

8 octombrie 2014

Domnului Ioan Rus
Ministrul Transporturilor

SCRISOARE DESCHISA,

Stimate Domnule Ministru,

Publicarea Master Planului de Transport al Romaniei¹ este un bun prilej pentru o dezbaterie serioasa cu privire la obiectivele nationale din domeniul transporturilor. Este, totodata, o sansa pentru tara noastra de a accelera dezvoltarea infrastructurii de transport atat de necesara unei economii competitive de nivel european.

Documentul este crucial pentru calea pe care țara noastra o va urma in urmatoarele doua decenii. El reprezinta mai mult decat sinteza obiectivelor Romaniei de azi, fiind de fapt un angajament in numele generatiilor care urmeaza.

Consideram ca adoptarea acestui document trebuie sa fie cea mai buna expresie a unei dezbateri democratice care sa cuprinda o pluralitate de opinii si interese, pornind de la autoritatile in domeniu si continuand cu specialistii din mediul academic, comunitatile locale si, nu in ultimul rand, simplii cetateni.

Ne exprimam ingrijorarea ca actuala versiune a Master Planului de Transport nu ia suficient in calcul opinia cetatenilor asupra modului in care trebuie stabilite prioritatile in politica de infrastructura a tarii.

In calitate de simpli cetateni, legitim interesati de viitorul tarii in care traim, ne-am angajat voluntar in dezbaterile care au loc pe seama dezvoltarii infrastructurii de transport din Romania, activand pe cateva forumuri de discutii specializate in infrastructura de transport. Forumurile noastre au devenit cele mai urmarite din acest domeniu, membrii acestora interactionand prin numeroase solicitari si informari cu Ministerul si institutiile din subordinea dvs.

¹ http://www.ampost.ro/fisiere/pagini_fisiere/14.10.01_Master_Plan_Report.pdf

Probabil aveti cunostinta despre actiunile intreprinse de noi, deseori mediatizate de presa nationala si locala: fotografierea santierelor in executie, urmarirea pas cu pas, monitorizarea proiectelor si explicarea lor catre publicul larg, colectarea de fonduri pentru filmarile din avion ale tronsoanelor de autostrada.

Consideram ca, prin activitatea noastra dezinteresata, am contribuit la inscrierea pe agenda publica a infrastructurii de transport si la constientizarea de catre publicul larg a importantei pe care infrastructura moderna o are pentru dezvoltarea tarii.

Avand in vedere cele enuntate mai sus, va rugam sa luati in considerare cateva dintre obiectiile si propunerile facute de utilizatorii forumurilor de infrastructura cu privire la Master Planul de Transport al Romaniei, domeniul de transport rutier.

DRUMURI EXPRES VS AUTOSTRAZI

Analizand Master Planul de Transport a Romaniei, sesizam o schimbare radicala de paradigma fata de practica existenta in domeniu in ultimele doua decenii. Astfel, numeroase proiecte de autostrazi sunt retrogradate si inlocuite cu proiecte de drumuri expres.

In opinia noastra, aceasta schimbare de paradigma va duce la aparitia unui numar mare de proiecte complet noi (in principal drumuri expres ce vor trebui proiectate in locul autostrazilor), aceasta situatie riscand sa bulverseze complet implementarea proiectelor de infrastructura.

Ne exprimam ingrijorarea ca in acest fel vom asista la o **avalansa de studii de fezabilitate noi**, ce vor fi imposibil de realizat in perioada de valabilitate a acestora.

Consideram ca economia invocata in cazul realizarii de drumuri expres (10-20%) in detrimentul autostrazilor nu justifica pierderea de capacitate.

VALEA OLTULUI VS. VALEA PRAHOVEI

In ultimii 24 de ani, strategia nationala de dezvoltare a autostrazilor, publicata de catre Ministerul Transporturilor, prin Compania Nationala de Autostrazi si Drumuri Nationale a suferit diferite modificari, insa niciodata nu a fost pus in discutie rolul esential pe care il joaca traversarea Carpatilor Meridionali pe ruta Sibiu - Pitesti.

Din acest punct de vedere, Master Planul de Transport al Romaniei aduce o schimbare radicala a modului in care este construita reseaua de autostrazi, mutand centrul de greutate de pe Valea Oltului pe Valea Prahovei, cu consecinte asupra intregii retele.

