

Topul drumarilor

- Pregătirea proiectelor noi în perioada de programare POIM, pentru a se asigura proiecte fezabile și sustenabile spre finanțare din PT.

Marile obiective de investiții în infrastructura de transport sunt finanțate cu precădere din fonduri europene nerambursabile/rambursabile, cu cofinanțare de la bugetul de stat.

În momentul depunerii unei cereri de finanțare europeană trebuie indicată în mod clar și sursa cofinanțării, altfel cererile nu ar fi aprobate de UE.

Pentru asigurarea realizării proiectelor conform calendarelor de implementare asumate

la nivelul documentelor de program, respectiv la nivelul contractelor de finanțare încheiate, precum și pentru evitarea riscului de decommitere a fondurilor nerambursabile alocate României pentru sectorul rutier, „a fost necesară menținerea unui nivel adecvat de pregătire profesională pe toate palierele care corespund fluxurilor de activități specifice proiectelor finanțate din fonduri nerambursabile”, ne transmit oficialii de la Transporturi. În acest sens, categoriile de activități care conduc la implementarea cu succes a unui proiect vizează etapa de pregătire a acestuia (proiectare și expropriere a terenurilor

necesare realizării investiției), procedurile de achiziție publică pentru contractele de lucrări și servicii necesare finalizării obiectivelor, respectiv etapa de implementare propriu-zisă, ce vizează derularea simultană a contractelor de execuție/proiectare și execuție și servicii de supervizare lucrări. ■

Topul drumarilor

Peste jumătate din valoarea contractelor de autostrăzi revine constructorilor străini

Mai mult de jumătate din cele peste 11,5 miliarde de euro, la cât se ridică valoarea contractelor pentru autostrăzi aflate în prezent în etapa de proiectare sau execuție în țara noastră, revine antreprenorilor străini.

În acest moment de boom în construirea de autostrăzi nu avem suficiente firme mari autohtone care să poată prelua volumul de lucrări. Acesta este rezultatul unei lungi perioade în care guvernării nu au acordat prea mare atenție sectorului de construcții, iar investițiile publice au fost la un nivel redus. Ca urmare, sunt puțini constructori români cu capacitatea de a derula proiecte majore, multă forță de muncă specializată a emigrat iar sectorul nu a reușit să atragă tineri specialiști.

Acum sunt în proiectare sau execuție circa 750 de km de autostradă, iar 58% din valoarea lucrărilor este contractată cu firme străine.

Între antreprenorii străini care derulează cele mai mari proiecte pe primul loc sunt firmele din Turcia, cu o valoare totală a contractelor de circa 3,22 miliarde de euro. Acestea sunt urmate de cele din Italia cu 2,56 miliarde de euro. Am inclus aici și costul la care a ajuns Podul suspendat de la Brăila, de peste 584 de milioane de euro, proiect pentru care încă nu s-a făcut recepția.

La distanță destul de mare sunt constructorii din Austria (415 milioane euro) și Bulgaria (309 milioane euro). Grecii au contracte de peste 171 milioane euro, iar constructorii din China de circa 98,5 milioane euro. Topul este



alcătuit considerând țara de origine a liderului de asocieri.

Valoarea contractelor pentru proiectarea și construirea de autostrăzi derulate în prezent de firmele românești este de peste 4,9 miliarde euro. Din aceasta majoritatea revine grupului de firme UMB din Bacău.

Cele mai scumpe lucrări per kilometru sunt cele pentru importante lucrări de artă

Potrivit analizei făcută de ARENA Construcțiilor, costul mediu per km este de 15 milioane euro, aici intrând însă și prețul tunelurilor și al podurilor. Analiza a vizat numai contractele de proiectare și execuție în derulare, în prezent. Cel mai scump tronson este Tigveni – Curtea de Argeș, unde pe o lungime de de 9,86 km vor fi nouă poduri, trei pasaje și Tunelul Momaia cu două galerii de 1,3 km. Costul actual este de 41,88 milioane de euro/km,

contractul fiind atribuit constructorilor austrieci de la Porr.

A doua cea mai mare valoare per kilometru este pentru tronsonul Margina – Holdea de 9,13 km, din care 2,13 km sunt de tunel cu două galerii, pe traseu fiind și două pasaje și trei viaducte. Costul este de aproape 40,02 milioane euro/km, iar lucrările sunt executate de constructorii români din grupul de firme UMB.

Un alt proiect scump este cel de construire a viaductelor de la Mihăiești și Topa Mică, de pe traseul autostrăzii Nădășelu – Mihăiești, pentru care au oferit numai constructorii turci de la Ozaltin. Valoarea contractului este de circa 36,89 milioane euro/km.

La polul opus se află autostrăzile de la câmpie Suplacu de Barcău – Chiribiș și Chiribiș – Biharia ce vor fi realizate de către constructorii români Construcții Erbașu și, respectiv, o asocierie condusă de Precon Transilvania. Costul acestor lucrări este de 6,75 milioane euro/km și de 5,53 milioane euro/km. ■