



Comunicat de presă
Luxemburg, 16 iunie 2020

Curtea de Conturi Europeană recomandă accelerarea megaproiectelor transfrontaliere pentru a se optimiza transporturile în Europa

Megaproiectele transfrontaliere de transport esențiale din UE progresează mai lent decât se preconizase. Într-un nou raport, Curtea de Conturi Europeană arată că, după toate probabilitățile, șase dintre cele opt infrastructuri în valoare de mai multe miliarde de euro pe care le-a auditat și căile de acces la acestea nu vor putea începe să funcționeze la capacitate maximă până cel mai târziu în 2030, așa cum se planificase inițial. Acest lucru va amâna și mai mult finalizarea rețelei centrale transeuropene (TEN-T).

În 2013, statele membre ale UE au convenit asupra obiectivului de a finaliza rețeaua centrală TEN-T până în 2030. Una dintre principalele caracteristici ale rețelei o reprezintă proiectele transfrontaliere de transport, care au scopul de a îmbunătăți legăturile dintre rețelele naționale de-a lungul coridoarelor europene.

Auditorii au examinat dacă construcția marilor autostrăzi, căi ferate și căi navigabile interioare cu impact transfrontalier asupra rețelei centrale de transport a UE a fost bine planificată și executată eficient. Ei au verificat opt megaproiecte în valoare totală de 54 de miliarde de euro, care beneficiau de o cofinanțare din partea UE de 7,5 miliarde de euro și care vizau conectarea rețelelor de transport din 13 state membre: Austria, Belgia, țările baltice, Danemarca, Franța, Finlanda, Germania, Italia, Polonia, România și Spania.

În cazul tuturor megaproiectelor examinate, lucrările de construcție au înregistrat întârzieri semnificative (de 11 ani în medie), punând în pericol funcționarea eficace a cinci dintre cele nouă coridoare multinaționale. Aceste rezultate slabe au avut adesea drept cauză principală coordonarea insuficientă a proiectelor între diferitele țări implicate. Statele membre au propriile priorități de investiții și proceduri de planificare și nu sprijină întotdeauna în aceeași măsură proiectele transfrontaliere sau investițiile în coridoare transnaționale. Pe lângă aceasta, implementarea proiectelor nu progresează cu aceeași viteză de o parte și de alta a frontierei. Până în prezent, Comisia nu a recurs la instrumentele juridice limitate de care dispune pentru a asigura faptul că statele membre rămase în urmă respectă prioritățile convenite la nivelul UE.

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 eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

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

„Crearea în termenul prevăzut a coridoarelor centrale TEN-T este crucială pentru atingerea obiectivelor de politică ale UE, pentru sprijinirea creșterii și a creării de locuri de muncă și pentru combaterea schimbărilor climatice”, a declarat domnul Oskar Herics, membrul Curții responsabil de acest raport. „Sunt necesare eforturi suplimentare pentru a se accelera finalizarea mai multor megaproiecte de transport de maximă importanță ale UE. Aceste proiecte sunt esențiale pentru a ameliora conectivitatea în Europa și pentru a produce efectele de rețea în termenul prevăzut.”

De-a lungul timpului, costurile celor opt megaproiecte au crescut cu peste 17 miliarde de euro (47 %), adesea din cauza modificărilor aduse la nivelul proiectării și al sferei proiectelor, dar și din cauza unei implementări ineficiente. Creșterea cea mai importantă a fost observată pentru proiectul canalului Sena-Europa de Nord (care face parte din legătura Sena-Escaut), ale cărui costuri aproape s-au triplat. Pe de altă parte, auditorii au constatat că o secțiune a autostrăzii A1 din România nu era utilizată și că două tronsoane fuseseră conectate greșit. Această situație a dus la o utilizare ineficace a fondurilor și la irosirea acestora.

