



## Comunicat de presă

Luxemburg, 23 septembrie 2016

### Transportul maritim în UE: potrivit Curții de Conturi Europene, multe investiții sunt ineficace și nesustenabile, existând un risc ridicat de risipire a fondurilor

După cum se arată într-un nou raport al Curții de Conturi Europene, o treime din fondurile UE investite între 2000 și 2013 în instalații precum cheiuri, docuri și diguri sparge-val în porturile maritime din UE au fost ineficace și nesustenabile. Un euro din trei cheltuit în cadrul proiectelor examinate (ceea ce reprezintă o sumă totală de 194 de milioane de euro) a fost alocat unor instalații care nu făceau decât să servească aceeași funcție ca alte structuri existente în apropiere. O sumă de 97 de milioane de euro a fost investită în infrastructuri care fie nu erau utilizate, fie erau utilizate mult sub capacitatea lor la peste trei ani de la încheierea lucrărilor.

Curtea a evaluat strategiile în domeniul transportului maritim de marfă elaborate de Comisia Europeană și de statele membre, precum și raportul costuri-beneficii al investițiilor finanțate de UE în domeniul serviciilor portuare. În perioada 2000-2013, aceste investiții, care au luat forma finanțărilor nerambursabile și a împrumuturilor, s-au ridicat la 17 miliarde de euro. Curtea a vizitat 19 porturi maritime din cinci state membre ale UE - Germania, Italia, Polonia, Spania și Suedia - și a constatat că strategiile pe termen lung existente nu asigurau o bază solidă pentru planificarea capacităților necesare în porturi. Nici UE, nici statele membre nu dispuneau de o imagine de ansamblu strategică a porturilor care aveau nevoie de finanțare și în ce scop, în timp ce finanțarea unor tipuri similare de infrastructură în porturi învecinate a dus la investiții ineficace și nesustenabile.

O reevaluare a celor cinci proiecte care mai fuseseră examinate și în 2010 a indicat un raport costuri-beneficii necorespunzător: utilizarea infrastructurilor finanțate de UE adăugate în aceste porturi continua să fie inadecvată după aproape un deceniu de funcționare. În cazul a patru porturi, nivelul de utilizare a zonelor portuare relevante era în continuare foarte scăzut, unele dintre aceste zone fiind chiar goale, iar cel de al cincilea port nu desfășura nicio operațiune.

*„Transportul maritim în UE traversează ape tulburi”, a declarat domnul Oskar Herics, membrul Curții de Conturi Europene responsabil de acest raport. „Evaluările nevoilor nu sunt bine realizate și există un risc ridicat de risipă a banilor investiți. Per ansamblu, aceste probleme afectează aproape 400 de milioane de euro din totalul*

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

Mark Rogerson – Purtător de cuvânt

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Ofițer de presă

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

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

*investițiilor examinate.”*

De asemenea, proiectele finanțate de UE care au fost auditate erau ineficiente, înregistrând depășiri de costuri în valoare de 139 de milioane de euro. Mai mult, 19 din cele 30 de proiecte finalizate examinate au suferit întârzieri, acestea putând ajunge până la 136 % din durata inițială estimată a proiectului. La data auditului, șapte dintre cele 37 de proiecte auditate pentru prima dată (cărora le corespunde o finanțare din partea UE de 524 de milioane de euro) nu erau încă finalizate.

În plus, coordonarea dintre Comisie și BEI în ceea ce privește finanțarea infrastructurilor portuare nu a funcționat în mod corespunzător: împrumuturile acordate de BEI pentru porturi învecinate din afara UE (de exemplu, în Maroc) au subminat eficacitatea finanțării puse la dispoziție de UE pentru investiții în porturi de pe teritoriul Uniunii.

Întrucât finanțarea UE la nivel de proiect era legată de realizări, nu de rezultate, costurile proiectelor erau totuși eligibile pentru cofinanțare din partea UE, chiar dacă o parte din infrastructura finanțată de UE nu era de fapt utilizată.

De asemenea, în legătură cu 14 porturi examinate, s-a observat în numeroase cazuri că lipseau legăturile de transport cu hinterlandurile (legături feroviare sau rutiere, de exemplu) sau acestea nu erau adecvate. Există astfel necesitatea alocării unei finanțări publice suplimentare pentru a se asigura funcționarea corespunzătoare a investițiilor portuare inițiale.

În fine, Comisia nu a luat măsurile necesare în ceea ce privește ajutoarele de stat și procedurile vamale pentru a permite porturilor maritime să funcționeze într-un mediu concurențial echitabil. Pentru a se evita denaturarea piețelor, controalele asupra ajutoarelor de stat ar fi trebuit să fie mai eficiente, monitorizându-se *ex post* dacă condițiile în care fuseseră adoptate deciziile anterioare (de exemplu, în cazul concesiunilor) au rămas aceleași sau recurgându-se la îndrumări clare pentru acordarea de sprijin pentru suprastructuri destinate unor utilizatori specifici. Curtea formulează o serie de recomandări, adresate în principal Comisiei, aspectele-cheie vizate fiind următoarele:

- revizuirea numărului actual de 104 „porturi centrale” și stabilirea unui plan de dezvoltare portuară la nivelul UE;
- evaluarea posibilității de a se exclude de la finanțarea acordată de UE infrastructura portuară destinată transbordării și depozitării containerelor, precum și suprastructurile care nu sunt de interes public;
- asigurarea faptului că schimbul de informații dintre BEI și Comisie include toate informațiile esențiale privind împrumuturile propuse de BEI;
- finanțarea cu prioritate a investițiilor legate de „porturile centrale” și de principalele căi navigabile numai atunci când valoarea adăugată a finanțării din partea UE este clară și când există o componentă de investiții private suficient de mare;
- publicarea de orientări privind ajutoarele de stat specifice porturilor maritime și monitorizarea și urmărirea modului de implementare a deciziilor anterioare în materie de ajutor de stat;
- reducerea sarcinii administrative și a întârzierilor prin promovarea „ghișeelor unice” naționale care să emită permise și autorizații;
- îmbunătățirea poziției competitive a transportului maritim în raport cu alte moduri de transport, prin simplificarea în continuare a formalităților vamale și a celor privind transportul maritim.

## Note către editori

Se estimează că, în 2013, sectorul transportului maritim european a contribuit cu aproximativ 1 % la PIB-ul UE și a creat locuri de muncă pentru aproximativ 2 milioane de persoane. Cele 1 200 de porturi maritime comerciale din 23 de state membre ale UE manipulează trei sferturi din mărfurile comercializate între UE și țările terțe și peste o treime din mărfurile transportate în interiorul UE.

Investițiile în infrastructuri portuare sunt eligibile pentru cofinanțare din partea UE prin Fondul european de dezvoltare regională și prin Fondul de coeziune, în cadrul gestiunii partajate, precum și prin rețelele transeuropene de transport și prin Mecanismul pentru interconectarea Europei, sub gestiunea directă a Comisiei Europene.

Între 2000 și 2013, bugetul UE a furnizat finanțare în valoare de aproximativ 6,8 miliarde de euro pentru investiții în porturi. Pe lângă finanțarea din bugetul UE, Banca Europeană de Investiții a finanțat investiții portuare prin împrumuturi în valoare de aproximativ 10 miliarde de euro.

Raportul special nr. 23/2016, intitulat „Transportul maritim în UE: în ape tulburi - multe investiții ineficace și nesustenabile”, este disponibil în 23 de limbi ale UE.

---