



24.6.2010

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΛΗ

Θέμα: Αναφορά 0550/2008, του κ. Stewart Dalton, βρετανικής ιθαγένειας, σχετικά με διαμαρτυρία κατά των σχεδίων για κλείσιμο του αερολιμένα του Sheffield

1. Περίληψη της αναφοράς

Ο αναφέρων εκφράζει την έντονη αντίθεσή του στα σχέδια για κλείσιμο του αερολιμένα του Sheffield, υποστηρίζοντας ότι αυτό το μέτρο θα ανακόψει την ανάπτυξη του Sheffield, το οποίο θα γίνει η μεγαλύτερη πόλη της ΕΕ χωρίς αερολιμένα. Ο αναφέρων ισχυρίζεται ότι ο αερολιμένας, ο οποίος κατασκευάστηκε με χρηματοδοτική ενίσχυση από την ΕΕ, αποτελεί επί του παρόντος ιδιοκτησία της Peel Holdings. Ο αναφέρων διευκρινίζει ότι η Peel Holdings είναι επίσης ιδιοκτήτρια του αεροδρομίου της RAF στο Finningley, το οποίο προτίθεται να το ανοίξει εκ νέου ως εμπορικό αερολιμένα. Σύμφωνα με τον αναφέροντα, η παροχή εμπορικών υπηρεσιών στον αερολιμένα του Sheffield ξεκίνησε το 1998 και τερματίστηκε το 2002, παρά το γεγονός ότι δεν αναμένονταν έσοδα σε διάστημα μικρότερο των δέκα ετών. Ο αναφέρων αντικρούει τους ισχυρισμούς της Peel Holdings σχετικά με οικονομικές ζημίες και θεωρεί ότι το κλείσιμο του αερολιμένα του Sheffield θα ωφελήσει μόνο τους εργολάβους. Ο αναφέρων ζητεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να εξετάσει το συγκεκριμένο ζήτημα.

2. Παραδεκτό

Χαρακτηρίστηκε παραδεκτή στις 2 Οκτωβρίου 2008. Η Επιτροπή κλήθηκε να παράσχει πληροφορίες (άρθρο 192, παράγραφος 4, του Κανονισμού).

3. Απάντηση της Επιτροπής, που ελήφθη στις 20 Μαρτίου 2009.

Ο αναφέρων υποστηρίζει ότι το κλείσιμο του αερολιμένα του Sheffield θα ανέκοπτε την ανάπτυξη του Sheffield, που θα γινόταν έτσι η μεγαλύτερη πόλη της ΕΕ χωρίς αερολιμένα. Ο αναφέρων ισχυρίζεται ότι ο αερολιμένας αποτελεί επί του παρόντος ιδιοκτησία της Peel Holdings, η οποία είναι επίσης ιδιοκτήτρια του αεροδρομίου Robin Hood Doncaster

Sheffield, που βρίσκεται στον χώρο του πρώην αερολιμένα της RAF στο Finningley (βρίσκεται μεταξύ των πόλεων Sheffield και Doncaster στο Νότιο Yorkshire), που άνοιξε το 2005 ως διεθνής αερολιμένας¹. Σύμφωνα με τον αναφέροντα, η παροχή εμπορικών υπηρεσιών στον αερολιμένα του Sheffield ξεκίνησε το 1998 και τερματίστηκε το 2002, παρά το γεγονός ότι δεν αναμενόταν έσοδα σε διάστημα μικρότερο των δέκα ετών. Ο αναφέρων αντικρούει τους ισχυρισμούς της Peel Holdings σχετικά με οικονομικές ζημιές και θεωρεί ότι το κλείσιμο του αερολιμένα του Sheffield θα ωφελήσει μόνο τους εργολάβους.

