

Construcția mult-așteptatei autostrăzi pe Valea Prahovei pare scandalos de scumpă. S-ar putea ca în realitate să nu fie, iar adevăratul scandal să fie lipsa de transparență și profesionalism a autorităților, consideră SAR

AUTOSTRADA DIN MUNȚI

Mituri, legende și erori de aritmetică pe ruta Comarnic-Brașov



Oficiali cu prune în gură, chiar atunci când ar fi în interesul lor să explice mai bine detaliile unui contract public, plus comentatori care ignoră ABC-ul calculelor financiare, concură la crearea unei întregi isterii în jurul unui proiect de autostradă care ar fi trebuit să fie gata de 6-7 ani. Vă prezentăm un studiu de caz în proastă comunicare.

Nici nu s-a uscat bine cerneala articolelor din presă privind contractul Bechtel, care după toate probabilitățile ne va costa cel puțin dublu față de ce era prevăzut inițial, și iată că avem deja un nou scandal: contractul pentru construcția secțiunii de autostradă Comarnic-Brașov, la un cost total raportat – greșit – de 4.8 miliarde € pe următorii 30 de ani. Contractul nu a fost făcut public pe site-ul Ministerului Transporturilor sau CNADNR. SAR a solicitat o copie în baza Legii 544 și îl așteptăm să sosească, însă din declarațiile oficialilor putem deja să intuim cu ce probleme de credibilitate se vor confrunta autoritățile în derularea proiectului.

O bună parte dintre aspectele controversate ale proiectului au explicații tehnice perfect plauzibile, însă sunt înțelese greșit de public din cauza

proastei exprimări sau indolenței oficialilor, care nu intervin să corecteze prompt confuziile. La rândul lor, neînțelegând importanța comunicării adecvate cu publicul, autoritățile lasă impresia că nu sunt stăpâne pe calcule economice elementare; iar informațiile de care ar avea nevoie jurnaliștii pentru a înțelege pe ce se cheltuie atâția bani publici lipsesc cu desăvârșire. Pentru a face puțină lumină în acest caz, am încercat să rezumăm principalele chestiuni de interes public din acest proiect, în măsura datelor disponibile la finalul lui ianuarie 2010¹.

1. Cât costă autostrada în realitate?

Autoritățile au fost zgârcite în informații, singurele cifre concrete din surse oficiale provenind dintr-un comunicat de pe site-ul Ministerului Transporturilor (www.mt.ro, la Comunicate de presă) și din declarațiile orale – deci, volante – ale ministrului Berceanu. Așadar, Ministerul spune că statul român va plăti în următorii 30 de ani 4.8 miliarde€ (180 mil€/an), din care costul propriu-zis de construcție 1.2 mld €, iar restul constând în întreținere, operare și costuri financiare pe intervalul de 26 de ani după finalizarea construcției.

Interpretarea imediată în diverse articole din presă, justificată dacă judecăm modul în care au pus problema autoritățile, a fost următorul: vom plăti 1.2 miliarde€ pe 55 km, deci 22 mil€/km, doar construcția. Cu tot cu

întreținere, costul total ar ajunge la 4.8 miliarde€ pe 55 km, adică peste 80 mil€/pe kilometru de autostradă funcțională! Iar plățile de 180 de mil€/pe an par fabuloase în condițiile în care azi întreținerea *întregii* rețele de drumuri naționale (peste 16,000 km) ajunge la cca. 350 mil€/an, adică mai puțin decât dublul întreținerii autostrăzii de care vorbim.

