



Comunicat de presă

Luxemburg, 25 noiembrie 2021

În comparație cu alte părți ale lumii, dezvoltarea infrastructurii de transport în UE nu a prins încă viteză

În ultimii ani, auditorii UE au atras în mod repetat atenția asupra diferitor deficiențe în livrarea marilor proiecte de transport din UE. Care este însă performanța UE în acest domeniu în comparație cu alte țări, cum ar fi Australia, Canada și SUA? Pentru a răspunde la această întrebare, Curtea de Conturi Europeană a procedat la o analiză pentru a compara modul în care sunt realizate astfel de proiecte în UE și în alte părți ale lumii. Rezultatele comparației au arătat că UE stă bine la anumite capitole, în timp ce alte aspecte, cum ar fi implementarea proiectelor, sunt un motiv de preocupare. Mai concret, auditorii au observat că alte țări din lume au performanțe mult mai bune atunci când vine vorba de limitarea întârzierilor în cadrul proiectelor.

La fel ca majoritatea țărilor, UE a definit o strategie privind infrastructurile de transport. Ceea ce deosebește însă strategia UE de toate celelalte strategii examinate este că aceasta stabilește un termen-limită pentru finalizarea unei întregi rețele transfrontaliere. Pe de altă parte, auditorii au constatat în trecut că obiectivele strategice ale UE în domeniul transporturilor, în special finalizarea rețelei centrale transeuropene de transport (TEN-T) până în 2030, sunt excesiv de ambițioase și nu sunt întotdeauna susținute de rezultate reale. De exemplu, este puțin probabil ca obiectivul de a se tripla lungimea rețelei feroviare de mare viteză a UE să fie atins în termenul stabilit.

Auditorii atrag totodată atenția asupra faptului că, adesea, în faza de selecție a proiectelor nu există analize cost-beneficiu adecvate. În consecință, există posibilitatea să se acorde cofinanțare din partea UE chiar și atunci când costurile socioeconomice depășesc probabil beneficiile. Acesta a fost de exemplu cazul unui tronson feroviar de mare viteză din Franța. În schimb, în toate țările examinate, se utilizează sistematic analize cost-beneficiu temeinice și detaliate pentru a sta la baza luării deciziilor și a le îmbunătăți.

„UE depune eforturi pentru a finaliza o rețea globală de infrastructură de transport care să acopere întreaga Europă”, a declarat doamna Annemie Turtelboom, membra Curții de Conturi Europene responsabilă de acest document de analiză. „Curtea a considerat în ocazii precedente că depășirile de costuri și întârzierile afectează în egală măsură atingerea acestui obiectiv. Comparația pe care am realizat-o acum ne arată însă că, de fapt, UE are rezultate asemănătoare cu alte țări în ceea ce privește costurile, dar se descurcă mult mai greu când vine vorba de livrarea la timp a marilor proiecte. Pentru a remedia această problemă, ne-am putea inspira din practicile pe care le-am observat în alte părți ale lumii.”

Auditorii au subliniat în trecut o diferență între costurile estimate ale marilor proiecte de transport din UE și costurile lor reale, rezultatul fiind o depășire medie a bugetului de peste 2 miliarde de euro

Scopul acestui comunicat de presă este să prezinte mesajele principale ale documentului de analiză publicat de Curtea de Conturi Europeană. Textul integral al analizei este disponibil la adresa eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

per proiect (adică o creștere cu 47 % a costurilor prevăzute inițial). În cadrul acestei analize s-a constatat însă că depășirile de costuri nu afectează numai proiectele din UE, ci sunt o problemă pentru infrastructura de transport peste tot în lume. În plus, depășirile de costuri care afectează proiectele de transport cofinanțate de UE și examinate în cadrul analizei nu sunt mai mari decât media mondială – cel puțin până în prezent, dat fiind că proiectele UE în cauză nu sunt încă finalizate.

