

Γνωμοδότηση προοπτικής της Επιτροπής των Περιφερειών με θέμα «Η χωρητικότητα των περιφερειακών αερολιμένων»

(2003/C 256/09)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ,

έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή διακυβέρνηση που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2001, στην οποία προτρέπει την Επιτροπή των Περιφερειών «να διαδραματίσει ενεργότερο ρόλο στην εξέταση της πολιτικής, για παράδειγμα με την προετοιμασία διερευνητικών εκθέσεων πριν από τις προτάσεις της Επιτροπής»·

έχοντας υπόψη το πρωτόκολλο συνεργασίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Επιτροπής των Περιφερειών του Σεπτεμβρίου 2001, το οποίο «ενθαρρύνει την Επιτροπή των Περιφερειών να καταρτίζει στρατηγικά έγγραφα για θέματα που η Επιτροπή θεωρεί σημαντικά. Οι εν λόγω «εκθέσεις προοπτικής» θα αναλύουν διεξοδικότερα τα προβλήματα που υφίστανται σε τομείς για τους οποίους η Επιτροπή των Περιφερειών διαθέτει τη δυνατότητα άμεσης συγκέντρωσης αξιόπιστων πληροφοριών»·

έχοντας υπόψη την επιστολή της Επιτρόπου de Palacio προς τον Πρόεδρο Bore της 10ης Σεπτεμβρίου 2002, στην οποία η Επίτροπος «προτείνει στην Επιτροπή των Περιφερειών να προετοιμάσει εκθέσεις προοπτικών ή αντίκτυπου, καθώς και τις γνωμοδοτήσεις προοπτικών που περιλαμβάνονται στο παράρτημα»·

έχοντας υπόψη την επιστολή του Επιτρόπου Barnier προς τον Πρόεδρο Bore της 23ης Ιουλίου 2002, με την οποία ζητείται γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών σχετικά με την «Εφαρμογή των προγραμμάτων που χρηματοδοτούνται από τα διαρθρωτικά ταμεία και, κυρίως, τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε να απλουστευθεί η διαχείριση της πολιτικής της συνοχής μετά το 2006» (άρθρο 265, παράγραφος 1)·

έχοντας υπόψη τη γνωμοδότησή της, της 15ης Μαΐου 2002, σχετικά με την «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών» (COM(2002) 54 τελικό — 2002/0038 (COD)) (CdR 103/2002 fin) (1)·

έχοντας υπόψη τη γνωμοδότησή της, της 9ης Απριλίου 2003, για την «Εδαφική συνοχή» (CdR 388/2002 rev.)·

έχοντας υπόψη το σχέδιο γνωμοδότησης προοπτικής (CdR 393/2002 rev.) που υιοθέτησε η επιτροπή «Πολιτική εδαφικής συνοχής» στις 30 Απριλίου 2003 με βάση εισηγητική έκθεση του κ. Bob Verburg, Αναπληρωτή Κυβερνήτη της Επαρχίας της Βόρειας Ολλανδίας, (NL, EPP)·

υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση προοπτικής κατά την 50ή σύνοδο ολομέλειάς της, της 2ας και 3ης Ιουλίου 2003 (συνεδρίαση της 2ας Ιουλίου).

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σε επιστολή της με ημερομηνία 10 Σεπτεμβρίου 2002, η Επίτροπος κα Loyola de Palacio ζήτησε από την Επιτροπή των Περιφερειών (ΕΤΠ) να εκπονήσει γνωμοδότηση προοπτικής σχετικά με τη χωρητικότητα των περιφερειακών αερολιμένων. Το παρόν έγγραφο παρουσιάζει τη θέση της ΕΤΠ σχετικά με την εξέλιξη των περιφερειακών αερολιμένων στην Ευρώπη από την ευρύτερη οπτική της χωρητικότητας των αερολιμένων εν γένει. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα μπορέσει να χρησιμοποιήσει τη γνωμοδότηση της ΕΤΠ κατά τη σύνταξη ανακοίνωσης για τη χωρητικότητα των ευρωπαϊκών αερολιμένων στα τέλη του 2003. Η ΕΤΠ θέλει να υπογραμμίσει τα θέματα που χρειάζονται ιδιαίτερη μέριμνα και προσοχή, είτε επειδή έχουν ιδιαίτερη σημασία για τις ίδιες τις περιφέρειες είτε επειδή οι περιφέρειες έχουν άμεση αρμοδιότητα στην αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων.

Με βάση την επιστολή της Επιτρόπου, στην παρούσα γνωμοδότηση προοπτικής εξετάζονται τα ακόλουθα θέματα:

- Ποιοι παράγοντες προσελκύουν τις αεροπορικές εταιρείες στους περιφερειακούς αερολιμένες;
- Εξειδίκευση των αεροπορικών δραστηριοτήτων: τι μπορούν να περιμένουν οι περιφέρειες από την εξειδίκευση του αερολιμένα τους σε συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς (εταιρείες αερομεταφορών χαμηλού κόστους, μεταφορά φορτίων κλπ.) και ποιες είναι οι απαιτούμενες προϋποθέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη;
- Οικονομικός και κοινωνικός αντίκτυπος των περιφερειακών αερολιμένων: πώς μπορεί μια ειδική δραστηριότητα, όπως οι αεροπορικές μεταφορές, να γίνει κινητήριος μοχλός της οικονομίας ολόκληρης της περιφέρειας; Πώς μπορεί να δημιουργηθεί απασχόληση και οικονομικός πλούτος, χωρίς να διακυβευτεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων;

(1) ΕΕ C 278 της 14.11.2002, σ. 15.

- Ο ρόλος των περιφερειακών αερολιμένων στα συστήματα συνδυασμένων μεταφορών: πώς μπορεί να αποτραπεί η συμφόρηση στο έδαφος κοντά στους αερολιμένες; Πόσο ρεαλιστική είναι η προσδοκία ένταξης των περιφερειακών αερολιμένων σε ένα ευρύτερο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών;
- Τα οικονομικά χαρακτηριστικά των περιφερειακών αερολιμένων: πώς μπορούμε να χειριστούμε το ζήτημα της οικονομικής αποδοτικότητας, αναγνωρίζοντας ταυτόχρονα ότι σε ορισμένες περιπτώσεις είναι προς το δημόσιο συμφέρον να διατηρηθεί μια υπηρεσία χαμηλού κέρδους προς τις απομακρυσμένες περιφέρειες;

Το παρόν έγγραφο διαρθρώνεται σε τέσσερα τμήματα, το καθένα με τα δικά του συμπεράσματα. Πρώτον, η γνωμοδότηση εξετάζει την ανάγκη να δοθεί ένας ορισμός των περιφερειακών αερολιμένων που θα βοηθήσει να προσδιοριστεί το πεδίο εφαρμογής των μελλοντικών πολιτικών. Δεύτερον, αναλύεται η αλληλεπίδραση των περιφερειών και των αερολιμένων τους, με την εξέταση τριών πτυχών: της προσπελασιμότητας της περιφέρειας, της ανταγωνιστικότητας της περιφέρειας, και των εξωτερικών επιπτώσεων των αεροπορικών δραστηριοτήτων. Τρίτον, εξετάζεται ο δυνητικός ρόλος των περιφερειακών αερολιμένων σε διάφορες πολιτικές της ΕΕ, όπως τα διευρωπαϊκά δίκτυα, η χωρητικότητα των ευρωπαϊκών αερολιμένων και οι συνδυασμένες μεταφορές. Τέλος, αξιολογείται η κατάσταση των περιφερειακών αερολιμένων στην εσωτερική αγορά και η ανάγκη οικονομικών πληροφοριών για τους αερολιμένες. Επιπλέον, η γνωμοδότηση συμπληρώνεται με μερικές κατατοπιστικές πληροφορίες και με τα αποτελέσματα ενός ερωτηματολογίου.

Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

1. Πώς πρέπει να οριστούν οι περιφερειακοί αερολιμένες;

Στο πλαίσιο της ευρύτερης συζήτησης για τη χωρητικότητα των ευρωπαϊκών αερολιμένων, πρέπει να εξεταστεί και ο ρόλος των περιφερειακών αερολιμένων. Η ΕΤΠ πιστεύει ότι η σχέση ανάμεσα στους μεγάλους κεντρικούς αερολιμένες και τους περιφερειακούς αερολιμένες αποτελεί τμήμα του ίδιου προβλήματος χωρητικότητας.

Γι' αυτό και υπάρχει πραγματική ανάγκη για έναν σαφέστερο πανευρωπαϊκό ορισμό του περιφερειακού αερολιμένα. Η ΕΤΠ συνιστά να μην περιοριστεί ο ορισμός στα αριθμητικά μεγέθη της κυκλοφορίας στον αερολιμένα, αλλά να βασιστεί σε μια ολοκληρωμένη ανάλυση της οικονομικής και της χωρικής λειτουργίας των αερολιμένων στην περιοχή τους.

Επί του παρόντος δεν υπάρχει κανένας ευρέως αναγνωρισμένος και αποδεκτός ορισμός των περιφερειακών αερολιμένων. Οι αριθμοί των επιβατών και τα άλλα μεγέθη της κυκλοφορίας βοηθούν, αλλά στον ορισμό χρειάζεται να συμπεριληφθούν και άλλα κριτήρια όπως:

- Οι συνδέσεις με εθνικούς αερολιμένες εντός και εκτός της ΕΕ. Το στοιχείο αυτό θα έδινε μια χρήσιμη εικόνα του ρόλου που διαδραματίζει ο αερολιμένας ως πύλη εισόδου. Κατά πόσο βοηθά την περιφέρεια να συνδεθεί με τον υπόλοιπο κόσμο;

- Η αναλογία των αναχωρούντων ή αφικνούμενων επιβατών προς τους μετεπιβιβαζόμενους. Το μέγεθος αυτό θα έδειχνε εάν ο αερολιμένας είναι απλώς ένας τόπος διέλευσης ανθρώπων, αγαθών και πλούτου ή εάν αποτελεί πραγματικά πύλη εισόδου.

