

**Corina CREȚU**Member of the European Commission
B-1049 BrusselsBruxelles, 25. 04. 2018
Ares(2018)

Stimate domnule Ministru,

Mă adresez dumneavoastră cu privire la situația actuală a investițiilor din domeniul transporturilor, ca parte a Programului Operațional Infrastructură Mare (POIM) pentru perioada 2014-2020. Având în vedere că ne apropiem de jumătatea actualei perioade de programare și că este momentul în care serviciile Comisiei încep pregătirile pentru următoarea perioadă de programare, sunt extrem de îngrijorată cu privire la planificarea și implementarea proiectelor de infrastructură de transport care sunt cofinanțate de Fondul de coeziune și de Fondul european de dezvoltare regională (FEDER) în România.

Pentru perioada de programare 2014-2020, 5.1 miliarde EUR au fost rezervate pentru investițiile în domeniul transportului: 3.4 miliarde EUR alocate din Fondul de coeziune și 1.7 miliarde EUR alocate din FEDER. Cu aceste fonduri, România și-a propus să realizeze, printre altele, 140 km de linie de cale ferată modernizată și echipată cu sistemul european de gestionare a traficului feroviar (ERTMS), 375 km de drumuri expres și autostrăzi nou construite și îmbunătățirea navigației pe o distanță de 30 km din căile navigabile interioare (fluviul Dunărea) până la sfârșitul anului 2023. Toate aceste investiții sunt de o importanță strategică pentru a face legătura între România și vecinii săi europeni și pentru a îmbunătăți în continuare accesibilitatea tuturor regiunilor din România.

Dlui. Lucian ȘOVA
Ministrul Transporturilor
Bulevardul Dinicu Golescu nr. 38
Sector 1, București, România

Cc:
Dnei. Viorica Dăncilă
Prim-ministrul României
Palatul Victoriei, Piața Victoriei nr. 1,
Sector 1, București, România

Dnei. Rovana PLUMB
Ministrul Fondurilor Europene
Bd. Ion Mihalache, nr. 15 -17
Sector 1, București, România

Din bugetul disponibil de 5.1 miliarde EUR pentru transport, proiectele fazate (proiecte care au început în perioada de programare 2007-2013, dar trebuie să fie finalizate în cadrul POIM 2014-2020) necesită 1.8 miliarde EUR, respectiv 35 % din această sumă. Cheltuielile de fonduri UE în domeniul transporturilor se bazează în mare măsură pe aceste proiecte fazate, deoarece acestea sunt în curs de implementare. Pentru a permite absorbția alocațiilor bugetare disponibile în anii următori, este nevoie ca proiecte noi să fie lansate urgent pe teren. În acest sens autoritățile române vor trebui să acorde o atenție deosebită exercițiilor bugetare pentru 2019 și anii ulteriori pentru a se evita dezangajarea de fonduri, întrucât proiectele aflate în a doua fază se vor apropia de finalizare iar noile proiecte riscă a fi încă în faza de demarare, fără să genereze cheltuielile necesare.

Pregătirea și prezentarea de proiecte noi pentru perioada de programare actuală a fost mult întârziată. Până în prezent, numai patru proiecte majore au fost depuse într-un interval de timp de patru ani: tronsonul de cale ferată Radna-Gurasada-Simeria (1 306 milioane EUR din Fondul de coeziune, aprobat), autostrada Sebeș-Turda faza II (272 de milioane EUR din FEDER, aprobat), autostrada Câmpia Turzii-Ogra-Târgu-Mureș (247 milioane EUR din Fondul de coeziune, în curs de evaluare) și Magistrala 6 a rețelei de metrou din București (657 milioane EUR din Fondul de coeziune, în curs de evaluare). Recent, autoritățile române au anunțat o listă de proiecte majore de transport pe care doresc să le înainteze Comisiei în 2018, printre care: Podul peste Dunăre de la Brăila, DN73 Brașov-Pitești (faza a doua), Sibiu-Pitești loturile 1 și 5, eventual, Craiova-Pitești, autostrada Transilvania și varianta de ocolire Bacău. Salut faptul că noi proiecte sunt în curs de pregătire spre a fi înaintate Comisiei, dar în același timp îmi exprim îngrijorarea față de nivelul scăzut de maturitate al acestora.

