

Nu Comisia UE sau politicienii occidentali vor fi de vină pentru o eventuală reducere a susținerii europene pentru autostrada Nădlac-Constanța, ci guvernele românești de până acum care au fost delăsătoare și bâlbâite, argumentează **Sorin Ioniță**

# ALERGÂND DUPĂ DOI IEPURI

## **Autostrada-fantomă și autostrada cu bucle**

Europa ne-a făcut o concesie în 1996 acceptând o variantă de autostradă avantajoasă pentru România, dar noi ne-am culcat pe o ureche timp de 10 ani. Pe ruta București-Nădlac nu s-a prea lucrat, ci s-au făcut doar afaceri cu terenuri și lobby politic pentru a lungi traseul prin Banat. Mai mult, am pornit o a doua autostradă-fantomă în Ardeal, fără bani sau legătură cu rutele europene. S-ar putea să vină nota de plată de la Bruxelles pentru acest comportament iresponsabil.

La începutul anului 2004 SAR avertiza în privința crizei din politica de drumuri în România, criză generată nu doar de lipsa fondurilor, ci mai ales de lipsa unei strategii care să fie urmărită pe termen lung, de managementu slab și politizarea acestui sector<sup>1</sup>. Spuneam atunci că atâta vreme cât banii de drumuri sunt folosiți ca pușculiță electorală și deturnați de la destinația lor legală, strategiile pe termen lung se schimbă după cum bate vântul, contractele semnate cu UE nu se respectă, lucrările începute sunt lăsate în plata Domnului să zacă până când se intră în criză de timp, iar marile proiecte de infrastructură sunt folosite naiv ca arme diplomatice, nu va dura mult până la blocaj.

Din păcate, am avut dreptate. Scandalurile fraților Sechelariu – demisia unuia și anchetarea celuilalt – au demonstrat pe ce criterii înțelegea guvernul precedent să distribuie banii pentru drumurile secundare. Suspendarea actului a lucrărilor pe traseul Brașov-Borș, în principal din lipsă de fonduri, arată ce se întâmplă cu un mare proiect prost pregătit și finalmente nerealist. Iar semnale îngrijorătoare venite zilele trecute de la Bruxelles, în sensul re-evaluării unor priorități de investiții în infrastructura de transporturi, ne găsesc în ofsaid și cu temele nefăcute pe celebrul culoar european IV. Însă nu doar guvernul actual sau cabinetul Năstase trebuie acuzate dacă ni se va reduce susținerea europeană, ci toate guvernele de până acum, care n-au fost în stare să urmărească și să pună consecvent în aplicare ceea ce am agreat și semnat cu UE.

<sup>1</sup> SAR Policy Brief no. 4 (*Rapoarte asupra guvernării*), Februarie 2004. <http://www.sar.org.ro/Policy%20memo4.pdf>

## Un pic de istorie

Specialiștii în drumuri o știu, dar ezită s-o spună în public: realitatea este că acest mult-discutat culoar european IV **nu** trebuia inițial să traverseze România pe traseul actual, ci doar s-o intersecteze pe distanță scurtă, între Timișoara și Turnu Severin-Calafat (vezi harta 1 alăturată). Ne place sau nu, coridoarele de transport europene sunt destinate în primul rând unui tranzit continental sau regional fluent și economic, iar România este plasată ușor excentric față de orice axă majoră de transport internațional.

Cea mai bună rută între Europa Centrală și Balcani (Turcia, Grecia, Bulgaria) este culoarul X prin Belgrad-Niș-Sofia, cel despre care se vorbește din nou astăzi ca o alternativă la ruta prin România, având avantajele că este mai scurt și că există deja autostrăzi pe o bună parte din lungimea sa. Doar războiul din fosta Iugoslavie și instabilitatea din Serbia, care s-a rezolvat abia de curând, au făcut acest drum inabordabil în anii '90. Asta a fost marea șansă a României pentru a avea culoarul IV inclus între proiectele finanțate de UE.

Mai mult: ca o a doua mare concesie făcută nouă, în 1996 s-a acceptat ca traseul IV să aibă o ramură suplimentară către București și Constanța – harta 1. Este ceea ce numim noi astăzi "culoarul IV", uitând ce trebuia să fie el inițial, anume o rută de tranzit. Evident, pentru Europa această ramură nu prezintă mare interes, pentru că nu duce practic nicăieri, dar pentru România este una crucială, iar oficialii români s-au luptat într-adevăr foarte mult în anii '90 pentru a o avea.