- Ορισμένα πρόσθετα, λιγότερο ποσοτικοποιημένα κριτήρια είναι, επίσης, χρήσιμα. Πρέπει να εξεταστεί η περίπτωση των απόκεντρων, των νησιωτικών, και των αραιοκατοικημένων περιφερειών στην ΕΕ και στις υποψήφιες χώρες. Για παράδειγμα, έχει διατυπωθεί η άποψη ότι θα πρέπει να είναι δυνατό να ταξιδέψει κανείς από οποιαδήποτε περιφέρεια της ΕΕ στα κυριότερα οικονομικά, πολιτικά και ερευνητικά κέντρα του κράτους μέλους του και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να επιστρέψει εντός της ίδιας ημέρας. Για πολλές απόκεντρες περιφέρειες, αυτό θα σήμαινε ότι απαιτούνται καλές αεροπορικές συνδέσεις. Η σημερινή ταξινόμηση υποτιμά τη λειτουργία δημόσιας υπηρεσίας του περιφερειακού αερολιμένα ως μοναδικού συνδέσμου της περιφέρειάς του με την υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση και τον κόσμο. Ένας νέος ορισμός των περιφερειακών αερολιμένων θα πρέπει να είναι αρκετά ευρύς ώστε να περιλαμβάνει και αυτή τη διάσταση.

Συμπέρασμα

Η μελλοντική ανακοίνωση της Επιτροπής για τη χωρητικότητα των αερολιμένων στην Ευρώπη θα πρέπει να καθορίζει κατευθυντήριες γραμμές πολιτικής για την ανάπτυξη των περιφερειακών αερολιμένων. Η Επιτροπή θα πρέπει, συνεπώς, να παράσχει έναν ορισμό των περιφερειακών αερολιμένων. Η ΕΤΠ πιστεύει ότι ο ορισμός αυτός δεν θα πρέπει να βασίζεται μόνο στην ανάλυση της κυκλοφορίας (του όγκου και της κατανομής της), αλλά και στην ανάλυση των λειτουργιών που επιτελεί το ευρύ φάσμα των περιφερειακών αερολιμένων.

2. Η αλληλεπίδραση των περιφερειών και των αερολιμένων τους: μια περιφερειακή οπτική των αερολιμένων

2.1. Η προσπελασιμότητα της περιφέρειας

Οι περιφερειακοί αερολιμένες αποτελούν πλουτοπαραγωγικό πόρο για τις περιφέρειες: επιτρέπουν στην περιφέρειά τους να έχει ταχύτερη και ευκολότερη πρόσβαση στα μεγάλα κέντρα της ΕΕ και του υπόλοιπου κόσμου. Οι περιφερειακοί αερολιμένες είναι κρίσιμα σημεία πρόσβασης στις περιφέρειες και ιδιαίτερα στις απόκεντρες περιφέρειες της ΕΕ, όπου συχνά δεν υπάρχει καμία άλλη δυνατότητα πρόσβασης. Προς όφελος της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στο εσωτερικό της ΕΕ, έχει διατυπωθεί η άποψη ότι θα πρέπει να είναι δυνατό να ταξιδεύει κανείς από οποιαδήποτε περιφέρεια της ΕΕ στα κυριότερα οικονομικά, πολιτικά και ερευνητικά κέντρα του κράτους μέλους του και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να επιστρέψει εντός της ίδιας ημέρας. Αυτό ισχύει ιδίως για τις νησιωτικές περιφέρειες, για την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη και για τις χώρες που βρίσκονται στην περιφέρεια της ΕΕ. Η προσπελασιμότητα των περιφερειών αυτών εξαρτάται από τους περιφερειακούς αερολιμένες. Όλες, όμως, οι περιφέρειες της Ευρώπης αισθάνονται σήμερα την ανάγκη να είναι ευπρόσπιτες και να συνδέονται αποτελεσματικά με τις άλλες περιφέρειες.

2.2. Η ανταγωνιστικότητα της περιφέρειας

Η ύπαρξη αερολιμένα σε μία περιφέρεια αποτελεί ένα επιπλέον κίνητρο για την εγκατάσταση επιχειρήσεων στην περιφέρεια αυτή. Εάν η περιφέρεια είναι ευπρόσιτη, θα εγκατασταθούν σ' αυτή νέες επιχειρήσεις και οι υπάρχουσες θα μπορέσουν να αυξήσουν το μερίδιό τους στην αγορά, καθώς θα είναι σε θέση να φθάνουν σε άλλα μέρη του κράτους μέλους, της ΕΕ, και του κόσμου. Έτσι, οι περιφερειακοί αερολιμένες συμβάλλουν στη συνολική ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που με τη σειρά της αυξάνει την οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών.

Οι περιφέρειες μπορούν, επίσης, να συντελέσουν στη διατήρηση της βιωσιμότητας του αερολιμένα. Ενδεικτικά, ένας αερολιμένας χρειάζεται περίπου ενάμισι εκατομμύριο επιβάτες το χρόνο για να είναι επικερδής⁽¹⁾ με εξαίρεση τους αερολιμένες μετατροπής. Πολλοί περιφερειακοί αερολιμένες είναι στην καλύτερη περίπτωση μόνο οριακά επικερδείς, ενώ σε πολλές περιπτώσεις έχουν απώλεια. Θα πρέπει να θυμόμαστε, επίσης, ότι οι αερολιμένες είναι μακροπρόθεσμες επενδύσεις (20-25 ετών). Η οικονομική βιωσιμότητα ενός περιφερειακού αερολιμένα μπορεί να ενισχυθεί, εάν μπορέσουν να προσελκυστούν στη γύρω περιοχή εμπορικές δραστηριότητες. Οι περιφέρειες μπορούν να διευκολύνουν αυτή τη διαδικασία.

Η ΕΤΠ κατανοεί ότι για τους αερολιμένες μετατροπής πρέπει να ισχύουν ιδιαίτεροι κανόνες. Πρόκειται για πρώην στρατιωτικούς αερολιμένες που, μετά την αποχώρηση των στρατιωτικών μονάδων, μπορούν να χρησιμεύσουν στην πολιτική αεροπορία. Συχνά, η διακοπή της στρατιωτικής δραστηριότητας προκαλεί σημαντικά προβλήματα, τόσο διαρθρωτικά όσο και απασχόλησης στην εμπλεκόμενη περιφέρεια. Τα προβλήματα αυτά μπορούν να αντιμετωπισθούν με την μετατροπή της πλήρους αερολιμενικής υποδομής για πολιτική χρήση. Ωστόσο, ενδέχεται να απαιτούνται πρόσθετα μέτρα για την συμπλήρωση του πλαισίου λειτουργίας που ισχύει για τα περιφερειακά αεροδρόμια.

2.3. Εξωτερικές επιπτώσεις

Όπως κάθε άλλος μεγαλύτερος αερολιμένας, έτσι και οι περιφερειακοί αερολιμένες πρέπει να εντάσσονται αρμονικά στο περιφερειακό τους περιβάλλον. Οι αρνητικές εξωτερικές επιπτώσεις τους θα πρέπει να ελαχιστοποιούνται, σύμφωνα με τους κανονισμούς της ΕΕ. Οι εξωτερικές επιπτώσεις των αεροπορικών δραστηριοτήτων στο περιβάλλον στους περιφερειακούς αερολιμένες αφορούν κυρίως τους εξής τομείς:

- Θόρυβος στον αέρα και στο έδαφος
- Ποιότητα του αέρα
- Εξωτερική ασφάλεια

- Συμφόρηση λόγω της χερσαίας πρόσβασης
- Οικολογία, τοπίο, γεωλογία, υδρογεωλογία, υδάτινοι πόροι, και διαχείριση της ενέργειας.

Πολυάριθμες μελέτες έχουν δείξει ότι η ενόχληση που προξενεί ο θόρυβος των αεροσκαφών στους κατοίκους που ζουν κοντά σε αερολιμένα αυξάνεται γεωμετρικά όσο περισσότερα αεροσκάφη χρησιμοποιούν τον αερολιμένα αυτό. Εξάλλου, ο αριθμός των οχλούμενων κατοίκων γύρω από ένα περιφερειακό αερολιμένα είναι πολύ μικρότερος από ό,τι γύρω από έναν κεντρικό αερολιμένα. Έτσι, οι αεροπορικές δραστηριότητες θα προξενούσαν λιγότερες ενόχλησεις σε ένα περιφερειακό αερολιμένα σε σύγκριση με την ίδια δραστηριότητα σε έναν κεντρικό αερολιμένα. Περαιτέρω μείωση της ενόχλησης από τον θόρυβο μπορεί, επίσης, να επιτευχθεί με διάφορα μέτρα διαχείρισης του θορύβου, όπως οι διαδικασίες πτήσεων μειωμένου θορύβου, οι περιορισμοί των δραστηριοτήτων εδάφους, οι περιορισμοί των νυχτερινών πτήσεων, αλλά και ο σωστός χωροταξικός σχεδιασμός.

Τόσο οι εκπομπές των κινητήρων των αεροσκαφών όσο και οι εκπομπές που παράγονται από την χερσαία πρόσβαση (κυρίως από τα αυτοκίνητα των επιβατών) επιδεινώνουν την ποιότητα του αέρα γύρω από τους αερολιμένες. Για τις εκπομπές από τους κινητήρες των αεροσκαφών, μπορούν να ληφθούν μέτρα με την ενθάρρυνση των αεροπορικών εταιρειών να χρησιμοποιούν καλύτερους κινητήρες στα αεροσκάφη τους μέσω διαφοροποιημένων τελών προσγειώσης ή τελών εκπομπών. Οι εκπομπές στο έδαφος μπορούν να μειωθούν με τη βελτίωση της σύνδεσης του αερολιμένα με δημόσιες συγκοινωνίες ή ακόμη και με την ανάπτυξη του αερολιμένα ως κέντρου συνδυασμένων μεταφορών.

