



TRIBUNAL DE CUENTAS EUROPEO

COMUNICADO DE PRENSA

ECA/13/22

Publicación inmediata

Luxemburgo, 15 de julio de 2013

«Diferencias significativas en el coste entre proyectos de carreteras cofinanciados por la UE»

Unas previsiones de tráfico demasiado optimistas dieron lugar a proyectos de carreteras más costosos
 Durante el período 2000-2013, la UE ha asignado aproximadamente 65 000 millones de euros al FEDER y al Fondo de Cohesión para cofinanciar la construcción o renovación de carreteras. El Tribunal examinó veinticuatro proyectos de inversión del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y del Fondo de Cohesión en carreteras en Alemania, España, Grecia y Polonia para evaluar si habían logrado sus objetivos con costes razonables. El coste total de los proyectos auditados superó los 3 000 millones de euros.

Una constatación muy interesante del Tribunal fueron las diferencias significativas en el coste entre proyectos de carreteras cofinanciados por la UE.

El Tribunal calculó el coste total, el coste total de construcción y el coste de construcción de calzadas por 1 000 m². Los proyectos controlados en Alemania tenían el coste de construcción de calzadas más bajo por 1 000 m² las tres categorías (costes medios totales de 287 043 euros en Alemania, 496 208 euros en España, véase el gráfico 2 del informe). No existen pruebas de que ello fuera debido a los costes de mano de obra.

Todos los proyectos de carreteras fiscalizados permitieron reducir la duración de los trayectos y mejorar la seguridad vial. El Tribunal concluyó asimismo que no se prestó suficiente atención a la rentabilidad de los proyectos, pues la mayoría de los examinados presentaban previsiones de tráfico inexactas. El tipo de carretera elegida no era la más apta para el tráfico que soportaba: la autopista era la opción preferida de los beneficiarios incluso en aquellos tramos en los que una vía rápida podría haber resuelto las necesidades de tráfico. En catorce de los diecinueve proyectos sobre los cuales se disponía de información, se registró un uso inferior al previsto. El incremento medio del precio con respecto a los planes originales ascendió al 23 % y las demoras alcanzaron un promedio de nueve meses, o sea, el 41 % del plazo previsto.

Según Harald Wögerbauer, Miembro encargado del informe, «Más grande no siempre significa mejor. Las autopistas solo deben financiarse con fondos de la UE cuando exista una clara necesidad de tráfico. Facilitar información correcta a los planificadores e ingenieros les ayudará a reducir los costes de la construcción de carreteras ».

Los auditores formulan tres recomendaciones principales: a cofinanciación de la UE de proyectos de carreteras debería supeditarse a la existencia de objetivos claros con sus correspondientes indicadores del tiempo de transporte ahorrado, mejora de la seguridad vial y de la capacidad y efectos concretos en la economía; las ayudas deberían vincularse a la aplicación de soluciones técnicas razonables y rentables acordes con las mejores prácticas; y los Estados miembros deben velar por la competencia en los mercados de la construcción a través de sistemas de contratación pública que obtengan las ofertas más económicas.

El presente comunicado de prensa recoge las ideas principales del informe especial aprobado por el Tribunal de Cuentas Europeo, cuya versión completa puede consultarse en el sitio web del Tribunal www.eca.europa.eu.

ECA PRESS

12, rue Alcide De Gasperi - L - 1615 Luxemburgo

Tel.: (+352) 4398 45410 - Fax: (+352) 4398 46410 – Móvil (+352) 621 55 22 24

e-mail: press@eca.europa.eu Twitter: @EUAuditorsECA

Nota destinada a las redacciones:

Los informes especiales del Tribunal de Cuentas Europeo (TCE) se publican a lo largo del año y presentan los resultados de su fiscalización de ámbitos presupuestarios o temas de gestión específicos de la UE.

