

Sursa foto: facebook / NEOM

Megaproiectele de construcții, tot mai multe la număr

- 1Build: Primul megaproiect cu un cost estimat la peste un trilion de dolari, așteptat înainte de sfârșitul deceniului

Megaproiectele au crescut la nivel global și multe dintre ele s-au concentrat recent pe regiunea Golfului Persic, potrivit companiei de software pentru construcții 1Build, care estimează că, înainte de sfârșitul deceniului, lumea va avea primul megaproiect de construcții cu un cost estimat la peste un trilion de dolari, anunță statista.com.

În prezent, există mai multe proiecte în derulare care depășesc 100 de miliarde de dolari, notează sursa citată. Din cele nouă megaproiecte în desfășurare identificate de 1Build, International Construction Magazine

și Construction Review, care au costat 100 de miliarde de dolari sau mai mult, patru au fost construite în statele din Golf. Acestea includ proiectul ambițios al Neom City, o colecție de orașe futuriste construite în nord-vestul Arabiei Saudite. Una dintre dezvoltările proiectului, The Line, se bucură de o atenție sporită pentru că a fost planificată ca un oraș complet închis, liniar. Proiectul a fost redus recent la o lungime de numai 2,4 kilometri (și o lățime de 200 de metri/înălțime de 500 de metri), doar o mică parte din lungimea sa inițială. Conform estimărilor, The Line va găzdui aproximativ 300.000 de persoane până în 2030.

Alte megaproiecte aflate în derulare în Golf

sunt King Abdullah Economic City, la nord de Jeddah, în Arabia Saudită, și Silk City în nordul Kuweitului, care va găzdui viitoarea cea mai înaltă clădire din lume.

Mai scumpă decât Neom City este Rețeaua transeuropeană de transport a UE, potrivit sursei citate. Modernizarea la scară largă a infrastructurii, estimată să coste 600 de miliarde de dolari, include construirea de linii de cale ferată, drumuri, rute de transport maritim și structuri aferente în țările membre UE pentru a îmbunătăți transportul pe distanțe lungi.

(continuare în pagina 52)

(urmare din pagina 51)

Undă verde finală pentru regulamentul care asigură o conectivitate mai bună și durabilă în Europa

Consiliul Uniunii Europene a adoptat, în iunie 2024, un regulament revizuit privind orientările UE pentru dezvoltarea Rețelei transeuropene de transport (TEN-T). Noua legislație urmărește să construiască o rețea de transport fiabilă, fără sincope și de înaltă calitate, care să asigure conectivitatea durabilă în întreaga Europă, fără întreruperi fizice, blocaje și legături lipsă, potrivit consilium.europa.eu.

Acordul a venit după ce, în decembrie 2023, președinția Consiliului și negociatorii Parlamentului European au ajuns la un acord provizoriu cu privire la regulamentul revizuit.

La finele anului trecut, Oscar Puente, ministrul spaniol al transporturilor și mobilității durabile, afirma: "Acordul reprezintă o etapă importantă pentru o conectivitate mai bună și durabilă în Europa. Orientările privind rețeaua TEN-T reprezintă un instrument-cheie al politicii UE în domeniul transporturilor, care va contribui în mare măsură la consolidarea coeziunii UE și la stimularea creșterii economice și a creării de locuri de muncă".

În iunie 2024, Georges Gilkinet, viceprim-ministru belgian și ministru al mobilității, a declarat: "Rețeaua TEN-T este un instrument-cheie al politicii UE în domeniul transporturilor, cu o contribuție enormă la obiec-

tivele noastre de mobilitate durabilă, precum și la coeziunea economică, socială și teritorială. Adoptarea regulamentului revizuit este, cu siguranță, o etapă importantă în direcția unei rețele durabile și reziliente în Europa, care ar trebui să răspundă preocupărilor legate de mobilitate ale cetățenilor și întreprinderilor noastre pentru anii următori".

Rețeaua TEN-T va fi dezvoltată sau modernizată pas cu pas, noul regulament stabilind termene clare pentru finalizarea sa în trei etape: până în 2030 pentru rețeaua centrală, până în 2040 pentru rețeaua centrală extinsă și până în 2050 pentru rețeaua globală. Noul termen intermediar, și anume 2040, a fost introdus pentru a devansa finalizarea proiectelor de mari dimensiuni, mai ales transfrontaliere, cum ar fi conexiunile feroviare lipsă, înainte de termenul din 2050 care se aplică pentru rețeaua globală, mai largă. De exemplu, până în 2040 trebuie realizate noi conexiuni feroviare de mare viteză între Porto și Vigo și între Budapesta și București. Ca un alt exemplu, la finalizarea rețelei, călătoria între Copenhaga și Hamburg cu trenul se va putea face în două ore și jumătate, în loc de patru ore și jumătate, cât durează în prezent.

