

Programul Anghel Saligny

Peste 2.000 de șantiere de drumuri din toată țara riscă să fie blocate



Centura orașului Găești, proiect finanțat prin "Anghel Saligny" (stadiul lucrărilor în februarie 2025)

Dintre șantierele pentru investiții finanțate prin programul național "Anghel Saligny", peste 2000 riscă să fie blocate în lipsa finanțării. Acestea sunt șantierele în etape incipiente de execuție sau nedemarate pentru construirea sau modernizarea/reabilitarea a peste 14.000 km de drumuri.

Finanțarea va întârzia sau va fi amânată ca urmare a aplicării criteriilor de prioritizare a alocării fondurilor pentru plata facturilor, criterii propuse de Ministerul Dezvoltării și aprobate de Guvern.

După ce va face plata tuturor facturilor restante, neachitate pentru lucrările deja executate de către constructori, Ministerul Dezvoltării va finanța cu prioritate lucrările

pentru rețele de apă/ canalizare/ gaze, în detrimentul celor pentru drumuri.

Dar, dintre cele 5.686 de contracte de finanțare prin "Anghel Saligny", peste jumătate (53%) sunt pentru drumuri și poduri, 33% sunt pentru apa și canalizare și 14% sunt pentru rețele de gaze, potrivit celor mai recente date furnizate de Ministerul Dezvoltării.

În acest an, programul "Anghel Saligny" are un buget de 10 miliarde de lei, din care numai un sfert va fi alocat pentru lucrările de drumuri, conform criteriilor de prioritizare a finanțării, adică 2,5 miliarde lei.

Din aceste fonduri, numai a cincea parte (20%, respectiv 500 milioane lei, dacă nu

ținem cont de facturile restante) este prevăzută pentru proiectele aflate în stadii incipiente de execuție, pentru care s-a achitat între 0% și 40% din valoarea totală a contractului.

Dintre toate contractele semnate pentru finanțare prin "Anghel Saligny", 3005 sunt pentru lucrări de drumuri, iar din acestea 2078 sunt șantiere la care stadiul lucrărilor este sub 40%, potrivit estimărilor noastre făcute în baza datelor Ministerului Dezvoltării.

În condițiile în care, la momentul aprobării Legii Bugetului de Stat, Ministerul Dezvoltării avea datorii restante în cadrul programului "Anghel Saligny" de 3,7 miliarde lei, fondurile disponibile pentru șantierele de drumuri în stadii incipiente ar fi de numai 315 milioane lei.

Spre comparație, suma contractată de Minister pentru proiecte rutiere executate mai puțin de 40% se ridică la peste 17,63 miliarde de lei, echivalent a peste 3,52 miliarde de euro, potrivit datelor de la finalul trimestrului III 2024.

Pentru cele peste 2.000 de proiecte drumuri/poduri aflate în stadiu de execuție mai mic de 40%, suma contractată se ridică la peste 17,63 miliarde de lei, echivalent a peste 3,52 miliarde de euro, potrivit datelor de la finalul trimestrului III 2024.

Suma – actualizată la 30 septembrie anul trecut, pentru aceste proiecte, era de peste 22,18 miliarde de lei, echivalent a 4,43 miliarde euro.

La un număr de peste 2.000 de astfel de șantiere, anul acesta bugetul mediu per șantier ar fi de 157,5 mii lei, echivalent a 31.500 euro. Mai precis, dacă nu va avea loc o rectificare de buget care să le aloce fonduri suplimentare, practic multe dintre aceste șantiere vor rămâne fără finanțare.

De altfel, ministrul Dezvoltării, Cseke Attila, a declarat că "investițiile aflate la început de drum pot fi prelungite de comun acord între minister și beneficiar, în cazul în care nu vor primi la timp finanțare". Adică vor fi suspendate până la obținerea finanțării sau chiar blocate dacă nu vor fi bani.

Dar, după suspendarea pe o perioadă îndelungată a șantierelor de drumuri, va fi practic imposibil ca lucrările să fie reluate cu același număr de muncitori, de utilaje, cu aceleași costuri estimate inițial și în aceleași condiții de calitate a lucrărilor.

Blocarea unui număr atât de mare de șantiere în întreaga țară creează probleme nu numai cetățenilor care urmau să beneficieze de drumurile respective, ci și firmelor de construcții drumuri, precum și angajaților acestora.

Suspendarea lucrărilor pe șantiere pune în pericol investițiile demarate

Liviu Tomulesei, președintele Patronatului Drumarilor din România, atrage atenția asupra consecințelor economice și tehnice ale acestei politici.

În primul rând, statul își pune în pericol proiectele de investiții demarate pentru construirea, modernizarea sau reabilitarea drumurilor din țară.

