



**Δελτίο Τύπου
Για άμεση διανομή
Λουξεμβούργο, 16 Δεκεμβρίου 2014**

Οι χρηματοδοτούμενες από την ΕΕ επενδύσεις σε αερολιμένες έχουν περιορισμένη αποδοτικότητα, δηλώνουν οι ελεγκτές της ΕΕ

Από έκθεση που δημοσίευσε σήμερα το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (ΕΕΣ) προκύπτει ότι οι χρηματοδοτηθείσες από την ΕΕ επενδύσεις σε αερολιμένες δεν απέφεραν τα αναμενόμενα αποτελέσματα ούτε ήταν ιδιαίτερα αποδοτικές από οικονομική άποψη. Σύμφωνα με τους ελεγκτές της ΕΕ, εξαιτίας της έλλειψης επαρκούς σχεδιασμού και κατάλληλων προβλέψεων, ορισμένοι από τους χρηματοδοτηθέντες αερολιμένες βρίσκονταν πολύ κοντά μεταξύ τους, ενώ ορισμένα κατασκευαστικά έργα ήταν υπερμεγέθη για τον αριθμό αεροσκαφών και επιβατών που εξυπηρετούσαν.

«Διαπιστώσαμε ότι ορισμένα αεροδρόμια δεν ήταν επικερδή μακροπρόθεσμα, ότι ορισμένα υποχρησιμοποιούνταν και ότι ορισμένα άλλα δεν χρησιμοποιούνταν καθόλου», σχολίασε ο κ. George Pufan, Μέλος του ΕΕΣ και αρμόδιος για την έκθεση. «Η εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη προβλέπεται να διπλασιαστεί μέχρι το 2030. Εάν η Ευρώπη επιθυμεί να ανταποκριθεί σε αυτή την πρόσθετη ζήτηση, τόσο η Επιτροπή όσο και τα κράτη μέλη πρέπει να βελτιώσουν τον τρόπο που επενδύουν στους αερολιμένες μας, χρηματοδοτώντας μόνον αυτούς που είναι κερδοφόροι και για τους οποίους υπάρχει πραγματική επενδυτική ανάγκη».

Οι ελεγκτές της ΕΕ εξέτασαν επενδυτικά έργα σε 20 αερολιμένες στην Εσθονία, την Ελλάδα, την Ιταλία, την Πολωνία και την Ισπανία, για τα οποία είχαν καταβληθεί περισσότερα από 600 εκατομμύρια ευρώ κατά την περίοδο 2000-2013. Οι ελεγκτές διαπίστωσαν ότι η ανάγκη για χρηματοδοτούμενες από την ΕΕ επενδύσεις μπορούσε να αποδειχθεί μόνο για το ήμισυ των αερολιμένων αυτών, οι χρηματοδοτηθείσες υποδομές συχνά υποχρησιμοποιούνταν, ενώ υποδομές αξίας περί τα 38 εκατομμύρια ευρώ δεν χρησιμοποιούνταν καθόλου.

Αύξηση του αριθμού των επιβατών διαπιστώθηκε μόνο για το ήμισυ των αερολιμένων που υποβλήθηκαν σε έλεγχο, ενώ για περισσότερους από τους μισούς οι πραγματικές αυξήσεις της εναέριας κυκλοφορίας υπολείπονταν σε μεγάλο βαθμό των αρχικών προβλέψεων. Στην Κόρδοβα, παραδείγματος χάριν, το 2013 ταξίδεψαν λιγότεροι από 7 000 επιβάτες, ενώ οι προβλέψεις ανέφεραν 179 000. Επιπλέον, για τους περισσότερους αερολιμένες ελάχιστα ήταν τα στοιχεία που αποδείκνυαν βελτιώσεις στην εξυπηρέτηση πελατών ή περιφερειακά κοινωνικο-οικονομικά οφέλη, όπως δημιουργία πρόσθετων θέσεων εργασίας.