Mai mult, Master Planul induce ideea ca autostrada Sibiu - Pitesti ar fi o alternativa mai costisitoare fata de Comarnic - Brasov - (Sibiu). Consideram ca aceasta premisa este falsa, intrucat ea costa Statul Roman aprox. 300 mil euro, adica partea de 15% cofinantare dintr-un cost total de aprox. 2 mld euro, restul fiind suportat de Uniunea Europeana, prin instrumente specifice (fonduri structurale).

In acest sens, va rugam sa luati in considerare analiza noastra cu privire la factorii socio-economici care ne fac sa credem ca, in ceea ce priveste dezvoltarea retelei de autostrazi, avantajarea traversarii Carpatilor prin Valea Prahovei in defavoarea Vaii Oltului constituie o greseala strategica (*vezi Tabel nr.1*).

TABEL 1. Analiza comparativa a avantajelor/dezavantajelor celor doua variante de traversare a Carpatilor Meridionali

Varianta pe VALEA OLTULUI Pitești - Curtea de Argeș - Sibiu	Varianta pe VALEA PRAHOVEI Ploiesti - Brasov - Sibiu
<p style="text-align: center;">AVANTAJE</p> <ul style="list-style-type: none"> • cel mai scurt drum Constanta - Nadlac dintre alternative, crescand competitivitatea Portului Constanta; • distanta scurta (~122 km) pentru a inchide coridorul est-vest primar al Romaniei; • costul cel mai mic pentru inchiderea coridorului est-vest; • finantare ASIGURATA in proportie de 85% din fonduri nerambursabile (fonduri de coeziune); • relief abordabil; va rezulta intr-o sosea prietenoasa cu utilizatorii, mai ales transportatorii grei; • serveste direct cea mai mare companie din Romania (Dacia-Renault Pitesti); • conectivitate <i>buna</i> inspre SUD si <i>excelenta</i> inspre VEST: poate fi folosita si de transportatorii dinspre Craiova, in perspectiva constructiei unei autostrazi Craiova - Pitesti (Craiova - Pitesti - Sibiu este cu doar 79 km mai lunga decat varianta pe DN); • etapizabila in cazul lipsei de bani; • zona complet traversata de un DN (nedezvoltat) pre-existent; • zona traversata este putin dezvoltata, exproprii ieftine, loc suficient pentru constructie; 	<p style="text-align: center;">AVANTAJE</p> <ul style="list-style-type: none"> • trafic local consistent, acopera zona turistica importanta (MZA ~15-20.000); • pentru segmentul cel mai dificil de construit exista un acord de constructie. • potential de conectivitate <i>buna</i> spre NORD (Bistrita) si spre NORD-EST (Bacau). Se poate folosi, inca de la punerea in functiune, ca ruta Moldova - Transilvania (Bacau - Buzau - Ploiesti - Brasov), ocolul fiind de 100 km. Avantajul e negat de curentul masterplan, o autostrada/DX Buzau - Ploiesti nefiind in plan decat dupa 2020, cand conexiunea Brasov - Bacau directa va fi PIF. • deserveste direct centrul tarii si unul din cele mai mari orase ale Romaniei (Brasov).
<p style="text-align: center;">DEZAVANTAJE</p> <ul style="list-style-type: none"> • trafic local foarte redus, utilizare preponderent pentru tranzit. MZA ~10.000; • dificultati in aprovizionarea cu materiale de constructie, mai ales pentru loturile montane, DN-ul existent nefiind asfaltat; • conectivitate <i>mediocra</i> inspre NORD si <i>proasta</i> inspre EST: legatura mediocra spre Tg. Mures - Bistrita, nu va fi folosibila pentru traversari Moldova - Ardeal. 	<p style="text-align: center;">DEZAVANTAJE</p> <ul style="list-style-type: none"> • lungime foarte mare, ocol mare pentru Nadlac - Constanta; • zona dens urbanizata, cu foarte putin spatiu constructibil disponibil, fortand solutii scumpe; • altitudini mari (>1000 m) - una din cele mai grele treceri ale Carpatilor; • CF reabilitata pe acelasi coridor. • finantarea NU este asigurata; • nu deserveste cel mai important producator si exportator al Romaniei (continuitatea uzinei Dacia este pusa in discutie daca nu este construita o autostrada de legatura); • conectivitate <i>proasta</i> inspre SUD-VEST si VEST: ocol foarte mare dinspre Craiova (distanta este aproape dubla), ocolul include o centura a capitalei care, cf. planurilor, nu va fi construita la standard de autostrada; • ocol de 100 km fata de Bucuresti - Pitesti - Sibiu (ruta curenta) pe relatia est-vest; • segmentul Brasov - Sibiu nu are trafic care sa justifice o autostrada.

