



24.6.2010

COMUNICAZIONE AI MEMBRI

Oggetto: Petizione 550/2008, presentata da Stewart Dalton, cittadino britannico, sulla protesta contro il progetto relativo alla chiusura dell'aeroporto Sheffield City

1. Sintesi della petizione

Il firmatario contesta fortemente il progetto relativo alla chiusura dell'aeroporto Sheffield City e afferma che questo provvedimento impedirebbe lo sviluppo di Sheffield, divenendo così la maggiore città dell'Unione europea sprovvista di aeroporto. Il firmatario sostiene che l'aeroporto, realizzato con il contributo finanziario dell'Unione europea, è attualmente di proprietà della società Peel Holdings, così come lo è anche il campo d'aviazione della RAF, a Finningley, che l'azienda vorrebbe riaprire destinandolo ad aeroporto commerciale. Secondo il firmatario, i servizi commerciali all'aeroporto di Sheffield sono stati avviati nel 1998 e interrotti nel 2002, nonostante non ci si attendessero rendimenti finanziari per i primi dieci anni. Il firmatario contesta le dichiarazioni della società Peel Holdings per quanto riguarda le perdite finanziarie e ritiene che la chiusura dell'aeroporto di Sheffield apporterebbe vantaggi solo per gli agenti immobiliari. Chiede pertanto l'intervento del Parlamento europeo in materia.

2. Ricevibilità

Dichiarata ricevibile il 2 ottobre 2008. La Commissione è stata invitata a fornire informazioni (articolo 192, paragrafo 4, del regolamento).

3. Risposta della Commissione, ricevuta il 20 marzo 2009.

"Il firmatario sostiene che la chiusura dell'aeroporto Sheffield City impedirebbe lo sviluppo di Sheffield trasformandola così nella maggiore città dell'Unione europea sprovvista di aeroporto. Il firmatario afferma che l'aeroporto è attualmente di proprietà della società Peel

Holdings, così come lo è l'aeroporto Robin Hood Doncaster Sheffield ubicato sul sito dell'ex campo d'aviazione della RAF a Finningley (situato tra le città di Sheffield e Doncaster nel South Yorkshire) aperto nel 2005 come aeroporto internazionale¹. Secondo il firmatario, i servizi commerciali all'aeroporto di Sheffield sono stati avviati nel 1998 e interrotti nel 2002, nonostante non ci si attendessero rendimenti finanziari per i primi dieci anni. Il firmatario contesta le dichiarazioni della società Peel Holdings per quanto riguarda le perdite finanziarie e ritiene che la chiusura dell'aeroporto di Sheffield apporterebbe vantaggi solo per gli agenti immobiliari.

L'aeroporto Sheffield City è molto piccolo. Eurostat non dispone riguardo a tale infrastruttura di alcuna statistica registrata in merito ai passeggeri, benché gli Stati membri siano tenuti a riferire il volume del traffico a Eurostat per ogni aeroporto con oltre 15 000 passeggeri l'anno, secondo quanto previsto dal regolamento (CE) n. 437/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 febbraio 2003, relativo alle statistiche sui trasporti aerei di passeggeri, merci e posta².

A tale proposito, la Commissione ha osservato che gli orientamenti europei concernenti il finanziamento degli aeroporti si sono basati su studi secondo i quali un aeroporto ha bisogno di un movimento annuo di passeggeri compreso tra 500 000 e 1 500 000 per raggiungere la soglia della redditività³. L'aeroporto di Sheffield City con una pista di circa 1 200 m e meno di 15 000 passeggeri l'anno dovrebbe pertanto essere una struttura in perdita e le affermazioni della società di proprietà secondo cui l'aeroporto non è redditizio sono quindi molto probabilmente corrette. Tuttavia, l'ultima parola spetta all'autorità locale che decide in merito all'eventuale necessità di maggiori infrastrutture di trasporto.