Raționamentul de mai sus, aparent banal, este însă greșit, iar acest lucru trebuia explicat imediat de autorități, evitându-se controversa actuală. În ce constă eroarea? Păi, în neglijarea costului finanțării: calculul de mai sus însumează naiv niște sume de bani plătite la intervale diferite de timp, deci nu ține cont de principiul „un leu azi e mai valoros decât unul mâine”. Cu alte cuvinte, de discount-ul care trebuie aplicat sumele plătite în viitor, eșalonate pe perioade lungi. Această **rată socială**

4.8 miliarde € reprezintă o eroare de calcul; în realitate se va plăti între un sfert și o treime din sumă

a discountului (un fel de invers al dobânzii) este un element de ABC în orice proiect de investiții, public sau privat, iar un calcul precum cel vehiculat astăzi de autorități, jurnaliști și bloggeri pică la examen un student de MBA.

De exemplu, o sumă de bani, să zicem 180mil€, achitată în anul 20 de la data punerii în exploatare a autostrăzii, valorează astăzi doar 45 mil€/la o rată socială de discount de 5-6% pe an, uzuală în proiectele publice din SUA și UE. În țări unde dobânzile și riscul în proiecte pe termen lung (inclusiv cel politic) sunt mai înalte, rata de discount e mai mare. Concluzia e deci că nu se vor plăti “de-adevărata” 4.8 mld €, ci mult mai puțin – undeva între un sfert și o treime, în funcție de rata socială de discount acceptabilă pentru o țară ca România (vezi Textbox 1 alăturat cu câteva simulări).

În loc să arate unde e greșit raționamentul în interpretările care circulă, comunicatul Ministerului lasă să se înțeleagă că din totalul de 4,8 miliarde € valoarea construcției este de 1,2 miliarde € pe 55 km și nu

¹ Câteva articole în care se găsesc date privind costurile de construcție de autostrăzi în alte țări:

http://www.adevarul.ro/actualitate/eveniment/Ce_a_mai_scumpa_autostrada_din_UE_0_19198137_9.html

<http://www.logec.ro/2010/01/19/cat-de-scumpa-este-autostrada-comarnic-brasov-comparatie-cu-sua/>

http://www.financiarul.com/articol_38559/-vinci-si-aktor-ne-vor-construi-o-autostrada-de-doua-ori-mai-scumpa-decat-orice-alt-proiect-din-uniunea-europeana.html

Textbox 1. Valoarea actualizată netă a plăților către un contractor**Ipoteze:**

- plăți anuale de 180 mil€ nominal
- rată socială de discount 5% (standard UE), 7% (contract) sau 9% (acceptabil pentru România)

Rezultate:

Anul:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Plată anuală, nominal, mil€	0	0	0	0	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Valoare prezentă reală, la 5%	0	0	0	0	141	134	128	122	116	111	105	100	95	91	87
Valoare prezentă reală, la 7%	0	0	0	0	128	120	112	105	98	92	86	80	75	70	65
Valoare prezentă reală, la 9%	0	0	0	0	117	107	98	90	83	76	70	64	59	54	49

	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	Total NPV, mil€
	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	4,680
	82	79	75	71	68	65	62	59	56	53	51	48	46	44	42	2,129
	61	57	53	50	47	43	41	38	35	33	31	29	27	25	24	1,624
	45	42	38	35	32	29	27	25	23	21	19	18	16	15	14	1,266

Se observă că, în funcție de ipoteze, variația valorii nete în prezent (NPV) este substanțială: de la simplu (1.3 mld€ pentru 9%) la dublu (2.1 mld€ la 5%), deci pentru o variație de numai 4 puncte procentuale a ratei sociale de discount. Calculele economice ale proiectului sunt foarte sensibile la variațiile ipotezelor, de aceea Ministerul și CNADNR ar trebui să explice pe larg publicului interesat modul în care au fost făcute aceste calcule.

explică deloc partea privind costurile de întreținere și de finanțare. În comunicat se mai arată că există autostrăzi mai scumpe în Europa, valoarea construcției depășind în unele cazuri 20 mil€/km, pentru construcții la fel de complicate ca tronsonul Comarnic–Brașov, lucru confirmat și de experții consultați de noi (vezi Texbox 2). Însă din redactarea lemnoasă și ușor autistă a materialului de presă, doar o persoană deja avizată în materie de management de proiecte ar putea înțelege ceva; publicul generalist, nu.

