



24.6.2010

COMUNICARE CĂTRE MEMBRI

Ref.: Petiția nr. 0550/2008, adresată de Stewart Dalton, de cetățenie britanică, privind protestul împotriva planurilor de închidere a aeroportului din orașul Sheffield

1. Rezumatul petiției

Petiționarul obiectează vehement împotriva planurilor de închidere a aeroportului din orașul Sheffield, susținând că o astfel de măsură ar împiedica dezvoltarea orașului, transformându-l în cel mai mare oraș UE fără aeroport. Petiționarul susține că aeroportul, a cărui construcție a fost finanțată de UE, este în prezent proprietatea concernului Peel Holdings. Petiționarul menționează că Peel Holdings deține și aerodromul RAF din Finningley, pe care intenționează să-l redeschidă în calitate de aeroport comercial. Potrivit spuselor petiționarului, serviciile comerciale ale aeroportului Sheffield au început în 1998 și s-au sfârșit în 2002, cu toate că nu erau așteptate profituri financiare pentru cel puțin zece ani. Petiționarul protestează împotriva pretențiilor concernului Peel Holdings privind pierderile financiare și consideră că închiderea aeroportului Sheffield i-ar favoriza doar pe promotorii imobiliari. Petiționarul solicită Parlamentului European să investigheze acest caz.

2. Admisibilitate

Declarată admisibilă la 2 octombrie 2008. Comisia a fost invitată să furnizeze informații [articolul 192 alineatul (4) din Regulamentul de procedură].

3. Răspunsul Comisiei, primit la 20 martie 2009

Petiționarul afirmă că închiderea aeroportului din Sheffield ar împiedica dezvoltarea orașului, transformându-l în cel mai mare oraș UE fără aeroport. Petiționarul afirmă că aeroportul este în prezent proprietatea concernului Peel Holdings care deține și aeroportul Robin Hood Doncaster Sheffield, situat pe locul fostului aerodrom RAF la Finningley (situat între orașele

Sheffield și Doncaster în Yorkshire de sud) care a fost deschis în 2005 ca aeroport internațional.¹ Potrivit petiționarului, serviciile comerciale ale aeroportului Sheffield au fost deschise în 1998 și închise în 2002, cu toate că nu erau așteptate profituri financiare pentru cel puțin zece ani. Petiționarul protestează împotriva pretențiilor concernului Peel Holdings privind pierderile financiare și consideră că închiderea aeroportului Sheffield i-ar favoriza doar pe promotorii imobiliari.

Aeroportul din Sheffield era un aeroport foarte mic. Eurostat nu deține nicio statistică despre aeroport în ceea ce privește pasagerii, deși statele membre sunt obligate să raporteze către Eurostat traficul din fiecare aeroport care înregistrează mai mult de 15 000 de pasageri pe an, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 437/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 februarie 2003 privind rapoartele statistice referitoare la transportul aerian de pasageri, mărfuri și poștă².

În această privință, Comisia a remarcat că liniile directe din 2005 ale Comunității privind finanțarea aeroporturilor, la care se referă studiile, arată că, pentru a atinge pragul de rentabilitate³, un aeroport are nevoie de un număr de pasageri cuprins între 500 000 și 1 500 000 anual. Aeroportul din Sheffield, cu o pistă de aproximativ 1.200m și mai puțin de 15 000 de pasageri pe an aduce probabil pierderi și afirmațiile proprietarului că aeroportul nu este profitabil sunt cel mai probabil corecte. Totuși, doar autoritățile locale sunt în măsură să decidă dacă au nevoie de mai multă infrastructură de transport sau nu.

Comisia Europeană înțelege pe deplin punctul de vedere al petiționarului, importanța aeroporturilor pentru cetățeni și pentru competitivitatea economiei locale. Comisia Europeană ar dori, de asemenea, să sublinieze importanța dezvoltării capacității aeroporturilor în Europa. Totuși, alegerea în ceea ce privește modul de organizare a sistemelor de transport aparține statelor membre, care trebuie să țină cont de concurența dintre aeroporturi și de viabilitatea financiară a acestora. Comunitatea, care contribuie într-adevăr la dezvoltarea unei politici de transport integrate în conformitate cu principiile proporționalității și subsidiarității, nu poate interveni în acest domeniu.

În situația descrisă de petiționar, nu poate fi identificată nicio încălcare a legislației comunitare.

4. Răspunsul Comisiei, primit la 24 iunie 2010

După ce a analizat cele mai recente probe trimise de petiționar, Comisia consideră că:

Petiția se referă la un aeroport foarte mic (Sheffield City) care, după cum afirmă chiar petiționarul, este închis traficului comercial din anul 2002. Prin urmare, nu este vorba despre a menține deschis un aeroport existent, ci despre a redeschide un aeroport închis. Ambele situații se află în afara sferei de competență a Comisiei Europene.

¹ Traficul actual de pasageri de pe acest aeroport este de ordinul a 1.1 milioane pentru anul 2007.

² JO L 66, 11.3.2003, p. 1.

³ JO C 312, 9.12.2005, p. 11, alineatul (72).

Pista aeroportului de la Sheffield City este atât de mică încât nu poate fi utilizată nici de avioanele regionale turbopropulsoare (cu elice). Petiționarul indică faptul că un anumit tip de avion regional cu motor turbopropulsor, Dash 8 Q-400, poate utiliza pista în cauză (însă doar cu condiția acceptării unor limite de încărcătură, de exemplu să zboare cu mai puțin combustibil sau cu mai puțini pasageri la bord). Pentru a oferi o imagine clară a situației, singura pistă a aeroportului Sheffield City are 1211 metri lungime și 30 de metri lățime, în timp ce un aeroport „low-cost” tipic are o pistă de 2 500 de metri lungime și 45 de metri lățime.

Orașul Sheffield este foarte bine deservit de două aeroporturi eficiente: Doncaster Sheffield Robin Hood, aflat la 46 km (la 44 de minute cu mașina), și aeroportul din Manchester, situat la 90 km (1oră și 15 minute), care funcționează ca nod aerian. *[Distanțele și durata traseului cu mașina astfel cum sunt indicate la adresa www.viamichelin.com].* Doncaster are peste un milion de pasageri anual și deservește 40 de destinații, în timp ce Manchester, unul dintre cele mai mari aeroporturi din Regatul Unit, are peste 22 de milioane de pasageri pe an și deservește peste două sute de destinații din întreaga lume.

În conformitate cu normele TEN-T, construirea de noi aeroporturi este justificată de obicei doar dacă nu există aeroporturi funcționale pe o rază de 100 de km.

Studiul efectuat de York Aviation, (furnizat de petiționari ca document justificativ) care a fost comandat de consiliul local din Sheffield, afirmă în mod clar în mai multe rânduri că aeroportul din Sheffield nu ar fi viabil. Trebuie, de asemenea, remarcat că toate companiile aeriene contactate în cadrul studiului au declarat că nu ar fi interesate (sau în măsură) să includă aeroportul din Sheffield pe lista destinațiilor lor.

Având în vedere că proprietarul aeroportului Sheffield deține și aeroportul Robin Hood, decizia ca toate operațiunile să se concentreze pe acesta din urmă este justificată în termeni comerciali și de transport. Fiind amplasat pe locul unei foste baze militare, aeroportul Robin Hood are o pistă imensă de 2863 x 60 de metri. În plus, este dotat cu un sistem de aterizare instrumental (ILS) de categoria III, care permite efectuarea de operațiuni și în condiții de vizibilitate redusă.

Având în vedere observațiile de mai sus, Comisia nu intenționează să ia măsuri.