

O nouă metodă propusă pentru evaluarea beneficiilor aduse de construcția de drumuri

Zoltán Pogátsa, economist, conferențiar universitar, membru al consiliului de administrație al Clean Air Action Group

András Lukács, geofizician, președinte al Clean Air Action Group

Márton Vargha, matematician, responsabil cu politica de transport la Clean Air Action Group

Dacă merită să se construiască un drum nou sau să se lărgască unul existent ar trebui să se decidă printr-o analiză atentă. În acest scop, investițiile în drumuri finanțate de UE ar trebui să fie precedate de o analiză cost-beneficiu. Astfel de analize se bazează, de obicei, pe ghidurile pertinente ale Comisiei Europene. Un studiu realizat de Clean Air Action Group (CAAG) a arătat că utilizarea ghidurilor actuale ale UE a condus la un număr nejustificat de mare de construcții de drumuri noi.



Fotografie de András Lukács

Principala problemă identificată de CAAG în ceea ce privește ghidurile UE privind analiza cost-beneficiu (ACB) a construcției de drumuri este faptul că aceste ghiduri prevăd includerea "economii de timp" în ACB. Se presupune adesea că, dacă un nou drum este dat în exploatare, oamenii vor economisi timp, deoarece vor ajunge mai repede la destinație. Deși acest lucru ar putea fi adevărat pentru unii utilizatori individuali ai drumului, nu este adevărat pentru societate în ansamblu. În primul rând, oamenii din întreaga lume petrec, în medie, același timp (aproximativ 1,1 ore pe zi) pentru a călători. În al doilea rând, noile drumuri induc un nou trafic care nu exista înainte, deoarece noile drumuri facilitează (adică sunt mai puțin costisitoare) ajungerea la anumite destinații și, prin urmare, mai multe persoane vor profita de această oportunitate. Toate acestea înseamnă că, la nivelul întregii societăți, nu are loc nicio economie de timp! Deoarece în majoritatea ACB, "economii de timp" constituie majoritatea covârșitoare (adesea peste 90%!) a beneficiilor, există o prejudecată enormă în favoarea aprobării construcției de noi drumuri.

Faptul că nu se ia în calcul existența cererii induse conduce, de asemenea, la ipoteze greșite în ACB privind accidentele rutiere. Conform metodologiei descrise în ghidurile ACB ale UE, construcția unei noi autostrăzi reduce numărul de coliziuni cu vătămări corporale (PIC). Această ipoteză se bazează pe numărul de PIC per vehicul-kilometru. Cu toate acestea, după cum s-a menționat mai sus, noua șosea va avea ca rezultat un trafic mai mare (atât pe noua șosea, cât și pe drumurile care duc la aceasta), iar traficul crescut va duce la mai multe accidente în termeni absoluți.

Deoarece ghidurile ACB ale UE nu sunt obligatorii, selecția selectivă a celor interesați de construcția de drumuri a devenit foarte răspândită. În timp ce aceștia preferă să folosească "economia de timp" ca pe un avantaj, ei neglijează adesea alte condiții importante. De exemplu, ghidurile UE prevăd în mod explicit că, atunci când se efectuează o analiză cost-beneficiu a unui proiect rutier, trebuie examinată și posibilitatea de a dezvolta *moduri* alternative de transport (de exemplu, transportul feroviar). Cu toate acestea, această formulare este deseori (și în unele state membre aproape întotdeauna) interpretată în sensul că ar trebui examinate și comparate doar diferitele *trasee* posibile ale drumului planificat.

Ghidurile UE merg chiar mai departe, afirmând că ar trebui explorate și oportunitățile de a influența cererea prin stabilirea unor prețuri adecvate. Stabilirea prețurilor ar trebui să includă externalitățile, în conformitate cu principiul "poluatorul plătește". Aceste externalități pot include tăierea pădurilor, demolarea clădirilor, precum și perturbarea comunităților și a ecosistemelor. Din păcate, în viața reală, ACB nu examinează aproape niciodată posibilitățile de influențare a cererii.

Cel mai important, astăzi, în epoca crizei globale de mediu, orice investiție care ar degrada și mai mult mediul trebuie abandonată. Acest principiu nu ar trebui să fie anulat de interese economice înguste.

CAAG a trimis Comisiei Europene studiul său privind analiza costurilor și beneficiilor pentru construcțiile de drumuri, pentru examinare.

Studiul complet poate fi descărcat de aici:

<https://www.levego.hu/sites/default/files/Contradictions-in-the-evaluation-of-EU%20funding-for-road-construction-final3.pdf>