



## Comunicado de Imprensa

Luxemburgo, 25 de novembro de 2021

### Desenvolvimento das infraestruturas de transportes da UE: em comparação com outros países do mundo, avança devagar

Nos últimos anos, o Tribunal de Contas Europeu (TCE) salientou repetidamente várias insuficiências que afetam a realização de grandes projetos de transportes na UE. Qual é, porém, o desempenho da UE em comparação com outros países, como a Austrália, o Canadá ou os Estados Unidos? Para responder a esta questão, o TCE realizou uma análise em que compara a realização destes projetos na UE e em vários países. Esta comparação dá garantias sobre alguns aspetos, mas suscita preocupações sobre outros, como a execução dos projetos. Em especial, o TCE observa que outros países do mundo têm um desempenho muito melhor em termos de cumprimento dos prazos dos projetos.

À semelhança da maioria dos países, a UE definiu uma estratégia para as infraestruturas de transportes. Contudo, é um caso único, pois nenhuma outra estratégia de transportes analisada estabelece um prazo para a conclusão da totalidade de uma rede transfronteiras. Apesar disso, o TCE observou no passado que os objetivos estratégicos da UE em matéria de transportes (em especial a conclusão da rede principal da RTE-T até 2030) eram demasiado ambiciosos e nem sempre encontravam correspondência em resultados concretos. Por exemplo, é pouco provável que o objetivo de triplicar a extensão da rede ferroviária de alta velocidade seja concretizado no prazo estabelecido.

O TCE salienta também que, muitas vezes, faltam análises custo-benefício adequadas na fase de seleção dos projetos. Assim, o cofinanciamento da UE pode ser atribuído mesmo se for provável que os custos socioeconómicos sejam superiores aos benefícios, como foi o caso de um troço da linha ferroviária de alta velocidade em França. Em contrapartida, em todos os países analisados, são sistematicamente utilizadas análises custo-benefício sólidas e pormenorizadas para apoiar e melhorar o processo de decisão.

*"A UE está a tentar concluir uma rede global de infraestruturas de transportes que ligue toda a União", afirmou Annemie Turtelboom, Membro do Tribunal de Contas Europeu responsável pelo documento de análise. "No passado, considerámos que as derrapagens de custos e os atrasos eram obstáculos equivalentes para a concretização deste objetivo. Porém, a nossa comparação revela que a UE está ao mesmo nível de outros países em termos dos custos, mas que o seu desempenho é significativamente inferior em termos da realização de grandes projetos dentro do prazo. Para dar resposta a esta questão, poderemos inspirar-nos nas práticas observadas no resto do mundo."*

O presente comunicado de imprensa tem por objetivo transmitir as principais mensagens da revisão do 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 Luxembourg

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

O TCE salientou anteriormente uma disparidade entre os custos estimados e reais de grandes projetos de transportes na UE, que origina uma derrapagem orçamental média superior a 2 mil milhões de euros por projeto, o equivalente a um aumento de 47% em relação às estimativas iniciais. No entanto, a análise permitiu observar que as derrapagens de custos ocorrem não apenas na UE, mas também nas infraestruturas de transportes em todo o mundo. Além disso, as derrapagens de custos que afetam os projetos de transportes cofinanciados pela União que o TCE analisou não são superiores à média mundial (pelo menos até ao momento, pois os projetos da UE em causa ainda não estão concluídos).

Por outro lado, os atrasos são uma (ou talvez a principal) característica distintiva dos projetos da União em relação a outros países. No ano passado, o TCE constatou que os grandes projetos de infraestruturas de transportes registavam um atraso médio de cerca de 11 anos. A análise sugere que esta situação se deve em parte a prioridades diferentes – e por vezes contraditórias – entre a UE e os Estados-Membros, que tendem a concentrar-se nos seus interesses nacionais. Assim, estes negligenciam frequentemente os troços transfronteiriços em que os fundos da UE incidem. Por exemplo, a Alemanha não deu prioridade à construção da rota de acesso transfronteiriça norte ao túnel de base do Brenner, embora a UE, juntamente com a Áustria e Itália, já investisse neste projeto desde 1986. A União poderia aprender com os Estados Unidos, a Suíça e a Austrália em termos de coordenação dos projetos.

