

Lucrările la un proiect amplu, de șase miliarde de euro, marchează începutul Anului Feroviar European

4 ianuarie 2021

Danemarca a început la finele săptămânii trecute, în prima zi a anului, lucrările la proiectul Fehmarnbelt ce presupune realizarea unei legături feroviare pe sub mare cu Germania, parte a unei legături feroviare care va ajunge în Europa Centrală și mai departe către Mediterana.

Lucrările urmau să înceapă vineri la un tunel controversat care, așa cum era planificat, va lega insula germană Fehmarn de insula daneză Lolland de sub Marea Baltică. Proiectul a fost blocat în proceduri legale de ani de zile, cu obiecții ale ecologiștilor care se tem că proiectul va perturba viața marină și altele ale companiilor de feriboturi preocupate de pierderea rutelor și a locurilor de muncă.

Planurile demarate vineri prevăd începerea lucrărilor la gura tunelului din Lolland, precum și la o fabrică din orașul danez Rodby, unde va fi fabricată infrastructura tunelului. Începutul lucrărilor a fost planificat, însă au apărut întârzieri din cauza crizei coronavirusului. Din motive de sănătate, a trebuit anulată inclusiv o ceremonie programată pentru ziua de luni. În schimb, a avut loc o ceremonie online.

Oficialii germani prezenți au considerat-o o mare șansă pentru Europa și au declarat că lucrările germane la proiect vor începe în curând. „Acum poate începe unul dintre cele mai mari proiecte de construcții din istoria daneză”, a declarat ministrul danez al transporturilor, Benny Engelbrecht.

Planurile prevăd ca tunelul să fie deschis traficului până în 2029. Tunelul Centurii Fehmarn (FehmarnBelt), care se întinde pe 18 kilometri, va lega Puttgarden pe Fehmarn pe partea germană de Rodby pe Lolland pe partea daneză. Compania daneză care lucrează la proiect a estimat costurile la 7,1 miliarde de euro (8,3 miliarde de dolari) pe baza prețurilor din 2016. Permișiunea a fost acordată din partea daneză în 2015.



Germania va suporta costurile legăturilor cu interiorul și înlocuirea podului care leagă continentul de Fehmarn. Acestea sunt estimate la 3,5 miliarde de euro, inclusiv o sumă tampon pentru a răspunde eventualităților neașteptate. Odată terminat, tunelul ar trebui să reducă timpul de conducere de la Hamburg la Copenhaga cu o oră cu mașina și cu două ore cu trenul. Călătoria curentă cu oricare dintre modurile de transport durează patru până la cinci ore.

Pe baza unui acord interguvernamental dintre Danemarca și Germania, Danemarca va fi unicul proprietar și va suporta întregul risc pentru finanțarea legăturii fixe, precum și pentru modernizarea conexiunilor rutiere și feroviare. Germania este responsabilă pentru finanțarea și modernizarea propriilor conexiuni, iar participarea sa nu face obiectul investigației Comisiei.

În Danemarca, două întreprinderi publice au fost însărcinate cu planificarea, construcția și funcționarea proiectului: A/S Femern Landanlæg pentru conexiunea făcută de danezi și Femern A/S pentru bretelele de pe uscat.

Un proiect sub lupa Comisiei Europene, contestat de către companiile de ferry

În iulie 2015, Comisia a aprobat modelul de finanțare publică a legăturii feroviare-rutiere Fehmarn Belt între Danemarca și Germania, în conformitate cu normele UE privind ajutoarele de stat. În special, Comisia a considerat că:

- măsurile de finanțare acordate Femern Landanlæg pentru planificarea, construcția și exploatarea conexiunilor în Danemarca nu constituie ajutor de stat;
- nu a fost necesar să se concluzioneze dacă măsurile de finanțare publică acordate Femern A/S pentru unicul scop de planificare, construire și exploatare a legăturii fixe feroviare-rutiere de la Fehmarn Belt constituie ajutor de stat. S-a considerat că s-a promovat executarea unui proiect important de interes european comun.

În decembrie 2018 însă, două companii de ferry, anume Scandlines și Stena Lines au adresat un recurs împotriva deciziei Comisiei din 2015, iar un tribunal european a anulat parțial decizia Comisiei pe motive procedurale. Tribunalul a confirmat decizia Comisiei cu privire la finanțarea acordată Femern Landanlæg pentru conexiunile pe uscat. Cu toate

acestea, s-a considerat că C.E. ar fi trebuit să deschidă o investigație formală în temeiul normelor UE privind ajutoarele de stat pentru a evalua măsurile adoptate de Danemarca în favoarea Femern A/S înainte de adoptarea deciziei sale de aprobare a proiectului.

De asemenea, în contextul hotărârii Tribunalului din decembrie 2018, Comisia a deschis o investigație aprofundată în temeiul normelor UE privind ajutoarele de stat în măsurile care sprijină legătura fixă acordată de Danemarca Femern A/S. Într-o anchetă derulată în urma deciziei Tribunalului, Comisia Europeană a analizat:

- natura măsurilor și dacă acestea constituie ajutoare individuale sau scheme de ajutor;
- compatibilitatea măsurilor cu normele UE privind ajutoarele de stat și, în special, calificarea măsurilor ca ajutor de investiții și/sau de funcționare, precum și necesitatea și proporționalitatea acestora.

În primăvara anului trecut, C.E. și-a dat acordul, post-verificări. Comisia a ajuns la concluzia că modelul de finanțare publică a infrastructurii de pe coasta Fehmarn Belt între Danemarca și Germania este în conformitate cu normele UE privind ajutoarele de stat.

Vicepreședintele Executiv, Margrethe Vestager, responsabilă cu politica în domeniul concurenței, a declarat: „Legătura fixă a centurii Fehmarn va contribui la integrarea transfrontalieră a celor două regiuni cu care se va conecta. Va fi esențial să finalizăm principalul traseu Nord-Sud care leagă Europa Centrală și țările nordice în beneficiul economiei europene. În urma unei investigații aprofundate, am ajuns la concluzia că măsurile daneze pentru sprijinirea acestui proiect de interes european comun sunt în conformitate cu normele UE privind ajutoarele de stat, deoarece efectele pozitive ale proiectului depășesc clar orice distorsiune potențială a concurenței”.

Sursa: Club Feroviar