Οι κατοικούντες κοντά σε αερολιμένα είναι, επίσης, εκτεθειμένοι στον κίνδυνο βλάβης τρίτων. Κάθε σημαντικό ατύχημα κοντά σε αερολιμένα προξενεί φόβο και ρυπαίνει το περιβάλλον. Για ένα περιφερειακό αερολιμένα, η διατήρηση μιας ενεργού πυροσβεστικής υπηρεσίας είναι ακριβή, αλλά ουσιώδης. Ιδίως εάν ένας αερολιμένας προορίζεται για μεγάλα δίκινητρία αεροσκάφη, πρέπει να προβλέπεται πλήρης αντιπυρική κάλυψη. Εάν η καθιέρωση ενός ορισμένου περιβαλλοντικού μέτρου, π.χ., διαδικασιών περιορισμού του θορύβου, θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, τότε το μέτρο αυτό θα πρέπει να καταργηθεί. Πάντοτε προέχει η ασφάλεια. Γι' αυτό, πρέπει να βρεθεί και να διατηρηθεί μια ορθή ισορροπία των μέτρων για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ενός αερολιμένα.

Συμπέρασμα

Δεδομένων των υπάρχουσών και δυνητικών εξωτερικών επιπτώσεων των περιφερειακών αερολιμένων, όλοι οι αερολιμένες της ΕΕ θα πρέπει να αξιολογούνται με τον ίδιο τρόπο όσον αφορά γενικές περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις εφόσον ληφθούν υπόψη οι εκάστοτε οικολογικές, τοπογραφικές, χωροταξικές τους ιδιαιτερότητες καθώς και τα κριτήρια της πολιτικής σχετικά με τη διαχείριση των τόπων εγκατάστασης. Η ΕΤΠ επικροτεί τις πρωτοβουλίες της ΕΕ που αποβλέπουν στην ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών (Lden, Lnight) αναφορικά με τον θόρυβο των αερολιμένων. Το περιβαλλοντικό ντάμπινγκ, που έγκειται στη μη τήρηση, σε τοπικό επίπεδο, των κατευθυντήριων γραμμών και προτύπων για τον θόρυβο, τις εκπομπές και την εξωτερική ασφάλεια, θα πρέπει να αποτραπεί και να προληφθεί.

(1) Όπως έχει υπολογιστεί με βάση το επιχειρησιακό μοντέλο των αεροδρομίων (RAND Europe, 2003).

3. Περιφερειακοί αερολιμένες: βελτίωση της χωρητικότητας του ευρωπαϊκού συστήματος αερολιμένων

3.1. Η χωρητικότητα των αερολιμένων

Ενώ οι περιφερειακοί αερολιμένες χαρακτηρίζονται από πλεονάζουσα χωρητικότητα από άποψη χώρου των αεροσταθμών και χρήσης των διαδρόμων απογείωσης/προσγείωσης, οι κεντρικοί και οι εθνικοί αερολιμένες συχνά στερούνται δυνατοτήτων περαιτέρω ανάπτυξης. Ωστόσο, όσο οι μεγάλες αεροπορικές εταιρείες θα συνεχίζουν τη στρατηγική των «κεντρικών αερολιμένων» και των «ακτινών», δεν θα υπάρχει λύση σ' αυτό το φαινομενικό παράδοξο. Υπάρχουν ενδείξεις ότι ορισμένες αεροπορικές εταιρείες εξετάζουν σήμερα τον συμπληρωματικό ρόλο των συνδέσεων «από σημείο σε σημείο».

Υπάρχουν δυνατότητες ανάπτυξης των συνδέσεων «από σημείο σε σημείο» στους περιφερειακούς αερολιμένες. Το είδαμε πρόσφατα με τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, αλλά αυτό δεν είναι το μόνο τμήμα της αγοράς που μπορεί να ωφεληθεί από αυτού του είδους τα δρομολόγια. Οι περιφέρειες και οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να συνεργαστούν για να βρουν την ισορροπία μεταξύ συνδέσεων «από σημείο σε σημείο» και κεντρικών αερολιμένων/ακτινών: να προσδιορίσουν τις δυναμικές ροές κυκλοφορίας που θα μπορούσαν να ξεκινούν από τον περιφερειακό αερολιμένα χωρίς διέλευση από κεντρικό αερολιμένα. Η ΕΤΠ ενθαρρύνει, συνεπώς, τη συνεργασία των αεροπορικών εταιρειών, των υπευθύνων των διάφορων αερολιμένων και των τοπικών αρχών. Η ΕΤΠ δεν πιστεύει ότι χρειάζεται επίσημο πλαίσιο γι' αυτό, αλλά είναι υπέρ της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών σε σχέση με το θέμα.

Ορισμένοι περιφερειακοί αερολιμένες συμβάλλουν ή μπορούν να συμβάλουν στην ελάφυνση της συμφόρησης των μεγάλων κεντρικών αερολιμένων της Ευρώπης. Η κατασκευή υποδομών στους περιφερειακούς αερολιμένες θα πρέπει, έτσι, να θεωρηθεί από την οπτική ενός συστήματος αερολιμένων. Αυτό σημαίνει ότι το κόστος της ελάφυνσης της συμφόρησης κατανέμεται σε όλα τα σημαντικούς αερολιμένες του συστήματος.

3.2. Οι περιφερειακοί αερολιμένες στα διευρωπαϊκά δίκτυα

Οι περιφερειακοί αερολιμένες συμβάλλουν στη συμφόρηση των μεγαλύτερων αερολιμένων, αλλά μπορούν, επίσης, να ελαφρύνουν τη συμφόρηση όταν η κυκλοφορία διοχετεύεται κατευθείαν σε αυτά με στρατηγικές σύνδεσης «από πύλη σε πύλη» ή με τη χρήση άλλων μέσων μεταφοράς για τη βελτίωση της προσπελασιμότητάς τους. Η ΕΤΠ δεν θεωρεί τη διοχέτευση επιβατών από τους κεντρικούς αερολιμένες στις οδικές μεταφορές λύση για τη συμφόρηση. Θα αύξανε απλώς τη συμφόρηση στο έδαφος, τη ρύπανση του αέρα, και την ηχορύπανση. Αντίθετα, ζητά από τα κράτη μέλη να εξετάσουν τη δυνατότητα αντιμετώπισης αυτού του προβλήματος μέσω των διευρωπαϊκών δικτύων. Αυτό θα μπορούσε να γίνει με τους εξής τρόπους:

- Ένταξη των περιφερειακών αερολιμένων στον αερολιμενικό σχεδιασμό, για να μειωθεί η συμφόρηση στους μεγαλύτερους αερολιμένες. Αυτή η επιλογή συνιστάται για τη διοχέτευση

της κυκλοφορίας που φθάνει στους κεντρικούς αερολιμένες σε περιφερειακούς αερολιμένες, οι οποίοι δεν βρίσκονται σε απόσταση τρένου μεγάλης ταχύτητας από τον κεντρικό αερολιμένα. Στην περίπτωση αυτή, είναι επιθυμητή η ενθάρρυνση της σύνδεσης «από σημείο σε σημείο», όταν προβλέπεται ότι θα υπάρχουν επαρκείς ροές για να τροφοδοτήσουν το συγκεκριμένο δρομολόγιο. Ορισμένες εταιρείες έχουν ήδη αρχίσει να διερευνούν αυτή τη δυνατότητα. Είναι αξιοσημείωτο ότι τα δρομολόγια αυτά μπορούν να παράσχουν αρκετά πλεονεκτήματα από άποψη ενεργειακής απόδοσης, όταν γίνονται από αερολιμένες με αραιότερη και συνεπώς ταχύτερη κυκλοφορία, και να έχουν άμεσο όφελος για την περιφέρεια, βελτιώνοντας την προσπελασιμότητά της.

- Συμπερίληψη των περιφερειακών αερολιμένων στις διμερείς αεροπορικές συμφωνίες. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η διμερής συμφωνία περιορίζει την κυκλοφορία προς τους κεντρικούς αερολιμένες των χωρών. Οι συμφωνίες «Ανοιχτοί Ουρανοί» ανοίγουν τους περιφερειακούς αερολιμένες στη διεθνή κυκλοφορία. Αυτή η αρχή θα πρέπει να συνεχιστεί και στις νέες διμερείς συνθήκες των κρατών μελών της ΕΕ με άλλες χώρες.
- Αναθεώρηση των σιδηροδρομικών διευρωπαϊκών δικτύων, προκειμένου να βελτιωθούν οι συνδέσεις μεταξύ των μεγάλων κεντρικών αερολιμένων και της ενδοχώρας τους.

3.3. Διατροπικότητα

Τα περισσότερα περιφερειακά αεροδρόμια βρίσκονται κοντά σε αυτοκινητόδρομους και πολύ λίγα βρίσκονται κοντά ή συνδέονται με σιδηροδρομικές γραμμές. Δεν είναι ρεαλιστικό σήμερα να συστήσουμε να έχουν όλα τα περιφερειακά αεροδρόμια καλές σιδηροδρομικές συνδέσεις. Ωστόσο, η πρόσβαση στα περιφερειακά αεροδρόμια μπορεί να βελτιωθεί χάρη στη σύνδεσή τους με τον πλησιέστερο σιδηροδρομικό σταθμό με άλλα μέσα μεταφοράς. Σημαντικό ελκυστικό στοιχείο πολλών περιφερειακών αεροδρομίων είναι η εύκολη χερσαία πρόσβασή τους και η δυνατότητα στάθμευσης κοντά στον αεροσταθμό σε λογικές τιμές. Μερικές από τις τρέχουσες προκλήσεις για τις τοπικές χωροταξικές αρχές και τους υπευθύνους των περιφερειακών αεροδρομίων είναι:

- Η σύνδεση της περιφέρειας με τρένο μεγάλης ταχύτητας με τον πλησιέστερο κεντρικό αερολιμένα, όπου είναι εφικτή.
- Η σύνδεση του περιφερειακού αεροδρομίου με ένα αποτελεσματικό σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών που καλύπτει όλη του την ενδοχώρα. Όσο περισσότερο μεγαλώνει ένας αερολιμένας, τόσο πιο ουσιαστική είναι τα σχέδια για τη μείωση της εξάρτησης από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα και τα ταξί για τη μετάβαση από και προς το αεροδρόμιο. Οι κατάλληλες συνδέσεις με αστικά και υπεραστικά λεωφορεία είναι η ελάχιστη απαίτηση. Η ΕΤΠ προτρέπει τους εργοδότες μέσα και γύρω από τα αεροδρόμια να επανεξετάσουν τα σχέδια μετάβασης των υπαλλήλων τους και να καταρτίσουν, όπου είναι δυνατό, με τη βοήθεια των τοπικών αρχών, οικολογικά σχέδια μετάβασης βασισμένα σε όλα τα μέσα μεταφοράς, τη χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών, το ποδήλατο, το περπάτημα και την κοινή χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων.