Επτά αερολιμένες, κυρίως αυτοί που εξυπηρετούν λιγότερους από 100 000 επιβάτες ετησίως, δεν μπορούν να αυτοσυντηρηθούν οικονομικά και θα χρειαστεί να καταβάλουν ιδιαίτερες προσπάθειες για να εξακολουθήσουν να λειτουργούν χωρίς δημόσια χρηματοδότηση. Στην Ελλάδα, παραδείγματος χάριν, τα έσοδα του αερολιμένα της Καστοριάς, ύψους 176 000 ευρώ για την περίοδο 2005-2012, ήταν ασήμαντα έναντι των 7,7 εκατομμυρίων ευρώ που δαπανήθηκαν για τη συντήρησή του κατά την ίδια περίοδο. Οι ελεγκτές κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι τα περαιτέρω 16,5 εκατομμύρια ευρώ που επενδύθηκαν σε επέκταση του διαδρόμου προσαπογειώσεων του εν λόγω αερολιμένα (ο οποίος δεν χρησιμοποιήθηκε ποτέ από το είδος αεροσκάφους για το οποίο είχε κατασκευαστεί) δεν μπορούν να θεωρούνται ως περίπτωση αποτελεσματικής χρήσης δημόσιων πόρων.

Για τους περισσότερους από τους αερολιμένες που υποβλήθηκαν σε έλεγχο, οι ελεγκτές διαπίστωσαν καθυστερήσεις στην κατασκευή και την παράδοση των υποδομών, με τη μέση καθυστέρηση να φθάνει σχεδόν τα δύο έτη. Στο ήμισυ σχεδόν των αερολιμένων διαπιστώθηκαν υπερβάσεις κόστους, με συνέπεια τα κράτη μέλη να υποχρεωθούν να δαπανήσουν περίπου 100 εκατομμύρια ευρώ από τους εθνικούς προϋπολογισμούς τους, επιπλέον των αρχικών προβλέψεων.

Οι ελεγκτές διαπίστωσαν ότι η χρηματοδότηση από την ΕΕ δεν ήταν καλά συντονισμένη σε εθνικό επίπεδο. Παραδείγματος χάριν, η Εσθονία, η Ελλάδα, η Ιταλία και η Ισπανία δεν διέθεταν μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης αερολιμένων. Επιπλέον, η εποπτεία της

Σκοπός του παρόντος δελτίου Τύπου είναι η παρουσίαση των κύριων μηνυμάτων της σχετικής ειδικής έκθεσης που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο. Το πλήρες κείμενο της έκθεσης διατίθεται στον ιστότοπο του ΕΕΣ: www.eca.europa.eu

ECA Press

Damijan Fišer - Υπεύθυνος Τύπου

12, rue Alcide De Gasperi L - 1615 Luxembourg

Τηλέφωνο γραφείου: (+352) 4398 45410 Κινητό τηλέφωνο: (+352) 621 55 22 24

**Ηλεκτρονική διεύθυνση: press@eca.europa.eu Twitter: @EUAuditorsECA Youtube: EUAuditorsECA
eca.europa.eu**

χρηματοδότησης από την Επιτροπή δεν ήταν επαρκής. Η τελευταία κατά κανόνα δεν γνωρίζει ποιοι αερολιμένες λαμβάνουν χρηματοδότηση και ποια είναι τα σχετικά ποσά. Η κατάσταση αυτή δεν επιτρέπει στην Επιτροπή να έχει πλήρη εικόνα όλων των επενδύσεων της ΕΕ που αφορούν αερολιμένες και περιορίζει τις δυνατότητές της να παρακολουθεί και να διασφαλίζει ότι οι σχετικές πολιτικές σχεδιάζονται και υλοποιούνται καταλλήλως.

Σημείωμα προς τους συντάκτες

Οι ειδικές εκθέσεις του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ) δημοσιεύονται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και παρουσιάζουν τα αποτελέσματα επιλεγμένων ελέγχων επί συγκεκριμένων τομέων του προϋπολογισμού της ΕΕ ή επί συγκεκριμένων διαχειριστικών ζητημάτων.

