

## Cooperare Transfrontalieră Ungaria-România

### CJ Satu Mare: Crearea infrastructurii rutiere, primul pas către dezvoltarea zonelor de graniță

**Consiliul Județean Satu Mare** a atras fonduri europene pentru implementarea în colaborare cu statul vecin, Ungaria, a trei proiecte transfrontaliere de infrastructură.

Investițiile sunt finanțate prin Programul de Cooperare Transfrontalieră Ungaria-România 2007-2013, cofinanțat de Guvernul României și Guvernul Ungariei.

Programul continuă activitățile realizate prin alte instrumente de finanțare înainte de 2007 în vederea întăririi coeziunii sociale și economice în zona de frontieră româno-ungară. La nivelul Uniunii Europene pentru perioada 2007-2013 au fost alocate 248 milioane euro pentru stimularea cooperării transfrontaliere.

#### Restabilirea conexiunii rutiere dintre Sanislău și Ömböly

Cel mai mare buget dintre cele ale proiectelor transfrontaliere implementate de Consiliul Județean Satu Mare a fost alocat pentru realizarea drumului dintre Sanislău și Ömböly.

Contractul de finanțare a proiectului a fost încheiat în august 2011. Valoarea totală a investiției este de 5,66 milioane euro, din care partea care îi revine României este de 4,89 milioane euro.

Țara noastră va primi 4,16 milioane euro fonduri europene pentru realizarea drumului, reprezentând 85% din bugetul părții române. Contribuția statului nostru la costurile pentru segmentul de drum ce va fi construit în România este de 13%, iar Consiliul Județean Satu Mare va trebui să asigure 2% din cheltuieli efectuate de partea română.

Mihai Adrian Ștef, președintele Consiliului Județean Satu Mare, ne-a spus că județul Satu Mare este partenerul principal al proiectului, ceilalți parteneri fiind Primăria Ömböly, Primăria Sanislău și compania Nemzeti

Infrastruktúra Fejlesztő ZRT, echivalentul ungar al Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale.

Proiectul are ca obiect reabilitarea drumului județean 196C între centrul localității Sanislău și localitatea Horea, urmat de drumul vicinal dintre localitatea Horea și granița de stat. Lungimea totală a tronsonului de reabilitat pe partea română este de aproximativ 9,8 km. Pe partea maghiară va fi reabilitat drumul dintre granița de stat și centrul localității Ömböly pe o lungime de circa 1,5 km.

Ordinul pentru începerea lucrărilor a fost emis în 9 iulie 2013, proiectul aflându-se la ora actuală în execuție pe partea română. Pe partea maghiară lucrările urmau să fie atribuite în luna august.

Perioada stabilită de implementare este de opt luni, însă a fost depusă o solicitare de prelungire către autoritatea de management din Ungaria.

Interesul părții române în acest proiect este revigorarea localității Horea. Satul Horea a suferit un proces de depopulare, fiind izolat la 9 km de centrul comunei Sanislău. Legătura se face pe un drum aproape impracticabil.

“Legăturile transfrontaliere există și în condițiile actuale, dar dacă infrastructura va lega într-adevăr localitățile, așteptăm un flux dinamic al persoanelor, în Ömböly existând mai multe locuri de muncă de sezon (plantații de pomi fructiferi). Investitorii din Sanislău și din Ömböly au fost interesați de această posibilă deschidere. O investiție este influențată de mai mulți factori, nu numai de prezența infrastructurii de transport, dar sperăm că acest element va avea un rol important în crearea unor locuri de muncă noi în zonă și oferirea unor șanse reale pentru o viață decentă pentru locuitorii acestor sate”, ne-a declarat



Mihai Adrian Ștef, președintele Consiliului Județean Satu Mare

președintele Consiliului Județean Satu Mare.

#### Pe două roți între Turulung și Magosliget

Un proiect inedit implementat prin Programul de Cooperare Transfrontalieră Ungaria-România 2007 - 2013 este “Pe două roți între Turulung și Magosliget”. Scopul investiției este crearea unei piste pentru cicliști începând din Turulung (România) până în localitatea ungurească Magosliget.

Traseul va urmări digul sudic al Turului, respectiv drumuri de interes local (1,41 km) și digul canalului Cer (2,02 km), iar granița va fi intersectată accesând din nou digul stâng al Turului. Pe partea maghiară traseul va urmări digul sudic până la localitatea Kishódos, după care urmează o porțiune de 1,5 km pe digul drept al Turului, se continuă pe digul drept al pârâului Palád și pe digul stâng al pârâului Batár până la

Magosliget, unde se va racorda la pista de cicliști existentă de-a lungul râului Tisa.

Lungimea amenajată a digurilor pe partea maghiară este de 16,758 km, iar pe partea română pista va avea o lungime de 19,372 km, a explicat Mihai Adrian Ștef.

Proiectul Bicycle-trace se află în fază de pregătire a investiției, data de finalizare fiind 30 noiembrie 2014.

#### Poarta de est – dezvoltarea infrastructurii de transport rutier între localitățile Garbolc și Bercu

Consiliul Județean Satu Mare a încheiat în această vară lucrările ce i-au revenit în cadrul proiectului “Poarta de est – dezvoltarea infrastructurii de transport rutier între localitățile Garbolc și Bercu”. Pe partea maghiară se preconizează că lucrările vor fi finalizate în septembrie 2013.



