

INVESTIȚII TOTALE DE 45 MILIARDE EURO

Listă cu priorități surpriză în Master Planul de Transport

Autoritățile au introdus criterii suplimentare ca să nu apară sincope în finalizarea coridoarelor de transport

Master Planul General de Transport al României (MPGT) aprobat de Guvern la finele lunii februarie cuprinde proiecte în valoare totală de 45,4 miliarde euro, pentru infrastructura rutieră, cea feroviară, aeriană, navală și multi-modală.

Ministerului Transporturilor a fost mandatat ca, la stabilirea surselor de finanțare care stau la baza elaborării Strategiei de Implementare a proiectelor de infrastructură, să ia în considerare un plafon mediu de împrumuturi publice și surse de la bugetul de stat (inclusiv din acciză), pentru fiecare perioadă de programare, în valoare de șapte miliarde de euro.

În aceste condiții, aprobarea documentului strategic de către Comisia Europeană pare să fi intrat în linie dreaptă.

Autoritățile au surprins, însă, operatorii din domeniu cu o listă neașteptată de proiecte care au prioritate la finanțare și despre care spun că a rezultat în urma aplicării unei metodologii complexe de evaluare, stabilită de Comisia

Europeană.

Ordinea realizării proiectelor din strategia de implementare nu corespunde cu cea din documentul prezentat anterior de autorități, ministerul de resort motivând că pentru fiecare proiect de infrastructură de transport a fost analizată sustenabilitatea economică, fiind luat în calcul indicatorul stabilit de Comisia Europeană (CE), precum și apartenența proiectelor la rețeaua de transport transeuropeană TEN-T.

Marcel Boloș, coordonatorul MPGT din Ministerul Transporturilor, ne-a explicat de unde provin diferențele din punctaje: „Fiecare proiect a fost analizat prin prisma sustenabilității economice, în cadrul modelului național de transport. După care am importat datele în modulul de analiză cost-beneficiu, în care se calculează indicatorul de performanță, respectiv rata internă de rentabilitate (RIR). Regulile CE spun că orice proiect

cu RIR sub 5,5% nu se finanțează. Investițiile care au RIR peste acest nivel sunt acceptate la finanțare din fonduri europene.

Ca să avem cel mai bun proiect de dezvoltare a infrastructurii pentru țara noastră, am gândit două scenarii: unul bazat pe performanță economică și unul pe performanță economică și impact asupra mediului.

Din analiza noastră, am constatat că aceste scenarii au anumite probleme. Spre exemplu, dacă discutăm de coridorul IX de transport rutier, respectiv Buzău – Focșani – Bacău - Suceava - Siret, am constatat că există riscul ca anumite sectoare din coridor, înregistrând valori mici ale RIR, să fie făcute după 2020 fiindcă nu ajung banii. Acest lucru ar fi presupus să avem bucăți lipsă dintr-un coridor. Și atunci, ca să avem o logică în implementare, am introdus factori de ajustare care păstrează efectul de coridor, astfel încât să avem continuitate”.

Autostrada Bacău-Paşcani, numărul 1 la implementare

Din rularea criteriilor de evaluare,

Ministerului Transporturilor i-a rezultat că autostrada Bacău-Paşcani este pe locul I al listei de priorități, urmată, în ordinea punctajului obținut, de Sibiu-Pitești, Comarnic-Brașov, Târgu Neamț-Iași-Ungheni, Brașov-Bacău, Sibiu-Brașov, Suplacu de Barcău-Borș, Craiova-Pitești, inelul Bucureștiului, Târgu-Mureș – Târgu Neamț, Ploiești – Comarnic și Nădășelu – Suplacu De Barcău.

Aceste proiecte totalizează 1.300 km de autostradă cu o valoare totală de 13,7 miliarde de euro. Costul estimat de realizare este de 8,8 milioane de euro/km, ținând cont de faptul că 118 km din lungimea acestor autostrăzi urmează să fie construite în zona de munte, susțin oficialii Ministerului Transporturilor.