VALABILITATEA CIFRELOR SI CALCULELOR PREZENTATE

Urmarind cu atentie Raportul privind Master Planul General de Transport, in cadrul capitolului 4, cel pentru domeniul rutier, constatam ca s-au realizat analize cost-beneficiu, analize multicriteriale, evaluari, simulari si testari, in urma carora au rezultat doua scenarii, intreaga structura a Master Planului (pentru domeniul rutier) bazandu-se - practic - pe alegerea unuia dintre acestea:

- Reteaua rutiera “recomandata” de Nivel 1 (ce include autostrazile Ploiesti-Brasov, Pitesti-Craiova si Iasi-Bacau-Brasov-Sibiu, conform Figurii 4.19, de la pagina 121) - denumita in continuare a acestei scrisori Varianta-R

- Reteaua rutiera “alternativa” de Nivel 1 (ce include autostrazile Ploiesti-Brasov, Pitesti-Sibiu, Ploiesti-Buzau-Bacau-Iasi, Bucuresti-Alexandria-Craiova si Iasi-Turda-Nadaselu-Bors, conform Figurii 4.20, de la pagina 122) - denumita in continuare a acestei scrisori Varianta-A

La pagina 120 in cadrul Raportului privind MPGT, in Tabelul 4.15 este prezentata Sinteza rezultatelor Testelor de Nivel 1, iar apoi in Figura 4.18 este prezentata comparatia dintre cele doua variante, pe baza a doi indicatori: Costul de Investitie si VAN (Valoarea Actualizata Neta). Din Raport reiese ca a fost preferata VARIANTA-R, deoarece in calculul prezentat aceasta a avut un Cost de Investitii mai mic si un VAN mai mare.

Va atragem in sa atentia ca:

- Valoarea indicatorului Cost de Investitie pentru VARIANTA-A este calculata gresit, nefiind egala cu 15.698 milioane Euro, ci cu 11.616 milioane Euro, conform sumei valorilor individuale ale proiectelor componente ale acestei variante, prezentate in cadrul Tabelului 4.15

- Valoarea indicatorului VAN (Valoarea Actualizata Neta) pentru ambele variante este calculata gresit, pentru VARIANTA-R nefiind egala cu 9.835 milioane Euro, ci cu 7.588 milioane Euro, iar pentru VARIANTA-A nefiind egala cu 9.470 milioane Euro, ci cu 14.982 milioane Euro, conform sumei valorilor individuale ale proiectelor componente ale fiecărei variante, prezentate in cadrul Tabelului 4.15

- Din valoarea totala a Costului de Investitie pentru VARIANTA-R lipseste valoarea componentei Turda - Nadaselu - Bors, care a fost introdusa atat in valoarea totala din VARIAN-

Tabelul 4.15 Sinteza rezultatelor Testelor de Nivel 1 (ACB)

Ref.	Proiect	Cost de investitie (neactualizat) in mil EURO	VNA in mil EURO	RBC	% RIRE
OR1	Autostrada Ploiești-Brasov	1.312	2.495	3,55	13,7%
OR2, Opțiunea A	Pitești-Sibiu	2.271	3.301	2,96	12,1%
OR2, Opțiunea B	Ploiești-Brasov-Sibiu	1.946	6.895	5,70	18,1%
OR3, Opțiunea A	Ploiești-Buzău-Bacău-Iași	2.320	3.232	2,81	11,5%
OR3, Opțiunea B	Ploiești-Brasov-Bacău-Iași	4.070	3.440	2,13	9,9%
OR3, Opțiunea C	Ploiești-Brasov-Bacău-Iași (via Pașcani)	4.192	943	1,30	6,8%
OR4, Opțiunea A	Pitești-Craiova	800	1.242	3,03	12,2%
OR4, Opțiunea B	București-Alexandria-Craiova	1.094	329	1,43	7,2%
OR5, Opțiunea A	Iași-Turda-Nădășelu-Borș	4.619	5.625	2,62	11,4%
OR5, Opțiunea B	Iași-Bacău-Brasov-Sibiu	3.392	3.851	2,50	11,0%
Rețeaua rutieră de Nivel 1 recomandată	Incluzând OR1, OR2B, OR3B, OR4A și OR5B	5.504	9.835	3,36	13,2%
Rețeaua rutieră alternativă de Nivel 1	Incluzând OR1, OR2A, OR3A, OR4B și OR5A	15.698	9.470	1,82	8,6%

