

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre La capacidad aeroportuaria de la UE**(Dictamen exploratorio solicitado por la Comisión Europea)**

(2015/C 230/03)

Ponente: Jacek KRAWCZYK

El 4 de septiembre de 2014, de conformidad con el artículo 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, la Comisión Europea decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre

La capacidad aeroportuaria de la UE (dictamen exploratorio).

La sección especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 11 de noviembre de 2014.

En su 503º pleno de los días 10 y 11 de diciembre de 2014 (sesión del 10 de diciembre de 2014), el Comité Económico y Social Europeo aprobó por 117 votos a favor y 1 abstención el presente dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1. A fin de abordar el déficit de capacidad, las actuales instalaciones aeroportuarias de la UE deben utilizarse de forma más eficaz. Podrían ser soluciones apropiadas una mayor intermodalidad, una conectividad mejor, una utilización más eficiente de los aeropuertos *hub* (aeropuertos que actúan como centros de conexión) secundarios y los aeropuertos pequeños, el uso de aeronaves de mayor tamaño y una optimización de los procesos, al igual que la adopción del «Paquete Aeroportuario» y la aplicación del Cielo Único Europeo (CUE) y el programa SESAR. La capacidad aeroportuaria debe convertirse en un verdadero pilar del CUE.

1.2. A largo plazo, la capacidad aeroportuaria deberá desarrollarse por medio de infraestructuras como terminales y pistas de aterrizaje. El objetivo principal de dicha ampliación debe consistir en mejorar la conectividad sobre una base económica sostenible. Los aeropuertos *hub* de la UE deberán disponer de posibilidades reales para satisfacer el crecimiento de la demanda, lo que incluye reducir los procesos de planificación con el fin de responder rápidamente a cualquier demanda que se plantee.

1.3. Las ampliaciones portuarias —cuando estén justificadas— deben formar parte de un planteamiento equilibrado. En primer lugar, los aeropuertos tienen un impacto económico positivo en las zonas circundantes. Para el CESE, es evidente que se debe mantener este impacto positivo. En segundo lugar, los aspectos medioambientales deben evaluarse de manera transparente. En tercer lugar, hay que tener en cuenta la dimensión pública de las ampliaciones aeroportuarias. Para ello se requiere un diálogo en el que participen, por ejemplo, los controladores del tráfico aéreo, las autoridades aeroportuarias, las compañías aéreas, las partes interesadas a escala regional, la población local, los gobiernos, etc.

1.4. El CESE considera crucial que los Estados miembros tomen medidas inmediatas en materia de ordenación y gestión del territorio. Si no es así, el desarrollo de los aeropuertos se verá dificultado por numerosos obstáculos imprevistos e innecesarios, y en algunos casos también se verá amenazada la capacidad aeroportuaria actual.

1.5. Los aeropuertos regionales existentes solo deberán desarrollarse cuando exista una clara demanda de más tráfico. Los gobiernos de los Estados miembros deberían determinar los problemas de capacidad y definir estrategias para resolverlos. Siempre y cuando no existan obligaciones de carácter público, la UE debe dejar de financiar el desarrollo de nuevas capacidades en terrenos no urbanizados previamente, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

1.6. El CESE valora muy positivamente las nuevas directrices de la UE sobre las ayudas estatales a los aeropuertos y las líneas aéreas porque ofrecen seguridad jurídica. El mantenimiento de los aeropuertos regionales no sostenibles se verificará sobre la base de criterios comunes.

1.7. Si los aeropuertos deben hacer frente con determinación al problema de la saturación de la capacidad, tanto la coherencia como la claridad normativa son esenciales para ofrecer los incentivos necesarios que garanticen las inversiones en infraestructuras a largo plazo.

1.8. La capacidad de los aeropuertos tiene también una dimensión política. El CESE está firmemente convencido de que la UE, junto con los Estados miembros y las partes interesadas —entre las que se cuentan los interlocutores sociales— debe adoptar una decisión estratégica general para determinar los aeropuertos que serán importantes para el sistema y que deberán ser impulsados en los próximos años. Para mantener la competitividad del sector aeronáutico de la UE en los mercados globalizados, se necesita con urgencia una estrategia europea integrada en materia de aviación que tenga en cuenta los aspectos económicos, medioambientales y sociales, así como los relativos a la creación de empleo.

