SAR POLICY BRIEF No. 45

Construcţia mult-aşteptatei autostrăzi pe Valea Prahovei pare scandalos de scumpă. S-ar putea ca în realitate să nu fie, iar adevăratul scandal să fie lipsa de transparenţă şi profesionalism a autorităţilor, consideră SAR

AUTOSTRADA DIN MUNŢI

Mituri, legende şi erori de aritmetică pe ruta Comarnic-Braşov



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.

Ianuarie 2010

Nici nu s-a uscat bine cerneala articolelor din presă privind contractul Bechtel, care după toate probabilităţile ne va costa cel puţin dublu faţă de ce era prevăzut iniţial, şi iată că avem deja un nou scandal: contractul pentru construcţia secţiunii de autostradă Comarnic-Braşov, la un cost total raportat – greşit – 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 şi îl aşteptăm să sosească, însă din declaraţiile oficialilor putem deja să intuim cu ce probleme de credibilitate se vor confrunta autorităţile în derularea proiectului.

O bună parte dintre aspectele controversate ale proiectului au explicaţii tehnice perfect plauzibile, însă sunt înţelese greşit de public din cauza

proastei exprimări sau indolenţei oficialilor, care nu intervin să corecteze prompt confuziile[1]. La rândul lor, neînţelegând importanţa comunicării adecvate cu publicul, autorităţile lasă impresia că nu sunt stăpâne pe calcule economice elementare; iar informaţiile de care ar avea nevoie jurnaliştii pentru a înţelege pe ce se cheltuie atâţia bani publici lipsesc cu desăvârşire. Pentru a face puţină lumină în acest caz, am încercat să rezumăm principalele chestiuni de interes public din acest proiect, în măsura datelor disponibile la finalul lui ianuarie 2010.

1. Cât costă autostrada în realitate?

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

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

Interpretarea imediată în diverse articole din presă, justificată dacă judecăm modul în care au pus problema autorităţile, a fost următorul: vom plăti 1.2 miliarde€ pe 55 km, deci 22 mil€/km, doar construcţia. Cu tot cu întreţinere, costul total ar ajunge la 4.8 miliarde€ pe 55 km, adică peste 80 mil€ pe kilometru de autostradă funcţională! Iar plăţile de 180 de mil€ pe an par fabuloase în condiţiile în care azi întreţinerea *întregii* reţele de drumuri naţionale (peste 16,000 km) ajunge la cca. 350 mil€/an, adică mai puţin decât dublul întreţinerii autostrăzii de care vorbim.

Raţionamentul de mai sus, aparent banal, este însă greşit, iar acest lucru trebuia explicat imediat de autorităţi, evitându-se controversa actuală. În ce constă eroarea? Păi, în neglijarea costului finanţării: calculul de mai sus însumează naiv nişte sume de bani plătite la intervale diferite de timp, deci nu ţine 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, eşalonate pe perioade lungi. Această ***rată socială a discountului*** (un fel de invers al dobânzii) este un element de ABC în orice proiect de investiţii, public sau privat, iar un calcul precum cel vehiculat astăzi de autorităţi, jurnalişti şi 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 şi UE. În ţări unde dobânzile şi 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-adevăratelea” 4.8 mld €, ci mult mai puţin – undeva între un sfert şi o treime, în funcţie de rata socială de discount acceptabilă pentru o ţară ca România (vezi Textbox 1 alăturat cu câteva simulări).

În loc să arate unde e greşit raţionamentul în interpretările care circulă, comunicatul Ministerului lasă să se înţeleagă că din totalul de 4,8 miliarde € valoarea construcţiei este de 1,2 miliarde € pe 55 km şi nu

[1] Câteva articole cu cifre comparative, pentru a înţelege unde ne aflăm, dar şi motivele de confuzii:
http://www.adevarul.ro/actualitate/eveniment/Cea_mai_scumpa_autostrada_din_UE_0_191981379.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 şi CNADNR ar trebui să explice pe larg publicului interesat modul în care au fost făcute aceste calcule.

explică deloc partea privind costurile de întreţinere şi de finanţare. În comunicat se mai arată că există autostrăzi mai scumpe în Europa, valoarea construcţiei depăşind în unele cazuri 20 mil€/km, pentru construcţii la fel de complicate ca tronsonul Comarnic–Braşov, lucru confirmat şi de experţii consultaţi de noi (vezi Texbox 2). Însă din redactarea lemnoasă şi uşor autistă a materialului de presă, doar o persoană deja avizată în materie de management de proiecte ar putea înţelege ceva; publicul generalist, nu.

