

Giovedì 10 maggio 2012

I

(Risoluzioni, raccomandazioni e pareri)

RISOLUZIONI

PARLAMENTO EUROPEO

Futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei nell'Unione europea

P7_TA(2012)0152

Risoluzione del Parlamento europeo del 10 maggio 2012 sul futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei nell'UE (2011/2196(INI))

(2013/C 261 E/01)

Il Parlamento europeo,

- vista la comunicazione della Commissione dal titolo «Un piano d'azione per le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa» (COM(2006)0819),
- vista la comunicazione della Commissione intitolata «Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali» ⁽¹⁾,
- vista la comunicazione della Commissione intitolata «L'Unione europea e le regioni limitrofe: un approccio rinnovato alla cooperazione in materia di trasporti» (COM(2011)0415),
- vista la sua risoluzione del 7 giugno 2011 sui sistemi globali di navigazione via satellite applicati ai trasporti – Politica dell'UE a breve e medio termine ⁽²⁾,
- visto il libro bianco della Commissione dal titolo «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» (COM(2011)0144),
- visto l'articolo 48 del suo regolamento,
- visti la relazione della Commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per lo sviluppo regionale (A7-0094/2012),

⁽¹⁾ GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.⁽²⁾ Testi approvati, P7_TA(2011)0250.

Giovedì 10 maggio 2012

- A. considerando che non esiste al momento una definizione universalmente accettata dell'espressione «aeroporto regionale»; considerando che gli aeroporti il cui principale bacino di utenza è una capitale non sono inclusi nell'ambito di analisi della presente relazione; considerando che si propone che gli aeroporti regionali, vale a dire gli aeroporti «non-hub», siano suddivisi in aeroporti principali e minori in base ai tipi di collegamenti da essi forniti, al volume dei passeggeri e ai collegamenti con le principali città e gli aeroporti principali, e considerando che la Commissione è esortata a fissare criteri comuni al fine di facilitare una corretta definizione di «aeroporto regionale» che tenga conto di tutti gli elementi sopra menzionati; considerando che tuttavia, un «servizio aereo regionale» deve essere definito come un volo in partenza da e/o in arrivo in un aeroporto regionale; considerando che, nel portare avanti il dibattito sugli aeroporti regionali, sarà indispensabile distinguere tra i diversi ruoli che questi svolgono, in particolare tra gli aeroporti insulari e gli aeroporti che servono regioni mal collegate o economicamente svantaggiate;
- B. 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;
- C. considerando che le differenze in termini di condizioni economiche dei cittadini e di livelli di sviluppo delle infrastrutture conducono a disparità nella possibilità di usufruire di collegamenti aerei regionali negli Stati membri;
- D. considerando che la connettività offerta dal trasporto aereo ai cittadini e alle imprese nelle regioni dell'UE, e in particolare in regioni difficilmente accessibili e nelle isole, è estremamente importante e contribuisce ad assicurare la sostenibilità economica delle regioni in questione; considerando che in Europa gli aeroporti coprono un'ampia rete di 150 000 coppie di città;
- E. considerando che numerosi aeroporti regionali si trovano ad affrontare situazioni in cui vige il quasi monopolio di una compagnia aerea, la quale può sfruttare questa posizione come mezzo di pressione per imporre un numero sempre crescente di richieste all'aeroporto interessato e alle autorità locali e/o regionali, tra l'altro riguardo ai diritti aeroportuali e alle tasse per la sicurezza dell'aviazione;
- F. considerando che le vendite al dettaglio negli aeroporti sono diminuite in modo significativo a causa dell'introduzione di politiche restrittive per i bagagli a mano da parte di alcune compagnie aeree; considerando che l'impatto della regola del «bagaglio unico» applicata dalle compagnie e soprattutto dalle linee a basso costo che operano principalmente in questi aeroporti, unitamente a ulteriori pratiche per il contenimento dei costi, ha peggiorato l'esperienza di viaggio determinando per alcuni aeroporti regionali un drastico calo delle vendite al dettaglio a terra; considerando che un terzo degli utili delle vendite al dettaglio negli aeroporti serve a sovvenzionare le compagnie aeree compensando le tasse di atterraggio;
- G. considerando che il governo spagnolo ha espressamente vietato alle compagnie aeree di applicare la regola del «bagaglio unico» per i voli in partenza da aeroporti spagnoli;
- H. considerando che gli aeroporti principali di alcuni Stati membri dell'UE stanno vivendo una crisi di capacità;
- I. considerando che la crisi del debito finanziario e sovrano ha sostanzialmente modificato le condizioni di finanziamento aeroportuale nell'UE, soprattutto per gli aeroporti non-hub;
- J. considerando che la costruzione di nuovi aeroporti regionali dovrebbe basarsi su un'analisi costi-benefici;