De asemenea, auditorii au identificat deficiențe în analizele cost-beneficiu realizate de statele membre cu privire la aceste investiții de mai multe miliarde de euro: prognozele de trafic s-ar putea dovedi prea optimiste și este posibil ca unele proiecte să nu fie viabile din punct de vedere economic. Această observație se aplică în special în cazul proiectului *Rail Baltica* și al tronsonului feroviar al legăturii fixe Fehmarn Belt, pentru care numărul de călători este mult prea mic. Potrivit constatărilor auditorilor, înainte de a acorda finanțare din partea UE, Comisia nu a evaluat în mod independent specificațiile de construcție, pe baza nivelurilor potențiale ale traficului de călători și de mărfuri.

Supravegherea asigurată de Comisie cu privire la finalizarea rețelei de către statele membre este una „de la distanță” și trebuie să fie consolidată. Comisia nu dispune de un departament specific prin care să pună la dispoziția statelor membre un sprijin de specialitate pentru gestionarea acestor proiecte de anvergură. De asemenea, Comisia nu are o imagine de ansamblu asupra progreselor realizate. Ea a făcut însă recent un pas în direcția unei supravegheri și a unei monitorizări a progresului mai strânse și mai eficiente, prin definirea elementelor livrabile ale proiectelor în „deciziile de punere în aplicare”.

Note către editori

Implementarea rețelei centrale transeuropene de transport prin intermediul coridoarelor rețelei centrale este reglementată de Regulamentul nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului. Comisia are responsabilitatea de a se asigura că statele membre finalizează rețeaua centrală de transport până în 2030, iar statele membre sunt responsabile pentru implementarea proiectelor specifice. Până în prezent, finanțarea pusă la dispoziție de UE pentru cele opt megaproiecte se ridică la aproximativ 7,5 miliarde de euro, din care Comisia a plătit deja 3,4 miliarde. Din cauza întârzierilor survenite, Comisia a retras o parte din fondurile alocate inițial (1,4 miliarde de euro pentru cele 17 secțiuni auditate). Dacă rețeaua nu ar fi finalizată, economia UE ar fi privată de o creștere potențială de 1,8 % și locuri de muncă reprezentând 10 milioane de ani-om nu s-ar materializa, se arată într-un studiu al Comisiei.

Cele opt megaproiecte examinate – patru căi ferate (*Rail Baltica*, Lyon-Torino, Tunelul de bază Brenner și *Y Vasca*), o cale navigabilă interioară (Sena-Escaut), o autostradă (A1 în România) și două conexiuni multimodale (legătura rutieră-feroviară Fehmarn Belt și legătura

feroviară E59 către porturi din Polonia) – costă peste 1 miliard de euro fiecare și sunt preconizate să aducă beneficii socioeconomice considerabile.

Raportul special nr. 10/2020, intitulat „Infrastructurile de transport din UE: pentru ca efectele de rețea să se materializeze la timp, este necesar ca implementarea megaproiectelor să prindă viteză”, este disponibil pe site-ul Curții (eca.europa.eu) în 23 de limbi ale UE, însoțit de resurse audio multilingve de tip *podcast* referitoare la cele opt megaproiecte. Curtea a publicat în trecut mai multe rapoarte speciale pe tema transporturilor în UE (a se vedea [Portalul de publicații](#)).

Persoana de contact pentru presă pentru acest raport: Damijan Fišer

E: damijan.fiser@eca.europa.eu T: (+352) 4398 45 510 / M: (+352) 621 55 22 24

Măsurile luate de Curtea de Conturi Europeană ca urmare a pandemiei de COVID-19

Curtea de Conturi Europeană a luat măsurile necesare pentru a putea oferi în continuare un serviciu de audit public eficace în UE și pentru a publica în timp util rapoarte de audit, avize și documente de analiză pe durata pandemiei de COVID-19, în măsura în care acest lucru este posibil în această perioadă dificilă. În același timp, Curtea își exprimă recunoștința față de toți cei care depun eforturi pentru a salva vieți și pentru a combate pandemia, în Luxemburg, în UE și în întreaga lume, și își menține angajamentul de a sprijini politica aplicată de guvernul luxemburghez în vederea protejării sănătății publice. Curtea depune eforturi pentru a atenua efectele crizei sanitare actuale asupra personalului propriu și a luat măsuri de precauție pentru a reduce la minimum riscurile pentru angajații săi și pentru familiile acestora.