

---

## Ανέφικτη η ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) μέχρι το 2030

---

2021/11/27 10:09 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

---

Τα τελευταία χρόνια, οι ελεγκτές της ΕΕ έχουν θίξει επανειλημμένα τις διάφορες αδυναμίες που επηρεάζουν αρνητικά την υλοποίηση μεγάλων έργων στον τομέα των μεταφορών.

Ωστόσο, τι φανερώνει η σύγκριση των επιδόσεων της ΕΕ με αυτές άλλων χωρών του κόσμου, όπως η Αυστραλία, ο Καναδάς και οι ΗΠΑ;

Προκειμένου να απαντήσει στο ερώτημα αυτό, το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο πραγματοποίησε επισκόπηση, συγκρίνοντας τον τρόπο με τον οποίο η ΕΕ και διάφορες άλλες χώρες υλοποιούν τέτοια έργα.

Μολονότι τα αποτελέσματα αυτής της σύγκρισης είναι καθησυχαστικά από ορισμένες απόψεις, δημιουργούν προβληματισμό από ορισμένες άλλες, όπως είναι η υλοποίηση των έργων.

**Συγκεκριμένα, οι ελεγκτές επισημαίνουν ότι άλλες χώρες στον κόσμο τα καταφέρνουν πολύ καλύτερα σε ό,τι έχει να κάνει με τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση έργων.**

Όπως οι περισσότερες χώρες, η ΕΕ έχει εκπονήσει στρατηγική για τις υποδομές στον τομέα των μεταφορών.

Ωστόσο, υπάρχει κάτι μοναδικό στην περίπτωση της ΕΕ: καμία άλλη από τις στρατηγικές για τις μεταφορές που εξετάσαμε δεν καθορίζει προθεσμία για την περάτωση ενός ολόκληρου διασυνοριακού δικτύου.

Παρ' όλα αυτά, οι ελεγκτές έχουν διαπιστώσει και στο παρελθόν ότι οι στόχοι της ενωσιακής στρατηγικής για τις μεταφορές, και συγκεκριμένα η ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) μέχρι το 2030, είναι υπερβολικά φιλόδοξοι και δεν συμβάδιζαν πάντοτε με τα πραγματικά αποτελέσματα.

Παραδείγματος χάριν, είναι απίθανο να επιτευχθεί εμπρόθεσμα ο στόχος του

τριπλασιασμού του μήκους του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας της ΕΕ.

## Αναλύσεις κόστους - οφέλους

Οι ελεγκτές επισημαίνουν επίσης ότι συχνά δεν πραγματοποιούνται οι κατάλληλες αναλύσεις κόστους - οφέλους κατά το στάδιο της επιλογής των έργων.

Συνεπώς, η ΕΕ μπορεί να εγκρίνει συγχρηματοδότηση ακόμη και αν το κοινωνικοοικονομικό κόστος είναι πιθανόν να υπερκεράσει τα οφέλη, όπως συνέβη με ένα τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής υψηλής ταχύτητας στη Γαλλία.

Αντιθέτως, σε όλες τις χώρες που εξετάσαμε, οι άρτιες και λεπτομερείς αναλύσεις κόστους-οφέλους χρησιμοποιούνται συστηματικά για την υποστήριξη και βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων.

«Η ΕΕ προσπαθεί να φέρει εις πέρας ένα ολοκληρωμένο δίκτυο υποδομών μεταφορών στην Ευρώπη», δήλωσε η Annemie Turtelboom, Μέλος του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου και αρμόδια για την επισκόπηση.

«Μολονότι στο παρελθόν θεωρούσαμε ότι οι υπερβάσεις κόστους και οι καθυστερήσεις δυσχεραίνουν εξίσου την επίτευξη αυτού του στόχου, από τη σύγκριση που πραγματοποιήσαμε διαπιστώσαμε ότι, ενώ η ΕΕ συμβαδίζει με άλλες χώρες από άποψη κόστους, **έχει σημαντικά χειρότερες επιδόσεις όσον αφορά την έγκαιρη υλοποίηση μεγάλων έργων.**

Για την αντιμετώπιση της κατάστασης αυτής, θα μπορούσαμε να εμπνευστούμε από πρακτικές που καταγράψαμε ανά τον κόσμο.»

Στο παρελθόν, οι ελεγκτές είχαν επισημάνει την ύπαρξη απόκλισης μεταξύ του εκτιμώμενου και του πραγματικού κόστους των μεγάλων έργων μεταφορών στην ΕΕ, με συνέπεια η μέση υπέρβαση προϋπολογισμού να είναι μεγαλύτερη από 2 δισεκατομμύρια ευρώ ανά έργο, ή με άλλα λόγια οι αρχικές προβλέψεις να προσαυξάνονται κατά 47 %.

Ωστόσο, με την επισκόπηση διαπιστώθηκε ότι οι υπερβάσεις κόστους δεν είναι ίδιον της ΕΕ και μόνον, αλλά αποτελούν χαρακτηριστικό των υποδομών μεταφορών σε ολόκληρο τον κόσμο.