România a selectat mai multe proiecte de mare anvergură, cu bugete de mai mult de 500 de milioane EUR cofinanțate din partea UE. Faptul că pregătirea proiectelor este foarte slabă și prin urmare, concentrată pe un număr limitat de investiții, înseamnă că întârzierile înregistrate în implementarea acestor câteva proiecte ar putea conduce la dezangajări imediate în anul respectiv, periclitanând astfel nu numai axele prioritare pe transport din cadrul POIM — ținând cont de așteptările din sfera acestor proiecte și sumele aflate în joc — cât și politica de coeziune în România în general. Este esențială monitorizarea îndeaproape a implementării, în așa fel încât întârzierile și obstacolele să fie soluționate rapid, reducându-se astfel riscul de nefinalizare, ținând cont că eligibilitatea costurilor se încheie la 31 decembrie 2023. Prin urmare, este esențial ca Ministerul Transporturilor și Ministerul Fondurilor Europene să-și exercite rolul în fața principalilor beneficiari, agenția pentru drumuri CNAIR și, în special, compania de căi ferate CFR, cu scopul de a consilia, orienta și facilita, acolo unde este cazul. În pofida asistenței tehnice furnizate deja în mod abundent, capacitatea administrativă a CNAIR și CFR în pregătirea și gestionarea proiectelor de licitație nu este încă suficientă și trebuie consolidată.

În ceea ce privește pregătirea proiectului, licitația și gestionarea, vă recomand să evitați metodele care au dus la întârzieri de proiect și depășiri de costuri în trecut, cum ar fi începerea procedurilor de licitație înainte ca evaluările impactului asupra mediului (EIM) să fie efectuate. Acesta a fost cazul pentru, Lugoj-Deva, unde trebuie luate măsuri suplimentare

și costisitoare în vederea protejării mediului. În pofida acestei experiențe negative și în ciuda avertismentelor clare ale serviciilor Comisiei, CNAIR a optat pentru aceeași abordare în licitația pentru loturile 1 și 5 ale autostrăzii proiectate Sibiu-Pitești, și anume, deschiderea licitației, fără a aștepta rezultatul impactului asupra mediului (EIM), care este obligatoriu. În ceea ce privește asumarea de riscuri, mă tem că s-ar putea pune în pericol atât implementarea armonioasă a proiectului cât și evaluarea acestuia, odată ce acesta este înaintat Comisiei Europene ca fiind un proiect major. În plus, am fost informată recent că CNAIR intenționează să lanseze, de asemenea, licitația pentru lotul 4, fără ca evaluarea impactului asupra mediului să fie finalizată. Prin urmare, vă rog să interveniți și să puneți capăt acestei practici.

Având în vedere cele de mai sus, vă recomand să exploatați mai mult resursele disponibile în cadrul serviciilor de consultanță ale BEI prin instrumentele JASPERS și PASSA. Prin utilizarea acestor servicii cât mai devreme posibil în faza de dezvoltare a proiectului, veți asigura un proiect de o calitate superioară și un proces de adoptare rapid după înaintarea acestuia la Comisia Europeană. Cu cât România întârzie implicarea lor, cu atât este mai ridicat riscul ca modificările aduse propunerilor de proiecte să devină mai greu de aplicat, ceea ce ar putea determina respingerea cererilor de cofinanțare din fondurile europene.

În ceea ce privește investițiile UE în sectorul feroviar, situația este similară. Discuțiile recente dintre serviciile aflate în subordinea mea și autoritățile române au arătat că nu se așteaptă alte cheltuieli până în 2021. În timp ce apreciez adoptarea proiectului major din sectorul feroviar Radna-Gurasada-Simeria, iau act de faptul că alocarea de 1.3 miliarde de EUR din Fondul de coeziune (sau 87 % din bugetul orientativ al UE pentru transportul feroviar) unui singur proiect contribuie la reușita segmentului de transport din POIM în mare parte bazată pe o singură investiție. Prin urmare, recomand ferm să se extindă evoluția proiectului prin realizarea unei serii de investiții noi în materialul rulant. În această privință, acord o mare importanță dezvoltării capacității administrative a CFR în vederea implementării sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS). Potrivit unui studiu recent realizat de către Comisia Europeană, niciuna dintre investițiile semnificative efectuate anterior în sisteme de semnalizare feroviară nu a fost încă dată în folosință, punându-se astfel în pericol viața pasagerilor și împiedicând creșterea vitezei de deplasare funcționale pentru traficul feroviar. Fără un sistem ERTMS funcțional, niciunul dintre proiectele feroviare finalizate nu poate fi considerat ca fiind funcțional. De asemenea, pentru a remedia această situație, care ar putea duce la corecții financiare substanțiale în cazul în care nu se va lua nicio măsură, Autoritatea Feroviară Română (AFER), organismul care este responsabil de verificarea instalării corecte a ERTMS, trebuie să fie mobilizat urgent și să-și consolideze capacitatea administrativă pentru a face față acestei cerințe. Serviciile pe care le coordonez furnizează în prezent expertiză cu scopul de a ghida România în acest domeniu, dar există riscul ca progresele înregistrate să rămână insuficiente în cazul în care autoritățile competente nu se implică în mod activ.