Ο αερολιμένας του Sheffield ήταν ένας πολύ μικρός αερολιμένας. Η Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία (Eurostat) δεν διαθέτει καταγεγραμμένα στατιστικά στοιχεία επιβατών για τον εν λόγω αερολιμένα, παρότι τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να αναφέρουν σε αυτήν την κίνηση για κάθε αερολιμένα με περισσότερους από 15.000 επιβάτες ετησίως, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 437/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Φεβρουαρίου 2003 για τις στατιστικές καταγραφές των αεροπορικών μεταφορών επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου.²

Αναφορικά με αυτό, η Επιτροπή επεσήμανε ότι οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές του 2005 για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων παρέπεμπαν σε μελέτες που συμπεραίνουν ότι ένας αερολιμένας χρειάζεται από 500.000 έως 1.500.000 επιβάτες ετησίως για να μην έχει ζημιές.³ Ο αερολιμένας του Sheffield, με έναν αεροδιάδρομο μήκους περίπου 1.200 μέτρων και λιγότερους από 15.000 επιβάτες ετησίως αναμενόταν συνεπώς να είναι ζημιογόνος, και οι ισχυρισμοί της ιδιοκτήτριας ότι ο αερολιμένας δεν είναι κερδοφόρος είναι λοιπόν κατά πάσα πιθανότητα βάσιμοι. Παρ' όλα αυτά, τελικά η τοπική αρχή είναι εκείνη που αποφασίζει κατά πόσο χρειάζεται περισσότερες υποδομές μεταφορών ή όχι.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατανοεί πλήρως την άποψη του αναφέροντος, τη σημασία των αερολιμένων για τους πολίτες και την ανταγωνιστικότητα της τοπικής οικονομίας. Θα ήθελε επίσης να επισημάνει τη σπουδαιότητα της ανάπτυξης της ικανότητας των αερολιμένων στην Ευρώπη. Εντούτοις, τα κράτη μέλη είναι εκείνα που επιλέγουν πώς θα οργανώσουν τα συστήματα μεταφορών τους, και στην προσπάθειά τους αυτή χρειάζεται να λαμβάνουν υπόψη τον ανταγωνισμό μεταξύ των αερολιμένων και την οικονομική βιωσιμότητά τους. Η Κοινότητα, που πράγματι συμβάλλει στην ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης πολιτικής μεταφορών σύμφωνα με τις αρχές της αναλογικότητας και της επικουρικότητας, δεν μπορεί να παρέμβει σε αυτόν τον τομέα.

Στην κατάσταση που περιγράφηκε στην αναφορά δεν μπορεί να εντοπιστεί παραβίαση του κοινοτικού δικαίου.

4. Απάντηση της Επιτροπής, που ελήφθη στις 24 Ιουνίου 2010.

Έχοντας αναλύσει τις τελευταίες προσθήκες στα στοιχεία που παρέσχον οι αναφέροντες, η Επιτροπή θεωρεί ότι:

¹ Η τρέχουσα επιβατική κίνηση στον εν λόγω αερολιμένα είναι της τάξεως του 1,1 εκατομμυρίου για το έτος 2007

² ΕΕ L 66 της 11.3.2003, σ. 1.

³ ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 11, παρ. 72.

