



## «Σημαντικές διαφορές κόστους μεταξύ των συγχρηματοδοτούμενων από την ΕΕ έργων οδοποιίας»

### Οι υπεραισιόδοξες προβλέψεις κυκλοφορίας έχουν ως αποτέλεσμα δαπανηρότερα έργα

Μεταξύ 2000 και 2013, η ΕΕ έχει διαθέσει περί τα 65 δισεκατομμύρια ευρώ από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ταμείο Συνοχής για τη συγχρηματοδότηση της κατασκευής και της ανακαίνισης οδικών δικτύων. Το ΕΕΣ υπέβαλε σε έλεγχο 24 επενδυτικά έργα οδοποιίας που χρηματοδοτήθηκαν από το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής στη Γερμανία, την Ελλάδα, την Πολωνία και την Ισπανία, προκειμένου να διαπιστώσει εάν οι στόχοι τους επιτεύχθηκαν με εύλογο κόστος. Η συνολική αξία των έργων που υποβλήθηκαν σε έλεγχο υπερέβαινε τα 3 δισεκατομμύρια ευρώ.

Μία ιδιαίτερη ενδιαφέρουσα διαπίστωση που έκανε το Συνέδριο είναι ότι υπήρχαν μεγάλες διαφορές κόστους μεταξύ των συγχρηματοδοτούμενων από την ΕΕ έργων οδοποιίας.

Το Συνέδριο υπολόγισε το συνολικό κόστος, το συνολικό κόστος κατασκευής και το κόστος κατασκευής οδοστρώματος ανά 1 000 τ.μ. Τα έργα που ελέγχθηκαν στη Γερμανία παρουσίαζαν το χαμηλότερο κόστος ανά 1 000 τ.μ. και στις τρεις κατηγορίες (μέσο συνολικό κόστος 287 043 ευρώ στη Γερμανία και 496 208 ευρώ στην Ισπανία - βλέπε γράφημα 2 της έκθεσης). Δεν υπάρχουν στοιχεία από τα οποία να συνάγεται ότι αυτή τη διαφορά οφείλεται στο κόστος εργασίας.

Όλα τα έργα οδοποιίας που εξετάστηκαν από τους ελεγκτές συνέβαλαν στην εξοικονόμηση χρόνου μετακίνησης και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Διαπιστώθηκε ωστόσο ότι δεν δόθηκε η δέουσα προσοχή στη διασφάλιση της οικονομικής αποδοτικότητας. Στην πλειονότητα των έργων που υποβλήθηκαν σε έλεγχο, οι προβλέψεις κυκλοφορίας ήταν ανακριβείς. Συνεπεία αυτού, ο τύπος οδού που επιλέχθηκε συχνά δεν ήταν ο πλέον κατάλληλος για την αντίστοιχη κυκλοφορία. Προτιμήθηκε η κατασκευή αυτοκινητόδρομων σε περιπτώσεις κατά τις οποίες οι οδοί ταχείας κυκλοφορίας θα μπορούσαν να αποτελέσουν λύση στα κυκλοφοριακά προβλήματα. Σε σύγκριση με την αρχική μελέτη, η μέση αύξηση του κόστους ανήλθε σε 23 % και οι υπερβάσεις των προθεσμιών ήταν κατά μέσο όρο εννέα μήνες, ή 41 %, σε σχέση με τις αρχικές συμφωνηθείσες.

«Το μεγαλύτερο δεν είναι πάντα και καλύτερο», δήλωσε ο κ. Harald Wögerbauer, Μέλος του Συνεδρίου και υπεύθυνος για την έκθεση.

«Οι αυτοκινητόδρομοι πρέπει να χρηματοδοτούνται με κονδύλια της ΕΕ μόνον στις περιπτώσεις κατά τις οποίες υπάρχει σαφής κυκλοφοριακή ανάγκη. Εάν οι υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό και οι μηχανικοί έχουν τις σωστές πληροφορίες θα μπορούν να περιορίζουν το κόστος κατασκευής των έργων οδοποιίας.»