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

În funcţie 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 variaţie de numai 2-4 puncte procentuale a ratei luată ca ipoteză (5% faţă de 7% şi 9%[2]), valoarea plăţilor azi variază de la simplu la dublu. Toate aceste lucruri trebuie explicate atent şi cu răbdare: după o experienţă 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 plăţile către furnizori; nu se ştie 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 şi 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 şi 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 Piteşti–Sibiu (de complexitate comparabilă cu Comarnic–Braşov) ajungea la cca. 20 mil€ / km (Gressier, 2007).

În ce priveşte costurile de întreținere, acestea ajung în mod rezonabil (pentru o autostradă de tipul Comarnic–Braşov) 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 şi întreținere-operare pentru autostrada Comarnic – Braşov, de 27-29 mil€/km pentru ca autostrada să fie construită şi întreținută la standardele inițiale de construcție (21 mil€/km doar construcție) nu pare exagerat.

2. Cum se va finanţa autostrada?

Bani la buget nu sunt, nu vrem să ne împrumutăm ca să nu ieşim din condiţiile 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 consorţiul 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 obligaţii ferme de plată a 180 mil€/an.

Parametrii esenţiali luaţi în calcul pentru contract sunt ţinuţi ascunşi de public – ori nu există

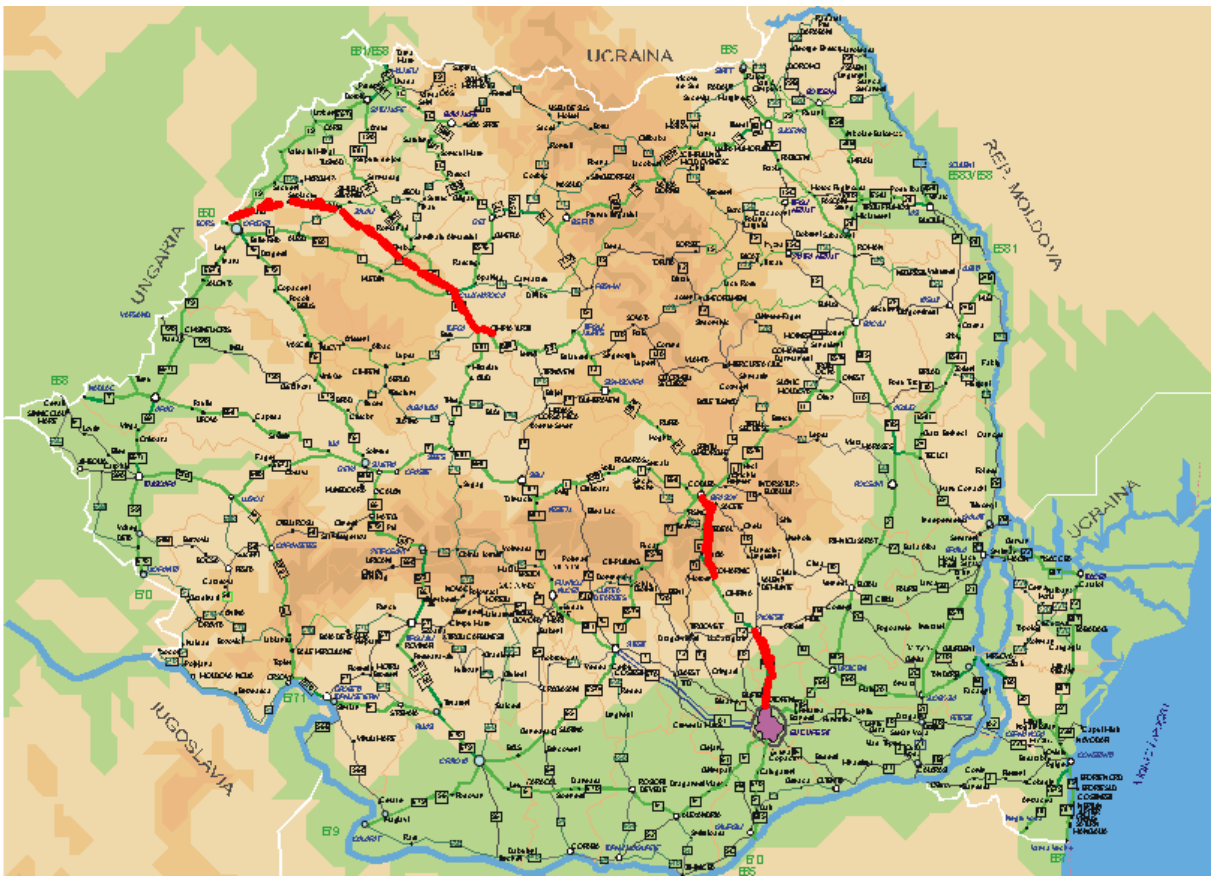
O explicaţie suplimentară pe care statul ar fi fost îndreptăţit şi ar fi trebuit să o dea e şi faptul că în România nu există experienţa operării şi întreţinerii unei autostrăzi adevărate. Veşnicele improvizaţii de management de pe A1 şi A2 sunt o dovadă în acest sens: degeaba construieşti ceva dacă n-ai capacitate să operezi şi să menţii în exploatare, iar investiţia se degradează permanent. În aceste condiţii, 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 piaţă.

