

Curtea de Conturi Europeana: Sunt șanse reduse ca autostrada A1 din România sa fie finalizata până în 2030

Curtea de Conturi Europeana (ECA) a publicat luni un raport dedicat infrastructurii de transport a UE, în care prezintă și cazul autostrazii A1 din România, cu o lungime 582 km, între București și Nadlac, destinată transportului de persoane și marfuri pe coridorul Rin - Dunare.

Auditorii au constatat că este foarte puțin probabil ca A1 să fie finalizată până în 2030 deoarece lucrările pe anumite secțiuni nu sunt încă nici măcar planificate și necesită mult timp. Această observație este valabilă, de exemplu, pe tronsonul care leagă orașele Sibiu și Pitești. De asemenea, procesul de consultare a părților interesate nu a permis pe deplin tuturor acestor părți să-și facă auzite și luate în considerare punctele de vedere'.

În raport se atrage atenția că autostrada este planificată și construită prin intermediul a numeroase componente mici. Fiecare componentă implică mecanisme separate de contractare și autorizații separate de la autoritățile locale și centrale. Această birocrație ridicată împiedică o implementare eficientă. De exemplu, în medie este necesară o autorizație de construcție pentru fiecare 7 km de autostradă, iar o autorizație de mediu este necesară pe fiecare 26 km.

În prezent, costurile sunt estimate la 7,3 miliarde de euro, dar auditorii avertizează că încă nu sunt planificate toate componentele autostrazii.

'Conform situației de la jumătatea lui 2019, UE cofinanțează acest proiect cu 995 milioane de euro. Întârzierile înregistrate în construcția anumitor tronsoane ajung la 79 de luni. Întârzierea totală a lucrărilor la autostradă este de opt ani. Aceste întârzieri au efecte negative semnificative, cum ar fi ambuteiaje zilnice, blocaje și un grad redus de siguranță rutieră. Participanții la trafic sunt în continuare obligați să utilizeze drumurile naționale cu două benzi, cu un grad redus de siguranță rutieră. În fapt, numărul de accidente și decese de pe aceste tronsoane este mult mai mare decât media din România. 92 de accidente au implicat coliziuni frontale', se arată în raport.

Auditorii au observat, de asemenea, și o utilizare ineficientă a fondurilor UE. O porțiune a autostrazii Construită între Lugoj și Deva, cu o cofinanțare din partea UE de 12,4 milioane de euro, nu este utilizată. Totodată, a fost irosită o cofinanțare din partea UE în valoare de 3,7 milioane de euro deoarece două porțiuni de drum Lugoj - Deva și Deva - Oraștie au fost conectate greșit.

Pentru a sprijini buna gestionare financiară, Curtea de Conturi Europeana recomandă Comisiei Europene să utilizeze instrumentele existente pentru a asigura respectarea planificării pe termen lung a megaproiectelor. În plus, CE ar trebui să solicite analize mai bune înainte de a decide dacă să acorde cofinanțare din partea UE pentru megaproiecte. CE ar trebui să dezvolte instrumentul deciziilor de punere în aplicare. Rolul coordonatorilor europeni ar trebui să fie consolidat cu scopul de a se îmbunătăți modul în care sunt supervizate coridoarele strategice multinaționale ale UE.

Raportul publicat luni reprezintă o actualizare a unei analize efectuate în 2020 și conține informații despre cum a evoluat situația între timp, în special din perspectiva costurilor și a calendarelor de finalizare, pentru opt megaproiecte de transport: patru cai ferate (Rail Baltica, Lyon-Torino, Tunelul de bază Brenner și Y Vasca), o cale navigabilă interioară (Sena-Schelde), o autostradă (A1 în România) și două conexiuni multimodale (legătura rutieră-feroviară Fehmarn Belt între Danemarca și Germania și legătura feroviară E59 către porturi din Polonia). Aceste megaproiecte vizează în mod direct 13 țări din UE: Belgia, Danemarca, Germania, Estonia, Spania, Franța, Italia, Letonia, Lituania, Austria, Polonia, România și Finlanda.

Costul total al megaproiectelor de transport cu impact transfrontalier este de 54 miliarde de euro, precizează Curtea de Conturi Europeană.