- Η διευθέτηση του θέματος των φορτίων και των εμπορευμάτων ταχείας μεταφοράς που φθάνουν στην περιφέρεια απευθείας δια αέρος και η διοχέτευσή τους σε αποτελεσματικές πλατφόρμες.

Συμπέρασμα

Συνδυασμένες μεταφορές για τις περιφέρειες με περιφερειακά αεροδρόμια σημαίνει, εκτός από τις διεθνείς λεωφορειακές συνδέσεις, αποτελεσματική σύνδεση μέσω τρένου μεγάλης ταχύτητας με τον πλησιέστερο κεντρικό αερολιμένα όπου αυτό είναι δυνατό, πλήρης αξιοποίηση των λύσεων των δημόσιων συγκοινωνιών και διευθέτηση του θέματος των φορτίων που φθάνουν στην περιφέρεια απευθείας δια αέρος.

3.4. Εξειδίκευση των περιφερειακών αεροδρομίων σε προσοδοφόρο μικρό τμήμα της αγοράς: βασικός παράγοντας για την ανάπτυξη της περιφέρειας;

Κατά παράδοση, τα περιφερειακά αεροδρόμια προσφέρουν την εξής ποικιλία αεροπορικών δραστηριοτήτων:

- Τακτικές υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών
- Ναυλωμένες πτήσεις επιβατών (charter)
- Αεριωθούμενα επιχειρηματικά αεροπλάνα (γενική αεροπορία)
- (Ταχεία) μεταφορά φορτίων
- Σχολές και κατάρτιση κυβερνητών αεροσκαφών
- Συντήρηση αεροσκαφών.

Πρόσφατα, ορισμένα περιφερειακά αεροδρόμια έχουν επικεντρωθεί σε ένα συγκεκριμένο τμήμα των αεροπορικών δραστηριοτήτων. Ένα περιφερειακό αεροδρόμιο μπορεί να εξειδικευθεί σε μία ή περισσότερες από τις εξής πτυχές⁽¹⁾:

- Επιχειρηματική αγορά
 - Αεροδρόμιο κυκλοφορίας επιχειρηματιών
 - Αεροδρόμιο με συγκρότημα επιχειρήσεων
 - Συγκρότημα επιχειρήσεων με ζώνη προσγείωσης
- Αγορά μεταφοράς φορτίων
 - Αεροδρόμιο αποκλειστικής μεταφοράς φορτίων
 - Αεροδρόμιο ως τμήμα συστήματος αεροπορικών-οδικών μεταφορών
 - Κεντρική βάση ολοκληρωτή
- Αγορά αναψυχής
 - Πτήσεις χαμηλού κόστους
 - Αεροπορικός-οδικός σταθμός (και για αστικά λεωφορεία)
 - Αεροδρόμιο αναψυχής

- Άλλα
 - Πλατφόρμα συνδυασμένων μεταφορών
 - Κέντρο συντήρησης και κατάρτισης

Είναι προφανές ότι αυτή η εξειδίκευση μπορεί να είναι επιτυχής. Θέτει, ωστόσο, ορισμένα ερωτήματα από τη σκοπιά των περιφερειών:

- Η ανάπτυξη προσοδοφόρων μικρών τμημάτων της αγοράς στον τομέα των αεροπορικών δραστηριοτήτων υποχρεώνει τους υπευθύνους των αεροδρομίων και τις δημόσιες αρχές να εξετάσουν τον ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει το δικό τους αεροδρόμιο στις διεθνείς αγορές. Μήπως η εξειδίκευση εμποδίζει το αεροδρόμιο να αναπτύξει άλλες λειτουργίες; Οι απαιτούμενες υποδομές δεν είναι οι ίδιες για κάθε εξειδίκευση (ο χειρισμός φορτίων είναι πολύ διαφορετικός από τις σχολές κυβερνητών αεροσκαφών). Ο στόχος είναι να μπορούν τα αεροδρόμια και οι περιφέρειές τους να αντιμετωπίσουν τη μεταβλητότητα αυτών των αγορών και να επωφεληθούν από κάθε ευκαιρία. Μία άλλη ανησυχία είναι αν το μακροπρόθεσμο κόστος της λειτουργίας και της αναβάθμισης αυτών των εξειδικευμένων αεροδρομίων αντικατοπτρίζεται στα τέλη χρήσης τους. Αν όχι, ενδέχεται να τεθεί σε κίνδυνο η πιο μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα και ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων ή να υποκινηθούν συζητήσεις περί στρεβλώσεως των αγορών και αθέμιτων συγκριτικών πλεονεκτημάτων.

Στην περίπτωση ορισμένων πολύ μικρών αεροδρομίων (κυρίως της κατηγορίας E⁽²⁾), το κλείσιμο θεωρήθηκε πιο ρεαλιστική επιλογή από την εξειδίκευση. Η γη είχε υψηλότερη αξία από την προταθείσα εξειδίκευση. Οι τάσεις δείχνουν ότι η εξειδίκευση έχει περιοριστεί τελευταία είτε στις ναυλωμένες δραστηριότητες χαμηλού κόστους είτε στην ταχεία μεταφορά φορτίων. Η εξειδίκευση στις άλλες κατηγορίες είναι δύσκολη, αφού ο όγκος των εργασιών δεν είναι συνεχής καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Οι ναυλωμένες πτήσεις ποικίλλουν ανάλογα με την εποχή, η γενική αεροπορία είναι άστατη και απρόβλεπτη, η μεταφορά φορτίων εξαρτάται από τη ζήτηση. Οι σχολές κυβερνητών αεροσκαφών και οι εγκαταστάσεις συντήρησης συνήθως δεν παράγουν αρκετά έσοδα από αερολιμενικά τέλη. Αν και η εξειδίκευση δημιούργησε όγκους εξισορρόπησης του κόστους σε ορισμένα αεροδρόμια, πρέπει να δοθεί προσοχή στη μεταβλητότητα των αγορών. Τα σχέδια των τοπικών αρχών γύρω από το αεροδρόμιο πρέπει να είναι μακροπρόθεσμα και να λαμβάνουν υπόψη τη μελλοντική τύχη του αεροδρομίου, τόσο από άποψη ανάπτυξης όσο και από άποψη οικονομικής κάμψης ή αλλαγής της εξειδίκευσής του. Οι περιφέρειες πρέπει να στηρίξουν την εξειδίκευση του αεροδρομίου τους με ενεργό πολιτική οικονομικής ανάπτυξης της γύρω περιοχής.

Συμπέρασμα

Λίγα μόνο περιφερειακά αεροδρόμια μπορούν να ωφεληθούν από την εξειδίκευση η οποία απαιτεί ειδική υποδομή και δεξιότητες μεταξύ του τοπικά διαθέσιμου εργατικού δυναμικού. Οι εξωτερικές επιδράσεις διαφέρουν ανάλογα με τις επιλογές που έχουν γίνει. Η εξειδίκευση μπορεί να θεωρηθεί μόνο αφετηρία για την περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας και απαιτεί προσεκτικό χωροταξικό σχεδιασμό γύρω από το αεροδρόμιο.

(1) BCI, Regional Economic Functions of regional airports, 1999.

(2) Για τις κατηγορίες των αεροδρομίων, βλέπε παράρτημα 1.

4. Εσωτερική αγορά

4.1. Ιδιοκτησία και διαφάνεια των οικονομικών των αερολιμένων

Η ιδιοκτησία και ο έλεγχος των αερολιμένων στην Ευρώπη έχουν διάφορες μορφές. Υπάρχουν τα εξής πρότυπα ιδιοκτησίας:

- Σε ορισμένες χώρες (Φινλανδία, Σουηδία, Νορβηγία, Ισπανία και Πορτογαλία), όλα οι αερολιμένες ελέγχονται από έναν και μοναδικό δημόσιο οργανισμό, πράγμα που επιτρέπει τον καταμερισμό των πόρων και τη διασταυρούμενη χρηματοδότηση των αερολιμένων που παρουσιάζουν απώλειες από τα κερδοφόρα.
- Ορισμένοι μεγάλοι κεντρικοί αερολιμένες της Ευρώπης ελέγχουν ένα ή περισσότερους περιφερειακούς αερολιμένες.
- Τοπικές και περιφερειακές αρχές.
- Ημι-ιδιωτικοί οργανισμοί (π.χ., εμπορικά επιμελητήρια).
- Ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Η ποικιλομορφία της ιδιοκτησίας των ευρωπαϊκών αερολιμένων δυσχεραίνει τη σύγκριση της οικονομικής τους κατάστασης. Οι περιφερειακές αρχές πρέπει να έχουν πρόσβαση στις πληροφορίες για την οικονομική κατάσταση των αερολιμένων, προκειμένου να μπορούν να καταρτίζουν κατάλληλα σχέδια περιφερειακής ανάπτυξης. Αυτό είναι αδύνατο στις περιπτώσεις όπου ένας φορέας διαχειρίζεται περισσότερους του ενός αερολιμένες και δημοσιεύει μόνο ενοποιημένους λογαριασμούς για όλους τους αερολιμένες του δικτύου του. Οι περιφέρειες πρέπει να λαμβάνουν οικονομικές πληροφορίες ενόψει των διασταυρούμενων επιδοτήσεων. Η ΕΤΠ καλεί την Επιτροπή να αναπτύξει ένα πλαίσιο για τις εν λόγω πληροφορίες σε περίπτωση που για επιχειρηματικούς λόγους πρέπει να τηρείται η εμπιστευτικότητα. Συνιστά οι επιδοτήσεις αυτές να χρησιμοποιούνται μόνο για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων που αντιμετωπίζουν δυσκολίες, όταν είναι προς το δημόσιο συμφέρον ή όταν δεν υπάρχουν εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης.