La Commissione comprende il punto di vista del firmatario riguardo al valore degli aeroporti per i cittadini e per la competitività dell'economia locale. Desidera altresì sottolineare l'importanza di sviluppare capacità aeroportuali in Europa. Tuttavia, è responsabilità degli Stati membri decidere come organizzare i propri sistemi di trasporto tenendo conto, nell'ambito di tale scelta, della concorrenza tra aeroporti e della redditività finanziaria delle imprese aeroportuali. L'Unione europea, che in effetti contribuisce allo sviluppo di una politica integrata in materia di trasporti conformemente ai principi di proporzionalità e sussidiarietà, non può intervenire in tale contesto.

Dalla situazione descritta nella petizione non emerge alcuna violazione del diritto dell'UE."

4. Risposta della Commissione, ricevuta il 24 giugno 2010.

"Dopo aver esaminato gli ultimi elementi aggiunti alle prove fornite dal firmatario, la Commissione ritiene quanto segue.

La petizione riguarda un aeroporto molto piccolo (Sheffield City) che, come affermato dallo stesso firmatario, è effettivamente chiuso a tutto il traffico commerciale dal 2002. Non si tratta quindi di mantenere operativo un aeroporto esistente, ma di riaprirne uno chiuso. In

¹ L'attuale traffico passeggeri in questo aeroporto è dell'ordine di 1,1 milioni di persone (per il 2007).

² GU L 66 dell'11.3.2003, pag. 1.

³ GU C 312 del 9.12.2005, pag. 11, par. 72.

entrambi i casi tale intervento non rientrerebbe comunque nelle competenze della Commissione.

La pista dell'aeroporto Sheffield City è talmente corta che persino i piccoli aerei di linea regionali a turboelica non potrebbero utilizzarla. Il firmatario sostiene che un particolare tipo di aereo di linea regionale a turboelica, il Dash 8 Q-400 potrebbe utilizzarla (e di nuovo soltanto ammettendo alcuni limiti di carico, come volare con meno carburante o un numero minore di passeggeri a bordo). Per dare un'idea, l'unica pista dell'aeroporto Sheffield City è lunga 1 211 metri e larga 30 metri, mentre un tipico aeroporto 'low cost' è dotato di una pista pari a 2 500 metri di lunghezza e 45 metri di larghezza.

La città di Sheffield è ben servita da due aeroporti efficienti: il Doncaster Sheffield Robin Hood a 46 chilometri di distanza (44 minuti di automobile) e l'aeroporto hub di Manchester, a 90 chilometri (1 ora e 15 minuti di automobile). [*Distanze e tempi di percorrenza come indicati sul sito www.viamichelin.com*]. A Doncaster transita oltre un milione di passeggeri l'anno e l'aeroporto serve 40 destinazioni, mentre Manchester, uno dei maggiori aeroporti del Regno Unito, ha oltre 22 milioni di passeggeri l'anno e serve più di duecento destinazioni nel mondo.

Secondo le norme relative alla RTE-T, in genere la realizzazione di un nuovo aeroporto è giustificata soltanto se non sono disponibili aeroporti in un raggio di 100 chilometri.

Lo studio svolto dalla York Aviation (fornito dal firmatario come documento a sostegno), commissionato dall'amministrazione comunale di Sheffield, specifica chiaramente in più occasioni che l'aeroporto Sheffield City non sarebbe redditizio. Occorre notare altresì che tutte le compagnie aeree contattate nell'ambito dello studio hanno affermato di non essere interessate a volare verso l'aeroporto Sheffield City né di essere nelle condizioni di farlo.

Considerando che il proprietario dell'aeroporto Sheffield City è lo stesso dell'aeroporto Robin Hood, da un punto di vista commerciale e dei trasporti sembra sensato concentrare le operazioni sul secondo. Quest'ultimo, un'ex base militare, è dotato di un'enorme pista lunga 2 893 metri e larga 60 metri. Inoltre, l'aeroporto Robin Hood ha in dotazione un sistema di atterraggio strumentale (ILS) di categoria III che consente le operazioni anche in condizioni di visibilità molto ridotta.

Tenendo conto delle osservazioni sopra esposte, la Commissione non intende intervenire ulteriormente nel caso di specie."