"Ceea ce nu înțeleg oficialii este faptul că suspendarea șantierelor presupune că părțile de construcție care au fost făcute până atunci trebuie să fie conservate. Asta înseamnă că beneficiarul ar trebui să aloce niște bani pentru conservarea lucrărilor. Trebuie făcute anumite proceduri pentru ca lucrarea aflată într-un anumit stadiu de execuție să poată fi reluată peste un an de zile în aceleași condiții", subliniază domnul Tomulesei.

În unele cazuri, un proiect care a fost suspendat pentru o perioadă mai lungă poate necesita refacerea anumitor studii de teren, aducerea lor la realitatea momentului respectiv sau actualizarea indicatorilor tehnico-economici.

Această situație poate produce pierderi atât autorității contractante, care va avea studii de teren și investigații geotehnice ce ajung să nu mai fie valabile, cât și constructorilor, care investesc bani și forță de muncă în studii de fezabilitate ce trebuie refăcute.

Pentru ca un constructor să poată relua în aceleași condiții peste un an o lucrare trebuie

luate anumite măsuri specifice de conservare, explică Liviu Tomulesei.

În cazul în care nu sunt luate măsuri de conservare a lucrărilor începute, riscul cel mai mare este ca acestea să se deterioreze, dacă șantierul este suspendat pe o perioadă îndelungată. "Lucrarea fiind deschisă, ea lucrează după natură", subliniază domnul Tomulesei.

Firmele sunt incapabile să susțină financiar lucrările până la atingerea stadiului necesar pentru decontare

Un alt risc major este incapacitatea firmelor de a susține financiar execuția lucrărilor până la atingerea unui stadiu fizic care să permită decontarea plăților prin programul "Anghel Saligny".

Pentru a avea acel stadiu fizic al lucrărilor sunt necesare investiții inițiale.

"Până când constructorii ajung la un anumit nivel al lucrărilor, unii dintre ei trebuie să se bazeze pe împrumuturi bancare pentru a-și finanța activitatea. Dacă nu își mai pot plăti la timp creditele, ca urmare a neplății la timp a facturilor de către autoritățile contractante, constructorii pot fi avea serioase dificultăți financiare", a subliniat domnul Tomulesei.

Măsura de a prioritiza proiectele ce primesc finanțare, impusă de Ministerul Dezvoltării, ar putea afecta atât firmele mari de construcții, cât și pe cele mici, mai vulnerabile din punct de vedere financiar.

"Există firme specializate exclusiv pe lucrări de drumuri, fără alte surse de venit. Pentru acestea, decizia de a le amâna plățile ar putea fi devastatoare", avertizează liderul Patronatului Drumarilor.

Constructorii cer o alocare echitabilă a fondurilor, în ordinea depunerii cererilor de plată

În cadrul discuțiilor purtate de către reprezentanții Patronatului Drumarilor din România și ai Federației Patronatelor Societăților din Construcții cu oficialii Ministerului Dezvoltării, constructorii au



Liviu Tomulesei, președintele Patronatului Drumarilor din România

atras atenția că este nedreaptă prioritizarea proiectelor elaborată de MDLPA.

Constructorii cer o alocare echitabilă a fondurilor, astfel încât toate lucrările să fie plătite în ordinea depunerii cererilor de plată, fără a favoriza proiectele de un anumit tip.

Fără o astfel de măsură, industria construcțiilor de drumuri se confruntă cu riscul unei crize financiare majore, trage un semnal de alarmă Liviu Tomulesei.

Aceasta mai ales că proiectele de drumuri sunt de două ori nedreptățite.

"La momentul lansării proiectelor pe Anghel Saligny, una dintre condiții era ca drumurile reabilitate să aibă deja rețea de apă și canalizare, altfel nici un proiect de drumuri nu primea finanțare. Acum, însă, se prioritizează din nou aceste lucrări, creând pericolul de suspendare a șantierelor de drumuri", susține Liviu Tomulesei.

În prezent, pe toate drumurile pe care sunt deschise lucrări finanțate prin programul "Anghel Saligny", deja sunt executate lucrările de apă-canal.

"Nu există un motiv clar pentru ca acum, din nou, să fie prioritizate lucrările de acest tip", conchide președintele Patronatului Drumarilor. ■

Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației are anul acesta un buget de 13,5 miliarde lei pentru Programul Național de Investiții "Anghel Saligny", PNDL și pentru Compania Națională de Investiții.

Comparativ, după rectificarea bugetară din septembrie anul trecut, Ministerul Dezvoltării a avut în 2024 un buget de 18,3 miliarde lei, destinat în cea mai mare parte continuării susținerii proiectelor de investiții din programele naționale "Anghel Saligny", PNDL 1 și 2, precum și programele Companiei Naționale de Investiții, la care se adaugă complementar programele cu finanțare din PNRR.

Oficialii de la Ministerul Dezvoltării speră ca pe parcursul acestui an să mai obțină fonduri suplimentare în urma rectificărilor bugetare.