4.2. Ορισμός της εταιρικής σχέσης των δημόσιων αρχών και των υπευθύνων των αερολιμένων

Η ΕΤΠ αναγνωρίζει τη σημασία που έχουν οι περιφερειακοί αερολιμένες για την ανάπτυξη των περιφερειών. Η απασχόληση που συνδέεται με τους αερολιμένες, τα επίπεδα εμπορικής δραστηριότητας που δημιουργούνται γύρω απ' αυτούς, τα επίπεδα εμπορικής δραστηριότητας στην περιφέρεια που χρειάζονται αερολιμένες, και η συνολική προσπελασιμότητα της περιφέρειας θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στα οργανικά έσοδα σε κάθε αποτίμηση της προστιθέμενης αξίας των αερολιμένων. Η ΕΤΠ θέλει να υπογραμμίσει ότι δημόσιες χρηματοδοτικές ενισχύσεις μπορούν

να χορηγούνται μόνο σε συγκεκριμένες περιστάσεις. Η ανάπτυξη των υποδομών όσον αφορά την προσπελασιμότητα και τους χώρους πρασίνου είναι, καταρχήν, αρμοδιότητα του δημόσιου τομέα.

Συμπέρασμα

Η ΕΤΠ κατανοεί ότι σε ορισμένες περιπτώσεις οι αερολιμένες απαιτούν ειδική δημόσια στήριξη για να λειτουργήσουν, αλλά η στήριξη αυτή μπορεί να παρέχεται μόνο σε ειδικές περιστάσεις. Επιπλέον, η ΕΤΠ ενθαρρύνει τους υπευθύνους των αερολιμένων και τις δημόσιες αρχές των περιφερειών με αερολιμένα να ανταλλάσσουν πληροφορίες για τον τρόπο επίτευξης καλής ισορροπίας μεταξύ των οργανικών εσόδων και των επενδύσεων (στις οποίες συγκαταλέγονται και όλες οι δημόσιες ενισχύσεις). Η ΕΤΠ πιστεύει ότι η καινοτόμος εταιρική σχέση των δημόσιων αρχών και των περιφερειακών αερολιμένων θα μπορούσε να ενθαρρύνει τη δημιουργία νέων εσόδων όπως οι υπηρεσίες τροφοδοσίας ή η κοινή εμπορική προώθηση της περιφέρειας.

ΟΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

1. Η ΕΤΠ καλεί την Επιτροπή να παράσχει συγκεκριμένο ορισμό των περιφερειακών αερολιμένων. Η ΕΤΠ πιστεύει ότι ο ορισμός αυτός δεν θα πρέπει να βασίζεται μόνο στην ανάλυση της κυκλοφορίας (του όγκου και της κατανομής της), αλλά και στην ανάλυση των λειτουργιών που επιτελεί το ευρύ φάσμα των υφιστάμενων περιφερειακών αερολιμένων.

2. Η ΕΤΠ συνιστά στην Επιτροπή να προωθήσει τη συνεργασία όλων των ενδιαφερόμενων για την ανάπτυξη των αερολιμένων, ιδίως κατά τη κατάρτιση των περιφερειακών οικονομικών αναπτυξιακών σχεδίων. Δεν πιστεύει ότι απαιτείται επίσημο πλαίσιο για τον σκοπό αυτό, αλλά είναι υπέρ της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών σε σχέση με αυτό το θέμα. Τα αναπτυξιακά σχέδια θα παράσχουν το απαραίτητο περιβάλλον για την ανάπτυξη του αερολιμένα και θα στηρίξουν την ανταγωνιστικότητα της περιφέρειας, άρα και της ΕΕ. Η ΕΤΠ συνιστά ακόμη στην Επιτροπή να προωθήσει χρήσιμες έρευνες σχετικά με τους περιφερειακούς αερολιμένες και τον ρόλο τους στην περιφέρειά τους και στις ευρωπαϊκές υποδομές των μεταφορών.

3. Δεδομένων των υπαρχουσών και δυνητικών εξωτερικών επιπτώσεων των περιφερειακών αερολιμένων, όλοι οι αερολιμένες της ΕΕ θα πρέπει να αξιολογούνται με τον ίδιο τρόπο όσον αφορά τις γενικές περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις εφόσον ληφθούν υπόψη οι εκάστοτε οικολογικές, τοπογραφικές, χωροταξικές τους ιδιαιτερότητες καθώς και τα κριτήρια της πολιτικής σχετικά με τη διαχείριση των τόπων εγκατάστασης. Η ΕΤΠ επικροτεί τις πρωτοβουλίες της ΕΕ που αποβλέπουν στην ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών (Lden, Lnight) αναφορικά με τον θόρυβο των αερολιμένων. Το περιβαλλοντικό ντάμπινγκ, που έγκειται στη μη τήρηση, σε τοπικό επίπεδο, των κατευθυντήριων γραμμών και προτύπων για τον θόρυβο, τις εκπομπές και την εξωτερική ασφάλεια, θα πρέπει να αποτραπεί και να προληφθεί.

4. Η ΕΤΠ κρίνει ότι η Επιτροπή θα μπορούσε να διερευνήσει τον ρόλο των περιφερειακών αερολιμένων στην ελάφρυνση της συμφόρησης των μεγάλων κεντρικών αερολιμένων της Ευρώπης. Συνιστά στην Επιτροπή να ενθαρρύνει τη μεγαλύτερη χρήση τρένων μεγάλης ταχύτητας για τη διεκπεραίωση της κυκλοφορίας από περιφερειακούς αερολιμένες που βρίσκονται κοντά σε μεγάλους αερολιμένες. Για τους αερολιμένες που βρίσκονται πιο μακριά από τους μεγάλους κεντρικούς αερολιμένες, η ΕΤΠ συνιστά να προαχθούν καινοτόμες στρατηγικές σύνδεσης «από πύλη σε πύλη». Επίσης, τάσσεται υπέρ της βελτίωσης των διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων και των διεθνών λεωφορειακών μεταφορών, προκειμένου να βελτιωθούν οι συνδέσεις μεταξύ ενδοχώρας και κύριων αερολιμένων.

5. Η ΕΤΠ καλεί τα κράτη μέλη να εξετάσουν την αντιμετώπιση της συμφόρησης του αέρα και του εδάφους μέσω των διευρωπαϊκών δικτύων. Συνιστά να ενταχθούν οι περιφερειακοί αερολιμένες σε ένα ευρωπαϊκό σύστημα αερολιμένων, προκειμένου να μειωθεί η συμφόρηση στους μεγαλύτερους αερολιμένες. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να εξετάσουν τη βελτίωση των σιδηροδρομικών συνδέσεων μεταξύ των μεγάλων κεντρικών αερολιμένων και της ενδοχώρας τους.

6. Η ΕΤΠ πιστεύει ότι στις περιφέρειες που εξυπηρετούνται από περιφερειακό αερολιμένα θα πρέπει να αναπτυχθούν, επίσης, οι συνδυασμένες μεταφορές και η κινητικότητα. Αυτό σημαίνει διευθέτηση του θέματος των αερομεταφερόμενων φορτίων και των εμπορευμάτων ταχείας μεταφοράς με αποτελεσματικές πλατφόρμες και βελτίωση των συνδέσεων όπου είναι δυνατό. Σημαίνει, επίσης, σύνδεση του περιφερειακού αερολιμένα με ένα αποτελεσματικό σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών που να καλύπτει όλη του την ενδοχώρα. Γι' αυτό, η ΕΤΠ προτρέπει την Επιτροπή να υποστηρίξει την κατάρτιση και την εφαρμογή από τις δημόσιες αρχές, τους εργοδότες, τους φορείς διαχείρισης, και τους εργαζόμενους εντός και γύρω από τον αερολιμένα, ειδικών σχεδίων μεταφοράς. Τα σχέδια αυτά θα πρέπει να βασίζονται σε όλα τα μέσα μεταφοράς, τη χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών, το ποδήλατο, το περπάτημα και την κοινή χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων.

7. Η ΕΤΠ έχει πλήρη επίγνωση των νέων τάσεων των αεροπορικών μεταφορών, οι οποίες περιλαμβάνουν την εξειδίκευση ορισμένων αερολιμένων σε συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς. Ωστόσο, η ΕΤΠ συνιστά στην Επιτροπή να δώσει ιδιαίτερη προσοχή στη μεταβλητότητα αυτών των αγορών κατά τον καθορισμό των κατευθυντήριων γραμμών για τη χωρητικότητα των ευρωπαϊκών

αερολιμένων. Η ΕΤΠ θέλει να υπογραμμίσει ότι η εξειδίκευση μπορεί να θεωρηθεί μόνο ως αφετηρία για την περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας και ότι απαιτεί από πλευράς των τοπικών αρχών προσεκτικό χωροταξικό σχεδιασμό γύρω από τον αερολιμένα. Η εξειδίκευση αναμένεται να βελτιώσει μακροπρόθεσμα τη βιωσιμότητα των περιφερειακών αερολιμένων, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησης νέων υποδομών.

