

MDLPA nu intenționează să elaboreze alte standarde de cost

Programul național de investiții Anghel Saligny este singurul program de investiții pentru care au fost instituite standarde de cost.

Pentru celelalte programe de investiții derulate de Ministerul Dezvoltării, actele normative în baza cărora se derulează nu prevăd obligativitatea respectării unor standarde de cost, drept pentru care "MDLPA nu a elaborat și nu intenționează să elaboreze alte standarde de cost", ne-au transmis reprezentanții ministerului.

Standarde de cost au fost aprobate pentru investițiile ce vizează realizarea:

- rețelelor de alimentare cu apă și stații de tratare a apei;
- sisteme de canalizare și stații de epurare a apelor uzate, inclusiv canalizare pluvială și sisteme de captare a apelor pluviale, și în unitățile administrativ-teritoriale cu o populație de sub 2.000 de locuitori;
- drumurile publice clasificate și încadrate ca drumuri județene, drumuri de interes local, respectiv drumuri comunale și/sau drumuri publice din interiorul localităților, precum și va-

riante ocolitoare ale localităților;

- sisteme de distribuție a gazelor naturale, inclusiv a bransamentelor, precum și a racordului la sistemul de transport al gazelor naturale.

Standardele de cost

Standardele de cost aferente obiectivelor de investiții drumurile publice se determină prin raportarea valorii obiectivului de investiții, fără TVA, la lungimea preconizată:

Nr. crt.	Tip drum	Standard de cost
1	Centură ocolitoare tip autostradă (4 benzi)	6.340.000 euro/km
2	Centură ocolitoare tip drum național (4 benzi)	4.050.000 euro/km
3	Centură ocolitoare tip drum național (2 benzi)	2.120.000 euro/km
4	Drum județean	560.000 euro/km
5	Drum comunal/ Drumuri publice din interiorul localităților	330.000 euro/km

Standardul de cost aferent obiectivelor de investiții alimentare cu apă și stații de tratare a apei este de 1.250 euro/locuitor, calculat ca raport între valoarea obiectivului de investiții, fără TVA, și populația care va beneficia de acesta, potrivit documentației tehnico-economice, depusă în scopul finanțării prin program, și nu

prin luarea în calcul a întregii populații a localității ori a sistemului.

Standardul de cost aferent obiectivelor de investiții sisteme de canalizare și stații de epurare a apelor uzate, cu excepția sistemelor de canalizare pluvială și a sistemelor de captare a apelor pluviale, este de 2.500 euro/locuitor echivalent, calculat ca raport între valoarea obiectivului de investiții, fără TVA, și populația echivalentă care va beneficia de acesta, potrivit documentației tehnico-economice depusă în scopul finanțării prin program, și nu prin luarea în calcul a întregii populații a aglomerației. Standardul de cost aferent obiectivelor de investiții sisteme de distribuție a gazelor naturale, inclusiv a bransamentelor, precum și a racordului la sistemul de transport al gazelor naturale este de 6400 euro/gospodărie conectată, calculat ca raport între valoarea obiectivului de investiții, fără TVA și numărul de gospodării prevăzute a fi bransate/numărul de bransamentele care vor fi realizate pentru conectarea la sistem, potrivit documentației tehnico-economice depusă în scopul finanțării prin program. ■

Vocea constructorilor

Proiecte mai scumpe decât estimările, în lipsa cooperării dintre autorități și constructori

Proiectele de investiții publice ajung, de cele mai multe ori, să fie mai scumpe decât estimările inițiale, iar una dintre cauzele acestei situații o reprezintă colaborarea deficitară între toate părțile implicate.

Constructorii resimt inechitatea cu care autoritatea contractantă se raportează la operatorul economic chiar din procesul de achiziție publică. Aceasta cu toate că beneficiarii publici și executorii ar trebui să conlucreze pentru realizarea proiectelor de investiții finanțate din fonduri de la bugetul de stat sau din fonduri europene.

Probleme apar pentru constructori atât în procedura de atribuire a contractelor, cât și după semnarea contractului de execuție. În plus, limitările impuse de standardele de cost restrâng folosirea soluțiilor tehnice moderne și astfel se face rabat de la calitate și evoluție.

Procedura de atribuire a contractelor de achiziție ridică mai multe probleme constructorilor

"Termenele în care trebuie pregătită oferta sunt foarte scurte, de aproximativ 15 zile, în cele mai fericite cazuri, raportat la termenul de patru, șase, chiar în unele cazuri și de 9-10 luni în care autoritățile publice evaluează ofertele", spune Halmagyi Tamas, manager și asociat în cadrul Valdek Impex SRL, firmă

de construcții drumuri din județul Covasna, cu circa 160 de angajați.