Giovedì 10 maggio 2012

- K. considerando che l'ammontare degli investimenti del settore pubblico destinati alla ristrutturazione degli aeroporti dovrebbe mostrare una certa proporzione tra spese sostenute e volume del traffico di passeggeri degli aeroporti in questione;

Economia dei servizi aerei regionali

1. sottolinea la necessità di un obbligo di servizio pubblico per i servizi aerei di interesse economico e pubblico, in particolare quelli che collegano le regioni remote, le isole e le regioni ultraperiferiche, data la loro lontananza e le loro caratteristiche fisiche e naturali, al fine di garantirne la piena accessibilità e integrazione territoriale; sottolinea che è opportuno mantenere gli attuali obblighi di servizio pubblico; ritiene che tali servizi non sarebbero economicamente sostenibili senza denaro pubblico; sottolinea l'importanza di aumentare la competitività delle regioni ultraperiferiche e di promuovere la loro integrazione con altre regioni in modo da colmare il divario economico che le separa dal resto dell'Europa;
2. ritiene auspicabile evitare una proliferazione di aeroporti regionali e osserva che il loro sviluppo dovrebbe essere mirato a evitare la creazione di infrastrutture aeroportuali poi inutilizzate o utilizzate in modo inefficiente, che finirebbero per costituire un onere economico per le autorità responsabili; incoraggia invece il rafforzamento dei collegamenti esistenti, soprattutto nelle zone che presentano difficoltà geografiche (come ad esempio le isole); plaude pertanto a ogni iniziativa volta a sviluppare il ruolo del trasporto pubblico, anche su strada, per favorire i collegamenti; sottolinea che i finanziamenti pubblici agli aeroporti regionali devono essere compatibili con gli articoli 106 e 107 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato; ritiene che occorra prevedere un regime di sanzioni applicabili alle compagnie aeree che abbandonano prima dei termini previsti un aeroporto regionale beneficiario di fondi;
3. chiede alla Commissione di riesaminare la decisione 2012/21/UE riguardante l'applicazione dell'articolo 106, paragrafo 2, che abbassa a 200 000 passeggeri l'anno la soglia per stabilire quali aeroporti possano ricevere aiuti di Stato senza essere tenuti a darne notifica alla Commissione, tenuto presente che i succitati orientamenti comunitari indicano quale soglia di redditività per gli aeroporti un traffico di almeno 500 000 passeggeri l'anno;
4. ritiene che gli aeroporti regionali, a causa del loro impatto ambientale ed economico, debbano essere adeguatamente sostenuti dalle autorità nazionali e regionali, essere oggetto di consultazione locale e regionale e, sulla base di analisi costi-benefici, essere considerati ammissibili alla domanda di finanziamento nel quadro dei fondi dell'UE, così come di altri strumenti di ingegneria finanziaria finanziati dall'Unione europea nell'ambito del nuovo quadro di programmazione; raccomanda che la Commissione tenga conto delle opportunità offerte dagli aeroporti regionali come parte della rete europea di trasporto centrale;
5. chiede che i criteri per l'ottenimento di sovvenzioni e finanziamenti pubblici siano definiti con rigore e impostati in maniera trasparente;
6. invita la Commissione ad adottare un approccio equilibrato nelle future revisioni delle linee guida nel settore dell'aviazione onde favorire uno sviluppo socialmente ed economicamente sostenibile dei servizi aerei regionali, prendendo in considerazione lo sviluppo delle infrastrutture necessarie per garantire l'intermodalità, garantendo nel contempo l'accessibilità a tali servizi per i cittadini dell'UE e tenendo conto dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità;
7. 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;
8. 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;