1.9. Es necesario evaluar los proyectos de infraestructura aeroportuaria cofinanciados por la UE durante los últimos años. El CESE acoge favorablemente el compromiso del Tribunal de Cuentas Europeo de llevar a cabo esta importante labor. Las conclusiones y recomendaciones de esta evaluación deberían ser objeto de un debate público.

1.10. El CESE considera que la Comisión Europea debería simplificar y racionalizar las estructuras de gestión de la aviación en la UE y, en particular, de los aeropuertos. La Comisión necesita información y datos completos y fiables sobre las operaciones aeroportuarias en la UE. En la actualidad no se dispone de estos datos. El CESE pide a los gestores aeroportuarios y las autoridades públicas que los proporcionen.

2. Introducción

2.1. Los aeropuertos de la UE son valiosos activos, pero varios de los principales aeropuertos se verán afectados por una creciente congestión en los próximos años, mientras que otros muchos seguirán estando infrautilizados. Se podría argumentar que hay suficiente capacidad en toda la UE, pero se trata de determinar si dicha capacidad existe allí donde más se necesita.

2.2. En los últimos años, el debate público sobre la capacidad aeroportuaria se ha centrado sobre todo en dos ámbitos: la pérdida de capacidad de los aeropuertos *hub* en favor de competidores de fuera de la UE o no europeos, como Turquía y los países del Golfo, y el «síndrome de Ryanair» de las compañías aéreas de bajo coste, que aumentan rápidamente el tráfico en los pequeños aeropuertos regionales sin llegar a ser usuarios constantes a largo plazo. El problema es, sin embargo, mucho más profundo.

2.3. En 2007, la Comisión Europea publicó una Comunicación titulada «Plan de acción para mejorar la capacidad, la eficiencia y la seguridad de los aeropuertos en Europa» en la que revelaba una diferencia cada vez mayor entre la capacidad y la demanda en varios de los aeropuertos *hub* ⁽¹⁾ de la UE, y proponía diferentes medidas destinadas a mejorar la utilización de la capacidad existente. Ese mismo año, el Parlamento Europeo aprobó un informe de iniciativa en respuesta al Plan de acción de la Comisión en el que valoraba positivamente la Comunicación de la Comisión y se refería a la importante saturación de la capacidad aeroportuaria.

2.4. En 2011, la Comisión Europea publicó otra Comunicación ⁽²⁾ sobre la capacidad, en el marco del denominado «paquete para la mejora de los aeropuertos», en la que señalaba que la capacidad y la calidad constituían los retos fundamentales de los aeropuertos europeos.

2.5. En 2004, Eurocontrol publicó un estudio titulado *Challenges of Growth* (Los retos del crecimiento) —actualizado en 2008 y 2013—, en el que se prevé una saturación de la capacidad en los próximos veinte años.

2.6. Toda esta actividad refleja la urgencia que reviste el problema de la capacidad. Ya se han logrado resultados significativos en el sector de la aviación, con una optimización de la capacidad y la eficiencia en todos los ámbitos de actuación. Entre las mejoras, cabe destacar:

- la creación de conexiones mejores y más intermodales hacia y desde algunos aeropuertos,
- la reorganización de los procesos internos en todo el sistema aeronáutico, incluidos los procesos de consolidación, y
- la aplicación del proceso de «Toma de decisiones en colaboración aplicada a los aeropuertos» (A-CDM) en un número creciente de aeropuertos.

⁽¹⁾ COM(2006) 819 final, p. 2.

⁽²⁾ COM(2011) 823 final.

2.6.1. Desde 2004, la iniciativa del Cielo Único Europeo (CUE) ha contribuido a una mejor utilización del espacio aéreo europeo y ha mitigado las consecuencias negativas de la fragmentación de ese espacio. Los aeropuertos que participan en el CUE también contribuyen a los objetivos de este último en el marco del programa SESAR (Investigación sobre la gestión del tránsito aéreo en el Cielo Único Europeo). El éxito del CUE se verá comprometido si no se dispone de suficiente capacidad en tierra.

2.7. Actualmente, la Comisión está examinando ideas pormenorizadas para la futura estrategia aeroportuaria con las partes interesadas del Observatorio Europeo de la Capacidad Aeroportuaria. Este observatorio tiene una triple misión:

- a) ayudar a la Comisión a afrontar el reto de la capacidad y la calidad de los aeropuertos;
- b) fomentar el intercambio de experiencias y buenas prácticas dentro y fuera de Europa, y
- c) presentar una visión más clara del problema, su impacto y las posibles soluciones, incluidas las de orden político.