Condiţia este, desigur, ca acel constructor să asigure întreţinerea autostrăzii la o calitate bună timp de 30 de ani, până când învăţăm şi noi cum se întreţin astfel de şosele, un lucru deloc simplu. Este adevărat că PPP-urile sunt mai scumpe, însă acest lucru e acceptabil având în vedere că operatorul aduce şi experienţa sa managerială, iar operarea pe timp de 30 de ani asigură şi o „garanţie de calitate" implicită pe această perioadă (operatorul câştigând în plus pentru fiecare maşină care decide să folosească autostrada în locul lui DN1). Experienţa ţărilor occidentale arată că în medie autostrăzile construite în PPP sunt cu 24% mai scumpe decât cele construite în contracte obişnuite[3].

Cum îşi va recupera constructorul / operatorul banii? Aici apare iarăşi o confuzie în informaţiile disponibile public. Din declaraţiile reprezentanţilor guvernului citate pe larg în presă se înţelege că finanţarea va fi făcută prin "taxe de disponibilitate", dar în acelaşi timp se spune că statul va plăti 180

[3] Brude, F., Goldsmith, H., Välilä, 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 Bucureşti-Braşov-Borş peste 7 ani: o estimare optimistă



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

Din explicaţiile vagi oferite în aceste zile se înţelege însă că operatorul încasează taxa de autostradă (sumă variabilă) şi primeşte 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 câştiguri din taxe de 30,000 x 365 x 1.9€ = 21 mil€ în primul an (la valoarea de atunci, adică din 2015). Aceşti bani însă ar fi, probabil, plătiţi de stat dacă Ministerul, din motive electorale, decide la un moment dat eliminarea taxei de autostradă. Desigur, şi estimările de trafic pot fi o problemă, însă riscul pentru aceasta este suportat de operatorul privat. În prezent, traficul Comarnic-Braşov 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 şi Braşov în 2015, având în vedere că traficul creşte în acelaşi ritm cu PIB sau puţin mai repede. Însă o mare necunoscută rămâne disponibilitatea utilizatorilor de a plăti taxa, deoarece vor avea alternativa „gratis" DN1.

Un exemplu clasic de eşec 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 şi a trebuit preluată în cele din urmă de

guvernul Ungariei[4]. Acolo însă riscul de a nu-şi recupera banii a fost suportat integral de operator, dar cum în România operatorul primeşte 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 obligaţiile viitoare ale statului şi relaţia contractuală dintre stat şi operator, nu este suficient de clar:

- dacă într-adevăr se va taxa traficul pe autostradă, decizie până la urmă politică şi probabil variabilă în funcţie de ciclurile electorale, în următorii 30 de ani; e posibil ca un nou guvern să desfiinţeze 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 nişte studii, dar în practică nu se ştie câţi utilizatori vor fi dispuşi să plătească pentru autostradă şi câţi se vor înghesui în continuare pe drumul naţional „gratuit" DN1 (risc suportat actualmente de operator, dar cine ştie ce se mai poate întâmpla în 30 de ani);
- cât îşi permite realmente statul să subvenţioneze, acum şi în viitor; în funcţie de acestea se poate întâmpla să apară presiuni pentru renegocieri ale contractului.