Marcel Boloș ne-a declarat: „Bacău-Paşcani face parte dintr-un coridor de legătură al Iașului cu Nădlac. Cu alte cuvinte, Bacău-Paşcani-Iași-Ungheni și Bacău-Brașov-Sibiu și apoi ruta către Nădlac fac parte dintr-un coridor amplu, gândit ca legătură a Moldovei cu Ungaria. După toate simula-

Regulile CE spun că orice proiect cu RIR sub

5,5%
nu se finanțează.



riile pe care le-am rulat, surpriza a fost că Braşov-Bacău înregistrează RIR scăzută. La fel și Braşov-Comarnic-Ploieşti. Explicația este că apare efectul de canibalizare între autostrăzi. Sibiu-Braşov-Comarnic-Ploieşti se canibalizează cu Sibiu-Piteşti. În mod surprinzător, după scăderea costurilor estimate de execuție, Sibiu-Piteşti a ieşit pe poziția a doua în toate scenariile. Odată realizate segmentele propuse în lista de priorități, țara noastră își va închide vechiul coridor IV de transport rutier”.

Domnia sa ne-a spus că surprize au fost și la autostrada Târgu Mureş – Târgu Neamţ, care a obținut o RIR superioară tronsonului Braşov-Bacău.

Cele 12 proiecte de autostrăzi prinse în lista prioritară trebuie implementate până în 2030.

Marcel Boloş a subliniat: „Din fericire, Guvernul a aprobat suplimentarea plafonului pentru finanțarea infrastructurii de transport, ceea ce permite un spațiu de mișcare mult mai mare pentru noi. Aveam surse limitate pe zona rutieră, respectiv 4,8 miliarde euro fonduri europene. Cu plafonul de 7 miliarde de euro aprobat de Guvern, țara noastră are șansa de a realiza mai multe autostrăzi. Succesul depinde și de capacitatea de implementare a Companiei de Autostrăzi - CNADNR”.

Pe segmentul drumurilor expres, sunt identificate 18 proiecte prioritare, cu o lungime de circa 1.800 km și o valoare totală a investiției de circa 10 miliarde euro. Top trei drumuri expres prioritare sunt Centura Sud Bucureşti, Ploieşti-Buzău și Focşani – Bacău.

Lista de proiecte Trans Regio are, pe primele trei poziții, rutele Braşov-Sighișoara-Târgu Mureş, Vaslui-Galați și Constanța-Vama



Veche. Cele 20 de investiții prioritare selectate la acest capitol costă circa 17 miliarde euro și totalizează în jur de 2.800 km.

La capitolul variante de ocolire, în top sunt localitățile Vaslui, Giurgiu și Sfântu Gheorghe.

Documentul constată că întreținerea a rețelei rutiere este, de asemenea, inadecvată, doar 50% din rețeaua de drumuri naționale fiind

întreținută în condiții bune. Această estimare, utilizând metoda dezvoltată de Banca Mondială, sugerează că întreținerea periodică și cheltuielile cu reparațiile și înlocuirile ar trebui să crească cu 560 milioane euro pe an, iar cele cu reabilitarea și modernizarea - cu 650 milioane euro pe an, pentru eliminarea și recuperarea întârzierilor până în anul 2020.

Aprobarea CE, așteptată în mai

Începând din 9 martie, Ministerul Transporturilor are planificate două întâlniri, potrivit domnului Boloş.

O primă întâlnire este cu membrii Comisiilor de Transport din Parlament, în care vor fi prezentate elemente concrete legate de strategia de implementare. „Trebuie să fie clar pentru toată lumea că oricâtă bunăvoință am avea, resursele financiare sunt limitate. Prin urmare, prioritizarea investițiilor are rolul de a pune în fața guvernului și decidenților lista de proiecte cu beneficii maxime pentru economia noastră”, a completat reprezentantul Ministerului Transporturilor.

În perioada 11-12 martie, este planificată întâlnirea tehnică dintre specialiștii ministerului și membrii direcțiilor de specialitate din Comisia Europeană, cărora li se va prezenta MPGT cu strategia de implementare aferentă.