Mai important, contractul nu a fost făcut public, așa că o persoană interesată de subiect nu poate vedea cum s-au stabilit ipotezele: rată socială de discount, în ce constau plățile efective pe parcursul proiectului, câți bani primește constructorul, câți finanțatorii constructorului; ce estimări de trafic au fost făcute; cum s-a determinat taxa de autostradă etc.

În funcție de ipotezele luate în calcul la acest stadiu al proiectului pe 30 de ani, rezultatele pot varia semnificativ: după cum se poate observa din calculul în Texbox 1, la o variație de numai 2-4 puncte procentuale a ratei luate ca ipoteză (5% față de 7% și 9%²), valoarea plăților azi variază de la simplu la dublu. Toate aceste lucruri trebuie explicate atent și cu răbdare: după o experiență ca aceea a contractului Bechtel, publicul e normal să fie mai suspicios.

² Rata standard de actualizare în proiectele din UE este 5%. În cazul României, rata de actualizare utilizată de 7-8-9% este rezonabilă, deoarece este primul proiect de acest tip; statul întârzie adeseori plățile către furnizori; nu se știe exact care va fi politica de taxare; sau dacă se va putea construi la timp, din cauza exproprierilor nefinalizate; valoarea promisiunilor făcute de politicieni pentru o perioadă de 30 de ani sunt inevitabil sub semnul întrebării, etc.

Textbox 2. Cât costă o autostradă?

Costurile unei autostrăzi în Europa variază foarte mult, în funcție de specificații tehnice (număr de benzi, viteză, teren, numărul și complexitatea lucrărilor de artă). Un studiu al Băncii Mondiale din 2004 arăta că la vremea respectivă (acum 6 ani) costurile medii de construcție pentru autostrăzi variau între 2,5-6 mil€/km în UE. Există însă și autostrăzi mult mai scumpe, cum ar fi cele date ca exemplu de Ministerul Transporturilor (tronsoane din Franța, Austria, Anglia, Slovacia). În România, o estimare din 2007 privind costurile probabile pentru tronsonul Pitești–Sibiu (de complexitate comparabilă cu Comarnic–Brașov) ajungea la cca. 20 mil€ / km (Gressier, 2007).

În ce privește costurile de întreținere, acestea ajung în mod rezonabil (pentru o autostradă de tipul Comarnic–Brașov) la cca 100-150.000 €/km anual întreținerea curentă, plus întreținere periodică la 5-8 ani de cca 500.000 €/km. În aceste condiții, costul estimat pentru construcție și întreținere-operare pentru autostrada Comarnic – Brașov, de 27-29 mil€/km pentru ca autostrada să fie construită și întreținută la standardele inițiale de construcție (21 mil€/km doar construcție) nu pare exagerat.

2. Cum se va finanța autostrada?

Bani la buget nu sunt, nu vrem să ne împrumutăm ca să nu ieșim din condițiile adoptării Euro (pentru cine mai crede că vom ajunge acolo în 2014), de aceea s-a încercat o formă de parteneriat public-privat în care consorțiul privat să pună banii pe masă. Este însă discutabil în ce măsură poate fi exclus din calculul datoriei publice un contract PPP ca acesta, în care cele mai multe riscuri sunt suportate tot de stat, prin asumarea unei obligații ferme de plată a 180 mil€/an.

O explicație suplimentară pe care statul ar fi fost îndreptățit și ar fi trebuit să o dea e și faptul că în România nu există experiența operării și întreținerii unei autostrăzi adevărate. Veșnicele improvizatii de management de pe A1 și A2 sunt o dovadă în acest sens: degeaba construiești ceva dacă n-ai capacitate să operezi și să menții în exploatare, iar investiția se degradează permanent. În aceste condiții, se poate justifica operarea unei autostrăzi în concesiune, plătind pentru ceea ce este de fapt un credit de la constructor un cost mai mare decât rata dobânzii de pe piață.

