

MEMORANDUM

L'AEROPORTO DI BARCELLONA – MILAZZO FATTI E ATTI AMMINISTRATIVI DAL 1995 AD OGGI

Il presente documento è da considerare parte integrante e sostanziale della manifestazione d'intenti con la quale si intende dare il giusto supporto politico per favorire la sollecita conclusione

delle procedure amministrative finalizzate al compimento del progetto di un aeroporto nella Piana di Milazzo-Barcellona .

A seguire sono dettagliati atti amministrativi e ancora le parti di interesse estratte da documenti esitati da diversi organismi dell'Unione Europea con l'intento di rendere noto :

- che con delibera del Consiglio Comunale di Barcellona n° 54 del 30/10/1995 fra le azioni di indirizzo per la revisione del PRG della città al punto dieci si riscontra la seguente indicazione: *“con riferimento alla possibilità di realizzare un aeroporto di terza categoria, si demanda ai progettisti l'individuazione di possibili localizzazioni previo studio di fattibilità ;*
- che con delibera di G.M. datata dicembre 1996, l'Amministrazione pro-tempore del Comune di Barcellona P.G., guidata dal preside professore Francesco Speciale, affidò preciso e mirato incarico a professionisti esterni per una **“Consulenza per lo studio di fattibilità e compatibilità ambientale-territoriale nell'ambito del comprensorio barcellonese e relativo ad una struttura aeroportuale di 3° livello”** ;
- che il 24 luglio 1999, il prof. F. Speciale Sindaco pro-tempore del Comune di Barcellona e l'avv. Carmelo Pino Sindaco pro-tempore del Comune di Milazzo firmarono specifico protocollo di intesa formalizzando il **“Patto del Longano e del Mela”** utile fra l'altro anche **“per la realizzazione di un aeroporto regionale a bassa frequentazione nel territorio dei due comuni”**.
- che non è indifferente rendere noti i principali motivi per i quali i promotori del “Patto del Longano e del Mela” giudicavano strategica la proposta di *realizzare un aeroporto regionale* e precisamente si argomentava per come di seguito:

«come un passo avanti nel concreto programma di rilancio economico e sociale già messo a punto, e che si inquadra nell'ottica della valorizzazione del territorio, nella promozione di iniziative e interventi strutturali nel campo dei beni culturali, ambientali e del turismo. In questa logica ecco l'aviosuperficie sarà altamente funzionale all'intero hinterland, Isole Eolie comprese . Sono innumerevoli i vantaggi derivanti dalla realizzazione di un aeroporto nel territorio del Longano e del Mela, destinato come sarà a garantire una molteplicità di servizi, oggi totalmente inesistenti, sia in situazioni di emergenza quali per esempio il trasporto sanitario urgente, le operazioni di salvataggio, di evacuazione e soccorso, sia nel settore del trasporto pubblico passeggeri, a beneficio della popolazione residente, di quella stagionale e, soprattutto, per i flussi turistici».
- che nell'ambito degli accordi sanciti dal prefato Patto a proposito della realizzazione dell'impianto aeroportuale veniva prevista la costituzione di una società mista, **a prevalente capitale privato**, da chiamarsi **“Gesam spa” (GEstione Servizi Aeroporti Messinesi)** ;

P.G. , consegnato il 27/04/1997, autorizzavano a un pronunciamento favorevole in rapporto all'ipotesi di realizzare un nuovo aeroporto nella provincia di Messina, ed in quest'ottica i tecnici incaricati ebbero modo di dimostrare la particolare idoneità di un vasto ambito territoriale posto ai margini del territorio comunale di Barcellona, meglio identificato come c.da Camicia, ritenendolo come il sito più idoneo rispetto ad altri 5 siti giudicati potenzialmente meritevoli di favorevole attenzione; fra l'altro l'area indicata, oggi come allora, risultava a prevalente destinazione agricola, e quindi si caratterizzava per la bassissima densità edilizia, favorita dai vincoli urbanistici imposti dalla presenza del rilevato autostradale Me-Pa, dal tracciato storico della linea ferrata oltre che dal torrente Mela ;