Além disso, os projetos na UE continuam a enfrentar muitas incertezas após serem selecionados, tais como a necessidade de obter licenças ambientais e a aceitação das partes interessadas, que também contribuem para os atrasos. Existe uma preparação mais adequada para este tipo de dificuldades noutras partes do mundo. Por exemplo, na Suíça, a aceitação das partes interessadas é mais provável, graças a comités consultivos que permitem aos cantões e outras partes interessadas discutir questões relacionadas com os projetos. Deste modo, reduz-se a probabilidade de surgirem processos judiciais que provoquem atrasos no planeamento e na construção.

O TCE salienta o acompanhamento sistemático e baseado nos riscos como uma possível solução que poderia ajudar a reduzir os atrasos (e as derrapagens de custos) nos projetos de infraestruturas de transportes da UE. Existe um mecanismo deste género nos EUA, onde os projetos sinalizados como de risco elevado são sujeitos a um acompanhamento reforçado. A título de exemplo, um aumento dos custos de um projeto superior a 2% num ano em relação ao orçamento estimado faz com que o promotor tenha de comunicar informações ao Governo mais frequentemente e leva ao reforço da supervisão pelos gestores federais.

Por último, o TCE observa que não existe uma obrigação jurídica na UE que exija a realização de avaliações *ex post* sistemáticas dos grandes projetos de transportes. Uma avaliação deste tipo apenas foi realizada uma vez (em 2007) e centrou-se exclusivamente em indicadores financeiros como a absorção do financiamento disponível da UE. Em contrapartida, os Estados Unidos, França e a Noruega seguem um método diferente e realizam sistematicamente avaliações *ex post* dos projetos.

### **Informações de base**

O presente documento não é um relatório de auditoria, mas antes uma análise baseada sobretudo em informações disponíveis ao público e em elementos recolhidos especificamente para este fim. Visa comparar o quadro da UE para a realização de grandes projetos de infraestruturas com os de outros países (Austrália, Canadá, Estados Unidos, França, Noruega e Suíça), apontando práticas que poderão ser úteis para a Comissão Europeia e os decisores políticos no apoio concedido pela União no futuro. Esta análise contribuirá igualmente para a revisão em curso do Regulamento RTE-T. Os seis projetos de transportes da UE analisados neste documento, todos cofinanciados pelo Mecanismo Interligar a Europa, são: o Y basco, o túnel de base do Brenner, o túnel do Estreito de Fehmarn, o túnel ferroviário Lyon-Turim, a *Rail Baltica* e o *Canal Seine-Nord Europe*. Entre 2007

e 2020, a UE afetou mais de 109 mil milhões de euros a projetos de infraestruturas de transportes na rede RTE-T.

O documento de análise *Quadro da UE para grandes projetos de infraestruturas de transportes: uma comparação internacional* está disponível no sítio Web do TCE ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)) em 23 línguas da UE.

Nos últimos anos, o TCE publicou vários relatórios de auditoria sobre a política de transportes da UE, designadamente sobre os [megaprojetos de transportes da UE](#), a [rede rodoviária principal da UE](#) e a [rede ferroviária de alta velocidade na Europa](#). O TCE prevê publicar no próximo ano um relatório sobre o transporte intermodal de mercadorias.

#### **Contactos para a imprensa**

Serviço de imprensa do TCE: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

- Vincent Bourgeois: [vincent.bourgeois@eca.europa.eu](mailto:vincent.bourgeois@eca.europa.eu) – Telemóvel: (+352) 691 551 502
- Claudia Spiti: [claudia.spiti@eca.europa.eu](mailto:claudia.spiti@eca.europa.eu) – Telemóvel: (+352) 691 553 547