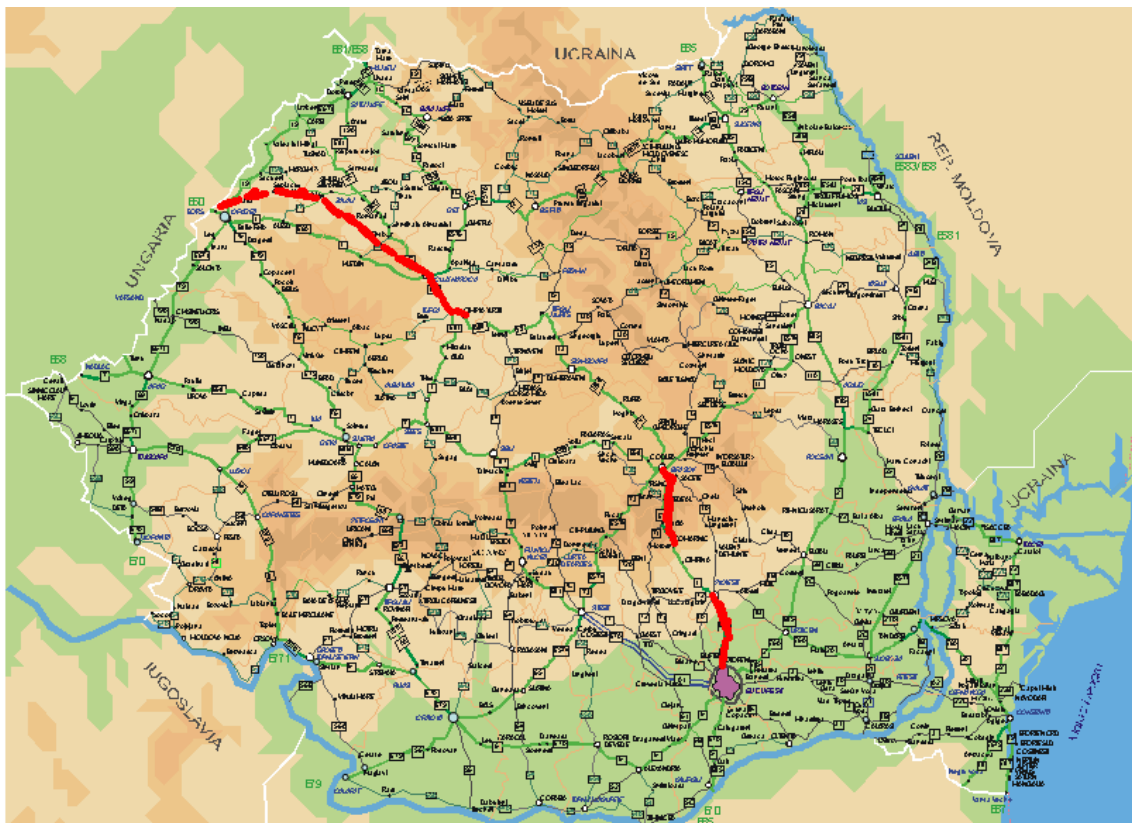
Parametrii esențiali luați în calcul pentru contract sunt ținuți ascunși de public – ori nu există

Condiția este, desigur, ca acel constructor să asigure întreținerea autostrăzii la o calitate bună timp de 30 de ani, până când învățăm și noi cum se întrețin astfel de șosele, un lucru deloc simplu. Este adevărat că PPP-urile sunt mai scumpe, însă acest lucru e acceptabil având în vedere că operatorul aduce și experiența sa managerială, iar operarea pe timp de 30 de ani asigură și o „garanție de calitate” implicită pe această perioadă (operatorul câștigând în plus pentru fiecare mașină care decide să folosească autostrada în locul lui DN1). Experiența țărilor occidentale arată că în medie autostrăzile construite în PPP sunt cu 24% mai scumpe decât cele construite în contracte obișnuite³.