Η αναφορά αφορά έναν πολύ μικρό αερολιμένα (της πόλης του Sheffield) ο οποίος, όπως δηλώνουν και οι ίδιοι οι αναφέροντες, είναι ουσιαστικά κλειστός σε κάθε εμπορική κυκλοφορία από το 2002. Ως εκ τούτου, δεν τίθεται θέμα να διατηρηθεί ανοικτός ένας υπάρχων αερολιμένας, αλλά να ανοίξει εκ νέου ένας κλειστός. Και στις δύο περιπτώσεις, αυτό δεν εμπίπτει ούτως ή άλλως στις αρμοδιότητες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Ο διάδρομος προσγείωσης-απογείωσης του αερολιμένα του Sheffield είναι τόσο μικρός που ακόμη και τα μικρά στροβιλοκίνητα αεροσκάφη περιφερειακών αερογραμμών δεν μπορούσαν να τον χρησιμοποιήσουν. Οι αναφέροντες επισημαίνουν ότι ένας ειδικός τύπος στροβιλοκίνητου περιφερειακού αεροσκάφους, το Dash 8 Q-400 θα μπορούσε να τον χρησιμοποιήσει (και πάλι, μόνον αποδεχόμενο ορισμένους περιορισμούς στη φόρτωση, όπως το να πετάει με λιγότερα καύσιμα ή με λιγότερους επιβάτες). Για να παράσχουμε μια εικόνα της κατάστασης, ο μοναδικός διάδρομος προσγείωσης-απογείωσης του αερολιμένα του Sheffield έχει μήκος 1.211 μέτρων και πλάτος 30 μέτρων, ενώ ένας τυπικός «χαμηλού κόστους» αερολιμένας διαθέτει διάδρομο προσγείωσης-απογείωσης μήκους 2.500 μέτρων και πλάτους 45 μέτρων.

Η πόλη του Sheffield εξυπηρετείται ικανοποιητικά από δύο αποδοτικούς αερολιμένες: τον αερολιμένα Doncaster Sheffield Robin Hood, σε απόσταση 46 χιλιομέτρων (44 λεπτά με αυτοκίνητο) και τον κεντρικό αερολιμένα του Manchester, σε απόσταση 90 χιλιομέτρων (1 ώρα και 15 λεπτά). *[Αποστάσεις και χρόνοι με αυτοκίνητο σύμφωνα με στοιχεία της ιστοσελίδας www.viamichelin.com].* Το Doncaster έχει πάνω από ένα εκατομμύριο επιβάτες τον χρόνο και εξυπηρετεί 40 προορισμούς, ενώ το Manchester, ένα από τα μεγαλύτερα αεροδρόμια στο Ηνωμένο Βασίλειο, έχει πάνω από 22 εκατομμύρια επιβάτες τον χρόνο και εξυπηρετεί πάνω από διακόσιους προορισμούς σε όλο τον κόσμο.

Σύμφωνα με τους κανόνες των ΔΕΔ-Μ, η δημιουργία ενός νέου αερολιμένα είναι συνήθως δικαιολογημένη μόνον εάν δεν υπάρχουν διαθέσιμα αεροδρόμια σε ακτίνα 100 χιλιομέτρων.

Η μελέτη που διενεργήθηκε από τη York Aviation (παρέχεται από τους αναφέροντες ως δικαιολογητικό έγγραφο), η οποία ανατέθηκε από το δημοτικό συμβούλιο του Sheffield, αναφέρει σαφώς σε πολλές περιπτώσεις ότι ο αερολιμένας του Sheffield δεν είναι βιώσιμος. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι όλες οι αεροπορικές εταιρείες που ερωτήθηκαν στο πλαίσιο της μελέτης δήλωσαν ότι δεν θα ενδιαφέρονταν (ούτε θα μπορούσαν) να πετούν στο αεροδρόμιο του Sheffield.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η ιδιοκτήτρια του αερολιμένα της πόλης του Sheffield είναι ιδιοκτήτρια και του αερολιμένα Robin Hood, από εμπορικής και μεταφορικής άποψης φαίνεται λογικό οι δραστηριότητες να επικεντρώνονται στον δεύτερο. Ο αερολιμένας αυτός, ως πρώην στρατιωτική βάση, διαθέτει τεράστιο διάδρομο προσγείωσης-απογείωσης, με διαστάσεις 2.893 x 60 μέτρα. Επιπλέον, ο αερολιμένας Robin Hood είναι εξοπλισμένος με σύστημα ενόργανης προσγείωσης (ILS) κατηγορίας III, που επιτρέπει τη λειτουργία του ακόμη και σε συνθήκες πολύ χαμηλής ορατότητας.

Λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω παρατηρήσεις, η Επιτροπή δεν προτίθεται να αναλάβει περαιτέρω δράση.