Τρεις είναι οι σημαντικότερες συστάσεις που διατυπώνουν οι ελεγκτές: Η χρηματοδότηση των έργων πρέπει να προϋποθέτει την ύπαρξη σαφών στόχων συνοδευόμενων από δείκτες όσον αφορά τον χρόνο μετακίνησης, τα οφέλη για την οδική ασφάλεια, τις βελτιώσεις στη μεταφορική ικανότητα και τον αντίκτυπο στην οικονομία. Η καταβολή των ενισχύσεων πρέπει να συνδέεται με τη χρήση οικονομικά αποδοτικών κατασκευαστικών τεχνικών οι οποίες να συνάδουν με τις διαπιστωνόμενες βέλτιστες πρακτικές. Τα κράτη μέλη οφείλουν να εξασφαλίζουν διεθνή ανταγωνισμό για τα κατασκευαστικά έργα, θέτοντας στο επίκεντρο των συστημάτων δημόσιων συμβάσεων την εξασφάλιση των πλέον οικονομικών προσφορών.

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](http://www.eca.europa.eu).

### ECA PRESS

12, rue Alcide De Gasperi L - 1615 Luxembourg

Τηλ.: (+352) 4398 45410 - Φαξ: (+352) 4398 46410 - Κινητό τηλέφωνο: (+352) 621 55 22 24

Ηλεκτρονική διεύθυνση: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) Twitter: @EUAuditorsECA

## 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 παρούσα ειδική έκθεση (αριθ. 5/2013) φέρει τον τίτλο «Αξιοποιούνται ορθά τα κονδύλια που διατίθενται για τα οδικά δίκτυα στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής της ΕΕ;». Το ΕΕΣ αξιολόγησε κατά πόσον επιτεύχθηκαν με εύλογο κόστος οι στόχοι των έργων οδικών υποδομών που χρηματοδοτήθηκαν από κονδύλια της πολιτικής συνοχής της ΕΕ. Αντικείμενο του ελέγχου ήταν συγχρηματοδοτούμενα έργα οδοποιίας στη Γερμανία (DE), την Ελλάδα (EL), την Πολωνία (PL) και την Ισπανία (ES). Τα συγκεκριμένα τέσσερα κράτη μέλη έλαβαν το μεγαλύτερο μέρος των κονδυλίων που διατέθηκαν για έργα οδοποιίας στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής κατά την περίοδο 2000-2013. Τα κονδύλια αυτά αντιστοιχούν περίπου στο 62 % της συνολικής συγχρηματοδότησης της ΕΕ για έργα οδοποιίας. Κατά τον έλεγχο αξιολογήθηκαν αυτοκινητόδρομοι (10 έργα), οδοί ταχείας κυκλοφορίας (10 έργα) και συνθήκες κύριες οδικές αρτηρίες δύο λωρίδων κυκλοφορίας (4 έργα).

Με τον έλεγχο διαπιστώθηκε ότι όλα τα έργα που υποβλήθηκαν σε έλεγχο συνέβαλαν στην αύξηση της μεταφορικής ικανότητας και της ποιότητας των οδικών δικτύων και είχαν ως αποτέλεσμα την εξοικονόμηση χρόνου μετακίνησης και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Ωστόσο, οι στόχοι που αφορούσαν την οικονομική ανάπτυξη δεν ήταν μετρήσιμοι και δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τον αντίκτυπο των έργων στην τοπική ή την εθνική οικονομία. Η πραγματική οικονομική βιωσιμότητα υπολογίστηκε με τη χρήση της αναλογίας κόστους/οφέλους βάσει του πραγματικού κόστους, ενώ η χρήση ήταν σημαντικά χαμηλότερη στα μισά έργα σε σχέση με τις υποθέσεις που είχαν ληφθεί υπόψη κατά το στάδιο του σχεδιασμού και οι οποίες προέβλεπαν σημαντικά χαμηλότερο κόστος ή/και μεγαλύτερη κυκλοφορία.

