



Comunicado de prensa

Luxemburgo, 25 de noviembre de 2021

El desarrollo de la infraestructura de transporte de la UE, comparado con el de otras partes del mundo, avanza con lentitud

En los últimos años, los auditores de la UE han señalado reiteradamente varias insuficiencias que afectan a la entrega de grandes proyectos de transporte en la UE; pero, ¿cómo es el rendimiento en la UE comparado con el de otros países del mundo, como Australia, Canadá y los Estados Unidos? Para responder a esta pregunta, el Tribunal de Cuentas Europeo ha elaborado un análisis en el que compara la ejecución de proyectos de este tipo en la UE y en varios países. Si bien esta comparación resulta tranquilizadora en algunos aspectos, también suscita preocupación en otros, como, por ejemplo, la ejecución de los proyectos. En particular, los auditores constatan que en otros países del mundo se gestionan mejor los retrasos de los proyectos.

Como la mayoría de los países, la UE ha establecido una estrategia de infraestructura de transporte, pero la suya es única: ninguna de las estrategias de transporte examinadas fija un plazo para la finalización de una red transfronteriza completa. No obstante, en el pasado, los auditores constataron que los objetivos estratégicos de la UE en materia de transporte, (en particular la culminación de la red básica de la red transeuropea, RTE-T, de aquí a 2030) eran demasiado ambiciosos y no siempre coincidían con los resultados reales. Por ejemplo, no es probable que el objetivo de triplicar la longitud de la red ferroviaria de alta velocidad de la UE se alcance en el plazo previsto.

Los auditores también señalan la falta de análisis de costes y beneficios adecuados en la fase de selección de los proyectos. Por consiguiente, es posible conceder la cofinanciación de la UE aunque exista la probabilidad de que los costes socioeconómicos del proyecto superen los beneficios, como ocurrió en un tramo ferroviario de alta velocidad en Francia. En todos los países examinados, por el contrario, se emplean, de forma sistemática, análisis de costes y beneficios rigurosos y exhaustivos para respaldar y mejorar la adopción de decisiones.

«La UE tiene la intención de completar una red global de infraestructura de transporte en Europa», afirma Annemie Turtelboom, Miembro del Tribunal de Cuentas Europeo responsable del análisis. «Aunque anteriormente considerábamos los sobrecostes y los retrasos como obstáculos equivalentes para el logro de este objetivo, la comparación que hemos llevado a cabo revela que la UE está a la altura de otros países en cuanto a los costes, pero que su rendimiento es mucho peor en la entrega de grandes proyectos a su debido tiempo. Para remediarlo, podríamos inspirarnos en las prácticas que hemos observado en otros lugares del mundo».

El presente comunicado de prensa tiene por objeto ofrecer una síntesis del análisis del Tribunal de Cuentas Europeo. El texto íntegro del análisis puede consultarse en eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditors eca.europa.eu

Anteriormente, los auditores señalaron la disparidad entre los costes estimados y reales de grandes proyectos de transporte en la UE, que se traducía en un rebasamiento presupuestario medio de más de 2 000 millones de euros por proyecto, o un aumento del 47 % con respecto a las estimaciones iniciales. No obstante, el análisis permitió constatar que los sobrecostes no son exclusivos de la UE, sino que afectan a la infraestructura de transporte de todo el mundo. Y los sobrecostes que afectan a los proyectos de transporte de la UE examinados no superan la media global, al menos hasta ahora, ya que dichos proyectos aún no se han finalizado.

En cambio, los retrasos son un rasgo distintivo (o quizás «el» rasgo distintivo) de los proyectos de la UE frente a otros países. El año pasado, los auditores de la UE constataron que los grandes proyectos de infraestructura de transporte arrojaban un retraso medio de 11 años. En el análisis se sugiere que esto se debe en parte a las prioridades diferentes (y a veces contradictorias) de la UE y de sus Estados miembros, que tienden a centrarse en sus intereses nacionales. Por este motivo, con frecuencia, los Estados miembros descuidan tramos transfronterizos en los que se ubican grandes proyectos de infraestructura cofinanciados por la UE. Por ejemplo, Alemania no otorgó prioridad a la construcción de la vía de acceso norte al túnel de base del Brennero, aunque la UE, junto con Austria e Italia, llevaba ya invirtiendo en el túnel transfronterizo desde 1986. La UE podría seguir el ejemplo de los Estados Unidos, Suiza y Australia con respecto a la coordinación de proyectos.