După finalizarea discuțiilor cu aceștia, ministerul și-a propus ca, în perioada 17-21 martie, să transmită oficial Master Planul la CE pentru aprobare. Marcel Boloş ne-a precizat că, după regulamente, sunt 45 de zile în care CE poate să-și dea punctul de vedere.

Prezentarea Master Planului în Parlament, pentru aprobarea legii de avizare, va urma după ce autoritățile noastre vor primi acceptul CE, a subliniat domnul Boloş.

Presupunând că totul va merge conform acestei planificări, primele proiecte pentru accesarea finanțării europene pot fi depuse după aprobarea Programului Operațional Infrastructură Mare (POIM), care depinde de aprobarea MPGT.

Reprezentantul Ministerului Transporturilor ne-a mai declarat: „În paralel, CNADNR desfășoară procedurile legale pentru elaborarea studiilor de fezabilitate (SF). Compania poate să facă acest lucru până la aprobarea oficială. Apoi, după aprobarea POIM, dacă deține documentațiile tehnico-economice, CNADNR își poate depune și cererile de finanțare. Compania poate, în continuare, să facă procedurile legale pentru execuție întrucât sunt timpi morți care nu se văd în teren și care presupun pregătirea de proiecte. Un proiect

Lista proiecte prioritizate proiecte de cale ferată cu viteză sporită - SECTOR FERVIAR

Nr. Cr.	Denumire proiect	Valoare estimată (mil. Euro)	Lungime (km)	Punctaj	Cost cumulativ (mil. Euro)
1	Bucureşti - Giurgiu	25,50	88,00	90,00	57,63
2	Bucureşti - Constanța	32,13	225,00	63,14	32,13
3	Timișoara - Arad	22,80	57,00	61,29	80,43
4	Bucureşti - Buzău	32,30	72,00	56,57	112,73
5	Bucureşti - Braşov	29,85	166,00	56,14	142,58
6	Bucureşti - Craiova	67,98	209,00	55,29	210,55
7	Paşcani - Iaşi	25,70	76,00	50,57	236,25
8	Bucureşti - Piteşti	37,90	108,00	20,57	274,15
Total proiecte cale ferată cu viteză sporită, orar cadentat și servicii feroviare		274,15	1001,00		

de autostradă are în spate minim doi ani pentru pregătirea proiectelor și studiilor necesare, cu tot cu licitațiile de execuție”.

Calea Ferată București-Craiova, prima pe lista reabilitărilor

Autoritățile au identificat 25 de proiecte prioritare pentru reabilitare în sectorul feroviar. Investițiile totalizează 10,7 miliarde euro și vizează circa 2.800 km de cale ferată. În top cinci lucrări se află secțiunile București-Craiova, Caransebeș-Tișoara, Predeal-Brașov, Brașov-Sighișoara și Sighișoara-Simeria.

În cazul acestor proiecte privind calea ferată, autoritățile au aplicat alte principii de prioritizare față de cele sus-menționate pentru autostrăzi. Marcel Boloș ne-a spus: „Din cauza scăderii masive a numărului de călători, proiectele de transport feroviar sunt destul de slabe din punctul de vedere al performanței economice. Ca să depășim constrângerile UE, am luat în considerare coridoare care au ramificații și care ating ținta RIR impusă de CE. Astfel, în implementare am lucrat pe sectoare. Cu ale cuvinte, coridorul IV este segmentat pe sectoare care aduc beneficii imediate”.

Ca noutate, pentru electrificare

sunt propuse șase proiecte în valoare totală de 1,1 miliarde euro, iar pentru reabilitarea liniilor CF transport marfă, încă cinci: Filași-Târgu Jiu, Târgu Jiu-Petroșani, Petroșani-Simeria, Pitești-Craiova și Făurei-Fetești (circa 1,4 miliarde euro în total).

