



Medidas adotadas pelo TCE tendo em conta a pandemia de COVID-19

O Tribunal de Contas Europeu (TCE) tomou as medidas necessárias para, durante a pandemia de COVID-19, conseguir continuar a prestar um serviço de auditoria pública eficaz na UE e a produzir relatórios de auditoria, pareceres e documentos de análise em tempo oportuno, na medida do possível nestes tempos difíceis. Ao mesmo tempo, expressamos a nossa gratidão a todos os que trabalham para salvar vidas e lutar contra a pandemia, no Luxemburgo, na UE e em todo o mundo. Mantemo-nos também empenhados em apoiar a política do governo luxemburguês para salvaguardar a saúde pública. Estamos a atenuar os efeitos da crise sanitária em curso sobre o nosso pessoal e adotámos medidas preventivas com vista a minimizar, dentro do possível, o risco para os nossos efetivos e as suas famílias.

Comunicado de Imprensa

Luxemburgo, 21 de abril de 2020

Conclusão lenta da rede de estradas da UE e custos de manutenção cada vez mais preocupantes, alerta o Tribunal de Contas Europeu

Segundo um novo relatório do Tribunal de Contas Europeu (TCE), a componente principal da rede transeuropeia de transportes (RTE-T), composta por estradas rápidas, está a progredir no terreno e a obter resultados positivos para os viajantes, como tempos de viagem mais curtos e mais quilómetros percorridos em autoestrada. O financiamento da UE e as intervenções da Comissão Europeia contribuíram positivamente para estes resultados; porém, a maioria dos Estados-Membros da Europa Central e Oriental ainda regista atrasos e, desde 2014, apenas foram concluídos cerca de 400 km de novas estradas da RTE-T com o apoio da UE. Além disso, a fluidez do tráfego rodoviário ao longo da rede é prejudicada pelo facto de alguns troços transfronteiriços estarem incompletos e pela falta de coordenação suficiente para garantir infraestruturas de estacionamento e de abastecimento em combustíveis não poluentes. Acresce que a manutenção insuficiente por parte dos Estados-Membros coloca em risco o estado da rede a longo prazo.

As estradas representam a maior parte do transporte de passageiros e mercadorias na UE. Até 2030, a Comissão pretende concluir quase 50 000 km de autoestradas e vias rápidas que abrangem os nove corredores principais da RTE-T e todas as vias de circulação mais importantes da UE.

O objetivo do presente comunicado de imprensa é apresentar as principais mensagens do Relatório Especial adotado pelo Tribunal de Contas Europeu. O texto integral está disponível em www.eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

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

Desde 2007, concedeu aos Estados-Membros cerca de 78 mil milhões de euros para a construção de novas estradas e para a renovação das já existentes, incluindo cerca de 40 mil milhões de euros para as estradas da rede.

O Tribunal avaliou os progressos realizados, bem como o papel da Comissão, na conclusão de uma rede rodoviária principal da RTE-T plenamente operacional. Também verificou o contributo dos Estados-Membros para a manutenção das estradas e visitou a Bulgária, a República Checa, a Espanha e a Polónia.

"As estradas desempenham um papel importante na ligação dos países e regiões da UE, contribuindo assim para a sua atividade económica, desenvolvimento e crescimento", afirmou Ladislav Balko, o Membro do TCE responsável pelo relatório. "A rede rodoviária principal da UE está a avançar, mas ainda não está plenamente funcional."

Entre 2007 e 2017 foram construídos aproximadamente 3 100 km de autoestradas com o apoio da UE, o que contribuiu para tornar as viagens mais rápidas, seguras e melhores. No entanto, dos cerca de 2 000 km de novas autoestradas previstos para o período de 2014-2020, menos de 400 km tinham sido concluídos até à realização da auditoria, no final de 2019. O Tribunal assinala a existência de uma diferença entre o nível de desenvolvimento da rede principal nos Estados-Membros ocidentais e centrais/orientais.

A Comissão desempenhou um papel estratégico importante ao dar prioridade à conclusão das vias de circulação mais importantes: introduziu a rede principal e os corredores nos regulamentos da UE, colocou condições ao financiamento e levou os Estados-Membros a darem prioridade à rede RTE-T no seu planeamento. No entanto, os Estados-Membros reservaram para a rede principal apenas um terço do financiamento da UE disponível para 2014-2020, embora na maioria dos Estados-Membros centrais/orientais (grandes beneficiários dos fundos estruturais da UE) a rede tenha sido afetada por baixas taxas de conclusão.

A Comissão nem sempre acompanha a totalidade da rede principal e carece de etapas intermédias para avaliar com precisão os progressos realizados e elaborar previsões fiáveis quanto à sua eventual conclusão até 2030. Estas insuficiências de acompanhamento, bem como a falta de dados fiáveis e disponibilizados em tempo útil pelos Estados-Membros, prejudicam a capacidade da Comissão para, se necessário, tomar medidas corretivas oportunamente.

O Tribunal alerta para o facto de os orçamentos nacionais para a manutenção estarem a diminuir de forma constante, em vez de aumentarem em consonância com o crescimento das infraestruturas e o envelhecimento das ligações essenciais. Embora esta situação possa ter um impacto na plena funcionalidade da rede até 2030, a Comissão não possui instrumentos para verificar se os Estados-Membros dispõem de um sistema sólido que garanta a manutenção adequada das estradas.

O Tribunal recomenda que a Comissão dê prioridade ao investimento na rede rodoviária principal, reforce os mecanismos de acompanhamento e melhore a sua atuação de modo a assegurar uma manutenção adequada da rede em crescimento por parte dos Estados-Membros.

Nota aos diretores das publicações

Em 2013, quando da adoção do Regulamento RTE-T, o objetivo era concluir a rede rodoviária global (destinada a ligar todas as regiões da UE) até 2050 e a rede principal até 2030. Em 2016,

quando os dados mais recentes foram compilados, a taxa de conclusão das estradas da rede principal da RTE-T em toda a UE era, em média, de 77%. À data da auditoria, as taxas dos quatro países visitados eram de 46% na Bulgária, de cerca de 75% na Polónia, de cerca de 78% na República Checa e de 100% em Espanha.

Entre as vias examinadas para esta auditoria, o maior aumento de extensão (190%, de 200 km para 580 km) e a maior redução do tempo de viagem (8%) entre 2012 e 2019 registaram-se no percurso Taline-Viena (em comparação com Madrid–Varsóvia, Bucareste–Paris e Burgas–Berlim). De acordo com a OCDE, a média das despesas de manutenção das estradas pelos Estados-Membros diminuiu quase metade entre 2007 e 2017. Dos quatro países visitados, só em Espanha a rede é considerada, de um modo geral, em bom estado.

O Relatório Especial 9/2020, intitulado "Rede rodoviária principal da UE: tempos de viagem mais curtos, mas ainda não plenamente funcional", está disponível no sítio Internet do TCE (eca.europa.eu) em 23 línguas da UE. O TCE publicou anteriormente relatórios sobre transportes [rodoviários](#), [ferroviários](#), [aéreos](#), [marítimos](#) e [por vias navegáveis interiores](#). Dedicou também um número do [ECA Journal](#) aos transportes e publicará em breve um relatório sobre as mega-infraestruturas de transportes financiadas pela UE.

Contactos de imprensa para o presente relatório:

Damijan Fišer – E-mail: damijan.fiser@eca.europa.eu Tel.: (+352) 4398 45510 / Telemóvel: (+352) 621 55 22 24