## Υπερβάσεις κόστους

Επίσης, οι υπερβάσεις κόστους που απαντούν στα έργα που αποτέλεσαν το αντικείμενο της επισκόπησης του ΕΕΣ, ήτοι στα συγχρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα μεταφορών, δεν είναι μεγαλύτερες από τον παγκόσμιο μέσο όρο - τουλάχιστον

μέχρι στιγμής, καθώς τα εν λόγω ενωσιακά έργα δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί.

Αντιθέτως, οι καθυστερήσεις είναι, αν όχι το χαρακτηριστικότερο, ένα από τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των ενωσιακών έργων σε σχέση με άλλες χώρες.

Πέρσι, οι ελεγκτές της ΕΕ διαπίστωσαν ότι η μέση καθυστέρηση που κατέγραφαν τα μεγάλα έργα υποδομής στον τομέα των μεταφορών ήταν περί τα 11 χρόνια.

Σύμφωνα με την επισκόπηση, αυτό οφείλεται εν μέρει στις διαφορετικές και, ενίοτε, αλληλοαναιρούμενες προτεραιότητες της ΕΕ και των κρατών μελών της, τα οποία βεβαίως προκρίνουν το εθνικό συμφέρον. Ως εκ τούτου, αυτά συχνά παραμελούν τα διασυνοριακά τμήματα των έργων, στα οποία εστιάζουν οι διατιθέμενοι από την ΕΕ πόροι.

Παραδείγματος χάριν, η Γερμανία δεν έθεσε ως προτεραιότητα την κατασκευή της βόρειας διασυνοριακής οδού πρόσβασης στη σήραγγα βάσης Brenner, μολονότι η ΕΕ, μαζί με την Αυστρία και την Ιταλία, επένδυαν στο έργο αυτό ήδη από το 1986.

Η ΕΕ έχει πολλά να διδαχθεί από τις ΗΠΑ, την Ελβετία και την Αυστραλία από άποψη συντονισμού έργων

Επιπλέον, τα έργα στην ΕΕ, κατά τον χρόνο της επιλογής τους, εξακολουθούν να επηρεάζονται από πολλούς αστάθμητους παράγοντες, όπως η ανάγκη εξασφάλισης περιβαλλοντικών αδειών και η αποδοχή τους από τους ενδιαφερόμενους, αβεβαιότητες που οδηγούν επίσης σε καθυστερήσεις. Για αυτού του είδους τις δυσκολίες, η προετοιμασία είναι καταλληλότερη σε άλλα μέρη του κόσμου.

Στην Ελβετία, λόγου χάριν, υπάρχουν περισσότερες πιθανότητες να εξασφαλιστεί η αποδοχή των ενδιαφερομένων: διάφορες συμβουλευτικές επιτροπές παρέχουν τη δυνατότητα στα καντόνια και στα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη να συζητήσουν τα θέματα που σχετίζονται με το έργο.

Κατ' αυτό τον τρόπο μειώνονται οι πιθανότητες καθυστερήσεων στον σχεδιασμό και στην κατασκευή λόγω δικαστικών διαδικασιών.

Οι ελεγκτές προβάλλουν τη συστηματική παρακολούθηση βάσει κινδύνου ως πιθανή λύση για τη μείωση των καθυστερήσεων – και των υπερβάσεων κόστους – στα έργα υποδομής στον τομέα των μεταφορών στην ΕΕ.

Τέτοιος μηχανισμός υπάρχει στις ΗΠΑ, όπου τα έργα που διακρίνονται για τον υψηλό κίνδυνο που ενέχουν, αποτελούν αντικείμενο ενισχυμένης παρακολούθησης.

Επί παραδείγματι, αυξήσεις κόστους άνω του 2 % ετησίως σε σχέση με τον εκτιμώμενο προϋπολογισμό υποχρεώνουν τον φορέα υλοποίησης του έργου να υποβάλλει περισσότερες εκθέσεις στην κυβέρνηση και συνεπάγονται αυξημένη

εποπτεία από αρμόδια ομοσπονδιακά στελέχη.

Τέλος, οι ελεγκτές επισημαίνουν ότι, στην ΕΕ, δεν υπάρχει νομική υποχρέωση για συστηματική εκ των υστέρων αξιολόγηση των μεγάλων έργων μεταφορών.

Τέτοια αξιολόγηση πραγματοποιήθηκε μόνο μία φορά (το 2007) και επικεντρώθηκε αποκλειστικά σε χρηματοοικονομικούς δείκτες, όπως η απορρόφηση της διαθέσιμης ενωσιακής χρηματοδότησης.

Αντιθέτως, οι ΗΠΑ, η Γαλλία και η Νορβηγία ακολουθούν διαφορετική προσέγγιση, υποβάλλοντας τα έργα συστηματικά σε εκ των υστέρων αξιολογήσεις.