El Informe Especial nº 5/2013 se titula: «¿Se gastan correctamente los fondos de la política de cohesión de la UE destinados a las carreteras?». Los auditores de la UE evaluaron si los proyectos de infraestructuras viarias financiados por los fondos de la política de cohesión de la UE habían logrado sus objetivos a un precio razonable. La fiscalización abarcó proyectos de carreteras cofinanciados en Alemania, Grecia, Polonia y España. Estos cuatro Estados miembros concentran las mayores asignaciones de fondos para carreteras de la política de cohesión del período 2000-2013, aproximadamente el 62 % del total de cofinanciación de carreteras por la UE. En la fiscalización se examinaron autopistas (diez proyectos), vías rápidas (diez proyectos) y carreteras nacionales convencionales de dos carriles (cuatro proyectos).

La fiscalización puso de manifiesto que todos los proyectos auditados aportaron capacidad y calidad a las redes viarias y permitieron reducir la duración del trayecto y mejorar la seguridad vial. Sin embargo, los objetivos de desarrollo económico no eran mensurables y no se dispone de información sobre el impacto de los proyectos en la economía local o nacional. La viabilidad económica real calculada mediante una relación costes-beneficios basada en los costes y el uso reales fue considerablemente inferior en la mitad de los proyectos si se tienen en cuenta los supuestos formulados en la fase de planificación según los cuales los costes serían significativamente inferiores o habría más tráfico.

El Tribunal observó que no se prestó atención suficiente a la rentabilidad de los proyectos: a) La mayoría de los proyectos examinados presentaban previsiones de tráfico inexactas. Solo cuatro de diecinueve proyectos sobre los cuales se disponía de información suficiente tenían volúmenes de tráfico acordes a las previsiones. b) El tipo de carretera elegida no era la más apta para el tráfico que soportaba: las autopistas, muchos más costosas que las vías rápidas (el coste medio total por km es de unos 11 millones de euros para las autopistas y de 6,2 millones de euros –un 43 % más barato– para las vías rápidas) fueron la opción de construcción preferida, incluso en los tramos en los que las vías rápidas podrían haber resuelto las necesidades de tráfico. c) Durante su ejecución, los proyectos auditados se encarecieron y sufrieron retrasos; así, el incremento medio del precio original de los contratos ascendió al 23 % y las demoras alcanzaron un promedio de 9 meses, o sea, el 41 % del plazo previsto.

Teniendo en cuenta los resultados de la fiscalización, el **Tribunal recomendó que:**

- a) La Comisión debería **analizar** las diferencias en el coste de construcción de calzadas entre Estados miembros para determinar las causas de las **considerables diferencias de precio** de las mismas y garantizar que en lo sucesivo se apliquen las mejores prácticas;
- b) La futura cofinanciación de proyectos de carreteras debería **supeditarse a la existencia de objetivos claros** con sus correspondientes indicadores del tiempo de transporte ahorrado, mejora de la seguridad vial y de la capacidad y efectos concretos en la economía. La cofinanciación debe depender de la aplicación de soluciones técnicas razonables y rentables acordes con las mejores prácticas constatadas and las medidas adoptadas por los Estados miembros para velar por la competencia en los mercados de la construcción a través de sistemas de contratación pública que obtengan las ofertas más económicas;
- c) la Comisión debería promover el intercambio de las mejores prácticas en la aplicación de **soluciones técnicas óptimas**, basadas en previsiones de tráfico fiables entre las autoridades nacionales responsables de las infraestructuras viarias;
- d) la Comisión debería considerar la creación de una base de datos para la Unión Europea de costes unitarios destinada a los ingenieros que elaboran los presupuestos para los nuevos proyectos con objeto de contribuir a que los beneficiarios **reduzcan los precios en las contrataciones públicas**.

Persona de contacto:

Aidas Palubinskas

Agente de prensa

Tribunal de Cuentas Europeo

Oficina: +352 4398 45410 Móvil: +352 621 552224

press@eca.europa.eu www.eca.europa.eu Twitter: @EUAuditorsECA