Pentru a asigura că planificarea infrastructurii răspunde nevoilor operaționale reale și prin integrarea căilor ferate, rutiere și navigabile, noul regulament fuzionează coridoarele rețelei centrale cu coridoarele de transport feroviar de marfă, creând așa-numitele "coridoare europene de transport". Aceste coridoare sunt de cea mai mare importanță strategică pentru dezvoltarea unor fluxuri de transport de marfă și de călători durabile și multimodale în Europa.

În cele din urmă, ca răspuns la impactul războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei și pentru a asigura o mai bună conectivitate cu principalele țări învecinate, noul regulament extinde patru coridoare europene de transport ale rețelei TEN-T către Ucraina și Republica Moldova, reducând în același timp conexiunile transfrontaliere cu Rusia și Belarusul.

TEN-T: Infrastructura de transport feroviar

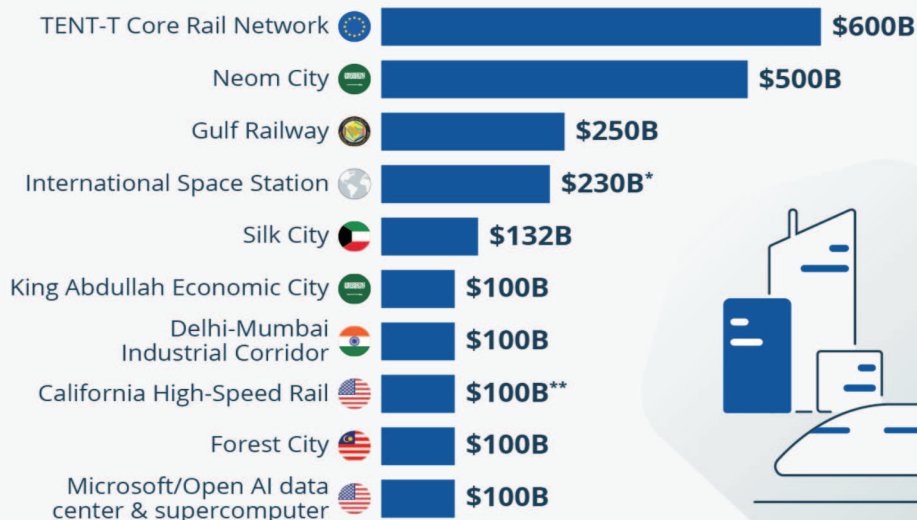
Co-legiitorii europeni au recunoscut importanța căilor ferate în tranziția către moduri de transport durabile și au convenit asupra unor noi cerințe care ar putea contribui, în general, la transferul modal și la o performanță mai bună a viitoarei rețele feroviare TEN-T, potrivit sursei citate. Co-legiitorii au convenit asupra unor dispoziții privind implementarea Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) în rețeaua centrală extinsă și în rețeaua globală, privind migrarea la ecartamentul nominal standard european al liniilor de cale ferată, privind creșterea numărului de trenuri de marfă cu o lungime de 740 de metri și a vitezei minime pe linie de 160 km/h pentru trenurile de călători, în vederea asigurării unei capacități suficiente și a operării fluide, fără întreruperi, a transportului feroviar pe întreaga rețea TEN-T. În plus, acordul provizoriu prevede includerea cerințelor operaționale pentru coridoarele de transport feroviar de marfă în articolele Regulamentului TEN-T revizuit, deoarece acestea sunt considerate inseparabile de cerințele în materie de infrastructură. În ansamblu, acordul asigură legături mai bune și mai rapide pentru transportul feroviar de călători și de marfă, precum și o mai bună integrare a porturilor, a aeroporturilor și a terminalelor multimodale de marfă în rețeaua TEN-T.

TEN-T: Transportul rutier

Acordul a confirmat necesitatea ca statele membre să dispună de flexibilitatea necesară pentru a aborda siguranța rutieră într-un mod adecvat condițiilor locale, mai degrabă decât să aplice un set universal de standarde rutiere. Toate căile rutiere din rețeaua centrală și din rețeaua centrală extinsă vor fi special proiectate, construite sau modernizate pentru traficul motorizat, oferind părți carosabile separate pentru cele două direcții de trafic, separate între ele printr-o bandă despărțitoare care nu este destinată traficului sau, în mod excepțional, prin alte mijloace. În plus, co-legiitorii au convenit asupra dezvoltării unor zone de parcare sigure și securizate în rețeaua centrală și în rețeaua centrală extinsă pentru a garanta condiții de muncă și de repaus mai bune pentru conducătorii auto profesioniști. Astfel de zone vor fi instalate pe o

Megaproiectele lumii

Costurile estimate ale megaproiectelor selectate aflate în construcție, în prezent, la nivel global (miliarde de dolari)



* Costul total al proiectului pe durata de viață până în 2030

** Estimare medie

Sursa: Statista

(continuare în pagina 53)

([urmare din pagina 52](#))

distanță medie maximă de 150 km în rețeaua centrală și în rețeaua centrală extinsă.