Cale ferată cu viteze sporite vom avea pe rutele București-Giurgiu, București-Constanța, Tișoara-Arad, București-Buzău, București-Brașov, București-Craiova, Pașcani-Iași și București-Pitești. Valoarea acestor proiecte este de 274 milioane euro.

Domnul Boloș ne-a declarat: „În nodul feroviar al Bucureștiului vrem să atragem din traficul de călătorii de pe rețeaua rutieră.

Ministerul și-a propus ca, în perioada 17-21 martie, să transmită oficial Master Planul la CE pentru aprobare.

Astfel, vom aloca bani atât pentru înlăturarea restricțiilor de viteză, dar și pentru cumpărarea de garnituri de tren noi. În gările principalelor orașe cu care vom avea legături rapide pe calea ferată vom implementa programe de comercializare și a acestor rute oferite călătorilor. Vom aloca bani și pentru achiziția de autobuze care să transporte călătorii din autogări în gările principalelor orașe”.

Peste 860 milioane euro pentru dezvoltarea Portului Constanța

La secțiunea de transport naval,

Portul Constanța este considerat o prioritate, cu investiții programate de peste 860 milioane de euro, urmat de Portul Galați – cu 110 milioane euro și Portul Brăila – cu 6 milioane de euro.

Portul Constanța este conectat la Dunăre printr-un canal artificial și beneficiază de conexiuni rutiere și feroviare bune cu zona municipiului București și, prin urmare, cu sudul și vestul țării și mai departe cu Ungaria.

Conexiunile acestor trei porturi cu zona centrală și de nord a României sunt deficitare, iar proiectele rutiere și feroviare vor ameliora aceste deficiențe, în opinia specialiștilor din Ministerul Transporturilor.

Propunerile din Master Plan se concentrează și pe investiții care urmăresc creșterea navigabilității pe fluviul Dunărea de-a lungul întregului an și investiții în facilități moderne pentru porturile care au un viitor pe termen lung.

Similar cu sectoarele rutier și feroviar, întreținerea deficitară este o problemă și pentru căile navigabile din țara noastră, după cum precizează documentul care indică faptul că alocăm 11.300 euro pe km și an pentru întreținerea secțiunii Dunării pentru care este responsabilă, comparativ cu un buget de 250.000 euro pe km alocat de Austria. Bulgaria este responsabilă pentru întreținerea unei mari părți a sectorului comun al Dunării iar Bulgaria alocă doar 2.100 euro pe km și an pentru întreținerea șenalului.



Principalii indicatori ai Master Planului General de Transport

1. Sectorul de transport rutier:

- Autostrăzi: 1300 km, valoare 13,739.17 mld euro;
- Drumuri expres: 1825,9 km, valoare 9,978 mld euro;
- Drumuri Transregio: 2874 km, valoare 1,691 mld euro;
- Drumuri TransEuro: 343 km, valoare 190,05 mil euro;

2. Sectorul feroviar:

- Reabilitare linie de cale ferată: 2883 km, valoare 10,740 mld euro;
- Electrificare: 489 km, valoare 1,122 mld euro;
- Linii de cale ferată pentru marfă: 439 km, valoare 1,436 mld euro;
- Linii de cale ferată PPP: 421 km, valoare 810,40 mil euro;
- Linii de cale ferată cu viteze sporite: 1001 km, valoare 274,15 mil euro;

3. Sectorul naval: total investiții: 3,395 mld euro din care:

- Portul Constanța: valoare investiții 865,363 mil euro;
- Portul Galați: valoare investiții: 110,758 mil euro;
- Portul Drobeta Turnu Severin: valoare investiții: 20,201 mil euro;
- Alte porturi: 685,240 mil euro;
- șenal navigabil: 640 km, valoare 279 mil euro;

4. Sectorul aerian: (15 aeroporturi) total investiții: 1,327 mld euro din care:

- Aeroportul București Otopeni: 668,900 mil euro;
- Aeroportul Tișoara: 111,573 mil euro;
- Aeroportul Cluj Napoca: 131,143 mil euro;
- Aeroportul Iași: 93,525 mil euro;
- Centre Multimodale: 10 centre multimodale, cu o valoare de 281,45 mil euro.