El CESE acoge con satisfacción la creación del Observatorio y le alienta a que siga desarrollando su labor de calidad ya contrastada.

3. El desarrollo de los aeropuertos europeos en la última década

3.1. Hay más de 450 aeropuertos en Europa y, sin embargo, los aeropuertos europeos siguen enfrentándose a una saturación de capacidad inminente.

3.2. El Consejo Internacional de Aeropuertos de Europa (ACI) clasifica los aeropuertos como sigue:

Grupo del aeropuerto en la clasificación ACI	Tamaño del aeropuerto (millones de pasajeros por año)	Número de aeropuertos en Europa
1	> 25	14
2	10-25	23
3	5-10	34
4	< 5	390

Un número relativamente reducido de aeropuertos se hace cargo de gran parte del tráfico aéreo. Esto se debe a la existencia de distintos modelos de aeropuerto. Los aeropuertos de los grupos 3 y 4, de talla relativamente reducida, ofrecen conexiones punto a punto, trasladan el tráfico hacia los aeropuertos de mayor tamaño y garantizan los servicios públicos. Todo ello implica que son muchos los grandes aeropuertos que dependen de pequeños aeropuertos.

Un aeropuerto *hub and spokes* (de aporte y dispersión) es «un aeropuerto único en el que una o varias compañías aéreas ofrecen una red integrada de servicios de conexión a una amplia gama de destinos con una frecuencia de vuelo elevada» (en AEA, *European Airports*, Bruselas, 1995).

3.2.1. En un sistema de punto a punto, los pasajeros viajan directamente desde el origen hasta el destino sin hacer transbordo.

3.2.2. Los dos sistemas son complementarios; simplemente tienen objetivos diferentes: el sistema *hub and spokes* está destinado a garantizar una conectividad máxima, mientras que el sistema de punto a punto tiene por objeto lograr el mayor grado posible de movilidad y flexibilidad.

3.3. La UE ha financiado un número extraordinario de proyectos de infraestructura aeroportuaria. El CESE considera que existe una falta de información al público sobre estas inversiones y sobre su efectividad a la hora de ofrecer un mayor grado de conectividad y eficacia a los ciudadanos.

3.4. El CESE valora muy positivamente las nuevas directrices de la UE ⁽³⁾ sobre las ayudas estatales a los aeropuertos y las líneas aéreas porque ofrecen seguridad jurídica. Además, estas directrices establecen una diferencia entre los aeropuertos

⁽³⁾ DO C 451 de 16.12.2014, p. 123.

que son necesarios, por ejemplo para los servicios públicos, y los aeropuertos que son redundantes, es decir los que no son capaces de cubrir sus costes de funcionamiento ni son necesarios para garantizar los servicios públicos.

4. Perspectivas de crecimiento

4.1. El futuro del mercado de la aviación pasa por la región de Asia y el Pacífico, América Latina, África y Oriente Próximo. De aquí a 2032, la tasa media de crecimiento anual de los flujos de pasajeros en estas regiones se situará entre un 6 % y un 7 %. En cambio, en Europa y América del Norte el promedio de crecimiento girará en torno al 3 %.

Además, se están desarrollando capacidades aeroportuarias inmensas fuera de la UE. China ha construido unos ochenta aeropuertos. Turquía, Dubái y Singapur están construyendo plataformas gigantescas que podrán dar cabida a hasta 160 millones de pasajeros, lo cual supera con mucho al aeropuerto de Atlanta, que es actualmente el más grande del mundo con capacidad para 96 millones de pasajeros.

4.2. En su último informe *Challenges of Growth*, de 2013, Eurocontrol prevé una saturación de la capacidad en los próximos veinte años. Según la hipótesis más probable, las limitaciones de capacidad impedirán en 2035 el despegue de 1,9 millones de vuelos, lo que representará un 12 % de la demanda.

4.2.1. Este aumento de la capacidad no se repartirá de manera equitativa entre los aeropuertos europeos. El mayor crecimiento se producirá en Europa oriental, mientras que disminuirán el tráfico intraeuropeo y la cuota de tráfico del noroeste de Europa. El CESE toma nota de este pronóstico y estima que los aeropuertos europeos deben estar a la altura de estos retos.