8. Η ΕΤΠ πιστεύει ότι απαιτούνται επαρκείς οικονομικές πληροφορίες για τους αερολιμένες, ώστε οι περιφερειακές αρχές να γνωρίζουν την ακριβή οικονομική κατάσταση των αερολιμένων τους. Η ΕΤΠ προτρέπει, συνεπώς, την Επιτροπή να εργαστεί για τη διαθεσιμότητα και τη διαφάνεια αυτών των πληροφοριών. Οι περιφέρειες πρέπει να λαμβάνουν οικονομικές πληροφορίες ενόψει των διασταυρούμενων επιδοτήσεων. Η ΕΤΠ καλεί την Επιτροπή να αναπτύξει ένα πλαίσιο για τις εν λόγω πληροφορίες σε περίπτωση που για επιχειρηματικούς λόγους πρέπει να τηρείται η εμπιστευτικότητα για επιχειρηματικούς λόγους. Συνιστά να χρησιμοποιούνται αυτές οι επιδοτήσεις μόνο για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων που αντιμετωπίζουν δυσκολίες, όταν είναι προς το δημόσιο συμφέρον ή όταν δεν υπάρχουν εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης.

9. Η ανάπτυξη των υποδομών όσον αφορά την προσπελασιμότητα και τους χώρους πρασίνου είναι, καταρχήν, αρμοδιότητα του δημόσιου τομέα. Η ΕΤΠ κατανοεί ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι αερολιμένες χρειάζονται ειδική δημόσια στήριξη για να λειτουργήσουν, αλλά η στήριξη αυτή μπορεί να παρέχεται μόνο σε ειδικές περιπτώσεις. Επιπλέον, η ΕΤΠ προτρέπει την Επιτροπή να υποστηρίξει τις καινοτόμους εταιρικές σχέσεις μεταξύ των δημόσιων αρχών και των περιφερειακών αερολιμένων, καθώς και την ανταλλαγή πληροφοριών σε σχέση με τον τρόπο επίτευξης μιας καλής ισορροπίας μεταξύ των οργανικών εσόδων, των επενδύσεων (στις οποίες συγκαταλέγονται και όλες οι δημόσιες ενισχύσεις) και των εσόδων από μη αεροπορικές δραστηριότητες.

10. Η ΕΤΠ κατανοεί ότι για τους αερολιμένες μετατροπής πρέπει να ισχύουν ιδιαίτεροι κανόνες. Πρόκειται για πρώην στρατιωτικούς αερολιμένες που, μετά την αποχώρηση των στρατιωτικών μονάδων, μπορούν να χρησιμοποιούν στην πολιτική αεροπορία. Συχνά, η διακοπή της στρατιωτικής δραστηριότητας προκαλεί σημαντικά προβλήματα, τόσο διαρθρωτικά όσο και απασχόλησης στην εμπλεκόμενη περιφέρεια. Τα προβλήματα αυτά μπορούν να αντιμετωπιστούν με την μετατροπή της πλήρους αερολιμενικής υποδομής για πολιτική χρήση. Ωστόσο, ενδέχεται να απαιτούνται πρόσθετα μέτρα για την συμπλήρωση του πλαισίου λειτουργίας

Βρυξέλλες, 3 Ιουλίου 2003.

Ο Πρόεδρος

της Επιτροπής των Περιφερειών

Albert BORE

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

στη γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών

Οι 5 κατηγορίες των ευρωπαϊκών αερολιμένων

- Κατηγορία Α: περιλαμβάνει τους μεγαλύτερους κεντρικούς αερολιμένες (πάνω από 25 εκατομμύρια επιβάτες, 4 αερολιμένες) και αντιστοιχεί περίπου στο 30 % της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας.
- Κατηγορία Β: περιλαμβάνει τους εθνικούς αερολιμένες (10-25 εκατομμύρια επιβάτες, 16 αερολιμένες) και αντιστοιχεί περίπου στο 35 % της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας.
- Κατηγορία Γ: περιλαμβάνει 15 αερολιμένες με 5-10 εκατομμύρια επιβάτες και αντιστοιχεί περίπου στο 14 % της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας.
- Κατηγορία Δ: περιλαμβάνει 57 αερολιμένες με 1-5 εκατομμύρια επιβάτες και αντιστοιχεί περίπου στο 17 % της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας.
- Κατηγορία Ε: περιλαμβάνει 67 αερολιμένες με 200 000-1 000 000 επιβάτες και αντιστοιχεί περίπου στο 4 % της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας.

Οι αερολιμένες των κατηγοριών Δ και Ε, καθώς και ορισμένοι αερολιμένες της κατηγορίας Γ, κατατάσσονται στους περιφερειακούς αερολιμένες. Για παράδειγμα, ο Διεθνής Αερολιμένας του Μπέρμιγχαμ κατατάσσεται στους περιφερειακούς αερολιμένες, παρότι είχε πάνω από 7,5 εκατομμύρια επιβάτες το 2001. Εξάλλου, ο αερολιμένας του Ρότερνταμ, με λιγότερους από 700 000 επιβάτες το 2001, κατατάσσεται επίσης στους περιφερειακούς αερολιμένες. Η ομάδα των περιφερειακών αερολιμένων είναι, συνεπώς, πολύ ανομοιογενής από άποψη μεγέθους, καθιστώντας δύσκολη την ανάπτυξη ευρωπαϊκών προοπτικών για όλη την ομάδα. Ο κατωτέρω πίνακας παρουσιάζει την κατανομή των αερολιμένων στις διάφορες κατηγορίες. Η κατηγορία Ε, η οποία περιλαμβάνει το 42 % του συνόλου των ευρωπαϊκών αερολιμένων με περισσότερους από 200 000 επιβάτες, αντιστοιχεί μόνο στο 4 % του συνόλου των επιβατών και στο 8 % των πτήσεων.

	Κατ. Α	Κατ. Β	Κατ. Γ	Κατ. Δ	Κατ. Ε
Αριθμός αερολιμένων	4	16	15	57	67
Ποσοστό κατηγορίας επί του συνόλου	2,5 %	10 %	9,5 %	36 %	42 %
Επιβάτες (εκατομμύρια)	222,7	259,6	107,6	130	30
Ποσοστό επιβατών επί του συνόλου	30 %	35 %	14 %	17 %	4 %
Πτήσεις (εκατομμύρια)	2 112	3 328	1 578	2 208	771
Ποσοστό κατηγορίας επί του συνόλου	21 %	33 %	16 %	22 %	8 %
Φορτίο (εκατομμύρια τόνοι)	5 277	2 807	1 003	994	146
Ποσοστό κατηγορίας επί του συνόλου	52 %	27 %	10 %	9,5 %	1,5 %
Μέσος αριθμός επιβατών ανά πτήση	109	80	71	61	41
Ρυθμός ανάπτυξης 1988-1997	58 %	60 %	53 %	70 %	47 %

Πίνακας: Κατανομή των ευρωπαϊκών αερολιμένων κατά κατηγορίες, 1997.

Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Étude sur les capacités aéroportuaires alternatives, 1999.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

στη γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών

Βιβλιογραφία

Airport Regions Conference — ALG Transport and Logistics in Airport Regions, Σεπτέμβριος 2001

Airport Regions Conference — Assessment of Good Practices on Environmental issues — 2002

Airport Regions Conference — David Ramos Pérez: Transporte Aero y cohesión territorial: mitos y realidades en la construcción de una Europea de centros y periferias — Ανακοίνωση στη Διάσκεψη του 2002

Airport Regions Conference — Jordi Candela — European Skies skins — Ανακοίνωση στη Διάσκεψη του Gatwick — 2002

Airport Regions Conference — Future trends in airport related employment — 2000

Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île de France — Airport Regions Conference — Quelles réponses à la saturation des grands aéroports — 2000

Airport Regions Conference — Regions and airports partners for sustainable prosperity — 1999

BCI, Regionaal-economische functies van regionale luchthavens, 1999 / BCI, Regional Economic Functions of regional airports, 1999

RAND Europe, Airport Business Model (2003)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

στη γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών

Ερωτηματολόγιο

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

1. Γενικές πληροφορίες

Περιφέρεια:

Όνοματεπώνυμο:

Αξίωμα:

Μέσα επικοινωνίας: Τηλέφωνο:

Φαξ:

Ηλεκτρονική διεύθυνση:

Σχετικά με τον αερολιμένα

Ποιος/οι αερολιμένας/ες υπάρχει/ουν στην περιφέρειά σας;

.....

Ποιος είναι ο αριθμός των επιβατών, οι ποσότητες των φορτίων, και ο αριθμός των κινήσεων που καταγράφηκαν το 2002 (ή το 2001); (Προσδιορίστε το έτος)

Αριθμός επιβατών:

Ποσότητα φορτίου (σε τόνους):

Αριθμός κινήσεων (πτήσεων):

Σχετικά με το καθεστώς ιδιοκτησίας του αερολιμένα

- Ποιοι είναι οι ιδιοκτήτες του/των αερολιμένα/ων στην περιφέρειά σας; (Προσδιορίστε το καθεστώς ιδιοκτησίας)
- Προβλέπεται αλλαγή του εν λόγω καθεστώτος ιδιοκτησίας στο εγγύς μέλλον;

2. Η σχέση μεταξύ των περιφερειών και των αερολιμένων τους

Οι περιφερειακοί αερολιμένες μπορούν να συμβάλουν στη συνολική ανταγωνιστικότητα της περιφέρειάς τους, εάν καταφέρουν να προσελκύσουν επιχειρήσεις.

Ερωτήσεις:

- Τι κάνει η περιφέρειά σας για να προσελκύσει επιχειρήσεις και να ενθαρρύνει τις επενδύσεις;
- Διαθέτει η περιφέρειά σας μακροπρόθεσμο (20-25 έτη) επενδυτικό σχέδιο για την προσέλκυση επιχειρήσεων; Συμπεριλαμβάνεται στο σχέδιο αυτό ο/οι αερολιμένας/ες;
- Συμπεριλαμβάνεται ο/οι αερολιμένας/ες στη χωροταξική πολιτική της περιφέρειάς σας και στα σχέδια για την ανάπτυξη των υποδομών της;

3. Προσπελασιμότητα της περιφέρειας

Είναι σαφές ότι οι περιφερειακοί αερολιμένες παρέχουν στην περιφέρειά τους ταχύτερη και ευκολότερη πρόσβαση στα μεγάλα κέντρα της ΕΕ και του υπόλοιπου κόσμου. Ωστόσο, υπάρχουν και άλλα μέσα που θα μπορούσαν να βελτιώσουν την προσπελασιμότητα της περιφέρειας και πιθανόν με χαμηλότερο κόστος.