Sursa: Modelul Național de Transport elaborat de AECOM

11.616 14.982

TA-A cat si in varianta propusa spre dezbatere (cea care are la baza VARIANTA-R), conform mentiunii de la pagina 418, din cadrul subparagrafului 10.2.2, in care se spune: “Avand in vedere stadiul inaintat de maturitate a proiectului Gilau-Bors, standardul acestuia a fost modificat de la drum expres la autostrada, avand in vedere faptul ca procedurile de achizitie a lucrarilor de executie sunt intr-un stadiu avansat”. Prin neadaugarea acestei componente, indicatorii din VARIANTA-R au beneficiat de inca un avantaj incorect.

In concluzie, fiind gresite valorile celor doi indicatori din cadrul comparatiei in urma careia a fost aleasa VARIANTA-R, adica scenariul care a stat la baza intregii structuri a Raportului privind MPGT (pentru domeniul rutier), consideram ca este oportuna revizuirea comparatiei si a intregului Raport.

SUGESTIILE NOASTRE

Avand in vedere cele mentionate in prezenta *Scrisoare*, consideram ca prioritatea 0 este constructia drumului de mare viteza Sibiu-Pitesti, fiind imperios necesar inchiderea coridorului Rin - Dunare (fostul coridor IV) pe portiunea Nadlac – Constanta. Va reamintim ca Romania s-a angajat sa inchida coridorul in perioada 2014-2020².

Acest lucru va ajuta la repositionarea strategica a portului Constanta si transformarea lui intr-o veritabila poarta a Europei de intrare si iesire a marfurilor din Orientul Mijlociu si Asia. De asemenea, inchiderea coridorului va securiza pastrarea in tara a uzinei Dacia de la Pitesti si a altor exportatori cheie din Romania, inclusiv a uzinei Ford, dupa construirea autostrazii Craiova-Pitesti.

Credem ca o centura cu profil de autostrada in jurul Capitalei (cu prioritizarea tronsonului nordic de conexiune intre A1, A2 si A3), este esentiala pentru a lega cele trei autostrazi existente si a imbunatati traficul in cea mai aglomerata zona urbana din Romania.

Suntem convinsi ca trebuie realizate cu prioritate autostrazile de pe coridoarele TEN-T Core (finantate de UE in proportie de 85%), iar eventualele drumuri expres sa fie orientate pe coridoarele TEN-T Comprehensive, unde cota de cofinantare este mult mai mica.

Speram ca introducerea de bugete multianuale va reprezenta un adevarat fir rosu care va uni toate proiectele existente in Master Plan. Pentru ca proiectele sa fie terminate la timp si absorbtia fondurilor UE sa fie completa, finantarea planificata pe mai multi ani este singura care poate inlatura sincopel financiare frecvent intalnite in ultimii ani.

In incheiere, ne exprimam increderea ca veti lua in considerare propunerile noastre. Pe aceasta cale va invitam sa va alaturati dezbaterilor cetatenesti care au loc in mediul virtual, pe forumurile peudemerg.ro si construim-romania.ro.

Cu deosebita consideratie,
membrii forumurilor de infrastructura PUM si CSR



² Punctul 578 din Parteneriat: “*The National Transport Model, that is part of the GTMP, will prioritise the investments in transport sector, for all transport modes, having economic analysis and integration in TEN-T core network of investments among prioritisation criteria. The missing links of the Rhine-Danube Corridor (...) will be completed at the end of 2020*”, sursa: http://www.fonduri-ue.ro/res/filepicker_users/cd25a597fd-62/2014-2020/acord-parteneriat/Partnership_Agreement_2014RO16M8PA001_1_2_ro.pdf