În aceste condiții, este absolut de neînțeles ce s-a întâmplat în cei zece ani care au trecut de atunci pe acest proiect care ar fi trebuit să fie o prioritate pentru noi: practic, nu mare lucru. În ciuda presiunilor discrete de la Bruxelles și chiar a unor semne de nervozitate manifestate uneori de oficialii europeni, care ne presau să trecem finalmente la treabă, guvernele românești care s-au succedat de atunci s-au mulțumit cu succesul diplomatic de a avea o linie trasată cu carioca pe hartă. Pregătiri, studii de pre-fezabilitate și fezabilitate, consultări publice cu comunitățile, expropriieri de terenuri – toate acestea trebuiau finalizate până acum din resurse interne. Europa nu dă bani pe așa ceva iar aceste proceduri durează ani de zile. Totul trebuie să fie gata atunci când fondurile UE vin, pentru ca să se poată trece direct la lucru, fiindcă și acela durează destul.

## Unde suntem la momentul actual

Or, ce s-a făcut până acum este foarte puțin. Practic pe "culoarul IV" (în accepțiunea românească a termenului) s-au inaugurat două tronsoane de autostradă de la București către Constanța, în lungime de vreo sută de kilometri, pe un teren drept și în condiții în care existau deja lucrări începute acolo. Alte două tronsoane mai scurte (Drajna-Cernavodă) au fost incluse ca proiect ISPA în 2000 (96 mil €, din care 72 mil € îi dă UE) și ar fi trebuit terminate anul acesta, dar s-au cerut prelungiri întâi până în 2007, iar mai nou până în 2009.

Deși aceasta era porțiunea cea mai ușoară pe un traseu de autostradă în România (teren plat, localități rare, profil de autostradă deja existent între Fetești și Cernavodă, deci fără mari expropriieri de făcut) avem deja un decalaj de patru ani în execuție. Probleme au fost de tot felul: legi care s-au modificat, întârzieri cu aprobarea hârtiilor la partea română, găsirea banilor pentru cofinanțare, unul din executanții lucrărilor (român) a intrat în incapacitate de plată și are conturile blocate, etc. În 2001 s-a mai aprobat și un al treilea proiect, centura Sibiului, în valoare totală de 91 mil € (din care UE acoperă cu grantul ISPA 68 mil €), dar și aici lucrările care trebuiau încheiate în 2005 sunt întârziate, principalul motiv constituindu-l tot procesul greoi de expropriere a terenurilor și contractare.