Giovedì 10 maggio 2012

9. 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;

10. sottolinea che taluni aeroporti regionali sono in attività soltanto nei periodi di massiccio afflusso turistico, il che comporta spesso problemi organizzativi supplementari, maggiori costi unitari, ecc; chiede alla Commissione di tenere conto, nell'adozione di nuova legislazione nel settore, della specificità e delle problematiche di questi aeroporti regionali attivi su base stagionale;

11. sottolinea che gli aeroporti regionali rivestono un'importanza sempre crescente per le compagnie charter e a basso costo; sottolinea che attualmente le compagnie charter operano principalmente voli a lungo raggio diretti verso destinazioni turistiche, con uno spazio tra i sedili più angusto e un servizio a bordo inferiore rispetto alle tradizionali compagnie di linea, spesso a partire da aeroporti regionali inadeguati per un servizio di linea e su tratte che non risentono della concorrenza delle compagnie a basso costo e dei loro voli a corto raggio; ricorda che per i voli a corto raggio le compagnie aeree impiegano principalmente aerei a fusoliera stretta, soprattutto i vettori di rete che servono gli snodi aeroportuali a partire da aeroporti regionali e le compagnie a basso costo;

12. invita la Commissione a garantire la corretta applicazione della legislazione europea e nazionale in materia di condizioni sociali e di lavoro nelle compagnie aeree, in modo che il personale impiegato presso un aeroporto regionale non diventi vittima di dumping sociale e affinché vengano garantite una concorrenza leale e pari condizioni nel settore dell'aviazione; chiede che il personale aeroportuale usufruisca di condizioni contrattuali dignitose, con particolare riferimento agli aeroporti in cui la maggior parte del traffico deriva dalle compagnie a basso costo;

13. esprime preoccupazione per il fatto che alcune pratiche adottate da compagnie a basso costo, che spesso operano su aeroporti regionali, conducono a una scarsa qualità del servizio per i passeggeri e a un deterioramento delle condizioni di lavoro; esprime preoccupazione per la regola del «bagaglio unico» e per altre restrizioni al bagaglio a mano imposte da talune compagnie aeree, data l'attuale pratica commerciale aggressiva di alcune compagnie aeree a basso costo operanti su aeroporti regionali di approfittare della loro posizione dominante e data l'importanza delle attività commerciali quale importante fonte di reddito per gli aeroporti regionali; ritiene che queste pratiche costituiscano una violazione del diritto della concorrenza e ritiene che tali restrizioni possano costituire un abuso di posizione da parte di un vettore; chiede pertanto agli Stati membri di fissare limiti massimi comuni da imporre alle compagnie aeree per quanto riguarda tali restrizioni e ritiene che tutte le verifiche relative alle restrizioni in peso e alle dimensioni del bagaglio debbano essere effettuate prima dell'arrivo alla porta d'imbarco;

14. chiede che gli acquisti al dettaglio in aeroporto siano considerati «elementi essenziali», come attualmente avviene per articoli quali i cappotti; plaude alla decisione della Spagna di bandire le pratiche di cui al paragrafo 13 nel suo territorio ⁽¹⁾ e invita la Commissione a esaminare l'introduzione di una misura simile per tutti i servizi aerei provenienti dall'Europa;

15. 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;

16. sollecita le autorità degli Stati membri a proporre piani di sviluppo riguardanti gli aeroporti regionali già esistenti e a renderli più efficienti;

⁽¹⁾ Legge 1/2011 (4 marzo 2011) che istituisce il programma di Stato per la sicurezza dell'aviazione civile, che modifica la legge 21/2003 sulla sicurezza della navigazione aerea (7 luglio 2003).

