



Comunicado de Imprensa

Luxemburgo, 23 de setembro de 2016

Transporte marítimo na UE: "Muitos investimentos ineficazes e insustentáveis, com um elevado risco de desperdício", afirmam os auditores

De acordo com um novo relatório do Tribunal de Contas Europeu, um terço da despesa da UE realizada entre 2000 e 2013 com instalações como cais, docas e diques nos portos marítimos da UE foi ineficaz e insustentável. Um em cada três euros utilizados nos projetos examinados (194 milhões de euros) foi investido em projetos que duplicaram instalações existentes na proximidade. Foram investidos 97 milhões de euros em infraestruturas que não foram utilizadas ou que foram amplamente subutilizadas durante mais de três anos após a conclusão das obras.

O Tribunal avaliou as estratégias de transporte marítimo de mercadorias da Comissão Europeia e dos Estados-Membros e a relação custo-benefício dos investimentos financiados pela UE em serviços portuários, que totalizaram 17 mil milhões de euros em subvenções e empréstimos, entre 2000 e 2013. Os auditores visitaram 19 portos marítimos em cinco países da UE - Alemanha, Itália, Polónia, Espanha e Suécia. O Tribunal constatou que as estratégias aplicadas a longo prazo não proporcionaram uma base sólida para o planeamento da capacidade dos portos. Nem a UE nem os Estados-Membros possuíam uma visão global estratégica dos portos que requeriam financiamento, nem para que finalidade, e o financiamento de infraestruturas do mesmo tipo em portos vizinhos resultou em investimentos ineficazes e insustentáveis.

Uma reavaliação dos cinco portos que já tinham sido examinados em 2010 revelou uma fraca otimização dos recursos: a utilização da capacidade financiada pela UE para estes portos continuava a ser inadequada, quase uma década após a sua entrada em funcionamento. Em quatro portos, zonas portuárias importantes continuavam vazias ou quase, e num quinto caso não existia qualquer atividade.

"O transporte marítimo na UE encontra-se em águas revoltas", afirmou Oskar Herics, o Membro do Tribunal de Contas Europeu responsável pelo relatório. "As avaliações das necessidades são insuficientes e existe um elevado risco de o dinheiro investido ser desperdiçado. Em termos globais, estamos a referir-nos a quase 400 milhões de euros de investimentos examinados", acrescentou.

Os projetos financiados pela UE auditados também foram ineficientes, tendo registado derrapagens nos custos

O objetivo do presente comunicado de imprensa é apresentar as principais mensagens do Relatório Especial adotado pelo Tribunal de Contas Europeu.

O texto integral do relatório encontra-se em www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Porta-voz

Tel.: (+352) 4398 47063

Telemóvel: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Adido de imprensa

Tel.: (+352) 4398 45410

Telemóvel: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E-mail: press@eca.europa.eu

@EUAuditorsECA

eca.europa.eu

no montante de 139 milhões de euros, e 19 dos 30 projetos concluídos examinados registaram atrasos que chegaram a representar 136% da duração prevista. Sete dos 37 projetos auditados pela primeira vez (524 milhões de euros de financiamento da UE) ainda não tinham sido concluídos no momento da auditoria.

Além disso, a coordenação entre a Comissão e o BEI sobre financiamento de infraestruturas portuárias não tem funcionado de forma adequada: a concessão de empréstimos pelo BEI a portos vizinhos fora da UE (por exemplo Marrocos) prejudicou a eficácia do financiamento da UE investido nos seus portos.

Tendo em conta que o financiamento da UE a nível dos projetos estava ligado às realizações, mas não aos resultados, os seus custos continuavam a ser elegíveis para cofinanciamento da UE, ainda que algumas das infraestruturas financiadas pela UE não estivessem a ser efetivamente utilizadas.

Em 14 portos examinados, muitas ligações ao interior (tais como ligações rodoviárias e ferroviárias) eram inexistentes ou inadequadas. Essas ligações exigirão mais verbas públicas para que os investimentos portuários iniciais funcionem adequadamente.

Por último, a Comissão não adotou as medidas necessárias no domínio dos auxílios estatais e dos procedimentos aduaneiros para permitir aos portos competir em condições de igualdade. Para evitar a distorção dos mercados, deveriam ter sido realizados controlos mais eficazes em matéria de auxílios estatais, através de um acompanhamento *ex post* destinado a determinar se as condições em que foram tomadas as decisões anteriores (por exemplo, em matéria de concessões) se mantinham inalteradas, ou de orientações claras sobre as superestruturas específicas do utente que poderiam receber apoio. O Tribunal formula um conjunto de recomendações, essencialmente dirigidas à Comissão, cujos pontos fundamentais são os seguintes:

- Rever o atual número de 104 portos da rede principal e definir um plano de desenvolvimento portuário à escala da UE.
- Avaliar a possibilidade de excluir o financiamento da UE para infraestruturas portuárias de transbordo e armazenagem de contentores, bem como para superestruturas que não sejam da competência pública.
- Garantir que todas as informações essenciais sobre empréstimos propostos do BEI são partilhadas entre o BEI e a Comissão.
- Atribuir prioridade aos portos da rede principal e às vias navegáveis importantes e conceder apoio da UE apenas a investimentos em que o valor acrescentado da UE seja demonstrado e em que exista uma componente de investimento privado suficientemente significativa.
- Emitir orientações específicas relativas aos auxílios estatais para os portos marítimos e acompanhar as decisões anteriores em matéria de auxílios estatais.
- Reduzir os encargos administrativos e os atrasos, promovendo "balcões únicos" nacionais para emissão de licenças e autorizações.
- Melhorar a posição concorrencial do transporte marítimo, relativamente a outros modos de transporte, através de uma maior simplificação das formalidades de transporte marítimo e aduaneiras.

Nota aos diretores das publicações

Estima-se que, em 2013, a indústria europeia do transporte marítimo tenha contribuído com cerca de 1% para o PIB da UE, tendo ajudado a empregar cerca de dois milhões de pessoas. Existem 1200 portos marítimos comerciais em 23 Estados-Membros da UE, que lidam com três quartos do comércio de carga da UE com países

não pertencentes à UE e com mais de um terço do transporte de mercadorias dentro da UE.

Os investimentos em infraestruturas portuárias são elegíveis para cofinanciamento da UE através do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e do Fundo de Coesão, em regime de gestão partilhada, e através das Redes Transeuropeias de Transportes e do Mecanismo Interligar a Europa, sob gestão direta da Comissão Europeia.

Entre 2000 e 2013 foram concedidos cerca de 6,8 mil milhões de euros de financiamento do orçamento da UE para investimento em portos. Além disso, o Banco Europeu de Investimento financiou investimentos em portos sob a forma de empréstimos no valor aproximado de 10 mil milhões de euros.

O Relatório Especial nº 23/2016: "Transporte marítimo na UE: em águas revoltas — muitos investimentos ineficazes e insustentáveis" está disponível em 23 línguas da UE.
