



Comunicado de prensa

Luxemburgo, 26 de junio de 2018

Los auditores afirman que las líneas ferroviarias de alta velocidad en la UE son un mosaico ineficaz de líneas sin un plan realista a largo plazo.

Según un nuevo informe del Tribunal de Cuentas Europeo, el plan actual a largo plazo de la UE para las líneas ferroviarias de alta velocidad no es probable que se logre y carece de un enfoque estratégico sólido a escala europea. Según los auditores, la red ferroviaria de alta velocidad europea es un mosaico de líneas nacionales sin una coordinación transfronteriza adecuada, planificadas y construidas por los Estados miembros de manera aislada, lo que se traduce en unas conexiones deficientes. La Comisión Europea no dispone de instrumentos jurídicos ni poderes en la toma de decisiones para garantizar que los Estados miembros logren avanzar con rapidez en la conclusión de la red básica.

Desde 2000, la UE ha proporcionado 23 700 millones de euros de cofinanciación destinados a apoyar las inversiones de infraestructura del ferrocarril de alta velocidad. Los auditores visitaron seis Estados miembros (Francia, España, Italia, Alemania, Portugal y Austria) y analizaron el gasto en más de 5 000 km de líneas de alta velocidad, lo que supone alrededor de un 50 % del total de la UE. Constataron que, aunque la longitud de las redes nacionales de ferrocarril de alta velocidad está en crecimiento, no se alcanzará el objetivo de la UE de triplicar la longitud de las líneas de alta velocidad hasta los 30 000 km de aquí a 2030.

«Se ha construido un mosaico ineficiente de líneas nacionales mal conectadas», afirma Oskar Herics, Miembro del Tribunal de Cuentas Europeo responsable del informe. «Las líneas de alta velocidad transfronterizas no constituyen una prioridad de construcción a nivel nacional y la Comisión no está facultada para hacer cumplir los proyectos, lo que reduce el valor añadido de la cofinanciación de la UE».

La decisión de construir líneas de alta velocidad a menudo se basa en consideraciones políticas, y por lo general no se recurre a análisis coste-beneficio para sustentar una toma de decisiones rentable. En muchos casos, los trenes circulan en líneas de muy alta velocidad a velocidades medias muy inferiores (tan sólo el 45 % de la velocidad máxima) a las que las líneas fueron concebidas para soportar. Según

El presente comunicado de prensa tiene por objeto ofrecer una síntesis del contenido esencial del informe especial del Tribunal de Cuentas Europeo.

El texto íntegro del informe puede consultarse en 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

@EUAuditors

eca.europa.eu

los auditores, una velocidad media tan inferior a la velocidad de diseño plantea preguntas en lo que respecta a la buena gestión financiera.

La infraestructura ferroviaria de alta velocidad es cara: las líneas auditadas cuestan una media de 25 millones de euros por kilómetro. Cuatro de las diez líneas costarán más de 100 millones de euros por minuto de tiempo de trayecto ahorrado. La cifra más elevada corresponde a la línea Stuttgart-Múnich, que costará 369 millones de euros por minuto ahorrado. Por otra parte, dar la debida consideración a la solución alternativa de modernizar las líneas convencionales existentes podría ahorrar miles de millones de euros.

Los sobrecostes y los retrasos fueron la norma en lugar de la excepción. Los sobrecostes en lo que se refiere a las inversiones de ferrocarril de alta velocidad no afectan al presupuesto de la UE, dado que corren a cargo de los presupuestos nacionales y el importe cofinanciado no puede superar la cantidad inicialmente convenida. El sobrecoste total en los proyectos y las líneas examinados fue de 5 700 millones de euros en los proyectos y 25 100 millones de euros en las líneas. Ocho de los 30 proyectos que examinó el Tribunal se habían demorado al menos un año, y cinco de las diez líneas habían experimentado retrasos de más de una década.

Los auditores afirman que lo ideal sería que una línea de alta velocidad tuviera nueve millones de pasajeros al año para tener éxito, según valores de referencia pertinentes. Sin embargo, en tres de las siete líneas completadas auditadas, el número de pasajeros transportados fue muy inferior. Esto significa que existe un riesgo elevado de gasto ineficaz de 2 700 millones de euros de la cofinanciación de la UE en estas líneas. Además, nueve de las catorce líneas y conexiones transfronterizas auditadas no contaban con un número de pasajeros potenciales suficientemente elevado en sus zonas de influencia para tengan éxito.

Ya en 2010 los auditores pedían medidas urgentes a fin de suprimir las barreras técnicas, administrativas y de otros tipos a la interoperabilidad ferroviaria. No obstante, constataron que estas barreras siguen existiendo en 2018, lo que impide que se desarrollen operaciones ferroviarias de alta velocidad transfronterizas sin fisuras y competitivas en la UE. El mercado de transporte de viajeros aún no está abierto en Francia y España. En Italia y, en cierta medida, en Austria, donde existe competencia, los servicios eran más frecuentes y de mayor calidad, mientras que los precios de los billetes eran más bajos. La eficacia general de los servicios de alta velocidad aumentaría con los sistemas integrados de billetes y una mejora en la accesibilidad de las estaciones y en las conexiones.

El Tribunal recomienda a la Comisión Europea:

- llevar a cabo una planificación realista a largo plazo;
- acordar con los Estados miembros los tramos estratégicos clave que han de ejecutarse en primer lugar, evaluando la necesidad de líneas de muy alta velocidad, una supervisión estrecha y competencias ejecutivas para garantizar que se respetan los compromisos de completar la red básica de ferrocarril de alta velocidad de la UE;
- vincular la ayuda de cofinanciación de la UE a proyectos estratégicos prioritarios reservados, al desarrollo efectivo de la competencia y a la consecución de resultados;
- simplificar los procedimientos de licitación transfronterizos, utilizar las «ventanillas únicas» para las formalidades, y suprimir todas las barreras administrativas y normativas para la interoperabilidad que aún existen;

- mejorar las operaciones ferroviarias de alta velocidad para los pasajeros, por ejemplo, mediante billetes electrónicos y la simplificación de los cánones de acceso a las vías.

Nota destinada a las redacciones

El Tribunal presenta sus informes especiales al Parlamento Europeo y al Consejo de la UE, así como a otras partes interesadas, como parlamentos nacionales, partes interesadas del sector y representantes de la sociedad civil. La gran mayoría de las recomendaciones formuladas por el Tribunal en sus informes son llevadas a la práctica. Este alto nivel de aceptación demuestra los beneficios que el trabajo del Tribunal aporta a los ciudadanos de la UE.

El Informe Especial n.º 19/2018 «Una red de ferrocarril de alta velocidad en Europa: no una realidad, sino un mosaico ineficaz» puede consultarse en el sitio web del Tribunal (eca.europa.eu) en inglés. La traducción del documento informativo a otras lenguas estará disponible más adelante.