Lista proiectelor prioritizate de autostradă - SECTOR RUTIER

Nr. Crt.	Denumire proiect	Valoare estimată (mil. Euro)	Lungime (km)	Punctaj	Cost cumulativ (mil. Euro)
1	Bacău - Pașcani (include V.O. Bacău, Roman)	485,52	81,20	82,85	485,52
2	Sibiu - Pitești (include V.O. Curtea de Argeș)	1673,57	116,60	82,22	2159,09
3	Comarnic - Brașov (include V.O. Comarnic, Sinaia, Bușteni, Azuga, Râșnov)	997,75	58,00	77,80	3156,84
4	Tg. Neamț - Iași - Ungheni (include V.O. Tg. Neamț, Pașcani, Tg. Frumos, Iași)	1129,70	135,00	72,15	4286,54
5	Brașov - Bacău (include V.O. Tg. Secuiesc, Onești)	1845,46	160,00	69,78	6438,77
6	Sibiu - Brașov (include V.O. Sibiu, Brașov, Făgărași)	816,44	120,00	69,00	7255,21
7	Suplacu de Barcău - Borș (+Oradea) *(include V.O. Oradea, Zalău)	304,43	74,50	69,00	7559,64
8	Craiova - Pitești (include V.O. Slatina, Balș)	899,41	124,30	58,50	8459,05
9	Inel București (A0)	1335,00	102,00	55,41	9794,05
10	Tg. Mureș - Tg. Neamț	2942,57	183,80	49,24	12736,62
11	Ploiești - Comarnic	306,77	51,30	40,73	4593,31
12	Nădășelu - Suplacu de Barcău	1002,55	93,30	39,78	13739,17
Total autostrăzi		13739,17	1300,00		

Beneficii estimate la 179 miliarde de euro în perioada 2020-2050

Reprezentanții Ministerului Transporturilor susțin că beneficiile implementării Master Planului ajung la o valoare totală de aproximativ 179 de miliarde de euro, care echivalează cu aproximativ 2% din PIB-ul României în perioada 2020-2050.

Angajamentul Guvernamental asupra implementării și asupra listei proiectelor prioritare este, conform sursei citate, o acțiune văzută de către Comisia Europeană ca o condiționalitate ex-ante pentru aprobarea documentului și, mai departe, a Programului Operațional Infrastructură mare (POIM) pentru perioada 2014-2020. Astfel, Guvernul a emis o decizie în Decembrie 2013 cu privire la alocarea a 2% din PIB pentru finanțarea sectorului de transport.

Specialiștii din minister au subliniat că, o dată cu investițiile în întreținere, în reabilitarea de linii și în modernizarea serviciilor, pot

fi atinse creșteri semnificative ale numărului de pasageri transportați. De exemplu, creșterea prognozată este de 42% pentru numărul de pasageri ai transportului feroviar și de 73% pentru pasageri-km până la momentul

Suma totală pe care țara noastră o are la dispoziție, în perioada de programare 2014-2020 pentru cele 4 sectoare de transport (rutier, feroviar, naval, multi-modal) este de 6,843 miliarde euro. La acestea se adaugă un plafon suplimentar de 7 miliarde euro pe care Guvernul României l-a aprobat (care vor proveni din împrumuturi publice - IFI - și din acciza pe carburanți), în vederea asigurării surselor de finanțare necesare implementării proiectelor din sectorul rutier, cu prioritate pentru autostrăzi. Astfel, valoarea totală a finanțării pentru sectorul infrastructurii rutiere, în perioada de programare 2014-2020, este de 13,8 miliarde euro.

2020, acești indicatori crescând la 88%, respectiv 110% până în anul 2030, moment în care întreaga strategie va fi fost deja imple-

mentată.