Cum își va recupera constructorul / operatorul banii? Aici apare iarăși o confuzie în informațiile disponibile public. Din declarațiile reprezentanților guvernului citate pe larg în presă se înțelege că finanțarea va fi făcută prin „taxe de disponibilitate”, dar în același timp se spune că statul va plăti 180

³ Brude, F., Goldsmith, H., Väilä, T., „A Comparison of Construction Contract Prices for Traditionally Procured Roads and Public-Private Partnerships”, *Review of Industrial Organization*, p. 19- 40, Springer Netherlands, 2009.

Autostrada București-Brașov-Borș peste 7 ani: o estimare optimistă



mil€/an. Modul de formulare a acestei explicații arată o neînțelegere a conceptului de "taxă de disponibilitate", ori de către presă, ori de către cei din Minister care au furnizat informația (vezi Textbox 3). Dacă ar fi într-adevăr folosite taxe de disponibilitate, operatorul ar încasa taxa pe autostradă, iar de la stat doar diferența până la "traficul garantat", așadar contribuția statului ar fi variabilă.

Din explicațiile vagi oferite în aceste zile se înțelege însă că operatorul încasează taxa de autostradă (sumă variabilă) și primește peste această sumă 180 mil€/an de la stat. Taxa de autostradă specificată în prezent este de 1.75€/osie/100 km, ceea ce înseamnă cca. 1.9€/autovehicul, în medie. La un trafic mediu de 30,000 vehicule pe zi, aceasta ar însemna câștiguri din taxe de 30,000 x 365 x 1.9€ = 21 mil€ în primul an (la valoarea de atunci, adică din

2015). Acești bani însă ar fi, probabil, plătiți de stat dacă Ministerul, din motive electorale, decide la un moment dat eliminarea taxei de autostradă. Desigur, și estimările de trafic pot fi o problemă, însă riscul pentru aceasta este suportat de operatorul privat. În prezent, traficul Comarnic-Brașov este probabil între 15,000-18,000 vehicule pe zi în medie. 30,000 (o cifră vehiculată prin presă) e plauzibil pentru traficul între Comarnic și Brașov în 2015, având în vedere că traficul crește în același ritm cu PIB sau puțin mai repede. Însă o mare necunoscută rămâne disponibilitatea utilizatorilor de a plăti taxa, deoarece vor avea alternativa „gratis” DN1.

Un exemplu clasic de eșec al concesiunii cauzat de supraestimarea traficului este autostrada M1 din Ungaria, tot pe o rută presupus aglomerată (Budapesta-Viena), care a fost un fiasco economic și a trebuit preluată în cele din urmă de

governul Ungariei⁴. Acolo însă riscul de a nu-și recupera banii a fost suportat integral de operator, dar cum în România operatorul primește 180 mil€ garantat de la stat, este improbabil să se ajungă până la abandonarea concesiunii. Se poate ajunge însă la presiuni de renegociere a termenilor contractuali.

Din păcate, pentru cineva care vrea să estimeze obligațiile viitoare ale statului și relația contractuală dintre stat și operator, nu este suficient de clar:

- dacă într-adevăr se va taxa traficul pe autostradă, decizie până la urmă politică și probabil variabilă în funcție de ciclurile electorale, în următorii 30 de ani; e posibil ca un nou guvern să desființeze taxa, acceptând în schimb să-l plătească mai mult pe concesionar cu bani de la buget;
- cât e dispus utilizatorul să plătească; s-au făcut cu ani în urmă niște studii, dar în practică nu se știe câți utilizatori vor fi dispuși să plătească pentru autostradă și câți se vor înghesui în continuare pe drumul național „gratuit” DN1 (risc suportat actualmente de operator, dar cine știe ce se mai poate întâmpla în 30 de ani);
- cât își permite realmente statul să subvenționeze, acum și în viitor; în funcție de acestea se poate întâmpla să apară presiuni pentru renegocieri ale contractului.