- che nell'allegato "G" al Piano Direttore collegato al Piano Regionale Trasporti (GURS n° del 07/02/2003) è riportato l'elenco degli interventi da valutare nel progetto di sistema aeroportuale siciliano e fra questi sono stati segnalati i seguenti:
 - la *"realizzazione di un aeroporto nell'area costiera del messinese collegato con l'autostrada Me- Pa"* .
 - la *"realizzazione di un'aviosuperficie a Lipari"* .
- che nel successivo "Studio di fattibilità per il riassetto complessivo della modalità di trasporto aereo" (maggio 2004) si segnalava ripetutamente l'opportunità di realizzare a Gela e Barcellona-Milazzo aviosuperfici di iniziativa privata, utili anche per attività di protezione civile h24, e per la ricerca e lo sviluppo di aerei a decollo e atterraggio corto (tecnologia STOL) ;
- che quest'ultime indicazioni venivano confermate nel successivo "Piano attuativo del trasporto aereo" pubblicato sul S.O. n° 2 alla GURS n° 54 del 17/12/2004 ;
- che nella seduta del 02/03/2006, i Consiglieri Comunali di Barcellona presenti ebbero modo di ascoltare il Presidente pro-tempore della Provincia Regionale di Messina il quale insieme ad apposito Comitato Tecnico-Scientifico, analogamente a quanto fatto il giorno precedente presso il civico consesso di Milazzo, argomentò sulla proposta di avviare l'iter tecnico-amministrativo necessario alla realizzazione di una struttura aeroportuale di 3° livello nella piana di Milazzo,
- che il Consiglio Comunale di Barcellona nella stessa seduta del 02/03/2006, dopo proficuo dibattito, decideva di mettere ai voti la prefata proposta con il risultato di approvarne i contenuti ;
- che la suddetta "idea-progetto" proposta dal Presidente della Provincia Regionale prendeva spunto dalle positive risultanze scaturite dalla già menzionata consulenza commissionata dall'Amministrazione Comunale di Barcellona che veniva aggiornata e potenziata con la proposta

di coniugare in un unico progetto altra analoga iniziativa intrapresa, con positive risultanze, nel marzo del 1999 dall'Amministrazione del Comune di Milazzo guidata dal Sindaco avv. Carmelo Pino ;

- che nel Rapporto Finale (datato 28/02/2007) relativo allo studio così titolato “Analisi del sistema trasportistico e territoriale regionale nello scenario nazionale ed euro-mediterraneo: contributi all'elaborazione del quadro strategico nazionale per la programmazione 2007/2013” si è segnalata l'opportunità di procedere alla “Attivazione di un aeroporto nella provincia di Messina localizzato nella zona tirrenica di Milazzo-Barcellona”
- che in data 31 luglio 2007 veniva sottoscritto un apposito “Accordo di Programma per la realizzazione di un aeroporto nel comprensorio nella Valle del Mela”, pubblicato in GURS del 11/01/2008, fra la Provincia (Ente capofila), la Camera Commercio, il Consorzio A.S.I. Messina e gli Amministratori dei Comuni rappresentativi di oltre l'80% della popolazione provinciale e fra questi Messina, Barcellona, Milazzo, Patti, Lipari, Giardini Naxos (sei delle sette località sedi di AST) ed ancora Brolo, Rometta Villafranca, Venetico, Mistretta .
- che all'art. 3 di detto Accordo si precisa che “I comuni e le altre Istituzioni che sottoscrivono il presente atto individuano nella Provincia Regionale di Messina (e per essa il Presidente pro-tempore) l'Ente capofila per il coordinamento degli interventi, per la predisposizione della documentazione necessaria alla verifica della fattibilità tecnico-giuridica e alle richiesta di finanziamento comunitario nazionale e/o regionale . A tal fine le parti contraenti si impegnano a porre in essere ogni misura necessaria, compresa la costituzione di apposita società, a prevalente capitale pubblicoomissis ;
- che in ragione di quanto previsto dall'art. 4 del predetto Accordo, la Provincia Regionale avviava l'opera di coordinamento delle attività ed in tal senso con determina Presidenziale n° 93 del 28/12/2007 veniva affidato al prof. Francesco Karrer, dell'Università La Sapienza di Roma, l'incarico per lo “Studio su alcuni profili ambientali implicati dalla realizzazione di un nuovo aeroporto ubicato nella Piana del Mela” ;
- che il prof. Karrer ha dato una valutazione positiva riguardo ai principali profili ambientali implicati dalla realizzazione di un nuovo aeroporto nella piana di Milazzo tanto che nelle considerazioni conclusive dello studio incaricato si può leggere per come di seguito :

”Gli studi condotti hanno messo in evidenza che, al momento, non si riscontrano fattori di ordine ambientale tali da costituire impedimenti insormontabili alla realizzazione della nuova infrastruttura, mentre al contrario, esistono condizioni favorevoli dal punto di vista della coerenza con la caratterizzazione funzionale complessiva dell'area territoriale interessata e delle dotazioni già presenti. ”