În contrast, creșterile prognozate pentru transportul rutier sunt modeste, traficul de autoturisme și pasageri-km având evoluții reduse. Explicația ar fi, conform sursei citate, că investițiile feroviare vor diminua cererea de călătorii cu autobuzul cu 11% și 17% la momentul anului de prognoză 2020, respectiv 2030.

“Ceea ce este cu adevărat impresionant este inversarea curbei declinului transportului feroviar. După mai mult de 20 de ani de declin prelungit, investițiile într-un regim de întreținere îmbunătățit, în proiectele de reabilitare și creșterea frecvențelor serviciilor vor conduce la inversarea curbei de declin, înregistrându-se o creștere de 27% a numărului de pasageri -km față de valoarea anului de bază 2011”, mai precizează MPGT.

Sursele de finanțare

Unul dintre aspectele prioritare ale ipotezelor cu privire la planul

financiar din Master Plan a fost acela că fondurile europene (Fondul de Coeziune, Fondul European de Dezvoltare Regională și fondurile asociate CEF) sunt incluse în alocarea de 2% din PIB. “Acest lucru înseamnă că există o corelație directă între contribuția națională necesară susținerii proiectelor finanțate din fonduri europene și bugetele rămase disponibile”, afirmă reprezentanții Ministerului Transporturilor, care estimează că, în medie, pentru prima perioadă de implementare 2014-2020, 1,3 miliarde euro sunt disponibili pe an, respectiv 1,9 miliarde în perioada 2021-2030.

Sursele de finanțare pentru întregul buget de 36,7 miliarde euro al proiectelor din Master Plan pe perioada 2014-2030 sunt fonduri europene (42%) respectiv contribuția Bugetului Național (58%, incluzând co-finanțarea necesară pentru susținerea proiectelor europene).

Lista proiecte prioritizate reabilitare linie cale ferată - SECTOR FEROVIAR

Nr. Crt.	Denumire proiect	Valoare estimată (mil. Euro)	Lungime (km)	Punctaj	Cost cumulativ (mil. Euro)
1	București - Craiova	836,00	209,00	103,76	836,00
2	Caransebeș - Timișoara	267,50	98,00	103,76	1103,50
3	Predeal - Brașov	418,00	33,00	103,98	1521,50
4	Brașov - Sighișoara	716,00	128,00	103,98	2237,50
5	Sighișoara - Simeria	668,00	167,00	103,98	2905,50
6	Simeria - km. 614	724,00	142,00	97,98	3629,50
7	Focșani - Roman	588,00	147,00	96,63	5958,60
8	Pașcani - Dărmănești	284,00	71,00	96,63	6242,60
9	Craiova - Caransebeș	919,70	226,00	93,76	4549,20
10	Ploiești Triaj - Focșani	572,00	143,00	90,63	5370,60
11	Roman - Iași	527,00	116,00	86,63	7120,60
12	Buzău - Galați	524,00	131,00	81,63	7885,60
13	București (Chitila) - Pitești	249,40	99,00	79,00	4798,60
14	Coșlariu - Cp. Turzii	241,00	55,00	77,98	7361,60
15	Sibiu - Vințu de Jos	189,00	83,00	75,00	6593,60
16	Timișoara - Arad	162,00	57,00	73,76	6404,60
17	Cp. Turzii - Cluj-Napoca	321,00	51,00	67,98	8816,20
18	Pitești - Rm. Vâlcea Nord	365,80	60,00	65,00	8251,40
19	Rm. Vâlcea Nord - Sibiu	243,80	98,00	65,00	8495,20
20	Cluj-Napoca - Ilva Mică	452,00	131,00	62,17	9485,80
21	Ilva Mică - Suceava	687,20	191,00	56,17	10173,00
22	Oradea - Arad	217,60	121,00	47,17	9033,80
23	Baia Mare - Dej	260,60	134,00	36,02	10433,60
24	Satu Mare - Baia Mare	94,40	59,00	31,02	10528,00
25	Oradea - Satu Mare	212,80	133,00	25,02	10740,80
Total proiecte reabilitare cale ferată		10740,80	2883,00		