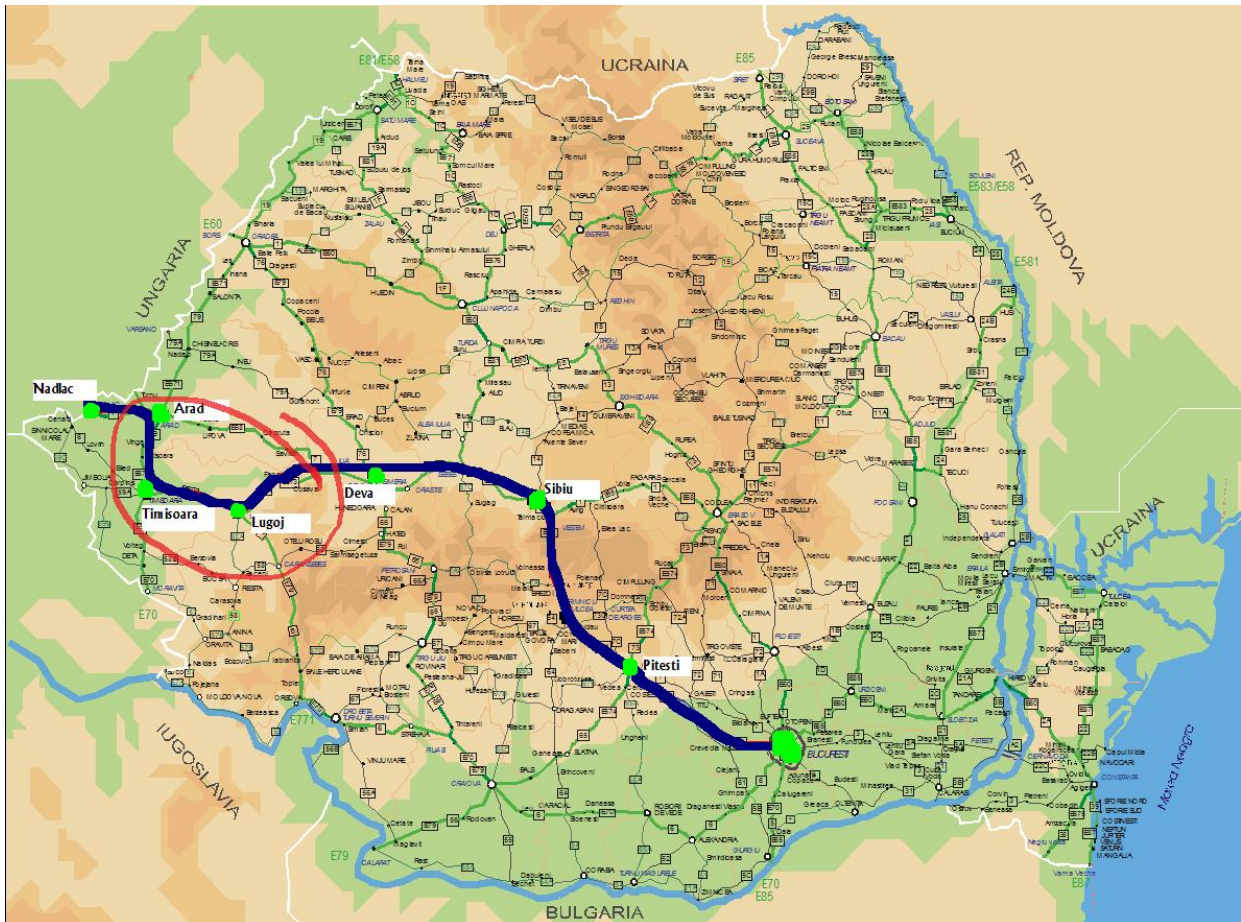
În aceste condiții, optimismul ministrului transporturilor, dl. Dobre, care spune că până prin 2009-2010 vom avea gata autostrada spre Nădlac, este deplasat. În cel mai bun caz, dacă nu apar probleme noi și dacă putem duce înainte partea noastră de cofinanțare (25% la proiectele ISPA), vom avea gata cele două secțiuni Drajna-Cernavodă până atunci. Dar în rest, de la București către vest, spre Nădlac, unde până acum nu s-a mișcat nimic în afară de centura Sibiului, judecând după experiență este evident că lucrările nu se vor încheia în exercițiul bugetar european 2007-2013. Dacă la un proiect de nici 100 mil € (Drajna-Cernavodă) perioada de execuție practic s-a dublat, nu e clar cum va merge restul traseului, în valoare totală de 3.5-4 miliarde €.

Iar dacă accederea României se amână cu un an, programele pregătite deja se vor decala în mod imprevizibil, pentru că vom pierde fondurile structurale aferente anului 2007 (aproximativ 2.4 miliarde €, din care în jur de 600 mil € doar pentru infrastructura națională și regională de transport) și e puțin probabil că instrumentele de pre-aderare (ISPA, PHARE și SAPARD) vor fi suplimentate pentru a umple gaura.



Harta 1: Culoarele de transport europene și concesiia făcută României pe traseul IV

Harta 2: Culoarul IV actual: autostrada cu "buclă politică" în Banat



## Autostrada cu bucle

După cum spuneam, este inexplicabil de ce din 1996 și până astăzi am lucrat atât de puțin pe traseul București-Sibiu-Nădlac, după ce ne-am luptat din greu să-l obținem de la UE. S-a avansat un pic doar pe centura orașului Sibiu și s-a găsit finanțare pentru cea a Piteștiului (BERD; lucrările de asemenea trebuiau încheiate în 2005 dar practic nu au început). Dar asta reprezintă sub 10% din lungimea totală. Mai mult: nu doar că am stat degeaba, dar am comis între timp două gafe majore care vor cântări probabil în decizia pe care o va lua UE dacă să mai sprijine sau nu România pe culoarul IV și după finalizarea actualelor proiecte ISPA (tronsoanele spre Constanța):

**1.** Am angajat brusc resurse importante într-un proiect de autostradă (Brașov-Borș) care nu este cuprins în strategiile europene, pentru care nu avem bani – după cum se vede, lucrările fiind suspendate – și care nu se conectează cu rețeaua maghiară de autostrăzi. De ce nu am folosit acești bani pentru a avansa cu pregătirea și exproprierea de terenuri pe traseul european IV, în condițiile în care acestea se scumpesc pe zi ce trece și ar trebui făcute cât mai repede, nu e deloc clar.