5. Los retos del crecimiento

5.1. El CESE considera indispensable reforzar la competitividad y el atractivo de Europa como destino para la inversión en el sector aeronáutico. A este respecto, la capacidad en tierra es de vital importancia.

5.2. El CESE está convencido de que el CUE debería haberse llevado a cabo hace mucho tiempo y que es necesario para afrontar el desafío que plantea la saturación de la capacidad. Una simple disminución de los retrasos tendría un efecto inmediato en la capacidad del sistema y los aeropuertos que lo componen. El CESE coincide con el ACI en que la capacidad en tierra debería ser un verdadero pilar del CUE y que los objetivos en este ámbito deberían ajustarse a los del CUE.

5.3. En su estudio *Challenges of Growth*, Eurocontrol propone seis medidas que, combinadas, podrían reducir el volumen de demanda no satisfecha en un 42 % de aquí a 2035. Esto equivaldría a 800 000 vuelos adicionales que podrían efectuarse, o a 50 millones de pasajeros. Las soluciones propuestas son:

- utilizar aviones más grandes,
- aumentar el número de trenes de alta velocidad,
- recurrir a soluciones alternativas de ámbito local: las compañías aéreas deberían crecer cuando hay capacidad disponible,
- hacer un mejor uso de los aeropuertos más pequeños,
- poner en marcha el programa SESAR, y
- consolidar los planes de vuelo.

5.3.1. El CESE entiende que se deben aplicar estas medidas para reducir la demanda no satisfecha, aunque considera que podrían ser insuficientes para satisfacer totalmente la demanda futura. Además, estas medidas no serán aplicables en su conjunto a cada uno de los aeropuertos de la UE.

5.4. El CESE considera, asimismo, que la adopción del Paquete Aeroportuario propuesto por la Comisión contribuiría también a un mejor uso de las instalaciones aeroportuarias actuales. El CESE pide que los trabajos en curso en el Parlamento y el Consejo produzcan resultados ambiciosos en consonancia con lo que había propuesto en su dictamen sobre el Paquete Aeroportuario ⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ DO C 181 de 21.6.2012, pp. 173-178.

5.5. En definitiva, parece ser que la solución al problema de la falta de capacidad aeroportuaria pasa a la vez por la construcción de nuevas capacidades y la optimización de la capacidad existente. Sin embargo, esto sería difícil de llevar a cabo dado que muchos aeropuertos ya no están en condiciones de invertir en nuevas capacidades. Según afirma Eurocontrol en la edición de 2013 de su informe *Challenges of Growth*, algunos aeropuertos se han visto obligados a reconsiderar sus planes de ampliación debido a «la falta de ingresos, la dificultad para obtener financiación y una resistencia cada vez mayor a los proyectos de infraestructura de transportes».

5.6. El CESE recomienda encarecidamente proceder a una evaluación de las ventajas de las inversiones en infraestructuras aeroportuarias realizadas hasta la fecha por la UE. El CESE acoge con satisfacción el anuncio realizado por el Tribunal de Cuentas de la UE en el sentido de que está estudiando esta cuestión y le recomienda que se base en una muestra de control amplia.

6. Obstáculos a la ampliación de las infraestructuras aeroportuarias

6.1. Los aeropuertos se enfrentan con varios problemas a la hora de ampliar sus infraestructuras. Estos problemas u obstáculos pueden clasificarse como sigue:

- problemas financieros y económicos,
- requisitos reglamentarios, también de carácter medioambiental,
- retos públicos, como una creciente oposición de la población, y
- consideraciones políticas.

6.1.1. Como consecuencia de la reciente crisis económica, los aeropuertos tienden a mostrarse muy prudentes a la hora de realizar inversiones. Por una parte, sus ingresos han ido disminuyendo y, por la otra, tienen que asumir unos costes de protección y seguridad cada vez más elevados (gastos de funcionamiento). Las recientes decisiones relativas a la mejora de las ayudas estatales y las nuevas directrices en materia de ayudas estatales comprometen en mayor medida la viabilidad de los pequeños aeropuertos. Garantizar la financiación de los proyectos de infraestructura se ha convertido en un desafío importante para los aeropuertos.

