



Comunicado de prensa

Luxemburgo, 23 de septiembre de 2016

Transporte marítimo en la UE: «Muchas inversiones ineficaces e insostenibles, con un elevado riesgo de despilfarro», señalan los auditores

Según un nuevo informe del Tribunal de Cuentas Europeo, un tercio del gasto de la UE en instalaciones como muelles, diques y espigones efectuadas en los puertos marítimos de la UE entre 2000 y 2013 fue ineficaz e insostenible. Un euro de cada tres gastado en los proyectos examinados (194 millones de euros) se destinó a proyectos que duplicaban las instalaciones existentes cercanas. Se invirtieron 97 millones de euros en infraestructuras que no se utilizaban o estaban considerablemente infrutilizadas más de tres años después de que terminasen las obras.

Los auditores evaluaron las estrategias de transporte marítimo de mercancías de la Comisión y los Estados miembros y la rentabilidad de las inversiones en puertos, que ascendieron a 17 000 millones de euros de subvenciones y préstamos entre 2000 y 2013. Visitaron diecinueve puertos marítimos en cinco países de la UE (Alemania, Italia, Polonia, España y Suecia) y constataron que las estrategias a largo plazo no ofrecían una base sólida y coherente para planificar la capacidad necesaria en los puertos. Ni la UE ni los Estados miembros tenían una visión estratégica de conjunto de qué puertos necesitaban financiación y para qué, mientras que la financiación de tipos similares de infraestructuras en puertos vecinos dio lugar a inversiones ineficaces e insostenibles.

Una reevaluación de cinco proyectos ya examinados en 2010 indicó una escasa rentabilidad: la utilización de la capacidad financiada por la UE en estos puertos seguía siendo inadecuada después de casi una década de funcionamiento. Las zonas portuarias correspondientes de cuatro puertos se hallaban vacías o a un nivel muy escaso de utilización, mientras que en el quinto no había ninguna actividad.

En palabras de Oskar Herics, Miembro del Tribunal responsable del informe, «el transporte marítimo en la UE se mueve en aguas turbulentas. Las evaluaciones de necesidades son insuficientes y existe un elevado riesgo de despilfarro de los importes invertidos. En conjunto esta situación afecta a casi 400 millones de euros de inversiones examinadas».

Los proyectos financiados por la UE examinados también eran ineficientes, con sobrecostes de 139 millones de euros, y además, diecinueve de los treinta proyectos completados sufrieron retrasos de hasta el 136 % de las previsiones iniciales. Siete de los treinta y siete proyectos examinados por primera vez (con 524 millones de euros de financiación de la UE) no se habían finalizado en el momento de la auditoría.

El presente comunicado de prensa recoge las ideas principales del informe especial aprobado por el Tribunal de Cuentas Europeo, cuya versión completa puede consultarse en el sitio web www.eca.europa.eu

ECA Press

Mark Rogerson – Portavoz

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Agente de prensa T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxemburgo

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

Además, la coordinación entre la Comisión y el BEI de la financiación de infraestructuras portuarias no funcionó adecuadamente: la concesión de préstamos por el BEI a puertos vecinos no pertenecientes a la UE (por ejemplo, Marruecos) menoscabó la eficacia de la financiación de la UE invertida en los puertos de la Unión.

Puesto que la financiación de la UE a los proyectos estaba vinculada a la obtención de realizaciones, pero no de resultados, sus costes seguían pudiendo optar a cofinanciación de la UE aunque algunas de las infraestructuras financiadas por la UE no se utilizaran.

En catorce de los puertos examinados se observó la inexistencia o falta de idoneidad de muchos enlaces con el interior, como conexiones viarias y ferroviarias, por lo que será necesaria más financiación pública para que las inversiones portuarias iniciales funcionen adecuadamente.

Por último, la Comisión no tomó las medidas necesarias en el ámbito de las ayudas estatales y los procedimientos aduaneros para que los puertos pudieran competir en igualdad de condiciones. Para evitar la distorsión de los mercados, el control de las ayudas estatales podría haber sido más eficaz supervisando *a posteriori* si las condiciones bajo las que se habían adoptado decisiones anteriores (por ejemplo para las concesiones) permanecían inalteradas, o denegando la ayuda a superestructuras específicas para los usuarios. Los auditores formulan una serie de recomendaciones, dirigidas en su mayoría a la Comisión, cuyos puntos clave son los siguientes:

- Revisar la cifra actual de 104 puertos principales y establecer un plan europeo de desarrollo portuario.
- Estudiar la posibilidad de excluir de la financiación de la UE las infraestructuras portuarias para transbordo y almacenamiento de contenedores, así como las superestructuras que no son públicas.
- Garantizar que toda la información necesaria sobre las propuestas de préstamos del BEI sea compartida entre este y la Comisión.
- Priorizar la cofinanciación de la UE de inversiones en los puertos principales y las vías navegables principales solo cuando se demuestre valor añadido de la UE y exista un componente de inversión privada suficiente.
- Publicar directrices sobre ayudas estatales para puertos marítimos y supervisar decisiones anteriores sobre ayudas estatales.
- Reducir la carga administrativa y los retrasos fomentando «ventanillas únicas» nacionales para la emisión de licencias y autorizaciones.
- Mejorar la posición competitiva del transporte marítimo en comparación con otros modos de transporte mediante una mayor simplificación de las formalidades de transporte marítimo y de aduana.

Nota destinada a las redacciones

Se calcula que en 2013 el sector de transporte marítimo aportó alrededor del 1 % al PIB de la UE y empleó además a cerca de dos millones de personas. 1 200 puertos marítimos comerciales en 23 Estados miembros de la UE gestionan tres cuartas partes del comercio de mercancías de la UE con países no miembros y más de un tercio del transporte de mercancías en el interior de la Unión.

Las inversiones en infraestructuras portuarias pueden optar a cofinanciación de la UE a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y el Fondo de Cohesión (FC) bajo gestión compartida, pero también a través de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) y el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) bajo gestión

directa de la Comisión Europea.

Entre 2000 y 2013, se destinaron alrededor de 6 800 millones de euros de financiación del presupuesto de la UE a inversiones en puertos. Además de la financiación con cargo al presupuesto de la UE, el Banco Europeo de Inversiones (BEI) financió inversiones portuarias en forma de préstamos por valor de cerca de 10 000 millones de euros.

El Informe Especial n.º 23/2016: «El transporte marítimo en la UE se mueve en aguas turbulentas - mucha inversión ineficaz e insostenible» está disponible en 23 lenguas de la UE.