Proiectul a cuprins reabilitarea a 445 de metri din drumul județean 194 în extravilanul localității Bercu (comuna Lazuri). Pe partea maghiară drumul modernizat în cadrul proiectului are o lungime de aproximativ 1,7 km și ajunge până în localitatea Garloc.

Perioada de implementare se va încheia la mijlocul lunii octombrie, potrivit contractului de finanțare încheiat. Investiția s-a ridicat la 1,27 milioane euro, din care partea română a fost de 278.615 euro.

### Asigurarea finanțării, întotdeauna problematică

Colaborarea cu mai mulți parteneri străini nu a cauzat probleme în implementarea proiectelor transfrontaliere, însă sistemul de rambursare, da.

“Cu partenerii noștri în aceste proiecte am avut relații de colaborare bune, nu am întâmpinat probleme de implementare din motivul neimplicării partenerilor sau a lipsei de comunicare cu partenerii.”, a precizat Mihai Adrian Ștef.

Singurele probleme importante întâmpinate în cadrul celor trei proiecte au fost legate de asigurarea finanțării. Sistemul de rambursare în cadrul proiectelor transfrontaliere este mai complicat decât în cazul celor cu un singur beneficiar. Pentru o perioadă de raportare toți partenerii trebuie să-și raporteze cheltuielile în propria țară, la prim-nivel.

“Rapoartele partenerilor se întâmplă să se aștepte unul pe celălalt. De exemplu dacă un partener are probleme de validare și depune două runde de completări, celălalt partener trebuie să aștepte clarificarea situației, până se poate întocmi raportul la nivel de proiect”, a precizat domnul Ștef.

Doar după validarea acestora se întocmește de către partenerul lider un raport general la nivelul întregului proiect. Următoarea fază este validarea acestui raport de către organismul intermediar din Budapesta. Numai după această etapă sumele pot fi rambursate. Sumele validate sunt virate către partenerul lider care împarte fondurile partenerilor de proiect. Toate

aceste demersuri pot dura până la șapte-opt luni.

Consiliul Județean Satu Mare ar fi putut să își asigure o bază de fonduri pentru acoperirea cheltuielilor prin solicitarea unui avans de la bugetul de stat, dar și în acest caz lucrurile sunt complicate. Avansul poate fi acordat numai înainte de prima raportare, însă nu este stabilit termenul până la care statul poate să vireze avansul. Cum data la care trebuie întocmit primul raport este clar stipulată în contract, Consiliul Județean nu poate să aștepte până la primirea avansului. Dacă solicită rambursarea cheltuielilor înainte de primirea avansului, beneficiarul pierde dreptul la avans.

Pentru a asigura fluxul de fonduri, Consiliul Județean Satu Mare a fost nevoit să demareze o procedură de a lua credit.

### Situațiile neașteptate au cauzat întâzieri în implementare

Întârzierile în implementare nu sunt rare în cadrul proiectelor transfrontaliere, motivele fiind variate.

Mihai Adrian Ștef exemplifică: “La proiectul Sanislau-Ömböly pe partea noastră a cauzat o întâzriere serioasă faptul că drumul traversează un sit Natura 2000. La data întocmirii primului studiu de fezabilitate nu erau încă definite siturile, la întocmirea proiectului tehnic nu era numit custode pentru această arie protejată; ajunși în faza de implementare nu am avut buget și activități definite pentru adaptarea proiectului tehnic la cerințele formulate de custode. Proiectul tehnic a fost

modificat (cu mai multe podețe, cu garduri de protecție și o ușoară deviere a traseului drumului vicinal), iar autorizarea lucrării a fost reluată.”

### După finalizare drumurile trec în "conservare"

Legăturile transfrontaliere create prin aceste proiecte de drumuri nu vor facilita, cel puțin deocamdată accesul românilor spre Ungaria și vice-versa. Cum cele trei proiecte nu includ puncte vamale, legăturile vor deveni funcționale decât după intrarea României în spațiul Schengen.

Mihai Adrian Ștef, explică: “La aceste drumuri nu a fost proiectată nicio facilitate privind controlul de graniță (aceste cheltuieli nici nu au fost eligibile), fiindcă în momentul lansării apelurilor și a definirii priorităților programului integrarea României în spațiul Schengen în anul 2011 a fost considerată o certitudine. În aceste condiții nu putem vorbi nici despre eficiența investiției, pentru că drumurile rămân închise până la deschiderea porților Schengen către România. În cazul proiectului Sanislau-Ombolz drumul reabilitat va fi utilizat și în relații interne, el înseamnă o legătură între localitatea Horea și centrul de comună Sanislău.”

### Viitoare posibile investiții

Consiliul Județean Satu Mare speră că aceste investiții sunt doar începutul și că vor continua prin modernizarea legăturilor dintre drumurile naționale și aceste drumuri transfrontaliere. Printre aceste viitoare posibile proiecte se numără modernizarea DJ 196B Petrești - Sanislău - Foieni - Carei sau DJ 194B Ciuperceni - Micula - Bercu - Peleş - Dara - Oar.

Aceste investiții nu au putut fi realizate prin Programul de Cooperare Transfrontalieră Ungaria-România 2007-2013. “Depunerea proiectelor de la bun început cu aceste lungimi mărite a fost imposibilă din cauza plafoanelor definite la un proiect de 6 milioane de euro (inclusiv TVA)”, ne-a mai declarat Mihai Adrian Ștef. |

