



## Comunicado de imprensa Luxemburgo, 16 de junho de 2020

### **Tribunal de Contas Europeu recomenda acelerar os megaprojetos transfronteiriços para otimizar os transportes em toda a Europa**

Os megaprojetos de transportes transfronteiriços essenciais na UE estão a registar progressos mais lentos do que o esperado. Segundo um novo relatório do Tribunal de Contas Europeu (TCE), é pouco provável que seis das oito infraestruturas de milhares de milhões de euros que foram auditadas, bem como as suas linhas de acesso, estejam a funcionar em plena capacidade até 2030, como inicialmente previsto. Esta situação irá adiar ainda mais a conclusão da parte principal da rede transeuropeia de transportes (RTE-T).

Em 2013, os Estados-Membros da UE chegaram a acordo para concluir a componente principal da RTE-T até 2030. Os projetos de transportes transfronteiriços são um elemento fundamental da rede, visando melhorar as ligações entre as redes nacionais ao longo dos corredores europeus.

O Tribunal examinou se a construção em grande escala de autoestradas, caminhos-de-ferro e vias navegáveis com impacto transfronteiriço na rede principal de transportes da UE foi bem planeada e executada de forma eficaz. Analisou oito megaprojetos financiados pela UE, no valor total de 54 mil milhões de euros (incluindo 7,5 mil milhões de euros concedidos pela UE), que ligam as redes de transportes de 13 Estados-Membros: Áustria, Bélgica, os países bálticos, Dinamarca, França, Finlândia, Alemanha, Itália, Polónia, Roménia e Espanha.

A construção registou atrasos significativos em todos os megaprojetos examinados (atraso médio de 11 anos), pondo em causa o funcionamento eficaz de cinco dos nove corredores multinacionais. A principal razão para estes fracos resultados foi a má coordenação dos projetos entre os países. Os Estados-Membros têm as suas próprias prioridades de investimento e procedimentos de planeamento e, por vezes, não apoiam na mesma medida os projetos ou investimentos transfronteiriços nos corredores transnacionais. Além disso, a execução dos projetos nem sempre avança à mesma velocidade em ambos os lados das fronteiras. Até à data, a Comissão não utilizou os instrumentos jurídicos limitados de que dispõe para fazer cumprir as prioridades acordadas a nível da UE nos Estados-Membros que não conseguem manter o ritmo.

*"A criação atempada dos corredores principais da RTE-T é fundamental para atingir os objetivos das políticas da UE, de forma a apoiar o crescimento e o emprego e combater as alterações*

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

## ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxemburgo

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

*climáticas", afirmou Oskar Herics, o membro do Tribunal responsável pelo relatório. "É preciso fazer esforços adicionais para acelerar a conclusão de muitos dos megaprojetos de transportes emblemáticos da UE, dado que são essenciais para melhorar a conectividade em toda a Europa e para concretizar atempadamente os efeitos da rede."*

Ao longo do tempo, os custos dos oito megaprojetos aumentaram mais de 17 mil milhões de euros (47%), muitas vezes devido a alterações na conceção e no âmbito dos projetos, bem como a uma execução ineficiente. O maior aumento foi no projeto *Canal Seine-Nord Europe* (parte da ligação Sena-Escalda), cujos custos quase triplicaram. Entretanto, na Roménia, o Tribunal constatou que um novo troço da autoestrada A1 não estava em utilização e que dois troços estavam incorretamente ligados, levando a uma utilização ineficaz e ao desperdício de fundos.

O TCE observou também insuficiências nas análises de custo-benefício realizadas pelos Estados-Membros a estes investimentos de milhares de milhões de euros: as previsões de tráfego podiam revelar-se demasiado otimistas e alguns projetos poderão não ser economicamente viáveis. Esta afirmação aplica-se particularmente à linha *Rail Baltica* e ao troço ferroviário da ligação fixa do Estreito de Fehmarn, que terão um número de passageiros muito reduzido. O Tribunal salientou ainda que, antes de conceder financiamento da UE, a Comissão não avaliou as especificações de construção de forma independente, com base nos potenciais fluxos de tráfego de passageiros e de mercadorias.

A supervisão da Comissão quanto à conclusão da rede pelos Estados-Membros é distante e precisa de ser reforçada. A Comissão não dispõe de um serviço específico para prestar apoio especializado aos Estados-Membros na condução de projetos de tão grande dimensão e não tem uma visão geral dos progressos realizados. No entanto, a Comissão deu recentemente um passo no sentido de uma supervisão mais próxima e eficaz e do acompanhamento dos progressos realizados, tendo definido as prestações a concretizar pelos projetos nas chamadas "decisões de execução".

#### **Nota aos diretores das publicações**

A execução da componente principal da rede transeuropeia de transportes através da criação de corredores da rede principal é regida pelo Regulamento (UE) nº 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho. Cabe à Comissão a responsabilidade de assegurar que os Estados-Membros concluem a rede principal de transportes até 2030, enquanto os Estados-Membros são responsáveis pela execução dos projetos específicos. Até à data, foram disponibilizados cerca de 7,5 mil milhões de euros de financiamento da UE aos oito megaprojetos, tendo a Comissão desembolsado já 3,4 mil milhões de euros. Parte do financiamento inicialmente concedido foi retirada devido a atrasos (1,4 mil milhões de euros nos 17 troços auditados). Segundo um estudo da Comissão, caso a rede não seja concluída, a economia da UE perderá um crescimento potencial de 1,8% e 10 milhões de pessoas/ano de emprego.

Cada um dos oito megaprojetos examinados – quatro caminhos-de-ferro (*Rail Baltica*, Lyon-Turim, túnel de base do Brenner, Y basco), uma via navegável (Sena-Escalda), uma autoestrada (A1, na Roménia) e duas ligações multimodais (ligação ferroviária/rodoviária do Estreito de Fehmarn e ligação ferroviária E59 a portos, na Polónia) – tem custos superiores a mil milhões de euros e prevê-se que proporcione benefícios socioeconómicos consideráveis.

O Relatório Especial 10/2020, intitulado "Infraestruturas de transportes da UE: é necessário acelerar a execução dos megaprojetos para concretizar atempadamente os efeitos de rede", está

disponível no sítio Internet do TCE ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)) em 23 línguas da UE, juntamente com recursos áudio em formato *podcast* relativos aos oito megaprojetos. O TCE publicou anteriormente vários outros relatórios especiais sobre os transportes na UE (ver o [Portal de Publicações](#)).

Contactos de imprensa para o presente relatório: Damijan Fišer

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

*Medidas adotadas pelo TCE em resposta à pandemia da COVID-19*

*O Tribunal de Contas Europeu (TCE) tomou as medidas necessárias para, durante a pandemia da 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 estão a trabalhar 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 precauções com vista a minimizar o risco para os nossos efetivos e as suas famílias.*