



TRIBUNAL DE CUENTAS EUROPEO

COMUNICADO DE PRENSA

ECA/13/23

Publicación inmediata

Luxemburgo, 16 de julio de 2013

Audidores de la UE: debería ponerse término a unos programas que resultan ineficaces para transferir el transporte de las carreteras al ferrocarril

Los programas Marco Polo, que tienen como finalidad el desvío de carga de las carreteras, han resultado ineficaces y, en su diseño actual, deberían suspenderse, según un nuevo informe del Tribunal de Cuentas Europeo (TCE). Sin entrar en detalles, los programas eran ineficaces ya que no alcanzaron los objetivos, su impacto en el desvío de la carga de las carreteras fue limitado y no se disponía de datos para evaluar la consecución de los objetivos políticos (por ejemplo, beneficios medioambientales), afirmó Ville Itälä, Miembro del Tribunal responsable del informe.

Desde 2003, los programas Marco Polo I y II financian proyectos de servicios de transporte gracias a los cuales el transporte de mercancías puede transferirse de las carreteras al ferrocarril, a las vías navegables interiores y al transporte marítimo de corta distancia. Estos programas se han desarrollado en el contexto del objetivo de la política de transportes de la UE para fomentar alternativas al transporte de mercancías únicamente por carretera. Este objetivo generalmente aceptado tiene como fin reducir el tráfico internacional de mercancías por carretera, mejorando el impacto medioambiental del transporte de mercancías, reduciendo la congestión e incrementando la seguridad viaria.

Sin embargo, la fiscalización concluyó que no se han presentado suficientes propuestas de proyectos pertinentes debido a que la situación del mercado y las normas de los programas no incitaban a los operadores a aprovechar el régimen. La mitad de los proyectos controlados tenían una sostenibilidad limitada. Uno de los principales resultados de la fiscalización era que existían indicios importantes de «efecto de peso muerto», es decir, que los proyectos se habrían llevado a cabo incluso sin financiación de la UE. De hecho, trece de los dieciséis beneficiarios controlados confirmaron que habrían iniciado y prestado el servicio de transporte incluso sin subvención. Además, no se disponía de datos fiables que permitieran evaluar los beneficios en el impacto medioambiental del transporte de mercancías, y la congestión y seguridad viarias.

Vistos los resultados de los programas actuales, el Tribunal recomienda suspender la financiación de la UE para los servicios de transporte de mercancías que se basen en el diseño de los programas Marco Polo. En el futuro, esta financiación debería supeditarse a una evaluación previa del impacto, que determine si, y en qué medida, aporta valor añadido de la UE. Para ello sería necesario realizar un estudio pormenorizado de la demanda potencial y las mejores prácticas en los Estados miembros.

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 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.

Este informe especial (IE nº 03/2013) se titula «¿Han sido eficaces los programas Marco Polo para desviar el tráfico de las carreteras?» El Tribunal evaluó si la planificación de los programas por la Comisión, así como su gestión y supervisión, se habían efectuado con el fin de optimizar su eficacia, y si los proyectos financiados habían conseguido sus objetivos. Los trabajos de auditoría se centraron principalmente en los programas a través del análisis de evaluaciones de impacto, evaluaciones y resultados de encuestas, evaluaciones de propuestas de proyectos, comprobaciones documentales de la supervisión de los acuerdos de subvención firmados, entrevistas a los miembros del Comité del programa Marco Polo e inspecciones de los regímenes nacionales de apoyo. Estos trabajos a escala de los programas se completaron con verificaciones sobre el terreno de los resultados de dieciséis proyectos finalizados del tipo de acción «transferencia modal», ocho para ambos programas (MP I, que se desarrolló entre 2003 y 2006, y MP II, que abarca de 2007 a 2013).

La fiscalización concluyó que los programas no eran efectivos: no alcanzaban sus objetivos en materia de realizaciones que habían sido fijados por los responsables de la elaboración de políticas de la UE y su impacto en el desvío de la carga de las carreteras fue limitado. Además, no se disponía de datos fiables que permitieran evaluar los beneficios de reducción del impacto medioambiental del transporte de mercancías, y en la congestión y seguridad viarias. No se presentaron suficientes propuestas de buena calidad debido a que los programas no estaban adecuadamente adaptados al entorno empresarial y a que las rigideces de gestión y las dificultades de puesta en práctica hicieron que los beneficiarios decidieran no ejecutar los proyectos aprobados, suspenderlos prematuramente o anular o reducir el alcance del servicio financiado, al final del período del proyecto. Ello dio lugar a unos resultados insuficientes de los proyectos y a una escasa sostenibilidad de los servicios de transporte financiados. Además, las limitadas cantidades transferidas no están claras e incluyen el efecto de peso muerto.

Si bien la Comisión mejoró la gestión corriente de los programas con el tiempo, no analizó suficientemente el mercado para evaluar la capacidad de lograr los objetivos políticos de los programas; no tuvo en cuenta las nuevas condiciones, ni tomó las oportunas medidas correctoras para corregir las deficiencias manifiestas en la concepción de los programas.

Vistos los resultados de los programas actuales, el Tribunal recomienda al Consejo, al Parlamento Europeo y a la Comisión que estudien la posibilidad de suspender la financiación de la UE para los servicios de transporte de mercancías que se basen en el diseño de los programas Marco Polo («empuje descendente de la oferta»), que dio lugar en particular a las insuficiencias señaladas en el presente informe (insuficiente absorción por el mercado, falta de pruebas del logro de los objetivos, elevada carga administrativa, sostenibilidad deficiente y efecto de peso muerto), y que supediten además el mantenimiento de esta financiación a una evaluación de impacto previa que determine si aporta valor añadido europeo y en qué medida. Para ello sería necesario realizar un estudio de mercado pormenorizado de la demanda potencial y aprovechar la experiencia y mejores prácticas de regímenes nacionales de apoyo similares en los Estados miembros. Únicamente cuando se valore positivamente como una acción significativa de la UE en este ámbito, el Tribunal recomienda a la Comisión que tome una serie de medidas para reforzar los resultados de futuros regímenes.

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