



Comunicat de presă

Luxemburg, 26 iunie 2018

Căile ferate de mare viteză în UE: în opinia Curții de Conturi Europene, există doar un sistem fragmentat și ineficace de linii ferate și lipsește un plan realist pe termen lung

Potrivit unui nou raport publicat de Curtea de Conturi Europeană, este puțin probabil ca actualul plan pe termen lung al UE pentru căile ferate de mare viteză să fie realizat și nu există o abordare strategică solidă la nivelul de ansamblu al UE. Curtea afirmă că rețeaua feroviară europeană de mare viteză este doar un mozaic de linii naționale, fără o coordonare adecvată la nivel transfrontalier: aceste linii sunt planificate și construite de statele membre în mod izolat, ceea ce duce la legături feroviare de slabă calitate. Comisia Europeană nu dispune de instrumente juridice și de competențe decizionale pentru a se asigura că statele membre fac progrese rapide în vederea finalizării coridoarelor rețelei centrale.

Începând cu anul 2000, UE a acordat cofinanțare în valoare de 23,7 miliarde de euro pentru sprijinirea investițiilor în linii de cale ferată de mare viteză. Curtea a vizitat șase state membre (Franța, Spania, Italia, Germania, Portugalia și Austria) și a analizat cheltuielile efectuate pentru mai mult de 5 000 km de linii feroviare de mare viteză, acoperind aproximativ 50 % din întreaga rețea de mare viteză din UE. S-a constatat astfel că, deși rețelele feroviare naționale de mare viteză cresc ca lungime, obiectivul UE de a tripla lungimea liniilor de cale ferată de mare viteză până în 2030 (pentru a se ajunge la 30 000 km) nu va fi atins.

„A fost construit un sistem fragmentat și ineficace de linii feroviare naționale slab conectate”, a declarat domnul Oskar Herics, membrul Curții de Conturi Europene responsabil de raport. „Liniile de mare viteză care traversează frontiere naționale nu se numără printre prioritățile naționale de construcție și Comisia nu are competența de a impune construcția lor. Acest lucru se traduce printr-o valoare adăugată scăzută a cofinanțării din partea UE.”

Decizia de a construi linii de mare viteză are deseori la bază considerente politice, iar analizele cost-beneficiu nu sunt utilizate în general pentru a veni în sprijinul unui proces decizional eficient din punctul de vedere al costurilor. În multe cazuri, trenurile rulează pe linii de foarte mare viteză la viteze medii cu mult mai mici (de numai aproximativ 45 % din viteza maximă) decât cele pentru care este

Scopul acestui comunicat de presă este să prezinte mesajele principale ale raportului special adoptat de Curtea de Conturi Europeană.

Textul integral al raportului este disponibil la adresa www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Purtător de cuvânt

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Ofițer de presă

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

proiectată linia respectivă. În opinia Curții, faptul că vitezele medii sunt cu mult mai mici decât cele pentru care este proiectată linia ridică semne de întrebare cu privire la buna gestiune financiară.

Infrastructura feroviară de mare viteză este costisitoare: în medie, liniile auditate de Curte au avut costuri de 25 de milioane de euro pe km. 4 dintre cele 10 linii auditate vor costa mai mult de 100 de milioane de euro per minut de călătorie economisit. Cifra cea mai mare se înregistrează pe linia Stuttgart-München, care va costa 369 de milioane de euro per minut economisit. Pe de altă parte, analizarea în mod corespunzător a soluției alternative de modernizare a liniilor convenționale existente ar putea economisi miliarde de euro.

Depășirile de costuri și întârzierile au reprezentat regula și nu excepția. Depășirile de costuri în cazul investițiilor în căile ferate de mare viteză nu afectează bugetul UE întrucât cofinanțarea este plafonată și depășirile sunt suportate de la bugetele naționale. Depășirile agregate de costuri pentru proiectele și liniile examinate reprezentau 5,7 miliarde de euro în cazul proiectelor și 25,1 miliarde de euro în cazul liniilor. 8 dintre cele 30 de proiecte auditate de Curte suferiseră întârzieri de cel puțin un an, iar 5 dintre cele 10 linii auditate înregistraseră întârzieri mai mari de 10 ani.

Pe baza criteriilor de referință relevante, Curtea consideră că, pentru a avea succes, o linie de mare viteză ar trebui, în mod ideal, să transporte 9 milioane de călători pe an. Or, în cazul a trei dintre cele șapte linii finalizate care au fost auditate de Curte, numărul călătorilor transportați era cu mult mai mic. Aceasta înseamnă că, pe aceste linii, există un risc ridicat de cheltuire ineficientă a cofinanțării de 2,7 miliarde de euro acordate de UE. Pe lângă aceasta, în cazul a 9 dintre cele 14 linii și conexiuni transfrontaliere auditate, numărul de călători potențiali din zonele aferente de captare nu era suficient de mare pentru ca linia să aibă succes.

În 2010, Curtea a publicat un raport prin care solicita deja luarea de măsuri urgente pentru înlăturarea obstacolelor tehnice, administrative și de altă natură din calea interoperabilității feroviare. S-a constatat însă că aceste obstacole persistă și în 2018 și că ele stau în calea unor operațiuni feroviare transfrontaliere de mare viteză în UE care să fie cu adevărat fluide și competitive. Piața transportului feroviar de pasageri nu este încă deschisă în Franța și în Spania. În Italia și, într-o măsură limitată, în Austria, unde există concurență între operatori feroviari (*on-track*), serviciile erau mai frecvente și de calitate superioară, în timp ce prețurile билетelor erau mai mici. Sisteme integrate de emitere a билетelor, o mai bună accesibilitate a gărilor și conexiuni mai bune sunt factori care ar putea ameliora eficacitatea globală a serviciilor de mare viteză.

Curtea recomandă Comisiei Europene următoarele:

- să elaboreze o planificare realistă pe termen lung;
- să convină cu statele membre asupra tronsoanelor strategice esențiale care trebuie implementate mai întâi, alături de o evaluare a necesității de a se construi linii de foarte mare viteză, o monitorizare atentă și competențe executorii pentru a se garanta respectarea angajamentelor de finalizare a rețelei feroviare centrale de mare viteză din UE;
- să condiționeze cofinanțarea din partea UE de proiectele strategice prioritare convenite, de existența unei concurențe eficiente între operatori și de obținerea de rezultate;
- să simplifice procedurile transfrontaliere de achiziții, să utilizeze „ghişeele unice” pentru diferitele formalități și să elimine toate obstacolele administrative și normative care există încă în calea interoperabilității;

- să asigure operațiuni feroviare de mare viteză fluide pentru călători, de exemplu prin soluții de emiterie a biletelor în format electronic și prin simplificarea taxelor de acces la calea ferată.

Note către editori

Curtea prezintă rapoartele sale speciale Parlamentului European și Consiliului UE, precum și altor părți interesate, cum ar fi parlamentele naționale, părțile interesate din sectoarele economice vizate și reprezentanții societății civile. Marea majoritate a recomandărilor pe care Curtea le formulează în rapoartele sale sunt puse în practică. Acest nivel ridicat de acceptare a recomandărilor subliniază beneficiile pe care activitatea Curții le aduce cetățenilor UE.

Raportul special nr. 19/2018, intitulat „Rețeaua feroviară europeană de mare viteză: departe a fi o realitate, rămâne fragmentată și ineficace”, este disponibil pe site-ul Curții (eca.europa.eu) în limba engleză; alte versiuni lingvistice ale raportului vor fi adăugate în timp util.