



**Comunicado de prensa  
Publicación inmediata  
Luxemburgo, 16 de diciembre de 2014**

## **Según los auditores de la UE, las inversiones financiadas por la UE en aeropuertos resultaron poco rentables**

**En el informe especial que publica hoy, el Tribunal de Cuentas Europeo (TCE) revela que las inversiones financiadas por la UE en aeropuertos no generaron los resultados esperados y fueron poco rentables. Según los auditores de la UE, debido a la falta de planificación y previsión adecuadas, algunos de los aeropuertos financiados estaban demasiado próximos entre sí y determinados proyectos de construcción eran demasiado grandes para el número de aeronaves y de pasajeros a los que afectaban.**

**George Pufan, Miembro del TCE responsable del informe ha realizado la siguiente declaración:** *«Constatamos que algunos aeropuertos no eran rentables a largo plazo, otros estaban infrautilizados y otros no se utilizaban en absoluto. Se prevé que en 2030 Europa habrá duplicado su tráfico aéreo; por consiguiente, para poder satisfacer esta demanda adicional, tanto la Comisión como los Estados miembros deberán mejorar el modo en que invierten en nuestros aeropuertos financiando solo aquellos que sean rentables y que realmente necesiten de inversiones».*

Los auditores de la UE examinaron veinte aeropuertos financiados por la UE en Estonia, Grecia, Italia y Polonia y España que recibieron más de 600 millones de euros entre 2000 y 2013, y constataron que solo la mitad podían demostrar la necesidad de inversiones financiadas por la UE en infraestructuras aeroportuarias. Además, con frecuencia, las infraestructuras financiadas estaban infrautilizadas, y algunas de ellas, por valor de 38 millones de euros, no se utilizaba en absoluto.

Solo la mitad de los aeropuertos controlados incrementaron su número de pasajeros y, más de la mitad de ellos, sobrestimaron considerablemente el aumento en sus previsiones de tráfico aéreo. Por ejemplo, en 2013 viajaron en Córdoba menos de 7 000 pasajeros, cuando la previsión era de 179 000. Además, en la mayoría de los aeropuertos no había muchas pruebas de mejoras en el servicio al cliente ni de que se hubieran obtenido beneficios socioeconómicos regionales como creación de nuevos puestos de trabajo.

Siete de los aeropuertos, sobre todo aquellos que cuentan con menos de 100 000 pasajeros al año, no son autosuficientes desde el punto de vista financiero y tendrán dificultades para seguir funcionando sin más financiación pública. En Grecia, por ejemplo, los ingresos de 176 000 euros que generó el aeropuerto de Kastoria entre 2005 y 2012 queda eclipsado por los 7,7 millones de euros que costó mantenerlo abierto durante el mismo período. Los auditores concluyeron que la inversión de otros 16,5 millones en la ampliación de la pista de Kastoria (nunca utilizada por el tipo de aeronave para la que se construyó) no puede considerarse un uso eficaz de los fondos públicos.

En la mayoría de los aeropuertos examinados, los auditores constataron retrasos en la construcción y entrega final de las infraestructuras aeroportuarias que alcanzaron una media de dos años, así como sobrecostes en casi la mitad de los aeropuertos, por lo que los Estados miembros tuvieron que gastar casi 100 millones de euros más de lo previsto de sus presupuestos nacionales.

Los auditores observaron que la financiación de la UE no está bien coordinada por los Estados miembros; por ejemplo, Estonia, Grecia, Italia y España carecían de planes estratégicos de desarrollo aeroportuario a largo plazo. Además, la financiación estaba insuficientemente supervisada por la Comisión, que normalmente desconoce cuáles son los aeropuertos que reciben financiación y la cuantía de esta. Debido a esta situación, la Comisión carece de una perspectiva completa de todas las inversiones de la UE destinadas a aeropuertos, por lo que sus posibilidades de supervisar y garantizar la correcta concepción y aplicación de las políticas son limitadas.

**El presente comunicado de prensa recoge las ideas principales del informe especial aprobado por el Tribunal de Cuentas Europeo, cuya versión completa puede consultarse en el sitio web [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu)**

## **ECA Press**

**Damijan Fišer – Agente de prensa**

**12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxemburgo**

**T: (+352) 4398 45410 M: (+352) 621 55 22 24**

**E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) @EUAuditorsECA Youtube: EUAuditorsECA [eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)**

## Nota destinada a las redacciones

Los informes especiales del Tribunal de Cuentas Europeo (TCE) se publican a lo largo del año y presentan los resultados de su fiscalización de ámbitos presupuestarios o temas de gestión específicos de la UE.

En el informe especial nº 21/2014 «**Infraestructuras aeroportuarias financiadas por la UE: escasa rentabilidad**» se analizan las inversiones en infraestructuras aeroportuarias financiadas por la UE y se examina si existía la necesidad demostrada de realizar estas inversiones, si las obras se terminaron a tiempo y dentro del presupuesto, y si las infraestructuras nuevas construidas o acondicionadas se utilizaban plenamente. Asimismo, la fiscalización, llevada a cabo entre mayo de 2013 y octubre de 2014, evaluó si estas inversiones dieron lugar a un incremento en el número de pasajeros y a una mejora en la atención al cliente, y si los aeropuertos financiados por la UE eran financieramente sostenibles.

La fiscalización se centró en veinte aeropuertos financiados por la UE en cinco Estados miembros (Estonia, Grecia, España, Italia y Polonia). Estos aeropuertos recibieron de la UE una financiación total de 666 millones de euros durante los períodos de programación 2000-2006 y 2007-2013 a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y del Fondo de Cohesión (FC), de los cuales se auditaron 460 millones de euros.

Durante los períodos de programación 2000-2013, la UE asignó unos 4 500 millones de euros a infraestructuras aeroportuarias a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Fondo de Cohesión (FC) y la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T). Más de 2 800 millones procedían del FEDER y del FC, y un 75 % de los mismos se invirtieron en Grecia, España, Italia y Polonia.

### Conclusiones de los auditores de la UE:

Las inversiones aeroportuarias financiadas por la UE fueron escasamente rentables: se financiaron demasiados aeropuertos (a menudo muy cercanos entre sí) y, en muchos casos, las infraestructuras financiadas por la UE estaban sobredimensionadas. Solo la mitad de los aeropuertos controlados lograron incrementar su número de pasajeros, y, en la mayoría de los casos, no se midieron ni se demostraron las mejoras en el servicio al cliente.

### Recomendaciones de los auditores de la UE:

- La **Comisión** debería garantizar durante el período de programación 2014-2020 que los Estados miembros solo asignen fondos de la UE a las infraestructuras de aeropuertos financieramente viables en los que se hayan evaluado y demostrado adecuadamente las necesidades de inversión en el marco de la aprobación y supervisión de los programas operativos llevados a cabo por la Comisión.
- Los **Estados miembros** deberían contar con planes desarrollo aeroportuario regional, nacional o supranacional coherentes para evitar el exceso de capacidad, la duplicación y la descoordinación de las inversiones en infraestructuras aeroportuarias.

En sus respuestas, que acompañan al informe, la Comisión garantiza que, gracias a la lección aprendida con esta experiencia, ha aplicado un enfoque radicalmente distinto en la legislación pertinente para el período de programación 2014-2020.