Η ειδική έκθεση αριθ. 21/2014, με τίτλο «**Χρηματοδοτούμενες από την ΕΕ αερολιμενικές υποδομές: περιορισμένη η αποδοτικότητα των σχετικών δαπανών**» αναλύει τις χρηματοδοτούμενες από την ΕΕ επενδύσεις σε αερολιμενικές υποδομές και εξετάζει κατά πόσον οι εν λόγω επενδύσεις ήταν αποδεδειγμένα αναγκαίες, οι κατασκευές ολοκληρώθηκαν εγκαίρως και εντός προϋπολογισμού, καθώς και κατά πόσον οι νέες ή αναβαθμισμένες υποδομές αξιοποιήθηκαν πλήρως. Επίσης, με τον έλεγχο, ο οποίος διενεργήθηκε μεταξύ Μαΐου 2013 και Οκτωβρίου 2014, αξιολογήθηκε κατά πόσον οι επενδύσεις επέφεραν αύξηση του αριθμού επιβατών και συνέβαλαν στη βελτίωση της εξυπηρέτησης πελατών, καθώς και κατά πόσον οι χρηματοδοτούμενοι αερολιμένες ήταν οικονομικά βιώσιμοι.

Η ΕΕ χορήγησε περίπου 4,5 δισεκατομμύρια ευρώ κατά τις περιόδους προγραμματισμού 2000-2013 σε αερολιμενικές υποδομές μέσω του ΕΤΠΑ, του ΤΣ και των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Πάνω από 2,8 δισεκατομμύρια ευρώ προήλθαν από το ΕΤΠΑ και το ΤΣ, ενώ το 75 % αυτών επενδύθηκε στην Ελλάδα, την Ιταλία, την Πολωνία και την Ισπανία.

Ο έλεγχος επικεντρώθηκε σε 20 χρηματοδοτούμενους από την ΕΕ αερολιμένες σε πέντε κράτη μέλη (δύο στην Εσθονία, τρεις στην Ελλάδα, πέντε στην Ιταλία, δύο στην Πολωνία και οκτώ στην Ισπανία). Οι αερολιμένες αυτοί έλαβαν συνολική χρηματοδότηση από την ΕΕ ύψους 666 εκατομμυρίων ευρώ κατά τις περιόδους προγραμματισμού 2000-2006 και 2007-2013 μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και του Ταμείου Συνοχής (ΤΣ), εκ των οποίων ελέγχθηκε ποσό 460 εκατομμυρίων ευρώ.

Συμπεράσματα των ελεγκτών της ΕΕ

Οι χρηματοδοτούμενες από την ΕΕ επενδύσεις σε αερολιμένες είχαν περιορισμένη αποδοτικότητα: χρηματοδοτήθηκαν πάρα πολλοί αερολιμένες, οι οποίοι συχνά βρίσκονταν πολύ κοντά μεταξύ τους, και σε πολλές περιπτώσεις οι χρηματοδοτούμενες από την ΕΕ υποδομές ήταν υπερμεγέθεις. Μόλις το ήμισυ των ελεγχθέντων αερολιμένων κατόρθωσαν να αυξήσουν τον αριθμό επιβατών τους και οι βελτιώσεις στην εξυπηρέτηση πελατών είτε δεν μετρήθηκαν είτε δεν αποδείχθηκαν βάσει στοιχείων.

Συστάσεις των ελεγκτών της ΕΕ

- Η **Επιτροπή** πρέπει να διασφαλίσει κατά την περίοδο προγραμματισμού 2014-2020 ότι τα κράτη μέλη θα χορηγήσουν χρηματοδότηση από την ΕΕ για αερολιμενικές υποδομές μόνο σε οικονομικά βιώσιμους αερολιμένες, με κατάλληλα αξιολογημένες και αποδεδειγμένες επενδυτικές ανάγκες. Το γεγονός αυτό πρέπει να αποτελεί μέρος της διαδικασίας έγκρισης και παρακολούθησης των επιχειρησιακών προγραμμάτων της Επιτροπής.
- Τα **κράτη μέλη** πρέπει να έχουν συνεκτικά περιφερειακά, εθνικά και υπερεθνικά σχέδια για την ανάπτυξη των αερολιμένων, ώστε να αποφεύγεται η πλεονάζουσα δυναμικότητα, η αλληλεπικάλυψη και οι μη συντονισμένες επενδύσεις σε αερολιμενικές υποδομές.

Η Επιτροπή, στις απαντήσεις της οι οποίες επισυνάπτονται στην παρούσα έκθεση, παρέχει διασφάλιση ότι αντλήθηκαν διδάγματα από την εμπειρία αυτή. Ως εκ τούτου, έθεσε σε εφαρμογή μια ριζικά διαφορετική προσέγγιση όσον αφορά την σχετική νομοθεσία για την περίοδο προγραμματισμού 2014-2020.