În schimb, în comparație cu alte țări, întârzierile sunt o trăsătură distinctivă, dacă nu chiar „definitivă”, a proiectelor din UE. Anul trecut, auditorii au constatat că marile proiecte de infrastructură de transport au cunoscut o întârziere medie de aproximativ 11 ani. Documentul de analiză sugerează că această situație se explică parțial prin prioritățile diferite – uneori chiar în conflict – ale UE și ale statelor membre, care tind să pună accentul pe interesele lor naționale. Din această cauză, statele membre neglijează frecvent tronsoanele transfrontaliere ale proiectelor pe care se concentrează fondurile UE. De exemplu, Germania nu a acordat prioritate construirii rutei transfrontaliere de acces din nord la Tunelul de bază Brenner, deși UE, împreună cu Austria și Italia, investiseră deja în acest proiect încă din 1986. UE ar putea învăța de la SUA, de la Elveția sau de la Australia despre îmbunătățirea coordonării proiectelor.

În plus, la momentul selecției lor, proiectele din UE sunt încă afectate de numeroase incertitudini, cum ar fi nevoia de a se obține autorizații de mediu sau de a fi acceptate de părțile interesate. Această situație contribuie la rândul său la întârzieri. În alte părți ale lumii, măsurile luate pentru a se face față unor eventuale probleme de acest tip sunt mai bine puse la punct. De exemplu, în Elveția, probabilitatea de acceptare a unui proiect de către părțile interesate este mai mare: comitetele consultative create permit cantoanelor și altor părți interesate să discute problemele legate de un anumit proiect. Există astfel un risc mai mic să fie inițiate proceduri în justiție care să provoace întârzieri în planificare și în construcție.

Auditorii consideră că o monitorizare sistematică în funcție de riscuri este o soluție posibilă pentru a se reduce întârzierile – și depășirile de costuri – în cadrul proiectelor de infrastructură de transport din UE. Un astfel de mecanism există în SUA, unde proiectele identificate ca prezentând un risc ridicat fac obiectul unei monitorizări mai stricte. De exemplu, în cazul proiectelor care înregistrează într-un an o depășire de peste 2 % a costurilor prevăzute inițial, promotorii de proiecte trebuie să prezinte guvernului mai multe rapoarte, iar supravegherea asigurată de managerii federali este intensificată.

În fine, auditorii observă că nu există o obligație legală în UE de a se efectua evaluări *ex post* sistematice ale marilor proiecte de transport. O astfel de evaluare a avut loc o singură dată (în 2007) și s-a axat exclusiv pe indicatori financiari, cum ar fi absorbția fondurilor UE disponibile. În schimb, SUA, Franța și Norvegia urmează o abordare diferită și efectuează în mod sistematic evaluări *ex post* ale proiectelor.

Informații generale

Publicația la care face referire acest comunicat de presă nu este un raport de audit, ci un document de analiză bazat în principal pe informații publice și pe materiale colectate special în acest scop. El își propune să compare cadrul UE pentru realizarea marilor proiecte de infrastructură cu cadrul din alte țări (Australia, Canada, Franța, Norvegia, Elveția și Statele Unite ale Americii), identificând practici care ar putea fi utile pentru Comisia Europeană și pentru factorii de decizie la acordarea sprijinului viitor din partea UE. Analiza va contribui, de asemenea, la reexaminarea în curs a Regulamentului TEN-T.

Cele șase proiecte de transport din UE analizate, toate cofinanțate prin Mecanismul pentru interconectarea Europei, sunt: linia feroviară *Y vasca*, Tunelul de bază Brenner, tunelul *Fehmarn Belt*, tunelul feroviar Lyon-Torino, *Rail Baltica* și Canalul Sena-Europa de Nord. În

perioada 2007-2020, UE a alocat peste 109 miliarde de euro pentru proiecte de infrastructură de transport din rețeaua TEN-T.

Documentul de analiză al Curții de Conturi Europene, intitulat „Cadrul UE pentru marile proiecte de infrastructură de transport: o comparație internațională”, este disponibil în 23 de limbi ale UE pe site-ul Curții, eca.europa.eu.

Curtea a publicat în ultimii ani mai multe rapoarte de audit referitoare la politica UE în domeniul transporturilor, inclusiv la [megaproiectele de transport din UE](#), la [rețeaua rutieră centrală a UE](#) și la [rețeaua feroviară europeană de mare viteză](#). Curtea intenționează să publice anul viitor un raport privind transportul intermodal de marfă.

Date de contact pentru presă

Serviciul de presă al Curții: press@eca.europa.eu

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