6.1.2. En el plano normativo, los aeropuertos deben satisfacer numerosos requisitos. Los procedimientos administrativos son muy complejos, especialmente en lo que se refiere a los problemas de seguridad y medio ambiente. El CESE no cuestiona en absoluto la importancia de los requisitos medioambientales. No obstante, considera que estas cuestiones deben abordarse atendiendo a un enfoque equilibrado. La Comisión Europea ya ha realizado avances significativos a este respecto, por ejemplo con el Reglamento (UE) n° 598/2014 relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión, dentro de un enfoque equilibrado. El sector europeo de la aviación es un sector industrial suficientemente capacitado para asumir un «crecimiento ecológico». El CESE advierte en particular a la Comisión Europea del peligro de abordar las cuestiones medioambientales mediante la aplicación de soluciones no integradas. Además, hace hincapié en la necesidad de encontrar soluciones integradas y globales. Teniendo esto presente, sería útil que la Comisión empezara por encargar un proyecto de gran envergadura destinado a determinar y documentar las restricciones medioambientales existentes que inciden en la capacidad de los aeropuertos europeos.

6.1.3. Un problema relativamente nuevo, entre los cada vez más numerosos retos públicos, es el de la creciente oposición de la población a los proyectos de infraestructura. Los proyectos de ampliación de los principales aeropuertos *hub* de la UE han quedado en suspenso, algunos durante más de una década; por ejemplo: la posibilidad de construir un tercer aeropuerto en París; la construcción de pistas de aterrizaje adicionales en los aeropuertos de Fráncfort y Múnich; los debates en el Reino Unido y en Londres sobre la mejor manera de ampliar la capacidad en un entorno multimodal metropolitano.

6.1.4. La resistencia de la población es cada vez mayor como consecuencia, entre otras cosas, de la contaminación acústica. Por otra parte, los aeropuertos y las compañías aéreas gastan enormes sumas para mitigar el impacto del ruido. Por ejemplo, el aeropuerto de Viena ha puesto en marcha un sistema de protección contra el ruido que abarca a 12 000 hogares. Se calcula que el coste total ascenderá a unos 51 millones de euros, de los que 37 millones provendrán directamente de Flughafen Wien AG. El presupuesto del aeropuerto de Lieja y del aeropuerto de Charleroi para la recompra o el aislamiento acústico de 20 816 hogares es de 444 millones de euros. En el período 2007-2011, el aeropuerto londinense de Heathrow gastó 37 millones de euros en medidas destinadas a reducir el ruido.

6.1.5. Los gobiernos de los Estados miembros deberían determinar los problemas de capacidad y definir estrategias para resolverlos. En este contexto, es evidente que se requiere un liderazgo fuerte a nivel europeo para coordinar estas estrategias nacionales en materia de capacidad y proporcionar, en su caso, orientación y ayuda financiera. Deben establecerse criterios muy estrictos para la financiación por la UE de instalaciones aeroportuarias en terrenos no urbanizados previamente. La UE debería limitar la financiación de dichos proyectos a aquellos que sean viables desde un punto de vista económico o que satisfagan determinados criterios de obligación de servicio público.

6.1.6. El CESE desea señalar que el debate sobre la capacidad tiene también una dimensión política. Además, está firmemente convencido de que la UE, junto con los Estados miembros y las partes interesadas, entre las que se cuentan los interlocutores sociales, debe tomar una decisión estratégica general para determinar los aeropuertos que serán importantes para el sistema y que deben ser impulsados en los próximos años. Es preciso evaluar y, en caso necesario, replantearse el equilibrio de prioridades de la UE por lo que respecta a los aeropuertos *hub* y al sistema punto a punto. Es más necesaria que nunca una política europea integrada que tenga en cuenta los aspectos económicos, medioambientales y sociales, así como los relativos a la creación de empleo.

6.1.7. Además, varias DG de la Comisión (MOVE, EMPL, COMP y JUST, entre otras) están estudiando actualmente temas conexos. Sus campos de acción dependen de sus respectivos ámbitos de competencia específicos y existen numerosos vínculos con otros ámbitos como las relaciones internacionales, las ayudas estatales, el CUE y la multimodalidad. Esto no ha resultado eficaz si se tiene en cuenta que se trata de adoptar un enfoque integrado —centrado en toda la cadena de valor— para el sector aeronáutico de la UE, lo cual resulta ahora indispensable. Urge integrar en una medida mucho mayor las actividades de la Comisión relacionadas con la aviación y, en particular, con los aeropuertos.

