



Comunicado de prensa Luxemburgo, 16 de junio de 2020

Los auditores de la UE afirman que hay que acelerar los megaproyectos transfronterizos para optimizar el transporte en Europa

Los megaproyectos clave de transporte transfronterizo en la UE están avanzando más despacio de lo previsto. Según un nuevo informe del Tribunal de Cuentas Europeo, es probable que seis de las ocho infraestructuras de miles de millones de euros auditadas, con sus líneas de acceso, no estén plenamente operativas en 2030, como se había previsto inicialmente. Esto retrasará todavía más la finalización de la red básica transeuropea (RTE-T).

En 2013, los Estados miembros de la UE acordaron finalizar la red básica de la RTE-T en 2030. Un componente clave de la red son los proyectos de transporte transfronterizos, cuyo objetivo es mejorar las conexiones entre las redes nacionales a lo largo de los corredores europeos.

Los auditores examinaron si la construcción de autopistas, ferrocarriles y vías navegables de gran escala con impacto transfronterizo en la red básica de transporte de la UE estaba bien planificada y ejecutada. Comprobaron ocho megaproyectos financiados por la UE por un valor total de 54 000 millones de euros (incluidos 7 500 millones de euros de la UE) que enlazaban redes de transporte de 13 Estados miembros: Austria, Bélgica, los Estados bálticos, Dinamarca, Francia, Finlandia, Alemania, Italia, Polonia, Rumanía y España.

Se produjeron retrasos considerables en la construcción de todos los megaproyectos examinados (una media de 11 años), lo que compromete el funcionamiento eficaz de cinco de los nueve corredores multinacionales. El principal motivo de estos malos resultados era la mala coordinación de los proyectos entre países. Los Estados miembros tienen sus propias prioridades de inversión y procedimientos de planificación, y no siempre apoyan los proyectos transfronterizos ni las inversiones en corredores transnacionales en la misma medida, como tampoco progresa siempre la ejecución de los proyectos a la misma velocidad a ambos lados de una frontera. Hasta ahora, la Comisión no ha utilizado los instrumentos legislativos limitados de que dispone para aplicar en los Estados miembros que no avanzan al ritmo adecuado las prioridades acordadas a escala de la UE.

El presente comunicado de prensa tiene por objeto ofrecer una síntesis del informe especial del Tribunal de Cuentas Europeo. El texto íntegro del documento puede consultarse en www.eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxemburgo

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

«La creación de los corredores de la red básica de la RTE-T dentro de los plazos previstos es esencial para lograr los objetivos políticos de la UE, estimular el crecimiento, crear empleo y luchar contra el cambio climático», ha declarado Oskar Herics, Miembro del Tribunal responsable del informe. «Deberían redoblarse los esfuerzos para acelerar la finalización de muchas de las infraestructuras emblemáticas de transporte de la UE, pues dichos proyectos son esenciales para el logro de una mejor conectividad en Europa y para conseguir resultados en la red de transporte a su debido tiempo».

Con el tiempo, los costes de los ocho megaproyectos se han incrementado en más de 17 000 millones de euros (47 %), debido, con frecuencia, a cambios en su diseño y alcance, así como a una aplicación ineficiente. El incremento más grande se produjo en el proyecto del Canal Sena-Norte de Europa (parte del enlace Sena-Escalda), cuyo coste casi se triplicó. Entretanto, en Rumanía, los auditores observaron que un nuevo tramo de la autopista A1 no se utilizaba, y que dos partes se conectaron mal, con el consiguiente uso ineficaz y despilfarro de dinero.

Los auditores también identificaron insuficiencias en los análisis de costes y beneficios llevados a cabo por los Estados miembros de estas inversiones de miles de millones de euros: las previsiones sobre el tráfico eran excesivamente optimistas y algunos proyectos no serían económicamente viables. Este era el caso especialmente de la línea Rail Baltica y del tramo ferroviario del enlace fijo de Fehmarn Belt, que tenían muy pocos pasajeros. Los auditores también constataron que la Comisión no evaluó con independencia las especificaciones de construcción basándose en los niveles de tráfico potenciales de pasajeros y de mercancías antes de asignar la cofinanciación de la UE.

La supervisión por parte de la Comisión de la finalización de la red por los Estados miembros es distante y debe ser reforzada. La Comisión no cuenta con un servicio específico que proporcione a los Estados miembros asesoramiento técnico para dirigir proyectos de tal envergadura, ni con una visión global de los progresos realizados. No obstante, recientemente, la Comisión tomó medidas encaminadas a una supervisión y un seguimiento de los avances más estrechos y eficaces mediante la definición de las prestaciones de los proyectos en las «decisiones de ejecución».

Nota destinada a las redacciones

La ejecución de la red transeuropea de transporte básica mediante la creación de corredores de la red básica se rige por el Reglamento n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo. Corresponde a la Comisión asegurarse de que los Estados miembros completen la red básica de transporte antes de 2030, mientras que estos últimos son responsables de la ejecución de los proyectos específicos. Hasta la fecha se ha puesto a disposición de los ocho megaproyectos alrededor de 7 500 millones de euros de financiación de la UE, y la Comisión ha pagado 3 400 millones de euros, aunque retiró parte de la financiación inicialmente asignada debido a retrasos (1 400 millones de euros destinados a los 17 tramos auditados). Según un estudio de la Comisión, si no se completara la red, la economía de la UE perdería un crecimiento potencial del 1,8 %, y 10 millones de años/hombre de empleos.

Los ocho megaproyectos examinados —cuatro ferroviarios (Rail Baltica, Lyon-Turín, Túnel de base del Brennero e Y vasca), una vía navegable interior (Sena-Escalda), una autopista (A1 en Rumanía), y dos conexiones multimodales (enlace fijo ferrocarril/carretera del Fehmarn Belt y línea ferroviaria E59 y su conexión con los puertos en Polonia)—cuestan más de 1 000 millones de euros cada uno y se espera que reporten considerables beneficios socioeconómicos.

El Informe Especial 10/2020 «Infraestructuras de transporte de la UE: Es necesario ejecutar de manera más rápida los megaproyectos para conseguir resultados en la red de transporte a su debido tiempo» puede consultarse en el sitio web del Tribunal (eca.europa.eu) en 23 lenguas de la UE, junto con recursos de audio como podcasts multilingües sobre los ocho megaproyectos. Anteriormente, el Tribunal ha publicado otros informes especiales sobre el transporte en la UE (véase el [Portal de publicaciones](#)).

Contacto de prensa para este informe: Damijan Fišer

Correo electrónico: damijan.fiser@eca.europa.eu

Teléfono: (+352) 4398 45 510 / Móvil: (+352) 621 55 22 24

Medidas adoptadas por el Tribunal de Cuentas Europeo como respuesta a la pandemia de COVID-19

El Tribunal de Cuentas Europeo (el Tribunal) ha adoptado las medidas necesarias para seguir prestando un servicio de auditoría pública eficaz en la UE y presentando puntualmente informes de auditoría, dictámenes y análisis durante la pandemia de COVID-19 en la medida en que lo permitan las difíciles circunstancias. Asimismo, deseamos manifestar nuestra gratitud a todas las personas que trabajan para salvar vidas y combatir la pandemia en Luxemburgo, en la UE y en todo el mundo, y nos comprometemos a apoyar la política del Gobierno luxemburgués en materia de protección de la salud pública. Continuamos trabajando en nuestro propósito de mitigar los efectos de la actual crisis sanitaria en nuestro personal, y hemos adoptado medidas preventivas para minimizar los riesgos para ellos y para sus familias.