TEN-T: Noduri urbane

Co-legiuitorii au căzut de acord că ar trebui instituit, pentru fiecare nod urban, până în 2027, un plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD), care este un plan integrat, pe termen lung și cuprinzător de mobilitate a mărfurilor și a pasagerilor pentru întreaga zonă urbană funcțională. Planul ar putea include obiective, ținte și indicatori care să stea la baza performanței actuale și viitoare a sistemului de transport urban. Toate cele 424 de orașe mari situate de-a lungul rețelei TEN-T trebuie să elaboreze PMUD pentru a promova mobilitatea cu emisii zero și pentru a spori și îmbunătăți transportul public și infrastructura pentru mersul pe jos și cu bicicleta. În plus, co-legiuitorii au menținut obligația de a avea cel puțin un terminal multimodal de marfă pentru fiecare nod urban până la 31 decembrie 2040, acolo unde acest lucru este fezabil din punct de vedere economic.

Proiectul ambițios al Neom City este o colecție de orașe futuriste construite în nord-vestul Arabiei Saudite. Una dintre dezvoltările proiectului, The Line, se bucură de o atenție sporită pentru că a fost planificată ca un oraș complet închis, liniar. Proiectul a fost redus recent la o lungime de numai 2,4 kilometri (și o lățime de 200 de metri/înălțime de 500 de metri), doar o mică parte din lungimea sa inițială. Conform estimărilor, The Line va găzdui aproximativ 300.000 de persoane până în 2030.

TEN-T: Infrastructura de transport aerian

În vederea creșterii gradului de utilizare a modurilor de transport durabile și a reducerii numărului de zboruri interne, noul regulament sprijină ferm obiectivul de îmbunătățire a conectivității aeroporturilor cu serviciile de transport feroviar. Aeroporturile din marile orașe europene cu un trafic anual total de călători de peste 12 milioane de pasageri vor fi, prin urmare, conectate la rețeaua feroviară transeuropeană, inclusiv la rețeaua feroviară de mare viteză, acolo unde se poate, făcând posibile serviciile pe distanțe lungi, până la 31 decembrie 2040.

TEN-T: Guvernanță și garanții financiare

Însărcinați de Comisie să coordoneze deciziile și acțiunile statelor membre și ale altor părți interesate relevante, coordonatorii europeni vor continua să orienteze implementarea coridoarelor TEN-T și a priorităților orizontale și vor implica un număr mare de părți interesate pe parcursul întregului proces de realizare a rețelei TEN-T, potrivit sursei citate. Acordul sprijină rolul lor de "facilitatori" în întregul proces pentru a asigura planificarea în timp util a investițiilor și punerea în aplicare a măsurilor necesare pentru îndeplinirea obiectivelor Regulamentului TEN-T. Cu toate acestea, având în vedere angajamentele financiare uriașe necesare pentru punerea în

aplicare a măsurilor identificate de noul regulament pentru dezvoltarea viitoare a rețelei TEN-T, a fost introdusă o garanție financiară, ca garanție pentru statele membre. În cele din urmă, s-a convenit asupra unui cadru revizuit pentru aplicarea noului regulament, în principal prin raționalizarea instrumentelor actuale de raportare și monitorizare a implementării TEN-T.

TEN-T: Alinierea planurilor naționale la politica UE în domeniul transporturilor

Recunoscând importanța coerenței planurilor naționale cu angajamentele asumate la nivelul UE de a institui rețeaua TEN-T în mod coordonat și în timp util, acordul prevede alinierea planurilor naționale la politica UE în domeniul transporturilor. În acest scop, statele membre ar trebui să se asigure că planurile lor naționale de transport și de investiții sunt coerente cu prioritățile noului regulament. Statele membre ar trebui să ia în considerare, printre altele, și de prioritățile stabilite în planurile de acțiune ale coordonatorilor europeni însărcinați să asigure supravegherea celor nouă coridoare europene de transport. De asemenea, statele membre vor transmite Comisiei planurile sau programele naționale relevante, după adoptare.



Sursa foto: facebook / NEOM