattori (per una possibile classificazione degli aeroporti si rimanda all'allegato al presente documento).

Domande:

- Quali sarebbero i criteri (o la combinazione di criteri) più adatti per definire e classificare gli aeroporti regionali?
- In base alla classificazione proposta nell'allegato, in quale categoria rientra l'aeroporto della Sua regione?

10. Osservazioni

Saremo lieti di ricevere ulteriori osservazioni su qualsiasi tematica relativa alle capacità degli aeroporti regionali.

Allegato: Proposta di classificazione degli aeroporti dell'Unione europea

Come si è visto, gli aeroporti regionali si possono definire e classificare in base al volume e alla ripartizione del traffico, alla funzionalità, alla posizione geografica e alla specializzazione oppure in base a una combinazione di questi fattori. Nella tabella che segue viene proposta una possibile classificazione degli aeroporti e delle loro funzioni.

Classificazione	Definizione	Nota
A. Hub	aeroporti con oltre 25 milioni di passeggeri; oppure, aeroporti con collegamenti internazionali/intercontinentali superiori a una determinata percentuale (o numero)*	* da definire
B. Aeroporti nazionali	aeroporti con oltre 10 milioni di passeggeri; oppure, aeroporti con collegamenti internazionali/intercontinentali superiori a una determinata percentuale (o numero)*	* da definire
C. Aeroporti regionali: all'interno delle reti europee di trasporto; potenziali centri di intermodalità		
C1. Aeroporti specializzati	aeroporti specializzati in spedizioni urgenti, trasporto merci e voli passeggeri di linea a basso costo	
C2. Aeroporti d'appoggio	aeroporti utilizzati per ovviare alla congestione degli hub; aeroporti secondari	
C3. Aeroporti facenti parte di sistemi aeroportuali	Aeroporti inseriti in un sistema aeroportuale privato o pubblico	
D. Aeroporti regionali: all'interno delle reti regionali; orientamento prevalentemente regionale		
D1. Aeroporti periferici	aeroporti situati in zone geograficamente remote (in base al tempo necessario per raggiungere i principali centri finanziari, politici e di ricerca in Europa o per raggiungere altri hub)	La CE dovrebbe esaminare in quali casi prevedere aiuti statali per questi aeroporti in base alle norme attuali
D2. Aeroporti per voli charter	Aeroporti orientati principalmente verso il traffico charter	
E. Altri aeroporti regionali e locali: (presenti soltanto quando i vantaggi economici sono superiori ai costi)		
E1. Aeroporti regionali indipendenti	aeroporti con oltre 200 000 passeggeri	
E2. Aeroporti locali indipendenti	aeroporti con meno di 200 000 passeggeri	

ALLEGATO 4

al parere del Comitato delle regioni**Risultati del sondaggio**

Per convalidare le affermazioni contenute nel parere di prospettiva, il Comitato ha effettuato un sondaggio, tramite un questionario, inteso ad accertare le esigenze delle regioni. Qui di seguito figura un commento dei risultati.

1. Struttura della proprietà

La maggior parte delle regioni che hanno compilato il questionario afferma che gli aeroporti presenti sul loro territorio sono di proprietà di amministrazioni pubbliche, come comuni, regioni o l'amministrazione dello Stato. Le autorità scozzesi hanno fatto presente che due aeroporti, Glasgow Prestwick e Scatta, sono di proprietà privata. La provincia di Bolzano comunica che il relativo aeroporto è di proprietà mista e che la maggioranza delle azioni è in mani private. Per la maggior parte degli aeroporti non sono previsti nel prossimo futuro cambiamenti dell'assetto proprietario. Tuttavia nella maggior parte delle regioni si discute in merito alla possibilità di cambiamenti.

2. Accessibilità della regione

Solo le regioni periferiche dell'Europa affermano che non vi sono alternative ai collegamenti aerei. Si tratta ad esempio delle regioni della Svezia settentrionale e della Puglia. Le altre regioni menzionano alternative quali i collegamenti ferroviari (in alcuni casi ad alta velocità), le autostrade e i traghetti. In Svezia, nella regione Yorkshire and Humber e nella Saar si studia la questione dell'accessibilità, mentre la Scozia dichiara che non sta conducendo alcuno studio in materia. Le rimanenti regioni non hanno fornito alcuna indicazione. Con l'eccezione della Svezia settentrionale e della Puglia, le regioni affermano che si può migliorare l'accessibilità, oltre che migliorando i collegamenti aerei, anche intervenendo su quelli ferroviari. La Svezia settentrionale e la Puglia considerano invece essenziale, ai fini della loro capacità di attrazione, lo sviluppo di ulteriori collegamenti aerei.