- che nella seduta del 13/02/2008, tutti i Consiglieri Provinciali presenti, a meno di un solo astenuto, hanno approvato il *“Progetto Definitivo del Quadro Conoscitivo e Propositivo relativo alla redazione del Piano Territoriale Provinciale”* nel quale la realizzazione di un aeroporto a Barcellona-Milazzo assume un ruolo strategico fondamentale e decisivo per lo sviluppo socio-economico provinciale e pertanto viene indicato come uno degli interventi più qualificanti di tutto il PTP ;
- che nell’Aprile 2009 veniva esitato lo studio denominato *“SUPPORTO ALLA REDAZIONE DEL PIANO STRATEGICO “Messina 2020- Verso il piano strategico; in esso si faceva propria la previsione del PTP di realizzare un nuovo aeroporto nella piana di Milazzo ritenendolo iniziativa utile e di alto profilo strategico e comprensoriale tanto che nella “Relazione Preliminare di Piano” così si argomenta :*

“L’aeroporto del Mela può essere un nodo di comunicazione importante per lo sviluppo del tessuto territoriale tirrenico. E’ impensabile la creazione di un polo tecnologico a Giammoro San Filippo se un professore, un ricercatore deve fare in media 200km (2 ore) di rete stradale per raggiungere l’aeroporto di Catania, Palermo o Reggio Calabria”omissis

ed ancora più avanti nello stesso documento si indicano i segmenti di mercato aereo di possibile elezione per il proposto aeroporto milazzese e precisamente si prospetta per come di seguito :

.....“Caratterizzazione dell’aeroporto del Mela come Hub cargo per florovivaismo, voli charter per l’area mediterranea (con preferenza per il nord Africa), collegamenti interregionali di corto e medio raggio e con le isole minori (in modo tale da garantire frequenze di 3-4 gg per tutte le destinazioni con il medesimo operatore, oltre che una alternativa a Catania, Palermo e Trapani)”

- che l’Amministrazione pro-tempore della Provincia Regionale di Messina, per il sopraggiunto cambiamento della compagine amministrativa, intervenuto nel giugno dell’anno 2008, ha concretamente disatteso alcuni compiti affidatole dai sottoscrittori del predetto Accordo di Programma, in particolare ha mancato di svolgere il ruolo di Ente capofila incaricato di promuovere gli atti politico-amministrativi utili, necessari e prodromici alle richieste di finanziamento dell’opera;
- che in ragione di tutto quanto precede l’iniziativa della Provincia finalizzata alla realizzazione dell’aeroporto nelle aree indicate nello studio preliminare di fattibilità è da ritenersi non ulteriormente procedibile sia per ben note ragioni di assetto istituzionale (abolizione delle provincie nella Regione Sicilia) e sia per le persistenti carenze di pubbliche risorse spendibili ai fini della creazione di nuovi aeroporti pubblici (Piano Nazionale degli Aeroporti) ;

- che le nuove opportunità territoriali generate dal proponendo aeroporto pensato a forte vocazione turistica ben si armonizzano con le politiche di settore proposte dalla U.E. .

in questo contesto il Parlamento Europeo con propria Risoluzione del 27/09/2011 così titolata “Europa, prima destinazione turistica mondiale – un nuovo quadro politico per il turismo europeo (2010/2206(INI))” così si esprime