Giovedì 10 maggio 2012

17. ritiene che gli aeroporti regionali non dovrebbero favorire un aumento del debito pubblico ma dovrebbero, in generale, essere economicamente sostenibili nel medio periodo;

Ambiente e innovazione

18. esorta la Commissione e gli Stati membri ad accelerare la messa a punto dell'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR) e dell'iniziativa «Clean Sky», nonché l'applicazione della legislazione relativa al Cielo unico europeo; rileva che, con l'entrata in funzione del SESAR e con l'importante ruolo del Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione (EGNOS), gli aeroporti regionali trarranno profitto da progetti come torri di controllo a distanza, gestione della velocità e della congestione e miglioramento delle procedure operative;

19. 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;

20. 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;

21. invita gli Stati membri e le autorità regionali e locali a tenere conto non solo delle considerazioni di natura economico-finanziaria ma anche dei fattori ambientali, territoriali, geologici e meteorologici, nonché di altri criteri razionali al momento di decidere dove localizzare gli aeroporti e ogniqualvolta le strutture aeroportuali debbano essere rinnovate o ampliate; sottolinea nel contempo l'importanza di utilizzare e ammodernare le strutture esistenti prima di edificarne di nuove;

Congestione e multimodalità

22. 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;

23. esorta tutte le parti e le istituzioni coinvolte nella revisione del regolamento (CEE) n. 95/93 (quale modificato dal regolamento (CE) n. 793/2004) a concentrarsi sulla realizzazione di nuova capacità degli aeroporti piuttosto che escludere dal mercato i servizi aerei regionali a causa di prezzi troppo alti; reputa essenziale che gli aeroporti regionali abbiano accesso agli aeroporti di snodo e ritiene che questo debba essere preso in considerazione durante la revisione del regolamento (CEE) n. 95/93, in particolare nel contesto dei piani per lo scambio secondario delle bande orarie e della prevista graduale introduzione di altri meccanismi di mercato, compreso lo scambio primario, che potrebbe tradursi in una rottura dei collegamenti tra aeroporti regionali e aeroporti principali;

24. invita la Commissione ad adottare un approccio razionale per quanto concerne le regolamentazioni amministrative e giuridiche connesse alla gestione delle bande orarie presso gli aeroporti regionali, in mancanza del quale potrebbe verificarsi una restrizione della rete; invita la Commissione, dato che i principali aeroporti di snodo hanno quasi raggiunto la capacità massima, a elaborare una strategia per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti regionali in grado di attirare nuove compagnie aeree e promuovere la concorrenza, la decongestione dei principali aeroporti e lo sviluppo degli aeroporti regionali;

Giovedì 10 maggio 2012

25. si rammarica del fatto che gli aeroporti regionali situati lontano dai centri urbani spesso non siano adeguatamente collegati alla rete di trasporto a terra; invita gli Stati membri a sviluppare le loro politiche intermodali e a investire in questi collegamenti intermodali strategicamente importanti, ad esempio nei collegamenti con la rete ferroviaria, in quanto l'interconnessione degli aeroporti regionali con le altre parti della rete di trasporto, compresi gli altri aeroporti, porterà a un maggiore uso degli aeroporti regionali quando gli aeroporti snodo soffrono di strozzature di capacità;

26. sottolinea che la mancanza di azioni incisive finalizzate al miglioramento dell'accessibilità degli aeroporti regionali mediante un adeguato collegamento con i centri urbani, anche attraverso investimenti nelle infrastrutture di trasporto, limita lo sviluppo economico e sociale delle regioni;

27. prende atto della necessità di una migliore integrazione tra modi di trasporto; esorta la Commissione a presentare una comunicazione che incoraggi l'industria a sviluppare il trasporto multimodale mediante l'emissione di biglietti aerei e ferroviari combinati; segnala che in alcuni Stati membri sono già in funzione progetti di questo tipo ed esorta pertanto tutte le parti interessate a uno scambio delle migliori pratiche esistenti nel settore;

28. rileva l'urgente necessità di garantire le capacità aeroportuali nell'Unione europea per non perdere competitività rispetto ad altre regioni emergenti e per scongiurare così lo spostamento del traffico verso regioni vicine; reputa che gli aeroporti regionali possano contribuire al decongestionamento dei principali aeroporti europei e alla conservazione di una posizione di leadership;