Mai mult chiar, se zvonește că, exasperată de „neclaritățile” din politica românească de taxare a autostrăzilor, Comisia Europeană a decis într-un final să blocheze finanțarea proiectelor

⁴ Putem învăța din experiența țărilor din jur în materie de contracte tip PPP, mai ales că acestea sunt dificil de administrat și prezintă diverse riscuri pentru buget. De pildă, vezi Tanczos, K., *Experiences of using toll road and possibility for public/private partnerships*, www.etcproceedings.org/paper/download/346

rutiere în curs de aprobare până când Ministerul Transporturilor va clarifica oficial această problemă. E drept, în prezent un singur proiect de tronson de autostradă se află în această situație, pe culoarul IV.

3. De unde până unde vom ajunge pe autostradă?

Dacă autostrada se va termina în 4 ani (după contract) sau 6 ani (realist), cel puțin o vreme va fi un tronson scurt cu două capete ce vor debușa în zone deja aglomerate, lucru care va menține traficul la un nivel mai scăzut decât dacă am fi avut o autostradă completă București – Cluj, de pildă. Deși Ministerul afirmă că exproprierile nu vor fi o problemă, 80% din terenuri aparținând altor instituții ale statului, pot apărea probleme cu ceilalți 20% care să întârzie finalizarea construcției.

Vom avea peste 5-6 ani câteva bucăți de autostradă între București și Ploiești, acolo unde s-au făcut deja exproprierile de terenuri (ca fapt divers, până la sfârșitul lui 2010 ar fi trebuit să avem deja autostrada București-Ploiești, dacă nu apăreau întârzieri din cauza exproprierilor de terenuri); și cca 100-150 km presărați pe lungimea de 415 km Brașov-Borș, tot acolo unde se va fi rezolvat problema exproprierilor și dacă vor mai fi bani la buget pentru finanțarea contractului după calendar.

Pentru secțiunea Ploiești-Comarnic nu există în prezent nici un studiu de fezabilitate actualizat și nici nu s-a scos la licitație în ultimii ani. Totuși, DN1 Ploiești Comarnic (2x2) poate face față unui trafic crescut chiar în lipsa autostrăzii pe termen mediu, iar autostrada trebuia într-adevăr să înceapă din zona cea mai congestionată, între Comarnic și Brașov. În funcție de cum va evolua traficul, pot apărea probleme de congestie pe alte secțiuni unde nu există decât drumul național (de exemplu, dincolo de Brașov), sau pe gâtuirile inexplicabile rămase de ani de

**Parametrii
esențiali luați în
calcul pentru
contract sunt ținuți
ascunși de public –
ori nu există**

Textbox 3. Tipuri de contracte: de la construcție simplă la *design-build-operate*

Construcțiile de autostrăzi cu firme private se pot face în diverse aranjamente contractuale. Cea mai simplă e **construcția propriu-zisă**: CNADNR face studii de detaliu și comandă lucrarea dând toate specificațiile tehnice; ambii parteneri știu toate detaliile construcției, aliniament, lucrări de artă, cantități de materiale, iar costul total nu poate varia prea mult (apar variații mici de prețuri în timp).