Ερωτήσεις:

- Υπάρχουν άλλες εναλλακτικές λύσεις έναντι των αερομεταφορών για τη μετακίνηση από την περιφέρειά σας στα μείζονα κέντρα ή κόμβους της Ευρώπης;
- Έχετε μελετήσει την προσπελασιμότητα της περιφέρειάς σας; Εάν ναι, ποια κριτήρια χρησιμοποιήθηκαν; Εάν όχι, ποια κριτήρια θα έπρεπε, κατά τη γνώμη σας, να χρησιμοποιηθούν για τον υπολογισμό της προσπελασιμότητας;
- Πώς θα μπορούσατε να βελτιώσετε την προσπελασιμότητα της περιφέρειάς σας;

4. Κίνητρα για τη χρήση των περιφερειακών αερολιμένων από τις αεροπορικές εταιρείες

Η πλειονότητα των περιφερειακών αερολιμένων έχει τη δυνατότητα να αναπτυχθεί. Αυτό αποτελεί προφανώς ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των περιφερειακών αερολιμένων, σε σύγκριση με τους μεγάλους κεντρικούς και τους εθνικούς αερολιμένες.

Ερωτήσεις:

- Με ποιόν τρόπο βοηθά η περιφέρειά σας τον αερολιμένα να προσελκύσει τις αεροπορικές εταιρείες;

5. Οι περιφερειακοί αερολιμένες στις ευρωπαϊκές πολιτικές

Οι περιφερειακοί αερολιμένες θα μπορούσαν να ενταχθούν στις εξής ευρωπαϊκές πολιτικές:

- Διευρωπαϊκά Δίκτυα (ΔΔ), συνδυασμένες μεταφορές
- Διαρθρωτικά ταμεία και Ταμείο Συνοχής της ΕΕ (ΔΤ και ΤΣ)

Ερωτήσεις:

- Αξιολογήστε τη σημασία που έχουν για την περιφέρειά σας και για ο περιφερειακός σας αερολιμένας οι προαναφερθείσες πολιτικές (κυκλώστε από μία απάντηση για κάθε πολιτική):

— ΔΔ:	Μεγάλη	Μέση	Περιορισμένη
— ΔΤ και ΤΣ:	Μεγάλη	Μέση	Περιορισμένη
- Έχετε να διατυπώσετε άλλες παρατηρήσεις σχετικά με τις προαναφερόμενες πολιτικές;

6. Εξειδίκευση του αερολιμένα

Ανάλογα με τη φύση και τη μελλοντική ανάπτυξη των περιφερειών αερολιμένων, οι αερολιμένες είναι δυνατόν να εξειδικευτούν σε ιδιαίτερο τμήμα της αγοράς (π.χ., πτήσεις χαμηλού κόστους, μεταφορές φορτίων, ναυλωμένες πτήσεις, γενική αεροπλοΐα). Ωστόσο, διάφοροι παράγοντες, όπως η ρευστότητα των αγορών (χρεοκοπία των αεροπορικών εταιρειών) και οι διατάξεις που ισχύουν για τις υποδομές (ρύθμιση των νυχτερινών πτήσεων), επηρεάζουν τις πιθανότητες επιτυχίας της ειδίκευσης.

Ερωτήσεις:

- Αποτελεί η εξειδίκευση δυνατή επιλογή για τη μελλοντική ανάπτυξη του/των αερολιμένα/ων της περιφέρειάς σας; Εάν ναι, σε ποιο τμήμα της αγοράς;
- Ποιες είναι οι απαραίτητες προϋποθέσεις για αυτή την ανάπτυξη;

7. Περιβαλλοντικά θέματα

Οι μέθοδοι που συντελούν στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ενός αερολιμένα είναι κυρίως οι περιοριστικές διατάξεις (για παράδειγμα, των κινήσεων των αεροσκαφών), οι ρυθμίσεις, η περιβαλλοντική διαχείριση, τα οικονομικά κίνητρα (τέλη), οι άδειες εκπομπών και τα σχέδια χρήσης γης.

Ερωτήσεις:

- Διαθέτει η περιφέρειά σας πολιτική για τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της δραστηριότητας του/των αερολιμένα/ων της;
- Πόσο σημαντικές είναι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της δραστηριότητας του/των αερολιμένα/ων σε σύγκριση με τα οικονομικά και κοινωνικά πλεονεκτήματα που συνδέονται με την αύξηση αυτής της δραστηριότητας;

8. Διαφάνεια των οικονομικών των αερολιμένων και κατευθυντήριες γραμμές για τις διασταυρούμενες επιδοτήσεις και τις κρατικές ενισχύσεις

Η οικονομική κατάσταση των περιφερειακών αερολιμένων παρουσιάζει διαφορές στο εσωτερικό της Ευρώπης. Συχνά, οι πληροφορίες για τη χρηματοοικονομική κατάσταση και ο τρόπος με τον οποίο οι υπεύθυνες αρχές των αερολιμένων χρηματοδοτούν τους λιγότερο επικερδείς αερολιμένες (διασταυρούμενες επιδοτήσεις) δεν είναι διαφανείς. Ως εκ τούτου, είναι δύσκολο να δικαιολογηθούν οι κρατικές ενισχύσεις ως σκόπιμες και ουσιώδεις.

Ερώτηση:

- Σε ποιο βαθμό πιστεύετε ότι η ισχύουσα ευρωπαϊκή νομοθεσία για τις κρατικές ενισχύσεις περιορίζει την ανάπτυξη του/των (περιφερειακού/ών) σας αερολιμένα/ων;

9. Ορισμός των περιφερειακών αερολιμένων

Η Επιτροπή θα πρέπει να αναγνωρίσει διάφορους τύπους περιφερειακών αερολιμένων κατά τον καθορισμό των πολιτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη των περιφερειακών αερολιμένων. Ο ορισμός θα μπορούσε να βασιστεί σε ένα συνδυασμό των παρακάτω κριτηρίων (παρακαλείστε να ανατρέξετε στο παράρτημα του παρόντος εγγράφου, που παρέχει μια δυνατή ταξινόμηση των αερολιμένων).

Ερωτήσεις

- Ποιο κριτήριο (ή ομάδα κριτηρίων) θα ήταν κατάλληλο για τον ορισμό των περιφερειακών αερολιμένων και την τυπολογική τους ταξινόμηση;
- Βάσει της δυνατής ταξινόμησης που παρέχεται στο παράρτημα, σε ποια κατηγορία, κατά τη γνώμη σας, ανήκει ο αερολιμένας σας;

10. Άλλα θέματα

Κάθε άλλη παρατήρησή σας σε σχέση με άλλα θέματα που αφορούν τη χωρητικότητα των περιφερειακών αερολιμένων είναι ευπρόσδεκτη.

Παράρτημα: **Προτεινόμενη ταξινόμηση των αερολιμένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση**

Όπως αναφέρθηκε, ο ορισμός και η ταξινόμηση των περιφερειακών αερολιμένων μπορούν να βασίζονται στον όγκο της κυκλοφορίας, την κατανομή της κυκλοφορίας, τη λειτουργικότητα, τη γεωγραφική θέση και την ειδικότητά τους, ή σε συνδυασμό των ανωτέρω. Ο παρακάτω πίνακας καταγράφει την πιθανή ταξινόμηση των αερολιμένων, καθώς και των λειτουργιών τους.

Ταξινόμηση	Ορισμός	Σημείωση
A. Κεντρικοί αερολιμένες	Πάνω από 25 εκατομμύρια επιβάτες ή αερολιμένες με διεθνείς ή διηπειρωτικές συνδέσεις που υπερβαίνουν ένα ορισμένο ποσοστό (ή έναν ορισμένο αριθμό)*	* θα καθοριστούν
B. Εθνικοί αερολιμένες	Πάνω από 10 εκατομμύρια επιβάτες, ή αερολιμένες με διεθνείς ή διηπειρωτικές συνδέσεις που υπερβαίνουν ένα ορισμένο ποσοστό (ή έναν ορισμένο αριθμό)*	* θα καθοριστούν
Γ. Περιφερειακοί αερολιμένες: στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών μεταφορικών δικτύων, δυνητικά κέντρα συνδυασμένων μεταφορών		
Γ1. Εξειδικευμένοι αερολιμένες	Ειδικευμένοι σε ταχείες τακτικές πτήσεις, σε μεταφορές φορτίων ή σε προγραμματισμένες μεταφορές επιβατών χαμηλού κόστους	
Γ2. Βοηθητικοί αερολιμένες	Ανακουφίζουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση των κεντρικών αερολιμένων, δευτερεύοντες αερολιμένες	
Γ3. Αερολιμένες που ανήκουν σε σύστημα αερολιμένων	Αποτελούν τμήμα συστήματος αερολιμένων, το οποίο είναι ιδιωτικής ή κρατικής ιδιοκτησίας	
Δ. Περιφερειακοί αερολιμένες: στο πλαίσιο περιφερειακών δικτύων με μεγαλύτερη περιφερειακή επικέντρωση		
Δ1. Απομακρυσμένοι αερολιμένες	Γεωγραφικώς απομακρυσμένοι αερολιμένες (βάσει του χρόνου μετακίνησης προς τα μείζονα ευρωπαϊκά επιχειρηματικά, πολιτικά ή ερευνητικά κέντρα ή τους κεντρικούς αερολιμένες)	Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να μελετήσει τις περιπτώσεις κατά τις οποίες θα ήταν σκόπιμη η κρατική επιδότηση αυτών των αερολιμένων βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας
Δ2. Αερολιμένες ναυλωμένων πτήσεων	Επικεντρωμένοι σε ναυλωμένες πτήσεις	
Ε. Λοιποί περιφερειακοί και τοπικοί αερολιμένες (υπάρχουν μόνο αν τα οικονομικά οφέλη είναι μεγαλύτερα από το κόστος)		
E1. Ανεξάρτητοι περιφερειακοί αερολιμένες	Πάνω από 200 000 επιβάτες	
E2. Ανεξάρτητοι τοπικοί αερολιμένες	Κάτω από 200 000 επιβάτες	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

στη γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών

Αποτελέσματα του ερωτηματολογίου

Για την τεκμηρίωση των δηλώσεων που διατυπώνονται στην παρούσα γνωμοδότηση προοπτικής, αναπτύχθηκε ένα ερωτηματολόγιο προκειμένου να προσδιοριστούν οι ανάγκες των περιφερειών. Τα αποτελέσματα αυτού του ερωτηματολογίου εξετάζονται κατωτέρω.

