



**Comunicat de presă  
Pentru publicare imediată  
Luxemburg, 16 decembrie**

## **Potrivit auditorului extern al UE, investițiile finanțate de UE în aeroporturi nu prezintă beneficii suficiente în raport cu costurile**

Un raport publicat astăzi de Curtea de Conturi Europeană arată că investițiile finanțate de UE în aeroporturi nu au generat rezultatele preconizate și au adus beneficii insuficiente în raport cu costurile. Așa cum a constatat auditorul extern al UE, ca urmare a unei planificări și a unei previzionări deficitare, au fost finanțate unele aeroporturi care se aflau la distanță prea mică unele față de celelalte, iar anumite proiecte de construcție erau supradimensionate în raport cu numărul aeronavelor și al pasagerilor care urmau să utilizeze infrastructurile în cauză.

*„Am constatat că unele aeroporturi nu erau profitabile pe termen lung, iar altele nu erau utilizate la capacitatea maximă, existând chiar anumite aeroporturi care nu erau deloc utilizate,” a declarat domnul George Pufan, membrul Curții responsabil de raport. „Se preconizează că volumul traficului aerian european se va dubla până în 2030. Dacă Europa își propune să facă față acestei creșteri a cererii, atât Comisia, cât și statele membre trebuie să aducă îmbunătățiri modului în care investesc în aeroporturile europene, direcționând finanțarea doar către acele aeroporturi care sunt profitabile și în cazul cărora există o reală nevoie de investiții.”*

Auditorii Curții au examinat o serie de proiecte de investiții în 20 de aeroporturi (din Estonia, Grecia, Italia, Polonia și Spania), care au beneficiat de fonduri din partea UE în valoare totală de peste 600 de milioane de euro între anii 2000 și 2013. Potrivit constatărilor auditorilor, numai pentru jumătate dintre aceste aeroporturi se putea demonstra necesitatea unei investiții cu fonduri din partea UE. În plus, de multe ori, infrastructurile care au fost finanțate erau subutilizate, iar altele nu erau deloc utilizate, acestora din urmă corespunzându-le o investiție totală de 38 de milioane de euro din partea UE.

Numai jumătate dintre aeroporturile auditate au înregistrat o creștere a numărului de pasageri. De asemenea, peste jumătate dintre aceste aeroporturi supraestimasera în mod semnificativ creșterea volumului traficului aerian în previziunile lor. În Cordoba, de exemplu, numărul pasagerilor care au utilizat aeroportul în 2013 era mai mic de 7 000, față de cei 179 000 de pasageri care fuseseră previzionați. În plus, în cazul celor mai multora dintre aceste aeroporturi, nu existau dovezi suficiente care să demonstreze că s-au înregistrat îmbunătățiri la nivelul serviciilor pentru clienți sau că s-au generat beneficii socioeconomice, cum ar fi crearea unor locuri de muncă suplimentare.

Șapte dintre aeroporturi, în mare parte cele care înregistrează mai puțin de 100 000 de pasageri pe an, nu sunt autosustenabile din punct de vedere financiar și vor întâmpina dificultăți în a rămâne operaționale dacă nu li se acordă în continuare fonduri publice. În Grecia, de exemplu, încasările aeroportului Kastoria, în cuantum de 176 000 de euro pentru perioada 2005-2012, sunt disproporționate de mici în raport cu costurile totale, în valoare de 7,7 milioane de euro, care au fost necesare pentru menținerea aeroportului în funcțiune în aceeași perioadă. Concluzia auditorilor a fost că investiția suplimentară în valoare de 16,5 milioane de euro în extinderea pistei acestui aeroport (extindere care nu fusese utilizată niciodată de către tipul de aeronavă pentru care fusese construită) nu poate fi considerată ca reprezentând o utilizare eficientă a fondurilor publice.

În cazul majorității aeroporturilor examinate, auditul a pus în evidență întârzieri în ceea ce privește construcția și darea în exploatare a infrastructurilor, întârzierea medie fiind de aproape doi ani. Aproape jumătate dintre aeroporturi s-au confruntat cu problema supracosturilor, consecința fiind că statele membre au trebuit să aloce din bugetele lor naționale fonduri suplimentare în valoare de aproape 100 de milioane de euro, în plus față de fondurile planificate inițial.