Mai mult chiar, se zvoneşte că, exasperată de "neclarităţile" din politica românească de taxare a autostrăzilor, Comisia Europeană a decis într-un final să blocheze finanţarea proiectelor 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 situaţie, 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 puţin o vreme va fi un tronson scurt cu două capete ce vor debuşa în zone deja aglomerate, lucru care va menţine traficul la un nivel mai scăzut decât dacă am fi avut o autostradă completă Bucureşti – Cluj, de pildă. Deşi Ministerul afirmă că exproprierile nu vor fi o problemă, 80% din terenuri aparţinând altor instituţii ale statului, pot apărea probleme cu ceilalţi 20% care să întârzie finalizarea construcţiei.

Vom avea peste 5-6 ani câteva bucăţi de autostradă între Bucureşti şi Ploieşti, acolo unde s-au făcut deja exproprierile de terenuri (ca fapt divers, până la sfârşitul lui 2010 ar fi trebuit să avem deja autostrada Bucureşti-Ploieşti, dacă nu apăreau întârzieri din cauza exproprierilor de terenuri); şi cca 100-150 km presăraţi pe lungimea de 415 km Braşov-Borş, tot acolo unde se va fi rezolvat problema exproprierilor şi dacă vor mai fi bani la buget pentru finanţarea contractului după calendar.

Parametrii esenţiali luaţi în calcul pentru contract sunt ţinuţi ascunşi de public – ori nu există

Pentru secţiunea Ploieşti-Comarnic nu există în prezent nici un studiu de fezabilitate actualizat şi nici nu s-a scos la licitaţie în ultimii ani. Totuşi, DN1 Ploieşti Comarnic (2x2) poate face faţă unui trafic crescut chiar în lipsa autostrăzii pe termen mediu, iar autostrada trebuia într-adevăr să înceapă din zona cea mai congestionată, între Comarnic şi Braşov. În funcţie de cum va evolua traficul, pot apărea probleme de congestie pe alte secţiuni unde nu există decât drumul naţional (de exemplu, dincolo de Braşov), sau pe gâtuirile inexplicabile rămase de ani de

[4] Putem învăţa din experienţa ţărilor din jur în materie de contracte tip PPP, mai ales că acestea sunt dificil de administrat şi 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

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 şi comandă lucrarea dând toate specificațiile tehnice; ambii parteneri ştiu 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 construieşte drumul la parametrii tehnici solicitați, însă mai ieftin, iese în câştig; 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 agreat inițial pentru construcția unei autostrăzi 2x2 de la Braşov la Borş, 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 zvoneşte azi că vor apărea până la finalizarea construcției provin în principal din variații de cantități de materiale. Avem aşadar o experiență catastrofală cu acest tip de contract.

Design-build-(finance)-operate aduce în plus față de problemele de mai sus şi chestiunea operării autostrăzii: constructorul are un drept de concesiune şi poate încasa taxe pe autostradă pe o perioadă determinată. Desigur, investitorul doreşte să-şi recupereze costurile. Dacă nu se aşteaptă la un trafic prea mare, se poate face un contract în care statul subvenționează parțial construcția şi 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 plăteşte diferența de taxă; riscul este zero pentru operator, însă de regulă şi câştigurile sunt mai mici
- *tarif umbră* (shadow price): o subvenție pe vehicul, asemănător subvenției date pentru transportul feroviar; riscurile sunt împărțite între stat şi operator, dar şi câştigurile pot fi mai mari.

zile nerezolvate între Ploieşti şi Comarnic (zona Cornu-Breaza).

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

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

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

5. Vom renunţa la rovinietă?

Unul din efectele perverse ale lipsei de transparenţă este şi acela că dă apă la moară unor solicitări mai puţin legitime: de pildă, pretenţia transportatorilor să se renunţe la rovinietă deoarece „nu se

poate să existe şi vinietă şi taxă de autostradă". În realitate, introducerea taxei pe autostradă nu are nici o legătură cu existenţa rovinietei: aceasta din urmă e folosită pentru întreţinerea drumurilor naţionale, în timp ce taxa de autostradă acoperă exclusiv întreţinerea segmentului de autostradă pentru care se încasează.