1. Διάρθρωση της ιδιοκτησίας

Οι περισσότερες από τις περιφέρειες που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο δήλωσαν ότι οι αερολιμένες τους ανήκουν σε διάφορες κρατικές αρχές, όπως οι δήμοι, τα κράτη ή οι κεντρικές κυβερνήσεις. Η Σκωτία επισήμανε ότι δύο αερολιμένες της (Prestwick στη Γλασκόβης και Scatsta) είναι ιδιωτικοί. Η περιφέρεια Bolzano της Ιταλίας αναφέρει ότι ο αερολιμένας της είναι μεν δημόσιος, αλλά η πλειονότητα των μετοχών ανήκει σε ιδιώτες. Στους περισσότερους αερολιμένες δεν προβλέπονται σημαντικές αλλαγές στο εγγύς μέλλον. Στις περισσότερες περιφέρειες διεξάγονται, ωστόσο, συζητήσεις για πιθανή αλλαγή της διάρθρωσης της ιδιοκτησίας.

2. Προσπελασιμότητα της περιφέρειας

Μόνο οι περιφέρειες που είναι απομακρυσμένες από το κέντρο της Ευρώπης αναφέρουν ότι δεν υπάρχουν εναλλακτικές επιλογές των αεροπορικών συνδέσεων. Τέτοιες περιφέρειες είναι, π.χ., η Βόρεια Σουηδία ή η Απουλία στη Νότια Ιταλία. Στις άλλες περιφέρειες υπάρχουν εναλλακτικές επιλογές με τη μορφή των σιδηροδρομικών συνδέσεων (σε ορισμένες περιπτώσεις, ακόμη και με Τρένα Μεγάλης Ταχύτητας), των αυτοκινητοδρόμων και της εξυπηρέτησης με οχηματαγωγό. Μελέτες για την προσπελασιμότητα της περιφέρειας διεξάγονται στη Σουηδία, στο Yorkshire και Humber και στο Σάαρ. Η Σκωτία επισήμανε ότι δεν διεξάγει καμία έρευνα για το θέμα της προσπελασιμότητας. Οι άλλες περιφέρειες δεν αναφέρονται καθόλου στη διεξαγωγή ερευνών. Με εξαίρεση πάλι τη Βόρεια Σουηδία και την Απουλία, οι περιφέρειες αναφέρουν ότι η προσπελασιμότητά τους μπορεί να αυξηθεί, εκτός από τη βελτίωση των αεροπορικών συνδέσεων, και με τη βελτίωση των σιδηροδρομικών. Για Βόρεια Σουηδία και την Απουλία, η ανάπτυξη περισσότερων αεροπορικών συνδέσεων έχει ουσιώδη σημασία για την ελκυστικότητά τους.

3. Ανταγωνιστικότητα της περιφέρειας

Όλες οι περιφέρειες έχουν διάφορες μορφές σχεδίων για την ανάπτυξη των αερολιμένων τους. Τα σχέδια αυτά κυμαίνονται από τη χάραξη κατευθυντήριων γραμμών για τους αερολιμένες μέχρι την κατάσταση ενός γενικού στρατηγικού σχεδίου. Οι αερολιμένες συμπεριλαμβάνονται στη χωροταξική πολιτική της περιφέρειας, αλλά στις περισσότερες περιπτώσεις δεν υπάρχουν μακροπρόθεσμα σχέδια για επενδύσεις.

4. Κίνητρα για τη χρήση των περιφερειακών αερολιμένων από τις αεροπορικές εταιρείες

Τα κίνητρα που μπορούν να παρασχεθούν από τις περιφέρειες είναι η πολιτική στήριξη και η προαγωγή των επιθυμητών δρομολογίων μέσω επιδοτήσεων. Η κυβέρνηση της Σουηδίας έχει αγοράσει 10 εσωτερικά δρομολόγια για να διατηρήσει την προσπελασιμότητα των πιο απομακρυσμένων περιφερειών της χώρας. Στα δρομολόγια αυτά, οι αερομεταφορείς εκτελούν πτήσεις μόνο εάν η κυβέρνηση τους εξασφαλίζει ένα ορισμένο εισόδημα.

5. Οι περιφερειακοί αερολιμένες στις ευρωπαϊκές πολιτικές

Δεν υπάρχει συναίνεση των περιφερειών όσον αφορά τη σημασία της ένταξης των περιφερειακών αερολιμένων στα διευρωπαϊκά δίκτυα. Οι απόψεις ποικίλλουν από πολύ μικρή έως πολύ μεγάλη σημασία. Υπάρχει, επίσης, κάποια συζήτηση όσον αφορά τα διαρθρωτικά ταμεία και το Ταμείο Συνοχής. Η τάση είναι να αποδίδεται μεγάλη σημασία στα ταμεία. Το ζήτημα της αυξημένης ασφάλειας είναι σημαντικό για τους περιφερειακούς αερολιμένες. Στους μικρότερους αερολιμένες, οι απαιτήσεις αυξημένης ασφάλειας έχουν πολύ υψηλό κόστος σε σχέση με τον κίνδυνο ασφαλείας που θέτουν οι αερολιμένες αυτοί στην Κοινότητα. Κατά τα άλλα, η ευρωπαϊκή νομοθεσία δεν θεωρείται περιοριστικός παράγοντας για την ανάπτυξη των περιφερειακών αερολιμένων.

6. Εξειδίκευση των αερολιμένων

Οι περισσότερες περιφέρειες δεν διαθέτουν δυνατότητες εξειδίκευσης. Ωστόσο, η Νότια Σουηδία και η Δανία επικεντρώνονται στις δραστηριότητες χαμηλού κόστους.

7. Περιβαλλοντικά θέματα

Το περιβάλλον αποτελεί επίκεντρο της προσοχής όλων των περιφερειών. Ορισμένες περιφέρειες διαθέτουν ειδικά περιβαλλοντικά σχέδια για τους αερολιμένες. Άλλες θεωρούν τους αερολιμένες κανονικές επιχειρήσεις, για τις οποίες ισχύουν οι κοινοί περιβαλλοντικοί κανόνες. Γενικά, οι περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις θεωρούνται σχετικά χαμηλές και μικρότερες από τα οικονομικά οφέλη του αερολιμένα.

8. Διαφάνεια των οικονομικών των αερολιμένων και κατευθυντήριες γραμμές για τις διασταυρούμενες επιδοτήσεις και τις κρατικές ενισχύσεις

Μολονότι οι περισσότερες περιφέρειες βρίσκουν ότι δεν υπάρχει σχεδόν κανένας περιορισμός για την ανάπτυξη των περιφερειακών αερολιμένων μέσω της ισχύουσας ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τις κρατικές ενισχύσεις, αναφέρεται εντούτοις ότι η ισχύουσα νομοθεσία εμποδίζει την ανάπτυξη νέων δρομολογίων σε απομακρυσμένες περιοχές.

9. Ορισμός των περιφερειακών αερολιμένων

Οι παράγοντες που θα πρέπει να συμπεριληφθούν στον ορισμό είναι:

- Ο αριθμός επιβατών
- Ο αριθμός κινήσεων (πτήσεων)
- Ο τύπος της κυκλοφορίας
- Η έκταση της εξυπηρετούμενης περιοχής.

Ο ορισμός θα πρέπει να διευρυνθεί έτσι ώστε να συμπεριλάβει και τους αερολιμένες με λιγότερους από 200 000 επιβάτες ετησίως.

10. Άλλα θέματα

Αναφέρθηκαν τα εξής άλλα θέματα που σχετίζονται με τη χωρητικότητα των περιφερειακών αερολιμένων:

- Η ενθάρρυνση της βελτίωσης της τεχνολογίας
- Η κοινή στρατιωτική/πολιτική χρήση
- Το υψηλό κόστος της παροχής πρόσβασης στην επιφάνεια σε σχέση με τη διακινούμενη κυκλοφορία.

Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο και συμβολές

Περιφέρειες:

Σαλτσβούργο, Αυστρία

Τιρόλο, Αυστρία

Περιφέρεια της Άνω Αυστρίας, Αυστρία

Επαρχία Aarhus, Δανία

Δήμος της Κοπεγχάγης/Περιφέρεια Øresund, Δανία

Επαρχία της Νότιας Γιουτλάνδης, Δανία

Περιφέρεια Ribe, Δανία

Επαρχία Viborg, Δανία
Πικαρδία, Γαλλία
Ροδανός-Άλπεις, Γαλλία
Languedoc Roussillon, Γαλλία
Σάαρ, Γερμανία
Σαξονία-Άνχαλτ, Γερμανία
Σαξονία, Γερμανία
Βαυαρία, Γερμανία
Αμβούργο, Γερμανία
Ρηνανία-Παλατινάτο, Γερμανία
Αυτόνομη Επαρχία του Bolzano, Ιταλία
Marche, Ιταλία
Απουλία, Ιταλία
Umbria, Ιταλία
Κοινότητα της Μαδρίτης, Ισπανία
Μούρθια, Ισπανία
Χερόνα, Ισπανία
Ένωση Σουηδικών Κοινοτήτων, Σουηδία
Πόλη της Στοκχόλμης, Σουηδία
Ανατολική Αγγλία, Ηνωμένο Βασίλειο
Σκοτία, Ηνωμένο Βασίλειο
Yorkshire και Humber, Ηνωμένο Βασίλειο
Δυτική Πομερανία, Πολωνία
Αζόρες, Πορτογαλία