Design-build e puțin mai complicat: CNADNR ar trebui să ceară constructorului să execute o bucată de drum la un cost total de X, stabilit dinainte, lăsând constructorului posibilitatea de a stabili singur soluția tehnică de detaliu. Dacă firma construiește drumul la parametrii tehnici solicitați, însă mai ieftin, iese în câștig; dacă nu, pierde. Din nou, prețul nu variază prea mult iar statul suportă riscuri mici. Construcția autostrăzii Transilvania s-a vrut un *design-build*, însă contractul a fost prost făcut de la bun început: în loc să se “bată în cuie” un cost agreeat inițial pentru construcția unei autostrăzi 2x2 de la Brașov la Borș, contractul a fost făcut ca pentru o construcție simplă, cu cantități variabile, variațiile de cantități fiind practic lăsate la discreția firmei constructoare. Diferențele fantastice de 2-3-4 mld \$ de care se zvonește azi că vor apărea până la finalizarea construcției provin în principal din variații de cantități de materiale. Avem așadar o experiență catastrofală cu acest tip de contract.

Design-build-(finance)-operate aduce în plus față de problemele de mai sus și chestiunea operării autostrăzii: constructorul are un drept de concesiune și poate încasa taxe pe autostradă pe o perioadă determinată. Desigur, investitorul dorește să-și recupereze costurile. Dacă nu se așteaptă la un trafic prea mare, se poate face un contract în care statul subvenționează parțial construcția și operarea autostrăzii, prin:

- *taxe de disponibilitate* (availability fee): practic o “garanție de trafic minim”, cu care dacă traficul e mai mic decât cel “garantat” de stat, statul plătește diferența de taxă; riscul este zero pentru operator, însă de regulă și câștigurile sunt mai mici
- *tarif umbră* (shadow price): o subvenție pe vehicul, asemănător subvenției date pentru transportul feroviar; riscurile sunt împărțite între stat și operator, dar și câștigurile pot fi mai mari.

zile nerezolvate între Ploiești și Comarnic (zona Cornu-Breaza).

4. Cât de avantajos pentru stat este formulat contractul CNADNR–consorțiu privat?

Tipul de contract ales de CNADNR / Minister este *design-build-operate*, un contract destul de riscant dacă ținem cont de faptul că nu avem niciun fel de experiență cu astfel de aranjamente. De altminteri, problema invocată pentru autostrada Bechtel a fost tocmai “necunoașterea” contractelor de acest tip, ceea ce a făcut ca statul să încheie un contract dezavantajos (vezi Textbox 3).

Din acest motiv, mai mulți consultanți au recomandat de-a lungul timpului testarea noilor contracte pe secțiuni mici, pilot. Pe un contract complex și de valoare mare, pilotarea poate fi un eșec răsunător, care compromite încrederea publicului și a partenerilor în proiecte viitoare de acest tip. Ar fi fost mai simplă testarea metodelor noi pe un tronson de autostradă mai simplu și ieftin, care să fi fost mai puțin controversat.

5. Vom renunța la rovinietă?

Unul din efectele perverse ale lipsei de transparență este și acela că dă apă la moară unor solicitări mai puțin legitime: de pildă, pretenția transportatorilor să se renunțe la rovinietă deoarece „nu se

poate să existe și vignetă și taxă de autostradă”. În realitate, introducerea taxei pe autostradă nu are nici o legătură cu existența rovinietei: aceasta din urmă e folosită pentru întreținerea drumurilor naționale, în timp ce taxa de autostradă acoperă exclusiv întreținerea segmentului de autostradă pentru care se încasează.

Ceea ce trebuie să înțeleagă CNADNR, în schimb, este faptul că utilizatorii de drumuri nu sunt dispuși să plătească roviniete fără să se plângă atât timp cât nu știu ce se întâmplă cu acei bani. CNADNR nu publică, de pildă, încasările din roviniete și modul în care se cheltuiesc acești bani. Câtă vreme utilizatorii nu au certitudinea că încasările din roviniete se folosesc pentru întreținerea drumurilor naționale, vor solicita renunțarea la taxele de autostradă, argumentând că plătesc de două ori pentru același lucru. Utilizatorii trebuie să aibă siguranța că acești bani se folosesc eficient și corect: de pildă, că în folosirea lor se respectă legislația privind achizițiile publice.