Întreținerea investițiilor în domeniul transporturilor este o altă caracteristică aflată în atenția serviciilor mele. Este bine cunoscut faptul că bugetele actuale destinate întreținerii rețelelor rutiere și feroviare din România nu sunt suficiente. Trebuie să se găsească mai multe surse de

finanțare noi pentru întreținere, cu scopul de a proteja investițiile din fondurile ESI și de a asigura o rețea de transport de înaltă calitate în România. În timp ce Ministerul Fondurilor Europene reprezintă autoritatea de management, Ministerul Transporturilor este un organism intermediar în cadrul POIM și, prin urmare, trebuie să își asume mai multe responsabilități pentru succesul programului, în general, și a proiectelor de transport, în special. În acest sens, este important să se accelereze pregătirea unui portofoliu lărgit de proiecte mature ce ar putea fi finanțate spre sfârșitul perioadei curente de programare sau la începutul perioadei următoare. De exemplu, pentru autostrada Montana, de-a lungul coridorului Târgu Mureș-Iași și pentru conectarea cu Moldova, înțeleg că vor fi încheiate contracte pentru pregătirea tehnică a secțiunii Târgu-Mureș-Iași-Ungheni, costul acestora putând fi deja co-finanțat prin POIM. Fac apel la dumneavoastră să continuați dezvoltarea altor proiecte, cum ar fi legătura rutieră între Brașov și Comarnic sau renovarea și construirea de poduri peste Dunăre.

În concluzie, este important ca Ministerul Transporturilor să se implice mai mult în raport cu beneficiarii proiectelor. În perioada de programare 2014-2020 au fost introduse condiționalități *ex-ante* pentru investițiile în transporturi. România a luat măsuri importante în direcția unei politici naționale în domeniul transporturilor atât prin adoptarea Planului General pentru Transport, cât și prin introducerea unor reforme importante în sectorul transporturilor, cum ar fi înființarea Autorității de Reformă Feroviară și introducerea unor contracte de performanță cu CNAIR, CFR și Metrorex. Însă acestea sunt doar primele etape; pentru a asigura succesul politicii în domeniul transporturilor, este esențială monitorizarea atentă a implementării și actualizarea acestora, acolo unde este cazul. Deoarece ne aflăm la aproximativ jumătatea perioadei de programare 2014-2020, este momentul să se înceapă pregătirea perioadei de programare post-2020. Deși Comisia Europeană a declarat condiționalitățile *ex-ante* pe transport aferente perioadei de programare 2014-2020 ca fiind îndeplinite, anumite acțiuni prevăzute în planurile de acțiune trebuie încă să fie complet finalizate, respectiv modelul de transport trebuie să fie actualizat, iar Autoritatea de Reformă Feroviară ar trebui să întreprindă mai întâi reforme concrete pentru a crește eficiența sectorului feroviar. Atunci când vor fi negociate noile programe ale politicii de coeziune, finalizarea acțiunilor restante și impactul condiționalităților *ex-ante* vor fi luate în considerare.

În cele din urmă, aș dori să vă asigur că serviciile din subordinea mea sunt pregătite să ofere orice fel de asistență posibilă pentru a permite României să valorifice la un nivel maxim fondurile pentru proiectele din sectorul transporturilor, în prezent și în viitorul apropiat.

Cu deosebită considerație,



Corina CREȚU