3. Competitività della regione

In tutte le regioni ci sono vari tipi di piani di sviluppo degli aeroporti. Tali piani vanno da orientamenti in materia di aeroporti a piani strategici generali. I piani di assetto territoriale comprendono gli aeroporti, anche se spesso non vi sono piani di investimento a lungo termine.

4. Incoraggiare le compagnie aeree a utilizzare gli scali regionali

L'incoraggiamento fornito dalle regioni consiste nel sostegno politico e nella promozione di determinati itinerari attraverso sussidi. Il governo svedese ha acquistato 10 itinerari nazionali per garantire l'accessibilità delle regioni più remote. Su tali itinerari i vettori effettueranno dei voli solo a condizione che il governo garantisca loro un certo reddito.

5. Gli aeroporti regionali nelle politiche europee

Le regioni esprimono giudizi discordanti in merito all'importanza di inserire gli aeroporti regionali nella rete transeuropea dei trasporti. Per alcune l'importanza di tale inserimento è elevata, per altre modesta. Sono inoltre in corso discussioni sui fondi strutturali e sul fondo di coesione. Tendenzialmente viene attribuita ai fondi grande importanza. Per gli aeroporti regionali è importante accrescere la sicurezza. Nel caso degli aeroporti più piccoli, i relativi costi sono molto elevati in relazione al rischio esistente. In altri contesti, non si ravvisa nella regolamentazione europea un fattore restrittivo dello sviluppo degli aeroporti regionali.

6. Specializzazione dell'aeroporto

La maggior parte delle regioni non ravvisa l'opportunità della specializzazione. Tuttavia la Svezia meridionale e la Danimarca si concentrano sul traffico a basso costo.

7. Le questioni ambientali

L'ambiente costituisce una questione di rilievo per tutte le regioni. Alcune regioni dispongono di piani ambientali specifici per gli aeroporti. Altre considerano gli aeroporti alla stregua delle altre attività produttive, alle quali si applicano le normali disposizioni ambientali. In generale si ritiene che l'impatto ambientale sia relativamente modesto e minore dei benefici economici derivanti dalla presenza degli aeroporti.

8. Trasparenza della gestione finanziaria e orientamenti in materia di finanziamenti incrociati e sovvenzioni pubbliche

Anche se la maggior parte delle regioni reputa che l'attuale regolamentazione comunitaria sugli aiuti di Stato non limiti seriamente lo sviluppo degli aeroporti regionali, si riscontrano tuttavia degli ostacoli allo sviluppo di nuovi itinerari in aree periferiche.

9. Definizione degli aeroporti regionali

I seguenti fattori devono rientrare nella definizione:

- numero di passeggeri
- numero di movimenti
- tipo di traffico
- bacino di utenza.

La definizione dovrebbe essere estesa agli aeroporti con meno di 200 000 passeggeri all'anno.

10. Altre questioni

Sono state menzionate le seguenti questioni relative alla capacità degli aeroporti regionali:

- favorire l'avanzamento tecnologico
- utilizzazione congiunta civile e militare
- costo elevato del finanziamento dell'accesso via terra rispetto al volume di traffico.

Risposte e contributi al sondaggio

Regioni:

Salisburgo, Austria

Tirolo, Austria

Austria superiore, Austria

Provincia di Aarhus, Danimarca

Città di Copenaghen, regione dell'Øresund, Danimarca

Provincia dello Jutland settentrionale, Danimarca

Regione di Ribe, Danimarca

Provincia di Viborg, Danimarca
Piccardia, Francia
Rodano – Alpi, Francia
Languedoc-Roussillon, Francia
Saar, Germania
Sassonia-Anhalt, Germania
Sassonia, Germania
Baviera, Germania
Amburgo, Germania
Renania-Palatinato, Germania
Provincia autonoma di Bolzano, Italia
Marche, Italia
Puglia, Italia
Umbria, Italia
Comunidad de Madrid, Spagna
Murcia, Spagna
Gerona, Spagna
Associazione dei comuni svedesi, Svezia
Città di Stoccolma, Svezia
Inghilterra orientale, Regno Unito
Scozia, Regno Unito
Yorkshire and Humber, Regno Unito
Pomerania occidentale, Polonia
Azzorre, Portogallo