**2.** Cândva prin 2003-2004, ministrul transporturilor de atunci, dl. Mitrea, a cedat la presiunea președinților Consiliilor Județene Arad și Timiș și a acceptat ca autostrada spre Nădlac să descrie o linie sinuoasă prin Banat, "servind" astfel și Aradul și Timișoara, în loc să meargă drept de la Deva către Arad, după cum era planificat inițial (vezi harta 2). Așa încât traseul va fi mai lung cu vreo 35 km (ceea ce la prețul mediu de 8 milioane euro/km echivalează cu întregul buget anual pentru întreținerea drumurilor publice în România), iar traficul de tranzit va face permanent acel ocol când autostrada va fi gata. Sigur, fiecare oraș din România vrea să aibă o autostradă în apropiere. Dar dacă urmăm această logică, atunci vom avea prin toată țara doar drumuri în spirală și "bucle politice". De fapt acesta este un exemplu tipic de slabă guvernare care rămâne pentru totdeauna scris pe teren și va putea fi citit din avion. Este trist că România dintre toate țările central și est-europene alege să dea un asemenea exemplu de proastă practică. Pentru că nicăieri în Europa, nici măcar în Bulgaria, nu mai există o asemenea autostradă cu bucle, mărturie a unei guvernări în care resursele publice se alocă cu scopul de a construi clientelă<sup>2</sup>.

În plus, a rămas până astăzi fără răspuns întrebarea de ce am pornit primele lucrări pe porțiunea dintre București și Constanța, unde traficul este mic sau în cel mai bun caz sezonier, și nu către vest, unde e traficul maxim. Aceasta pare să fie o practică curentă în România: exact tronsoanele cele mai aglomerate de drum, unde se produc frecvent gâtuirii din cauza condițiilor naturale – de exemplu între Pitești și Sibiu, unde ori cad bolovani pe Valea Oltului, ori se surpă drumul de ploaie între Pitești și Râmnicu Vâlcea – sunt cele lăsate la urmă. În schimb a fost grabă mare cu asigurarea finanțării pentru porțiunea dintre Arad și Timișoara, care constituie practic o deviere pe culoarul european IV solicitat de România, doar pentru că sunt acolo niște terenuri de cumpărat și trebuie create repede "realități pe teren" înainte ca publicul să înceapă să pună întrebări cu privire la traseu.

Probabil că Europa nu va rupe până la urmă înțelegerile pe care le are cu România în materie de politici de transporturi, dar o re-ordonare a priorităților nu este exclusă. La urma urmei, dacă dv. ați fi unul din analiștii independenți angajați de Comisia Europeană și ați constata toate cele de mai sus – adică dezinteresul cu care guvernele românești tratează acordurile și programele europene în practică, plus politizarea intensă a proiectelor de infrastructură, ceea ce duce la trasee sinuoase – ce ați recomanda Comisiei să facă? Să sperăm că Bruxelles-ul va fi din nou înțelegător cu România, așa cum a fost mai mereu, și nu va urma aceste recomandări. Iar guvernul român își va veni până la urmă în fire, va trece din viteza a doua într-a patra cu execuția lucrărilor și va fi în stare să lege două puncte printr-o linie cât de cât dreaptă.

Romanian Academic Society (SAR)  
15 Petőfi Sándor, Bucharest 1  
tel/fax (4021) 222.1868  
office@sar.org.ro  
www.sar.org.ro

<sup>2</sup> Așa stând lucrurile declarațiile recente pe tema politicii de drumuri ale unor foști miniștri PSD, actualmente în opoziție, aduc cu vorbitul de funie în casa spânzuratului.

Pentru modul cum s-a gospodărit sectorul între 2001 și 2004 ei ar avea tot interesul să facă uitat subiectul în România cel puțin încă vreo câțiva ani.