Potrivit constatărilor auditorilor, finanțarea care se acorda nu era bine coordonată la nivelul statelor membre; de exemplu, Estonia, Grecia, Italia și Spania nu dispuneau de un plan strategic de dezvoltare aeroportuară pe termen lung. Mai mult, finanțarea era insuficient supervizată de Comisie, care, în general, nu are cunoștință despre ce aeroporturi beneficiază de finanțare și care este cuantumul acestui sprijin. Această situație o împiedică să aibă o imagine completă a tuturor investițiilor UE în aeroporturi și îi limitează posibilitățile de monitorizare și de garantare a faptului că politicile sunt corect concepute și puse în aplicare.

**Scopul acestui comunicat de presă este să prezinte mesajele principale ale raportului special adoptat de Curtea de Conturi Europeană.**

Textul integral al raportului este disponibil la adresa [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).

**ECA Press**

**Damijan Fišer - Ofițer de presă**

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

**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)**

## Note către editori:

Rapoartele speciale ale Curții de Conturi Europene se publică pe tot parcursul anului și prezintă constatările unor audituri selectate care au ca obiect domenii specifice ale bugetului UE sau aspecte specifice legate de gestiune.

Acest raport special (nr. 21/2014), intitulat „**Infrastructurile aeroportuare finanțate de UE: beneficii insuficiente în raport cu costurile**”, analizează investițiile finanțate de UE în infrastructurile aeroportuare și examinează dacă s-a demonstrat necesitatea acestor investiții, dacă construcțiile au fost finalizate la timp și în limita bugetului și dacă infrastructurile nou construite sau modernizate au fost exploatate la potențialul maxim. În cadrul auditului, care a fost desfășurat în perioada mai 2013-octombrie 2014, s-a evaluat, de asemenea, dacă investițiile realizate au avut drept rezultat creșterea numărului de pasageri și a calității serviciilor pentru clienți, precum și dacă aeroporturile finanțate au fost viabile din punct de vedere financiar.

În cursul perioadelor de programare din intervalul 2000-2013, UE a alocat aproximativ 4,5 miliarde de euro pentru infrastructurile aeroportuare. Aceste resurse au fost puse la dispoziție prin Fondul european de dezvoltare regională (FEDR), prin Fondul de coeziune și prin TEN-T (rețelele transeuropene de transport). Peste 2,8 miliarde de euro au provenit din FEDR și din Fondul de coeziune, iar 75 % din această sumă a fost investită în Grecia, Italia, Polonia și Spania.

Auditul s-a axat pe 20 de aeroporturi finanțate de UE din cinci state membre (două din Estonia, trei din Grecia, cinci din Italia, două din Polonia și opt din Spania). Aceste aeroporturi au beneficiat de finanțare din partea UE în valoare totală de 666 de milioane de euro în perioadele de programare 2000-2006 și 2007-2013, prin FEDR și prin Fondul de coeziune, din care 460 de milioane de euro au făcut obiectul auditului.

## Concluziile auditorului extern al UE

Investițiile finanțate de UE în aeroporturi au adus beneficii insuficiente în raport cu costurile suportate. Au fost finanțate prea multe aeroporturi, deseori aflate la distanță relativ mică unele față de celelalte, și, în multe cazuri, infrastructurile finanțate de UE au fost supradimensionate. Numai jumătate dintre aeroporturile auditate au reușit să înregistreze o creștere a numărului de pasageri, iar îmbunătățirile în ceea ce privește serviciile pentru clienți fie nu au fost măsurate, fie nu s-au evidențiat.

## Recomandările auditorului extern al UE

- În cursul perioadei de programare 2014-2020, **Comisia** ar trebui să se asigure că statele membre alocă fonduri ale UE pentru infrastructuri aeroportuare numai aeroporturilor care sunt viabile din punct de vedere financiar și pentru care necesitatea investiției a fost evaluată și demonstrată în mod adecvat. Aceasta ar trebui să facă parte din procesul de aprobare și de monitorizare a programelor operaționale desfășurate de Comisie.
- **Statele membre** ar trebui să dispună de planuri coerente la nivel regional, național și supranațional pentru dezvoltarea aeroporturilor, astfel încât să se evite situațiile de supracapacitate, duplicarea și lipsa de coordonare a investițiilor în materie de infrastructuri aeroportuare.

În răspunsurile anexate la acest raport, Comisia asigură că s-au desprins învățămintele necesare din această experiență. În consecință, aceasta a pus în practică o abordare radical diferită în cadrul legislației relevante aferente perioadei de programare 2014-2020.