Ceea ce trebuie să înţeleagă CNADNR, în schimb, este faptul că utilizatorii de drumuri nu sunt dispuşi să plătească roviniete fără să se plângă atât timp cât nu ştiu ce se întâmplă cu acei bani. CNADNR nu publică, de pildă, încasările din roviniete şi modul în care se cheltuiesc aceşti bani. Câtă vreme utilizatorii nu au certitudinea că încasările din roviniete se folosesc pentru întreţinerea drumurilor naţionale, vor solicita renunţarea la taxele de autostradă, argumentând că plătesc de două ori pentru acelaşi lucru. Utilizatorii trebuie să aibă siguranţa că aceşti bani se folosesc eficient şi corect: de pildă, că în folosirea lor se respectă legislaţia privind achiziţiile publice.

RECOMANDĂRI

Din cauza lipsei de transparenţă din jurul contractului de concesiune Comarnic-Braşov, se impune furnizarea unor informaţii publice complete şi adecvate pentru clarificarea aspectelor controversate. Lămurirea lor va însemna mai puţine acuzaţii publice de corupţie, acceptabilitatea unor măsuri mai puţin populare (taxe de autostradă, roviniete) şi, posibil, corectarea unor ineficienţe. Tăcerea şi indiferenţa faţă de opinia publică duc în schimb la costuri politice pe termen mediu şi lung.

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

- Publicarea de urgenţă a contractului de concesiune a tronsonului de autostradă Comarnic-Braşov pe site-ul Ministerului Transporturilor. Aceasta este singura cale certă pentru ca publicul să afle detaliile sale şi obligaţiile asumate de stat; cât vom avea de plată din impozite; şi ce garanţii vom avea că autostrada va fi bine întreţinută, la standarde acceptabile de calitate. Trebuie să ştim inclusiv care sunt penalităţile pentru nerespectarea clauzelor contractuale, de ambele părţi.
- Explicarea publică a ipotezelor luate în calcul pentru fezabilitatea proiectului, inclusiv comparaţii cu standarde internaţionale (costuri unitare de construcţie, întreţinere, pentru autostrăzi şi drumuri naţionale; rata socială de discount utilizată; estimări de trafic făcute de experţi independenţi de companie, etc.)
- Clarificarea imediată a regimului de taxare a autostrăzilor, pentru a înţelege obligaţiile bugetare pe care şi le asumă Ministerul Transporturilor şi pentru a evita blocarea fondurilor europene în transporturi, precum şi explicarea modului în care s-a calculat taxa propusă de 1.75€/osie/100 km.
- Publicarea lunară pe website a încasărilor din rovinietă şi a modului în care aceşti bani sunt folosiţi. Este inacceptabil ca instituţiile publice să pretindă că evidenţa în timp real a cheltuirii banilor este o sarcină prea complicată pentru capacitatea lor de gestiune.
- Publicarea strategiilor de autostrăzi şi drumuri naţionale şi actualizarea periodică (cel puţin anuală) a acestora, cu indicarea programului iniţial pe fiecare an, ce s-a realizat fizic, ce bani s-au cheltuit, din ce surse şi ce devieri există faţă de aşteptările iniţiale. Aceste strategii teoretic ar trebui să existe deja, dacă avem programare bugetară multianuală (bugete pe mai mulţi ani, bazate pe proiecte), cum oficial şi avem.
- Publicarea detaliilor privind modul în care s-a câştigat licitaţia pentru construcţia autostrăzii Comarnic-Braşov, pentru eliminarea oricăror suspiciuni (în presă s-au făcut speculaţii cu privire la modul în care

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

În acelaşi timp, politicienii din **opoziţie,** care zilele acestea intenţionează să înfiinţeze (încă) o comisie de anchetă parlamentară pentru a cerceta de ce "această autostradă costă 80 mil€ pe kilometru" (cost unitar bazat probabil pe suma-fetiş de 4.8 mld€, care nu există) ar renunţa să se mai facă de râs descoperind după mult efort şi ceartă formula matematică a calculului unor sume de bani actualizate pe diverse perioade de timp. E poate fi luată direct dintr-un manual de finanţe[5]. În loc de show gratuit, ar fi mult mai util ca ei să preseze guvernul în direcţia aplicării oricăror recomandări dintre cele propuse mai sus.



SAR mulţumeşte pentru sfaturi şi informaţii tehnice d-lui Alexis Gressier, coordonator Master Plan Transporturi, şi 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