RECOMANDĂRI

Din cauza lipsei de transparență din jurul contractului de concesiune Comarnic-Brașov, se impune furnizarea unor informații publice complete și adecvate pentru clarificarea aspectelor controversate. Lămurirea lor va însemna mai puține acuzații publice de corupție, acceptabilitatea unor măsuri mai puțin populare (taxe de autostradă, roviniete) și, posibil, corectarea unor ineficiențe. Tăcerea și indiferența față de opinia publică duc în schimb la costuri politice pe termen mediu și lung.

E nevoie așadar din partea **guvernului** de:

- Publicarea de urgență a contractului de concesiune a tronsonului de autostradă Comarnic-Brașov pe site-ul Ministerului Transporturilor. Aceasta este singura cale certă pentru ca publicul să afle detaliile sale și obligațiile asumate de stat; cât vom avea de plată din impozite;

și ce garanții vom avea că autostrada va fi bine întreținută, la standarde acceptabile de calitate. Trebuie să știm inclusiv care sunt penalitățile pentru nerespectarea clauzelor contractuale, de ambele părți.

- Explicarea publică a ipotezelor luate în calcul pentru fezabilitatea proiectului, inclusiv comparații cu standarde internaționale (costuri unitare de construcție, întreținere, pentru autostrăzi și drumuri naționale; rata socială de discount utilizată; estimări de trafic făcute de experți independenți de companie, etc.)
- Clarificarea imediată a regimului de taxare a autostrăzilor, pentru a înțelege obligațiile bugetare pe care și le asumă Ministerul Transporturilor și pentru a evita blocarea fondurilor europene în transporturi, precum și explicarea modului în care s-a calculat taxa propusă de 1.75€/osie/100 km.
- Publicarea lunară pe website a încasărilor din rovinietă și a modului în care acești bani sunt folosiți. Este inacceptabil ca instituțiile publice să pretindă că evidența în timp real a cheltuirii banilor este o sarcină prea complicată pentru capacitatea lor de gestiune.
- Publicarea strategiilor de autostrăzi și drumuri naționale și actualizarea periodică (cel puțin anuală) a acestora, cu indicarea programului inițial pe fiecare an, ce s-a realizat fizic, ce bani s-au cheltuit, din ce surse și ce devieri există față de așteptările inițiale. Aceste strategii teoretic ar trebui să existe deja, dacă avem programare bugetară multianuală (bugete pe mai mulți ani, bazate pe proiecte), cum oficial și avem.
- Publicarea detaliilor privind modul în care s-a câștigat licitația pentru construcția autostrăzii Comarnic-Brașov, pentru eliminarea oricăror suspiciuni (în presă s-au făcut speculații cu privire la modul în care

au fost eliminate celelalte consorții concurente, iar acest lucru trebuie clarificat transparent, dată fiind valoarea contractului).

În același timp, politicienii din **opozitie**, care zilele acestea intenționează să înființeze (încă) o comisie de anchetă parlamentară pentru a cerceta de ce "această autostradă costă 80 mil€ pe kilometru" (cost



unitar bazat probabil pe suma-fetiș de 4.8 mld€, care nu există) ar renunța să se mai facă de râs descoperind după mult efort și ceartă formula matematică a calculului unor sume de bani actualizate pe diverse perioade de timp. E poate fi luată direct dintr-un manual de finanțe⁵. În loc de show gratuit, ar fi mult mai util ca ei să preseze guvernul în direcția aplicării oricăror recomandări dintre cele propuse mai sus.

SAR mulțumește pentru sfaturi și informații tehnice d-lui Alexis Gressier, coordonator Master Plan Transporturi, și d-nei Alexandra Stan, specialist în sectorul de transporturi, programul JASPERS

Romanian Academic Society (SAR)
61 Eminescu, Bucharest 2
tel/fax (4021) 211 1477
office@sar.org.ro
www.sar.org.ro

⁵ Sau de aici:
http://en.wikipedia.org/wiki/Net_present_value