6.2. Como ocurre con cualquier proceso de producción, la capacidad física de un aeropuerto está sujeta a restricciones, es decir, a factores que reducen la capacidad real. En el caso de la capacidad de las pistas, estos factores son:

- las operaciones que deben efectuarse (diferentes modelos de aviones),
- las condiciones meteorológicas, y
- las instalaciones.

6.2.1. Además, todos los parámetros de la capacidad aeroportuaria suelen verse afectados por los procedimientos operativos y las reglamentaciones; por ejemplo, los procedimientos especiales de aproximación y salida o los requisitos de concepción del espacio aéreo para responder a los problemas relacionados con el ruido. Por tanto, la capacidad real de un aeropuerto es, por lo general, bastante inferior a su capacidad física. El «enfoque equilibrado» preconizado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) representa el método más eficaz para abordar el problema del ruido en los aeropuertos y sus alrededores de una manera respetuosa con el medio ambiente y responsable desde el punto de vista económico.

6.2.2. En sus trabajos sobre la capacidad aeroportuaria, la Comisión Europea tiende a tener en cuenta únicamente la capacidad de las pistas. Como se ha señalado anteriormente, este enfoque es incompleto, por lo que el CESE anima a la Comisión Europea a tener también en cuenta, en sus trabajos, otros factores decisivos para la capacidad aeroportuaria, tales como la capacidad del espacio aéreo a proximidad de los aeropuertos. La interacción entre los aeropuertos y el espacio aéreo (o los proveedores de servicios de navegación aérea) es fundamental para solventar el problema de la saturación de la capacidad aeroportuaria. Sin embargo, la manera en que se gestiona esta interacción varía considerablemente en toda la Unión Europea e incluso dentro de un mismo Estado miembro.

6.2.3. Es de la máxima importancia que los Estados miembros tomen medidas en materia de ordenación y gestión del territorio. Estos ámbitos se hallan a menudo en manos de entes locales o regionales que no siempre aprecian el papel de los aeropuertos en las redes nacionales y europeas, especialmente en zonas con importantes aeropuertos *hub* donde existen fuertes presiones para usar los terrenos con otros fines. A este respecto, la UE debe acordar principios comunes y proporcionar un marco jurídico y de planificación coherente para optimizar la toma de decisiones sobre las nuevas capacidades.

6.3. Es necesario que emerja un mercado común consolidado en el sector de la aviación civil de la UE. No obstante, el CESE advierte que no se debe favorecer a los aeropuertos *hub* en detrimento de los aeropuertos regionales. Estos dos tipos de aeropuerto son complementarios y deben seguir siendo parte integrante de lo que en la política de la red transeuropea de transporte (RTE-T) se denomina la red básica y global. Esto hace en ocasiones que la saturación y el crecimiento vayan de la mano.

6.4. El CESE anima a la Comisión a que examine la cuestión de la capacidad del espacio aéreo europeo desde el punto de vista tanto de la competitividad internacional —que, sin duda, es esencial— como del buen funcionamiento del mercado interior de la UE. Una utilización más eficaz y racional de las capacidades regionales podría ayudar a reducir la presión sobre los aeropuertos principales más congestionados. En este contexto, las pruebas que se están llevando actualmente a cabo con

torres de control remoto del tráfico aéreo (por ejemplo, en Suecia) representan un interesante instrumento para reducir los costes de funcionamiento en los aeropuertos regionales manteniendo, al mismo tiempo, los niveles de seguridad más estrictos.

6.5. El papel de la Comisión es fundamental. Sin embargo, no se ha definido aún de manera exhaustiva y detallada: para dejar de estar limitada a controlar y apremiar a todas las partes interesadas para que sean más eficaces, la Comisión debe disponer, ante todo, de información y datos completos y fiables sobre las operaciones aeroportuarias en la UE. En estos momentos no se dispone de estos datos ni de criterios que permitan definir lo que debería constituir un «aeropuerto eficaz», como tampoco se dispone de cifras oficiales sobre el volumen de ayudas públicas concedidas por la UE a los aeropuertos.

Bruselas, 10 de diciembre de 2014.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Henri MALOSSE
