



24.6.2010

COMUNICACIÓN A LOS MIEMBROS

Asunto: Petición 0550/2008 presentada por Stewart Dalton, de nacionalidad británica, sobre las protestas contra los planes de cierre del Aeropuerto Sheffield City

1. Resumen de la petición

El peticionario se opone firmemente a los planes de cierre del Aeropuerto Sheffield City, argumentando que una medida de este tipo frenaría el desarrollo de Sheffield, que se convertiría en la ciudad más grande de la Unión Europea sin aeropuerto. Sostiene que el aeropuerto, construido con ayuda financiera comunitaria, pertenece actualmente a Peel Holdings, empresa que también es propietaria del aeródromo RAF, en Finningley, el cual pretende volver a inaugurar en forma de aeropuerto comercial. Según el peticionario, la prestación de servicios comerciales en el aeropuerto de Sheffield se inició en 1998 y finalizó en 2002, a pesar de que no estaba previsto obtener resultados financieros en un plazo inferior a diez años. El peticionario pone en tela de juicio las afirmaciones de Peel Holdings relativas a las pérdidas financieras y considera que el cierre del aeropuerto de Sheffield únicamente beneficiaría a los promotores. Solicita al Parlamento Europeo que investigue el asunto.

2. Admisibilidad

Admitida a trámite el 2 de octubre de 2008. Se pidió a la Comisión que facilitara información (artículo 192, apartado 4, del Reglamento).

3. Respuesta de la Comisión, recibida el 20 de marzo de 2009.

«El peticionario argumenta que el cierre del aeropuerto Sheffield City frenaría el desarrollo de Sheffield, que se convertiría en la ciudad más grande de la Unión Europea sin aeropuerto. El peticionario sostiene que el aeropuerto pertenece actualmente a Peel Holdings, empresa que también es propietaria del aeropuerto Robin Hood de Doncaster Sheffield, ubicado en el sitio

del antiguo aeródromo RAF, en Finningley (ubicado entre las ciudades de Sheffield y Doncaster en South Yorkshire) que se inauguró en 2005 como un aeropuerto internacional¹. Según el peticionario, los servicios comerciales se iniciaron en el aeropuerto Sheffield City en 1998 y concluyeron en 2002 a pesar del hecho de que no se esperaban rendimientos económicos en menos de diez años. El peticionario cuestiona las alegaciones de Peel Holdings en relación con las pérdidas económicas y considera que el cierre del aeropuerto de Sheffield sólo beneficiaría a los promotores inmobiliarios.

El aeropuerto de Sheffield City era un aeropuerto muy pequeño. Eurostat no cuenta con ninguna estadística registrada de pasajeros del aeropuerto, aunque los Estados miembros están obligados a informar a Eurostat sobre el tráfico de cualquier aeropuerto con más de 15 000 pasajeros por año, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 437/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de febrero de 2003 relativo a las estadísticas de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo.²

A este respecto, la Comisión ha observado que las directrices comunitarias de 2005 sobre la financiación de aeropuertos se referían a estudios que concluyeron que un aeropuerto necesita entre 500 000 y 1 500 000 pasajeros al año para amortizar gastos.³ Por lo tanto, se supone que el aeropuerto Sheffield City, con una pista de aproximadamente 1 200 m y menos de 15 000 pasajeros al año, generaría pérdidas y es muy probable que las alegaciones del propietario con respecto a que el aeropuerto no es rentable sean correctas. Sin embargo, corresponde a la autoridad local decidir en última instancia si necesita más infraestructura de transporte.

La Comisión Europea comprende totalmente el punto de vista del peticionario, la importancia de los aeropuertos para los ciudadanos y la competitividad de la economía local. También desea subrayar la importancia de desarrollar la capacidad de aeropuertos en Europa. No obstante, es tarea de los Estados miembros elegir el modo de organizar sus sistemas de transporte, y para hacerlo necesitan tener en cuenta la competencia entre aeropuertos y la viabilidad económica de las empresas aeroportuarias. La Comunidad, que contribuye al desarrollo de una política de transporte integrado de acuerdo con los principios de proporcionalidad y subsidiaridad, no puede intervenir en esta área.

No se puede identificar ningún incumplimiento del Derecho comunitario en la situación descrita en la petición.»

4. Respuesta de la Comisión, recibida el 24 de junio de 2010.

«Tras analizar los últimos aportes a las pruebas facilitadas por los peticionarios, la Comisión considera que:

La petición hace referencia a un aeropuerto muy pequeño (Sheffield City) que, tal como han afirmado los propios peticionarios, está efectivamente cerrado a todo tráfico comercial desde 2002. Según esto, no se trata tanto de mantener un aeropuerto existente sino de volver a abrir uno que está cerrado. De todos modos, en ambos casos esta cuestión no entraría dentro de las

¹ El tráfico actual de pasajeros en este aeropuerto es del orden de 1,1 millones en 2007

² DO L 66 de 11.3.2003, p. 1.

³ DO C 312 de 9.12.2005, p. 11, punto 72.

competencias de la Comisión Europea.

La pista del aeropuerto Sheffield City es tan corta que ni siquiera los pequeños aviones comerciales regionales de turbohélice la podrían utilizar. Los peticionarios indican que un tipo concreto de avión comercial regional de turbohélice, el Dash 8 Q-400, la podría utilizar (y, aún así, sólo con unas limitaciones de carga, como volar con menos combustible o menos pasajeros a bordo). Para hacerse una idea, la única pista del Aeropuerto Sheffield City tiene 1 211 metros de largo y 30 metros de ancho mientras que un aeropuerto típico “de bajo coste” tiene una pista de 2 500 metros de largo y 45 metros de ancho.

La ciudad de Sheffield cuenta con un buen servicio gracias a dos aeropuertos eficientes: el Robin Hood de Doncaster Sheffield, a 46 km (44 minutos por carretera) y el aeropuerto de conexión de Manchester, a 90 km (a 1 h y 15 min). [*Distancias y tiempo por carretera según indicaciones de www.viamichelin.com*]. Doncaster cuenta con más de un millón de pasajeros al año y cubre 40 destinos, mientras que el de Manchester, uno de los aeropuertos más grandes del Reino Unido, cuenta con 22 millones de pasajeros al año y cubre más de doscientos destinos de todo el mundo.

Según la normativa RTE-T, la construcción de un aeropuerto nuevo se suele justificar sólo en caso de que no haya aeropuertos disponibles en un radio de 100 km.

El estudio elaborado por York Aviation (facilitado por los peticionarios como documento de apoyo), que fue encargado por el ayuntamiento de la ciudad de Sheffield, afirma claramente en muchas ocasiones que el aeropuerto Sheffield City no sería viable. Asimismo, se debe destacar que todas las aerolíneas contactadas en el marco del estudio declararon que no estarían interesadas (ni podrían) volar al Aeropuerto Sheffield City.

Si se tiene en cuenta que el propietario del aeropuerto Sheffield City también es propietario del aeropuerto Robin Hood, desde el punto de vista del transporte y comercial parece lógico que las operaciones se concentren en este último. Este aeropuerto, antigua base militar, tiene una pista enorme, de 2 893 x 60 metros. Además, el aeropuerto Robin Hood está equipado con un Sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) de categoría III que permite operar también en condiciones de muy poca visibilidad.

Tomando en consideración lo anteriormente expuesto, la Comisión no tiene intención de adoptar medidas adicionales.»