

Comunicado de Imprensa

Luxemburgo, 26 de junho de 2018

Transporte ferroviário de alta velocidade na UE: uma manta de retalhos de linhas ineficaz e sem plano realista a longo prazo, afirmam os auditores

Segundo um novo relatório do Tribunal de Contas Europeu, é pouco provável que a UE concretize o seu atual plano a longo prazo para o transporte ferroviário de alta velocidade e não existe uma abordagem estratégica sólida à escala da UE. Os auditores declaram que a rede ferroviária europeia de alta velocidade é apenas uma manta de retalhos de linhas nacionais, planeadas e construídas de forma isolada pelos Estados-Membros, sem uma coordenação transfronteiriça adequada e resultando em más ligações. A Comissão Europeia não dispõe de instrumentos jurídicos e poderes de tomada de decisão para garantir que os Estados-Membros realizam progressos rápidos no sentido de completar a rede principal.

Desde 2000, a UE disponibilizou 23,7 mil milhões de euros em cofinanciamento para apoiar os investimentos em linhas ferroviárias de alta velocidade. Os auditores visitaram seis Estados-Membros (França, Espanha, Itália, Alemanha, Portugal e Áustria) e analisaram as despesas relativas a mais de 5 000 km de linhas de alta velocidade, cobrindo cerca de 50% de toda a rede da UE. Constataram que embora a extensão das redes ferroviárias de alta velocidade nacionais esteja a crescer, não será alcançado o objetivo da UE de as triplicar (atingindo os 30 000 km) até 2030.

"Foi construída uma manta de retalhos ineficaz de linhas nacionais mal ligadas", declarou Oskar Herics, o Membro do Tribunal de Contas Europeu responsável pelo relatório. "As linhas de alta velocidade que atravessam as fronteiras nacionais não são uma prioridade nacional em termos de construção e a Comissão não tem poderes para fazer executar esses projetos, o que significa que o cofinanciamento da UE tem um reduzido valor acrescentado."

A decisão de construir linhas de alta velocidade assenta frequentemente em considerações políticas e as análises custo-benefício não são normalmente utilizadas para apoiar decisões eficazes em termos de custos. Em muitos casos, os comboios circulam em linhas de muito alta velocidade a velocidades médias muito inferiores (de apenas 45% da velocidade máxima) à capacidade das linhas. Velocidades

O objetivo do presente comunicado de imprensa é apresentar as principais mensagens do Relatório Especial adotado pelo Tribunal de Contas Europeu.

O texto integral encontra-se em www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Porta-voz

Tel.: (+352) 4398 47063

Telemóvel: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Adido de imprensa

Tel.: (+352) 4398 45410

Telemóvel: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E-mail: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

médias tão inferiores às velocidades de projeto suscitam questões relativas à boa gestão financeira, afirmam os auditores.

A infraestrutura ferroviária de alta velocidade é dispendiosa: em média, as linhas auditadas custam 25 milhões de euros por quilómetro. Quatro das dez linhas custarão mais de 100 milhões de euros por minuto de viagem poupado. O valor mais elevado regista-se na linha Estugarda-Munique, que custará 369 milhões de euros por minuto poupado. Por outro lado, a solução alternativa de modernizar as linhas convencionais existentes poderia economizar milhares de milhões de euros.

As derrapagens de custos e os atrasos eram a regra em vez da exceção. Essas derrapagens de custos nos investimentos ferroviários de alta velocidade não prejudicam o orçamento da UE, uma vez que a quantia cofinanciada está limitada e quaisquer aumentos de custos são suportados pelos orçamentos nacionais. As derrapagens de custos agregadas nas linhas e projetos auditados foram de 5,7 mil milhões de euros ao nível dos projetos e de 25,1 mil milhões de euros ao nível das linhas. Oito dos 30 projetos auditados registaram atrasos de um ano, pelo menos, e cinco das dez linhas auditadas atrasos de mais de uma década.

Para ter êxito, uma linha de alta velocidade deveria, em condições ideais, ter nove milhões de passageiros por ano, declararam os auditores com base em valores de referência na matéria. Todavia, em três das sete linhas concluídas que o Tribunal auditou, o número de passageiros transportados foi bastante inferior, o que significa que existe, nestas linhas, um elevado risco de utilização ineficaz do cofinanciamento da UE, no montante de 2,7 mil milhões de euros. Além disso, nove das 14 linhas e ligações transfronteiriças auditadas não tinham um número suficientemente elevado de passageiros potenciais nas suas zonas de atração para serem bem-sucedidas.

Em 2010, os auditores tinham já apelado à adoção urgente de medidas no sentido de eliminar os obstáculos técnicos, administrativos e de outra natureza à interoperabilidade ferroviária. Verificaram, porém, que esses obstáculos ainda persistem em 2018, impedindo a realização de operações ferroviárias de alta velocidade transfronteiriças verdadeiramente contínuas e competitivas na UE. O mercado de passageiros ferroviários ainda não é aberto em França e em Espanha. Em Itália e, até certo ponto, na Áustria, onde existe concorrência nas vias ferroviárias, os serviços eram mais frequentes e de qualidade mais elevada, ao passo que os bilhetes eram mais baratos. A eficácia global dos serviços de alta velocidade poderia beneficiar com a introdução de sistemas de bilhética integrados e a melhoria das ligações e da acessibilidade às estações.

Os auditores recomendam que a Comissão Europeia deve:

- realizar um planeamento a longo prazo realista;
- acordar com os Estados-Membros os principais troços estratégicos a executar em primeiro lugar, com uma avaliação da necessidade de linhas de muito alta velocidade, um acompanhamento cuidadoso e poderes executórios para garantir que são respeitados os compromissos para completar a rede principal ferroviária de alta velocidade da UE;
- associar o cofinanciamento da UE a projetos prioritários estratégicos específicos, a uma verdadeira concorrência entre linhas e à obtenção de resultados;
- simplificar os procedimentos de contratação transfronteiriços, utilizar "balcões únicos" para as várias formalidades e eliminar todos os obstáculos administrativos e regulamentares remanescentes à interoperabilidade;

- melhorar as operações ferroviárias de alta velocidade contínuas para os passageiros, por exemplo, desenvolvendo a venda eletrónica de bilhetes e simplificando as taxas de acesso à infraestrutura ferroviária.

Nota aos diretores das publicações

O Tribunal apresenta os seus relatórios especiais ao Parlamento Europeu e ao Conselho da UE, bem como a outras entidades interessadas como os parlamentos nacionais, partes interessadas do setor e representantes da sociedade civil. A grande maioria das recomendações formuladas nos relatórios do TCE é posta em prática. Este elevado nível de aceitação salienta os benefícios do trabalho do Tribunal para os cidadãos da UE.

O Relatório Especial nº 19/2018, "Rede ferroviária de alta velocidade na Europa: longe de ser realidade, não passa de uma manta de retalhos ineficaz" está disponível no sítio Internet do TCE (eca.europa.eu) em inglês. As outras versões linguísticas estarão disponíveis em tempo oportuno.