29. ritiene che i piani di sviluppo delle reti nell'ambito dei settori ferroviario e stradale dovrebbero tener conto dell'ubicazione degli aeroporti, al fine di inserire questi ultimi nelle reti dei trasporti terrestri in fase di realizzazione; constata la necessità di sviluppare reti di aeroporti regionali basate su collegamenti integrati con gli aeroporti principali, al fine di migliorare la mobilità delle persone e di razionalizzare il trasporto di merci;

30. 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;

31. ritiene indispensabile integrare la specializzazione nel trasporto merci quale elemento essenziale per contribuire alla razionalizzazione della mappa degli aeroporti e ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture disponibili; evidenzia che un idoneo uso del suddetto principio, abbinato a una gestione adeguata delle bande orarie al fine di segmentare i transiti di passeggeri e merci, deve contribuire a evitare la saturazione degli aeroporti principali; pone in risalto l'importanza che rivestono gli aeroporti regionali in tale strategia;

Le reti transeuropee di trasporto (RTE-T)

32. ritiene che il ruolo svolto dagli aeroporti regionali sia di vitale importanza per la coesione territoriale e lo sviluppo sociale ed economico delle regioni, soprattutto nelle regioni in cui mancano altre forme di trasporto; chiede pertanto che la futura politica in materia di reti transeuropee di trasporto tenga conto degli aeroporti regionali; è inoltre fermamente convinto che i maggiori aeroporti regionali con traffico costante durante tutto l'anno, che apportano un contributo concreto allo sviluppo economico, al rilancio dell'industria e all'occupazione nelle loro regioni, dovrebbero essere inclusi nella rete principale RTE-T, in particolare gli aeroporti con alti volumi di connettività con paesi terzi e traffico intraeuropeo e che contribuiscono al carattere multimodale del trasporto nella regione e gli aeroporti regionali che possono servire per alleviare le congestioni;

Giovedì 10 maggio 2012

33. sottolinea che, per poter beneficiare di un cofinanziamento da parte dell'UE attraverso le RTE-T, il Fondo di coesione e il Fondo regionale, gli aeroporti regionali situati in regioni transfrontaliere e in prossimità reciproca dovrebbero dar prova di cooperazione e coordinamento nello sfruttamento delle capacità esistenti;

34. ritiene che, nell'ambito delle RTE-T, gli aeroporti regionali potrebbero svolgere un ruolo guida nella creazione di un più ampio spazio aereo comune europeo che copra un miliardo di persone nell'UE e nei paesi vicini, in linea con la comunicazione della Commissione (COM(2011)0415);

35. 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;

36. 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;

Sicurezza

37. rileva che il costo di attuazione delle misure di sicurezza negli aeroporti minori regionali è proporzionalmente superiore a quello relativo ai grandi aeroporti, i quali beneficiano di economie di scala; ritiene, tuttavia, che un'eventuale proposta di finanziamento delle misure di sicurezza non debba distorcere la concorrenza tra gli aeroporti o i gruppi di aeroporti;

38. ricorda che la direttiva concernente i diritti aeroportuali ⁽¹⁾ riguarda solo gli aeroporti con più di 5 milioni di passeggeri e/o il più grande aeroporto di ciascuno Stato membro dell'UE; ritiene che una valutazione dell'impatto sugli aeroporti di piccole e medie dimensioni dovrebbe costituire una parte fondamentale di qualsiasi revisione delle direttive in materia;

39. esorta il Consiglio ad adottare una posizione sui diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione e ritiene che siano i singoli Stati membri a dover finanziare, attraverso il gettito fiscale generale, misure di sicurezza più rigorose, in quanto la sicurezza aerea è una questione di sicurezza nazionale; sottolinea che occorre applicare disposizioni analoghe a tutti gli altri modi di trasporto al fine di garantire una concorrenza leale;

40. riconosce la necessità di disporre di attrezzature di controllo affidabili dei LAG (liquidi, aerosol e gel), che garantiscano un elevato grado di probabilità di rilevamento di una vasta gamma di esplosivi liquidi, e invita la Commissione a esaminare le conseguenze per gli aeroporti regionali di un adeguamento ai futuri obblighi di controllo dei LAG;