- “ *il **turismo** rappresenta il 10% del PIL e il 12% dell'occupazione totale, essendo la terza maggiore attività socioeconomica dell'UE; considerando che il settore è costituito in gran parte da micro, piccole e medie imprese, è la principale risorsa per alcune regioni dell'UE, **come le isole**, e riveste un ruolo chiave per lo sviluppo economico e la coesione economica, sociale e regionale dell'UE, nonché per il raggiungimento degli obiettivi della strategia UE 2020*” ;
- “*il **turismo** contribuisce anche all'arricchimento umano, agli scambi, al benessere, alla salute, alla cultura e alla coesione sociale e che, pertanto, occorre privilegiare un approccio qualitativo*”;
- “*le economie delle regioni ultra-periferiche e di alcune zone insulari dell'UE dipendono quasi esclusivamente dal trasporto aereo viste la loro lontananza e insularità, è necessario adottare misure adeguate alla loro dipendenza da tale modo di trasporto*”;
- “*il **turismo** deve essere considerato come parte integrante della politica industriale europea e della politica di innovazione e ribadisce che il rilancio del turismo rappresenta un obiettivo strategico ed essenziale per l'occupazione nei diversi Stati membri; sottolinea, a tal proposito, l'importanza delle microimprese e delle piccole e medie imprese (PMI), che non solo garantiscono un'innovazione che parte dal basso e la stabilità del settore, ma assicurano anche la qualità, la varietà e l'autenticità delle regioni in cui hanno sede; esorta dunque la Commissione a promuovere maggiormente un tale approccio nell'offerta turistica europea*”;
- “*si sottolinea l'importanza di collaborare, ad esempio attraverso partenariati o la conclusione di accordi internazionali in materia di trasporto aereo, con i paesi extra-europei, in particolare i paesi limitrofi e i paesi BRIC, che rappresentano un mercato di diversi milioni di nuovi potenziali **turisti**; insiste a tale riguardo sull'importanza di proseguire gli sforzi in termini di visibilità, qualità, competitività e diversificazione del **turismo** in Europa e chiede lo sviluppo di attività europee di commercializzazione comuni e di prodotti turistici combinati al fine di attrarre visitatori da questi nuovi mercati*”;

- *“invita la Commissione, tra l'altro, a favorire e sostenere, anche nel quadro delle reti trans europee dei trasporti, lo sviluppo di collegamenti con le isole, le aree rurali e montane, le regioni ultra-periferiche e, più in generale, le destinazioni meno accessibili”* ;
- *“ritiene che il **turismo** rurale e l'agriturismo debbano essere sostenuti adeguatamente, in quanto settori che migliorano la qualità di vita, diversificano l'economia e le fonti di reddito delle zone rurali, creano posti di lavoro in tali regioni, mantengono la popolazione sul territorio evitandone lo spopolamento e stabiliscono un collegamento diretto con la promozione di prodotti alimentari tradizionali, ecologici e naturali; osserva che a tal fine è importante garantire la piena accessibilità della rete dei trasporti nonché di Internet e dell'infrastruttura informatica in queste zone; ritiene che ciò contribuisca all'obiettivo di promuovere nuove forme di turismo, prolungare le stagioni turistiche e riequilibrare le attività del settore fra le zone ad alta concentrazione turistica e le zone a elevato potenziale turistico non ancora adeguatamente sfruttate”* ;

e sempre il Parlamento Europeo con propria Risoluzione del 10/05/2012 così titolata “Europa, prima destinazione turistica mondiale – un nuovo quadro politico per il turismo europeo (2010/2206(INI))” così si esprime

- *“sottolinea che un adeguato sviluppo degli aeroporti regionali contribuisce a uno sviluppo parallelo del settore turistico, che è di vitale importanza per molte regioni europee;”*
 - *“rileva che il turismo sta dimostrando di avere una maggiore resistenza alla crisi economica e che qualsiasi aspetto o decisione di politica economica suscettibile di promuovere o fare avanzare questo settore, come nel caso del trasporto aereo e delle infrastrutture aeroportuali, merita particolare attenzione;”*
- che le nuove opportunità socio-economiche generate dal proponendo aeroporto, pensato per favorire l'accessibilità, a un territorio a prevalente economia turistica e più in generale ad un vasto comprensorio localizzato in Sicilia, regione insulare che la U.E considera ultra-periferica e lontana dai migliori flussi economico-produttivi, ben si armonizzano con le politiche di settore proposte dalla U.E..

In questo contesto la Commissione U.E. con la propria comunicazione agli Stati membri (2005/C 312/01) titolata “Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali” rende nota la propria posizione e precisamente afferma che

- *“ È un fatto ormai generalmente riconosciuto che gli aeroporti possono avere un certo impatto sul successo delle economie locali e sul mantenimento di servizi locali come la*

scuola e la sanità; essi svolgono anche un ruolo di primaria importanza nell'integrazione economica delle regioni europee più periferiche. Infatti, il traffico aereo di passeggeri e merci può essere essenziale per la competitività e lo sviluppo di certe regioni: aeroporti ben serviti possono fungere, per così dire, da calamita per le compagnie aeree e quindi, per loro tramite, favorire l'attività economica e la coesione economica, sociale e territoriale nell'Unione europea.”

e sempre sullo stesso argomento non manca di esprimersi il Comitato Economico e Sociale Europeo che richiamandosi e facendo propri i contenuti del documento di lavoro esitato dalla Commissione consultiva per le trasformazioni industriali (CCMI) intitolato “Revisione degli orientamenti sull'aviazione e gli aeroporti” CCMI /095 del 3/10/ 2011 propone le seguenti considerazioni :

