

taluzurilor, ori acestea nu au fost reglementate de standardele de cost.

În situația construirii de drumuri în baza unui contract de proiectare și execuție, aceste standarde de cost nu pot fi aplicate din moment ce soluția tehnică este dată de proiectant, care nu este ținut de respectarea elementelor tehnice ideale descrise într-o variantă ideală în standardul de cost, ci de cele apărute în practică. Fiecare tip de amplasament este diferit, impune alt tip de soluție tehnică, adaptată la respectivul amplasament, implică alte costuri în funcție de zona unde se implementează, de

geomorfologia și tipul solului, de geometria amplasamentului.

Pe de altă parte, standardele de cost nu fac decât să limiteze soluțiile tehnice moderne, optimizate, adaptate la amplasamentul avut în discuție în detrimentul calității și evoluției. Spre exemplu, în cadrul lucrărilor de canalizare de ape reziduale s-ar putea implementa, în lipsa plafonărilor generate de standardul de cost, canalizări sub presiune, nu cele prevăzute cu stații de pompare, în cazul lucrărilor de drum s-ar putea utiliza beton asfaltic cu conținut ridicat de mastic și bitum modificat. Deci, concluzionează Halmagyi Tamas,

aplicarea standardelor de cost nu este una care să confirme realitatea din teren în ceea ce privește costurile efective specifice fiecărui amplasament. Aceasta chiar dacă ideea inițială de a utiliza standardul de cost a fost de a fixa niște reguli care să vină în ajutorul autorităților contractante atunci când trebuie să evalueze un proiect pentru a-i determina valoarea estimată și rațiunea pentru care au fost introduse standardele de cost în construcția și ținut de micșorarea discrepanțelor între diferitele prețuri cu care autoritățile contractante încheiau contracte de lucrări. ■

Standardele de cost pentru drumuri nu țin cont de depărtarea șantierului de sursele de agregate

În calcularea standardului de cost pentru proiectele de construire drumuri nu s-a ținut cont de locația șantierului, atrag atenția reprezentanții firmelor de construcții.

”În același cost pentru un kilometru de drum, finanțat prin programul Anghel Saligny, trebuie să se încadreze și o firmă din Constanța, care are aproape sursele de agregate, dar și noi care aducem piatra de la 350 km”, spune Ioan Ciomaga, asociat unic și director general al Viacons Rutier SRL, firmă de construcții drumuri cu peste 270 de angajați, din Huși, județul Vaslui.

Ordinul din 2021 al Ministerului Dezvoltării pentru aprobarea standardelor de cost folosite în evaluarea proiectelor de investiții din programul Anghel Saligny menționează că, în situația în care obiectivele de investiții au caracteristici tehnice superioare celor prevăzute în ordin, valoarea obiectivelor de investiții poate depăși valoarea determinată prin aplicarea standardelor de cost, în baza unei

fundamentări temeinice din punct de vedere tehnic și financiar din partea beneficiarilor programului.

”Știu că este un articol care prevede că autoritățile pot majora prețul și justificat de distanța de transport. Noi am făcut solicitarea aceasta, am trimis-o la Ministerul Dezvoltării, dar nu a acceptat deloc, a rămas același preț și la Constanța și la Huși”, mai spune Ioan Ciomaga. Și a completat: ”Acesta este un mare, mare dezavantaj pentru noi. Și nu este vorba numai de piatră, ci și de balast, de nisip, cribluri, tot ce înseamnă agregate. Prețurile sunt diferite în Vrancea, în Moldova, în Banat, la munte, să zicem Brașov, iar diferențele pot fi foarte mari.”

Facilitățile fiscale stabilizau forța de muncă bine calificată

În sectorul construcțiilor, cea mai mare problemă în prezent rămâne totuși cea legată de lucrătorii calificați. ”Peste tot, în toată țara, forța

de muncă este enorm de greu de găsit.

Mă refer la specialiști, care dacă nu găsesc de muncă în zona lor, în loc să caute altundeva în țară, aleg să plece în străinătate, unde salariul este cu mult mai mare”, spune domnul Ciomaga. Managerul Viacons Rutier este de părere că: ”Ar trebui să se intervină cumva, așa cum a fost acum doi ani cu facilitățile pentru angajării din construcții. Acele facilități stabilizau forța de muncă”.

În același timp, constructorii ar avea mai mult de câștigat dacă ar fi mai uniți.

”Aș putea spune că este absolut necesar ca toți constructorii să fie într-o organizație care să reprezinte o voce unică, puternică, de comunicare cu autoritățile”, consideră Ioan Ciomaga, asociat unic și director general al Viacons Rutier SRL. Firma Viacons Rutier este membră în Patronatul Drumarilor, care face parte din Federația Patronatelor Societăților din Construcții (F.P.S.C). ■

Diferențe de 8-15% între costul standard și cel efectiv

Standardele de cost se bazează pe analiza unui istoric de costuri și întotdeauna există un ecart între standardele de cost și costurile efective, reale, la zi, spune Marius Talapin, director executiv al firmei de construcții drumuri Strade Bauunternehmung SRL, din Craiova. Diferența este dată de variația prețurilor materialelor și serviciilor incluse în realizarea proiectului, ca urmare a duratei mari de timp dintre momentul stabilirii costului standard și cel al realizării efective a obiectivului.

Domnul Talapin estimează că ”diferențele între costul standard și costul de realizare efectivă a obiectivului sunt situate în intervalul 8

-15%, fapt ce erodează puternic marja de profit calculată pe baza costului standard”.

Autoritățile și constructorii ar trebui să aibă o relație de parteneriat, mai constructivă

În activitatea lor constructorii întâmpină probleme și în ceea ce privește relația cu autoritățile.

”Dacă ne referim la autoritățile contractante, ar trebui să întâlnim o abordare de tip parteneriat, fapt ce ar duce la fluidizarea mai bună a execuției obiectivelor cu un beneficiu major și o utilitate publică mai bună pentru cetățeni. Dacă ne referim la o altă categorie a autorităților,

a celor de control /monitorizare a constructorului, ar trebui să întâlnim o abordare mai constructivă, pentru că atât categoria enunțată anterior, cât și această categorie sunt în fapt extensii reprezentative ale statului Român”, este de părere Marius Talapin.

Și pentru îmbunătățirea relației dintre constructorii și autorități, domnul Talapin crede că vocea constructorilor ar fi mai puternică dacă ar fi uniți. De altfel, societatea craioveană ce are peste 90 de angajați este membră a Patronatului Drumarilor din România, ce face parte din Federația Patronatelor Societăților din Construcții. ■