Το ΕΕΣ διαπίστωσε ότι δεν δόθηκε η δέουσα προσοχή στη διασφάλιση της οικονομικής αποδοτικότητας των έργων: α) Η πλειονότητα των έργων που υποβλήθηκαν σε έλεγχο χαρακτηρίζονταν από ανακριβείς προβλέψεις κυκλοφορίας. Μόνο για τέσσερα από τα 19 έργα για τα οποία υπήρχαν διαθέσιμα επαρκή πληροφοριακά στοιχεία, ο πραγματικός κυκλοφοριακός όγκος συμφωνούσε με τις προβλέψεις. β) Ο τύπος οδού που επελέγη δεν ήταν ο πλέον κατάλληλος για την αντίστοιχη κυκλοφορία: οι αυτοκινητόδρομοι, οι οποίοι είναι μακράν δαπανηρότεροι από τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας (το μέσο συνολικό κόστος ανά χιλιόμετρο ανέρχεται σε περίπου 11 εκατομμύρια ευρώ για τους αυτοκινητόδρομους και σε 6,2 εκατομμύρια ευρώ, ήτοι 43 % φθηνότερα, για τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας), ήταν η προτιμώμενη επιλογή, ακόμα και για τμήματα στα οποία οι κυκλοφοριακές ανάγκες θα μπορούσαν να καλυφθούν με οδούς ταχείας κυκλοφορίας. γ) Κατά την περίοδο υλοποίησης των έργων που υποβλήθηκαν σε έλεγχο διαπιστώθηκαν αυξήσεις στο κόστος τους και καθυστερήσεις, καθώς η μέση αύξηση του αρχικού ποσού των συμβάσεων ανήλθε στο 23 % και οι υπερβάσεις των προθεσμιών ανήλθαν κατά μέσο όρο σε 9 μήνες, ήτοι απόκλιση της τάξης του 41 % από τις προβλεπόμενες ημερομηνίες.

Δεδομένων των αποτελεσμάτων του ελέγχου, το ΕΕΣ συνιστά:

α) Η Επιτροπή πρέπει να **προβεί σε ανάλυση** των διαφορών του κόστους οδοποιίας μεταξύ των κρατών μελών, προκειμένου να προσδιοριστούν τα αίτια των **σημαντικών διαφοροποιήσεων στις τιμές** και να διασφαλιστεί η εφαρμογή των βέλτιστων πρακτικών στο μέλλον.

β) Η συγχρηματοδότηση έργων οδοποιίας από την ΕΕ πρέπει να **προϋποθέτει την ύπαρξη σαφών στόχων** συνοδευόμενων από δείκτες όσον αφορά την προβλεπόμενη εξοικονόμηση χρόνου μετακίνησης, τα οφέλη για την οδική ασφάλεια, τις βελτιώσεις στη μεταφορική ικανότητα και τον αντίκτυπο στην οικονομία. Η συγχρηματοδότηση πρέπει να εξαρτάται από τη χρήση εύλογων και οικονομικά αποδοτικών τεχνικών λύσεων που να συνάδουν με τις διαπιστωνόμενες βέλτιστες πρακτικές, καθώς και με τα μέτρα που λαμβάνουν τα κράτη μέλη για την εξασφάλιση διεθνούς ανταγωνισμού στις εθνικές ή/και περιφερειακές αγορές του κατασκευαστικού τομέα, θέτοντας στο επίκεντρο των συστημάτων δημόσιων συμβάσεων την εξασφάλιση των πλέον οικονομικών προσφορών.

γ) Η Επιτροπή πρέπει να προαγάγει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για τα οδικά δίκτυα με σκοπό την εξεύρεση **βέλτιστων τεχνικών λύσεων** στο πλαίσιο των έργων οδοποιίας βασιζόμενων σε αξιόπιστες προβλέψεις κυκλοφορίας.

δ) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο δημιουργίας μιας βάσης δεδομένων σε επίπεδο ΕΕ με στοιχεία κόστους ανά μονάδα προς χρήση από μηχανικούς που καταρτίζουν εκτιμήσεις για νέα έργα, η οποία θα βοηθά τους δικαιούχους να **εξασφαλίζουν χαμηλότερες τιμές στο πλαίσιο των δημόσιων διαγωνισμών**.

Επικοινωνία:

Aidas Palubinskas

Υπεύθυνος Τύπου του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου

Τηλ. γραφείου: +352 4398 45410 Κινητό τηλέφωνο.: +352 621 552224

[press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu) Twitter: @EUAuditorsECA