- *La concezione degli aeroporti come motori per lo sviluppo economico delle regioni si è diffusa a seguito del crescente disimpegno (finanziario) degli Stati, che hanno trasferito alle regioni e agli enti locali le competenze di gestione e vigilanza su queste infrastrutture essenziali. Gli aeroporti sono sempre più spesso considerati dalle autorità regionali come uno dei principali strumenti di sviluppo delle economie locali.*
- che per il proponendo aeroporto, già inserito nel Piano Regionale Trasporti, è stato previsto un potenziale volume di traffico pari a 1.400.000 passeggeri a tre anni dallo start-up, cosicché può essere di classificato, secondo gli standard fissati dalla U.E., come “**grande aeroporto regionale**” ;
- che le nuove opportunità territoriali generate dal proponendo aeroporto il cui potenziale volume di traffico passeggeri consente di classificarlo come “**grande aeroporto regionale**” ben si armonizzano con le politiche di sviluppo di una rete di aeroporti regionali settore proposta dalla U.E. .

In questo contesto il Comitato delle Regioni presso il Parlamento Europeo con proprio parere (2007/C 305/03) intitolato “Il futuro degli aeroporti europei” così si esprime :

- *gli **aeroporti regionali** sono fondamentali per la prosperità delle regioni e possono svolgere un ruolo importante nell'alleviare la congestione dei principali hub aeroportuali. Essi, inoltre, possono servire il settore dell'aviazione generale e offrire una serie di servizi che, in prospettiva, avranno meno spazio nei grandi aeroporti a causa dell'incremento del traffico commerciale.*

e sempre la stessa Commissione U.E. ritorna sull'argomento, e con una Comunicazione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni COM(2006)819 intitolata “Un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa”, così si esprime

- *gli **aeroporti regionali** sono importanti per lo sviluppo di una rete di trasporti aerei europei integrati. In proposito, sarebbe auspicabile sbloccare le capacità latenti che esistono negli aeroporti regionali, a condizione che gli Stati membri rispettino le norme comunitarie in materia di aiuti di Stato¹. I sistemi globali di navigazione via satellite (GNSS) potrebbero contribuire considerevolmente ad aumentare le capacità e la flessibilità delle operazioni di tali aeroporti senza aumentare il costo delle infrastrutture locali. Gli Stati membri dovrebbero cercare di migliorare l'accessibilità stradale e ferroviaria di questi aeroporti affinché possano svolgere il ruolo di aeroporti di decongestionamento.*

e sempre sullo stesso argomento non manca di esprimersi il Comitato Economico e Sociale Europeo che nel sopra richiamato documento di lavoro CCMI/095 propone le seguenti considerazioni :

- *È importante tenere presente che l'Europa nei prossimi anni si troverà ad affrontare una carenza di capacità aeroportuale. Lo studio *Challenges of growth* ("Le sfide della crescita") (2008) e il recente documento *Long-Term Forecast* ("Previsioni a lungo termine") (2010) di Eurocontrol pongono in evidenza la carenza di capacità negli aeroporti europei, alla luce dell'aumento del traffico previsto entro il 2030 (16,9 milioni di voli, ovvero un aumento di 1,8 volte rispetto al 2009). Da queste autorevoli previsioni emerge tuttavia un dato allarmante: ossia che il 10 % dei voli complessivi non potrà essere accolto a causa di una insufficiente capacità aeroportuale, e questo malgrado la previsione di aumento del 41 % della capacità della rete aeroportuale europea.*
- *Secondo l'ELFAA (European Low Fares Airline Association) è indispensabile sbloccare il potenziale degli **aeroporti regionali** per non interrompere il processo di coesione territoriale e di sviluppo regionale nell'UE, e per decongestionare gli hub dei vettori di rete. Sviluppare gli aeroporti regionali significa creare maggiore occupazione, maggiori opportunità per le imprese nelle regioni periferiche dell'UE, minori emissioni tramite collegamenti da regione a regione invece dei voli indiretti attraverso gli hub, e minori emissioni da parte dei trasporti a terra, grazie all'utilizzo da parte dei passeggeri dei rispettivi aeroporti locali. La crescita degli aeroporti regionali deve essere incoraggiata da orientamenti flessibili sugli aiuti di Stato, incentrati sul principio dell'investitore in economia di mercato piuttosto che su norme rigide che impediscono la crescita laddove quest'ultima sia invece richiesta*

peraltro il Parlamento Europeo, trattando il tema degli aeroporti regionali, con propria Risoluzione del 10/05/2012 così titolata "Futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei nell'UE (2011/2196(INI))"