Termenele de depunere a ofertelor sunt prea scurte și având în vedere că documentațiile de atribuire au, de foarte multe ori, necorelări între partea scrisă, planșele desenate și listele de cantități. Multe cantități și tipuri de lucrări nici nu sunt cuprinse în documentația de atribuire.

Documentațiile de atribuire incomplete și neconcludente fac să fie dificil pentru constructor



Halmagyi Tamas, manager și asociat în cadrul Valdek Impex SRL, este de părere că vocea constructorului, drepturile și interesele acestuia, cu siguranță, pot fi reprezentate și susținute mai bine de către o organizație. De aceea Valdek Impex a aderat la Patronatul Societăților de Construcții în urma cu mai mulți ani.

să elaboreze o ofertă în termenul scurt stabilit de autoritatea contractantă.

De asemenea, cu toate că răspunsurile la clarificări sunt postate târziu de către autoritățile contractante, acestea solicită respectarea termenului limită de depunere a ofertelor.

În plus, mai este și neraportarea în cadrul cerințelor din fișele de date la obiectul contractului ce urmează a fi atribuit în vederea restrângerii concurenței.

Domnul Halmagyi dă ca exemplu situația tot mai întâlnită în care "autoritatea contractantă solicită realizarea de lucrări de construcții de drumuri cu utilaje hibrid sau electrice când știm cu toții că acestea abia au apărut pe piață și că nicăieri în legislație nu este interzisă folosirea în ramura construcției a utilajelor cu motor cu ardere internă".

Atitudinea autorităților contractante nu devine mai cooperantă după atribuirea contractului de execuție.

Constructorii se confruntă cu întârzierile la plată generate de mecanismele greoaie de acceptare a situațiilor de plată, de avizarea acestora și de emiterea certificatelor de plată.

Se poartă o corespondență îndelungată între beneficiar și autoritatea de management/ entitatea care finanțează lucrările.

"În final, procedura în sine generează propriu-zis situația în care mediul privat ajunge, în foarte multe cazuri, să finanțeze pe termen destul de îndelungat lucrările beneficiarilor publici", subliniază Halmagyi Tamas.

Durata mare dintre debutul unui proiect și finalizarea lui îi crește semnificativ costurile

Lipsa de înțelegere, de cooperare din partea autorităților publice față de constructori duce la prelungirea duratei până la realizarea proiectelor și la costuri mai mari față de valorile estimate inițial.

Pentru a ține sub control costurile Ministerul Dezvoltării a elaborat standarde de cost pentru obiectivele de investiții finanțate prin programul guvernamental Anghel Saligny.

"Sunt de părere că diferențele între valoarea estimată și cea efectivă pot fi semnificative în multe cazuri, însă nu doar din cauza aplicării standardului de cost, ci a duratei mari de timp cuprinsă între debutul proiectului, primele documente - tema de proiectare, nota conceptuală, întocmirea DALI/SF și momentul execuției efective. Între aceste etape de cele mai multe ori se scurg câțiva ani, astfel încât costurile luate în calcul între cele două momente, între conceperea și implementarea proiectului, modificându-se uneori substanțial", ne-a declarat Halmagyi Tamas.

În domeniul său de activitate există standarde de cost pentru rețelele de apă și canalizare, de cel mult 1.250 euro pe locuitor, în timp ce pentru rețelele de canalizare este de maxim 2.500 euro pe locuitor.

În cazul drumurilor, costul standard este calculat pe baza celor stabilite în 2010 și abrogate în 2018, ajustate cu creșterile prețurilor

materialelor de construcții, stabilite de Institutul Național de Statistică. Astfel, costul standard maxim pentru un kilometru de drum comunal este de maxim 330.000 euro.

Prețul unui kilometru de drum județean nu poate depăși 560.000 euro pe kilometru, iar centurile ocolitoare, în funcție de numărul de benzi și tipul carosabilului pot avea prețuri standard între maxim 2,12 și maxim 6,34 milioane de euro.

"Idea de standard de cost a apărut în 2009, iar la acea vreme standardele de cost erau concepute în strictă legătură cu standardele de calitate, legislatorul considerând la acel moment că o anumită calitate determină un preț corespunzător. Actele normative ulterioare au lăsat la o parte calitatea, concentrându-se doar pe costuri", este de părere constructorul.

Standardele de cost nu fac decât să limiteze soluțiile tehnice moderne

Standardele de cost pornesc de la premisele optimiste că, spre exemplu, terenul de fundație are o capacitate portantă corespunzătoare, care nu implică lucrări de îmbunătățire, că nivelul apelor subterane nu influențează corpul drumului și altele asemenea.

Aceste standarde nu au cuprins încă din momentul introducerii lor în 2009 toate tipurile de lucrări care se execută în mod practic în teren. Spre exemplu, în zonele montane în cadrul proiectelor de construcții de drumuri se execută și lucrări cum ar fi: poduri, pasaje, viaducte, lucrări de consolidare a terenului de fundare, de stabilizare a versanților și