41. richiama l'attenzione sull'impatto delle nuove norme sul trasporto aereo di merci, con specifico riferimento al fatto che molti aeroporti regionali basano la propria attività sul traffico merci; esorta gli Stati membri e la Commissione a studiare le conseguenze economiche di queste norme, al fine di garantire che gli spedizionieri non trasferiscano le loro operazioni al di fuori dell'UE;

Trasparenza

42. propone di imporre alle compagnie aeree l'obbligo di offrire a tutti i cittadini residenti negli Stati membri dell'UE un'opzione di pagamento tramite carta di credito o debito senza costo alcuno, raccomandando che tale carta sia esente da spese mensili o amministrative ad essa associate, anche se rilasciata da una società distinta dalla compagnia aerea, e propone che, se le compagnie aeree addebitano alla maggior parte dei passeggeri costi supplementari per il pagamento, tali costi debbano essere ritenuti illegali e considerati oneri inevitabili da includere pertanto nel prezzo dichiarato;

⁽¹⁾ Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell' 11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali

Giovedì 10 maggio 2012

43. sottolinea che, mentre in alcuni aerei lo stivaggio può essere limitato, non esistono linee guida comuni per la dimensione o il peso dei bagagli a mano o da stiva sui voli UE; suggerisce alla Commissione di incoraggiare il settore a stabilire limiti superiori comuni per le restrizioni, in quanto ciò darebbe maggiore certezza ai passeggeri; ritiene che, affinché tale accordo funzioni in un mercato globale, l'ICAO debba essere coinvolta in questo processo;

44. osserva che alcune compagnie aeree applicano per la registrazione dei bagagli prezzi che sovente sembrano sproporzionatamente elevati e invita la Commissione, in considerazione delle pratiche di cui al paragrafo 13 e ai fini di una politica dei prezzi equa e chiara, a esaminare tali pratiche;

45. propone di introdurre un massimale per il supplemento imposto dalle compagnie aeree per i bagagli aggiuntivi e il peso in eccesso;

Accessibilità

46. sollecita le società di gestione degli aeroporti regionali a predisporre adeguamenti strutturali finalizzati all'accogliimento dei disabili al fine di permettere a questi ultimi di poter raggiungere in autonomia le varie aree aeroportuali e di poter usufruire agevolmente di tutti i servizi;

47. sottolinea che gli aeroporti regionali, grazie alle minori dimensioni dei loro terminal, alla loro compattezza e alla loro organizzazione, costituiscono un valore aggiunto per i passeggeri a mobilità ridotta, i passeggeri in viaggio con le famiglie, ecc.; esorta la Commissione, gli aeroporti e le altre parti interessate a prendere quale esempio da seguire la progettazione e la costruzione di terminal più accessibili e accoglienti per i passeggeri;

*

* *

48. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.

Protezione degli interessi finanziari dell'Unione europea - Lotta antifrode - Relazione annuale 2010

P7_TA(2012)0196

Risoluzione del Parlamento europeo del 10 maggio 2012 sulla tutela degli interessi finanziari dell'Unione europea – Lotta contro la frode – Relazione annuale 2010 (2011/2154(INI))

(2013/C 261 E/02)

Il Parlamento europeo,

- viste le sue risoluzioni sulle precedenti relazioni annuali della Commissione e dell'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF),
- visti la relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, del 29 settembre 2011, dal titolo «Tutela degli interessi finanziari dell'UE – Lotta contro la frode – Relazione annuale 2010» (COM(2011)0595) e i relativi documenti di accompagnamento (SEC(2011)1107, SEC(2011)1108 e SEC(2011)1109) ⁽¹⁾,
- vista l'undicesima relazione operativa dell'OLAF – Relazione annuale 2011 ⁽²⁾,
- vista la relazione annuale della Corte dei conti sull'esecuzione del bilancio per l'esercizio 2010, corredata delle risposte delle istituzioni ⁽³⁾,

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/anti_fraud/documents/reports-commission/2010_it.pdf

⁽²⁾ http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/cont/dv/olaf_/olaf_it.pdf

⁽³⁾ GU C 326 del 10.11.2011, pag. 1.