- *considerando che il trasporto aereo regionale, come altri modi di trasporto, è un fattore chiave per la mobilità dei cittadini; considerando che una migliore connettività e una mobilità intermodale efficiente possono contribuire notevolmente a un migliore accesso a regioni e imprese, favorire il turismo e lo sviluppo dei servizi ad esso collegati e diffondere prosperità economica;*
- *invita la Commissione, nel sostenere lo sviluppo degli aeroporti regionali esistenti e la costruzione di nuovi (specialmente nei paesi in cui gli aeroporti nazionali sono ubicati in aree remote), a prestare particolare attenzione allo sviluppo territoriale equilibrato delle regioni corrispondenti ai livelli I e II della nomenclatura delle unità territoriali per la statistica (NUTS), al fine di garantire l'innovazione e la competitività in regioni che sono molto distanti dalla capitale e non beneficiano di un buon accesso ai trasporti e di agevolare lo sviluppo di veri snodi economici e di trasporto;*
- *ritiene che il trasporto merci sia per gli aeroporti regionali un fattore positivo in grado di creare sviluppo e occupazione anche attraverso la messa in funzione di servizi a terra connessi e la creazione di poli commerciali legati all'aeroporto regionale; invita la Commissione a elaborare una strategia che favorisca il trasporto merci e agevoli la cooperazione tra aeroporti regionali vicini;*
- *riconosce che la gestione delle capacità negli aeroporti a "banda oraria coordinata" differisce da quella negli aeroporti a "banda oraria non coordinata"; è del parere che vi sia un'abbondante riserva di capacità da utilizzare in molti aeroporti regionali e che, ricorrendo ad essa, la congestione e le attese per il decollo e l'atterraggio presso i principali aeroporti possano essere ridotte e l'impatto ambientale possa essere limitato; riconosce che la buona qualità dei collegamenti fra gli aeroporti principali e gli aeroporti regionali limitrofi può contribuire alla riduzione della congestione;*
- *sottolinea il ruolo degli aeroporti regionali come centri principali di sviluppo di poli di innovazione, riducendo i costi di localizzazione per le aziende di nuova creazione, soprattutto nelle regioni geograficamente remote;*
- *rileva che recenti studi affermano che le regioni europee stanno perdendo i collegamenti diretti con alcuni degli aeroporti più congestionati ed è deluso che gli studi condotti dalla Commissione europea trattino solo dei maggiori aeroporti; suggerisce pertanto che la portata di eventuali studi futuri sia estesa agli aeroporti regionali e nel frattempo incoraggia gli Stati membri e la Commissione a promuovere i collegamenti tra gli aeroporti regionali e gli aeroporti principali degli Stati membri, contribuendo a stimolare l'economia nelle aree in prossimità degli aeroporti regionali offrendo nel*

contempo anche una soluzione al problema della congestione del traffico aereo in Europa;

- *sottolinea che una rete ben sviluppata di aeroporti regionali migliorerà anche la sicurezza dei passeggeri, garantendo, tra le altre cose, la disponibilità di una rete di aeroporti di emergenza o alternativi in caso di peggioramento delle condizioni meteorologiche o di altre circostanze;*
- *deplora il fatto che la Commissione non abbia prestato attenzione alla richiesta del Parlamento e del Consiglio di cui all'articolo 10, paragrafo 4, della decisione n. 884/2004/CE di collegare alla rete gli aeroporti regionali, soprattutto in considerazione della necessità di garantire servizi di trasporto aereo alle regioni europee, accanto allo sviluppo di servizi ferroviari, in quanto il trasporto aereo può, in certe circostanze, raggiungere e servire ulteriori mercati più piccoli in modo più efficiente in termini di tempo, costi e impatto ambientale; evidenzia quindi la grande importanza del collegamento ferroviario, in particolare quello ad alta velocità e lunga distanza, con gli aeroporti;*
- *ritiene che una più ampia inclusione degli aeroporti nei nuovi orientamenti della RTE-T faciliterà l'accesso ai finanziamenti privati per progetti di infrastrutture aeroportuali e invierà un segnale positivo ai mercati finanziari; invita la Commissione, durante la sua revisione delle RTE-T, a riconoscere il legame vitale tra servizi aerei regionali e rigenerazione economica;*