Concluzia raportului este că construcția infrastructurilor de transport de maximă importanță ale Europei a avut de suferit pe fondul crizelor neprevăzute, acumulând și mai multe costuri și întârzieri. Auditorii au trecut de la diagnosticul 'este puțin probabil' la un clar 'nu va fi atins' după ce au analizat șansele ca obiectivul stabilit pentru 2030 privind finalizarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T) centrale să fie atins.

'Situția din 2025 este mai sumbră decât cea din 2020 și cu mult sub ce s-a prevăzut inițial. Fără doar și poate, din 2020 și până acum, megaproiectele s-au confruntat cu și mai multe dificultăți din cauza pandemiei de COVID-19 și a războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei. În plus, au trebuit să se alinieze la cerințe normative noi și să depășească probleme tehnice neprevăzute', se arată în raport.

Multe dintre megaproiecte au fost marcate de creșteri ale costurilor. Auditorii raportaseră în 2020, pentru cele opt megaproiecte examinate, o creștere globală a costurilor reale (calculate net de inflație) de 47% în comparație cu estimările inițiale. Astăzi, diferența este de 82%, adică de aproape două ori mai mare. În spatele acestui procent se află în principal derapaje ale bugetului în două proiecte: Rail Baltica (costurile au explodat, crescând cu 160% în ultimii 6 ani, adică de aproape patru ori față de estimările inițiale) și legătura feroviara Lyon-Torino (costurile au crescut cu 23% în ultimii 6 ani - depășind dublul previziunilor inițiale).

Chiar dacă tendința a încetinit recent (creștere de 9% în ultimii 6 ani), costurile de construcție ale megaproiectului Canalul Sena-Europa de Nord s-au triplat per total de la lansare. Impactul asupra cofinanțării din partea UE nu este automat, întrucât aceasta nu este direct legată de costul total. În orice caz, cele opt megaproiecte au primit în total granturi suplimentare din partea UE în valoare de 7,9 miliarde de euro de la analiza din 2020, ceea ce înseamnă că UE a plătit până acum pentru aceste infrastructuri 15,3 miliarde de euro.

În 2020, auditorii observaseră că ele erau în întârziere în medie cu 11 ani față de planul inițial. În 2025, au constatat că situația s-a înrăutățit. Cele cinci megaproiecte pentru care existau informații sunt acum în întârziere în medie cu 17 ani. Linia feroviara Y Vască, care ar fi trebuit să fie dată în exploatare înainte de 2010, conform calendarului său inițial, și nu mai târziu de 2023, conform planului revizuit din 2020, va fi finalizată cel mai devreme în 2030 (promotorii proiectului considera că, de fapt, 2035 este un termen mai realist). Deschiderea legăturii feroviare Lyon-Torino este acum prevăzută pentru 2033 (inițial, ținta era 2015, iar apoi, 2030, conform calendarului din 2020). Tunelul de bază Brenner se va deschide cel mai devreme în 2032, și nu în 2016 sau în 2028, așa cum se prevăzuse anterior. Canalul Sena-Europa de Nord trebuia inițial să fie inaugurat în 2010, apoi a fost amânat pentru 2028, pentru că, în prezent, să aibă ca orizont de finalizare anul 2032. Concluzia auditorilor este deci clară: rețeaua centrală TEN-T a UE nu va fi în niciun caz finalizată până în 2030.

În ciuda acestor probleme, Comisia Europeană nu a recurs decât o singură dată la principalul instrument juridic (limitat) pe care îl are la dispoziție pentru a cere explicații cu privire la întârzieri (articolul 56 din Regulamentul TEN-T din 2013). Nu este vorba însă de niciunul dintre cele opt megaproiecte examinate de auditori. Ei se așteaptă ca recenta revizuire a Regulamentului TEN-T să extindă rolul și competențele Comisiei Europene în supravegherea finalizării rețelei. Totuși, impactul noilor reglementări se va vedea mai mult la megaproiectele din viitor și va depinde de felul în care țările din UE vor pune efectiv în aplicare și respecta prevederile legale', se arată în raport.

Rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) este coloana vertebrală a rețelei europene de transport rutier, feroviar, pe cai navigabile interioare, maritim și aerian. Megaproiectele sunt proiecte de transport de mare anvergură, adesea cu o dimensiune transfrontalieră, și au un rol-cheie în asigurarea unei mai bune conectivități în Europa, în eliminarea blocajelor și în facilitarea mobilității transfrontaliere. În 2013, statele membre ale UE au convenit că rețeaua centrală TEN-T ar trebui să fie finalizată până în 2030.