Además, los proyectos de la UE ya seleccionados todavía presentan muchas incertidumbres, como la necesidad de obtener permisos medioambientales y la aceptación de las partes interesadas, lo cual contribuye también a los retrasos. Otros países del mundo están mejor preparados para afrontar contratiempos de este tipo. Por ejemplo, en Suiza hay más posibilidades de obtener la aceptación de las partes interesadas, ya que los cantones y otras partes interesadas pueden debatir cuestiones relativas a los proyectos en los comités consultivos. Por eso es menos probable que se produzcan retrasos en la planificación y la construcción debidos a procedimientos judiciales.

Los auditores señalan la supervisión sistemática basada en el riesgo como una posible solución para reducir los retrasos y los sobrecostes en los proyectos de infraestructura de transporte de la UE. Este mecanismo existe en los Estados Unidos, donde los proyectos considerados de alto riesgo se someten a un mayor seguimiento. Por ejemplo, los proyectos que experimentan aumentos de los costes superiores al 2 % en un año con respecto al presupuesto estimado son objeto de informes más frecuentes del promotor del proyecto y se someten a una mayor supervisión de los gestores federales.

Por último, los auditores señalan que en la UE no existe la obligación legal de realizar evaluaciones *ex post* sistemáticas de los grandes proyectos de transporte. Este tipo de evaluaciones solo se llevó a cabo una vez (en 2007) y se centró únicamente en indicadores financieros, como la absorción de la financiación disponible de la UE. En cambio, los Estados Unidos, Francia y Noruega siguen un planteamiento diferente, y realizan sistemáticamente evaluaciones *ex post* de los proyectos.

Información de referencia

Este documento no es un informe de auditoría, sino un análisis basado principalmente en información pública o en material recopilado específicamente con este fin. Su objetivo es comparar el marco de la UE para la ejecución de grandes proyectos de infraestructura con el de otros países (Australia, Canadá, Francia, Noruega, Suiza y los Estados Unidos) e identificar prácticas que puedan ser útiles para la Comisión Europea y los responsables políticos cuando en el futuro faciliten ayudas de la UE. Este análisis también contribuirá a la revisión en curso del Reglamento RTE-T.

Los seis proyectos de transporte de la UE examinados en el análisis, todos cofinanciados por el Mecanismo «Conectar Europa», son: la Y vasca, el Túnel de base del Brennero, el túnel Fehmarn Belt, la línea ferroviaria Lyon-Turín, la Rail Baltica y el Canal Sena-Norte de Europa. Entre 2007 y

2020, la UE asignó más de 109 000 millones de euros a proyectos de infraestructuras de transporte en la RTE-T.

El análisis del Tribunal de Cuentas «Grandes proyectos de infraestructuras de transporte: comparación del marco de la UE con el entorno internacional» puede consultarse en el sitio web del Tribunal (eca.europa.eu) en 23 lenguas de la UE.

En los últimos años, el Tribunal ha publicado varios informes de auditoría sobre la política de transporte de la UE, que trataban, entre otros temas, los [megaproyectos de transporte de la UE](#), la [red básica de carreteras de la UE](#), y la [red ferroviaria europea de alta velocidad](#). El próximo año, el Tribunal prevé publicar un informe sobre el transporte intermodal de mercancías.

Contacto de prensa

Oficina de prensa del Tribunal: press@eca.europa.eu

- Vincent Bourgeois: vincent.bourgeois@eca.europa.eu - Móvil: (+352) 691 551 502
- Claudia Spiti: claudia.spiti@eca.europa.eu - Móvil: (+352) 691 553 547