

AECOM

Avem de construit în România pentru 25 de ani

Despre AECOM

AECOM este o companie internațională specializată pe furnizarea de servicii tehnice, de management și planificare. În România compania activează în mod direct din 2009, însă anterior și-a desfășurat activitatea pe piața locală prin intermediul a două companii subsidiare: Inocsa Ingineria (din 2000) și Savant (din 2006), care au fuzionat în noua structură (în 2004).

Activitatea companiei pe piața locală vizează patru domenii de referință: servicii pentru infrastructura de transport (cu cea mai mare pondere), servicii pentru rețele de apă (design, supervizare), servicii de mediu (de exemplu reabilitarea siturilor poluate) și servicii de arhitectură (proiectare și supervizare, cu peste 15 proiecte finalizate)

În prezent, compania are în derulare în jur de 40 de proiecte. Printre principalii clienți se numără Ministerul Transporturilor (prin Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale), Petrom (servicii de mediu), companiile de apă din Brașov, București, Sibiu, corporații multinaționale (pentru project management, cost management).

România are nevoie de timp pentru a se dezvolta și a ajunge din urmă Occidentul, însă nu trebuie să sară peste etape. Fondurile europene reprezintă o mare oportunitate în acest sens, așa cum s-a întâmplat în cazul membrilor mai vechi ai Uniunii Europene, precum Spania.

Arhitectul spaniol Alfredo Biosca, directorul departamentului Arhitectură din cadrul AECOM din România, ne-a declarat: „Singura modalitate de a învăța este făcând greșeli. Ori, în România a fost o întreagă generație de la sfârșitul anilor 1980 și până în anii 2000, care nu a construit mare lucru. România are nevoie de timp să se dezvolte”. Domnia sa se declară optimist în privința activității companiei AECOM în plan local: „Suntem aici pentru că avem de construit pentru 25 de ani!”

România a început să atragă fonduri europene acum zece ani și a intrat în Uniunea Europeană în anul 2007. Prin urmare nu a avut foarte mult timp să acumuleze experiență în absorbția fondurilor nerambursabile. În comparație, Spania a intrat în Uniunea

Europeană în anul 1986, iar primele fonduri au fost accesate încă din 1982, cu 20 de ani înaintea României. Rezultate similare celor înregistrate în Spania se vor vedea probabil în România de abia prin anul 2030, consideră domnul Biosca.

Infrastructura națională de transport este prioritară

Ministerul Transporturilor din România are de cheltuit foarte mulți bani europeni. Chiar dacă nu s-a avansat prea mult în ultimii 10 ani în privința numărului de kilometri de autostradă construiți, în schimb au fost realizate investiții importante în rețeaua de drumuri naționale și au fost pregătite proiectele pentru autostradă. Autostrăzile vor fi construite în 4-5 ani. De asemenea, până la sfârșitul acestui an urmează să fie finalizat noul pod peste Dunăre de la Calafat. AECOM a asigurat serviciile design și asistență tehnică pentru drumurile de acces către pod și stația de taxare pod.

Pentru infrastructura de transport din România este prioritară realizarea a

două coridoare, unul care să unească portul Constanța de Ungaria și al doilea care să conecteze România cu Moscova. Aceste două autostrăzi trebuie construite cât mai curând posibil, apreciază Alfredo Biosca.

Municipiile se dezvoltă prin parteneriate între autoritățile publice și oamenii de afaceri

Pentru dezvoltarea Bucureștiului este prioritară crearea Planului Urbanistic General care să reflecte nevoile orașului. În opinia reprezentantului AECOM, ar trebui înființată o agenție locală de dezvoltare urbană. Aceasta ar trebui să reprezinte o platformă de informare pentru investitori, dar și un intermediar de specialitate între politicieni (primari) și oameni de afaceri, în interesul orașului.

Anterior crizei era un lucru obișnuit în România ca un investitor să construiască o clădire și ulterior să rezolve problema utilităților. Pentru dezvoltarea unei zone noi, mai întâi trebuie elaborat un plan de urbanizare.

Alfredo Biosca, directorul departamentului Arhitectură din cadrul AECOM România





Pasaj Lugoj

Ulterior sunt trasate drumurile și aduse rețelele de utilități (electricitate, apă, gaz). Pe loturile rezultate începe investitorul să construiască, având certitudinea că dispune de toate utilitățile și conectivitate. Extinderea orașelor se face uzual prin intermediul unor parteneriate între mari investitori sau bănci, respectiv proprietari de terenuri. Aceștia din urmă își aduc proprietățile la comun în schimbul unei părți din investiția rezultată. În România este greu de implementat un astfel de sistem datorită legislației, consideră Alfredo Biosca.

Pentru rezolvarea problemei transportului în marile orașe se impune elaborarea unei strategii pe mai multe nivele. În principiu, cu cât se construiește mai multă infrastructură de transport, cu atât vin mai multe mașini în oraș. Și pentru că sunt multe mașini trebuie ulterior extinsă infrastructura. Însă, în paralel, trebuie încurajat transportul public sau cu bicicleta în detrimentul autoturismului. De asemenea, este nevoie și de o strategie privind parcările.

Extinderea infrastructurii de transport reprezintă o etapă intermediară firească în dezvoltarea unui oraș. Aceasta până când se schimbă mentalitatea populației, în sensul diminuării utilizării autoturismelor, pe de o parte, iar pe de altă parte până când dezvoltarea economică a orașului va permite colectarea unor taxe mai mari. Dealtfel, crearea de zone pietonale și spații publice urbane este costisitoare. În următoarea etapă pasajele supraterane și alte elemente ale infrastructurii de transport vor fi demolate și substituite de spații publice pietonale, așa cum s-a întâmplat, de exemplu, în Madrid. Pentru aceasta vor fi necesari însă în jur de 20 de ani. „Bucureștiul a intrat pe această cale lungă. Dar infrastructura este o necesitate, municipalitatea nu este în direcția greșită. În fapt nu este o problemă a municipalității, ci una a

individului”, atrage atenția Alfredo Biosca.

Lipsa de coordonare a autorităților îi exasperează pe investitori

Dificultățile în atragerea investitorilor străini nu țin atât de complexitatea procedurilor, cât de lipsa de coordonare dintre autoritățile publice ce survine dintr-o absență a sentimentului de apartenență a individului la comunitate. Acest fenomen se transpune și la nivel macro, iar în corelație cu birocrăția, rezultă o bulversare a autorităților locale: primăria nu știe ce face operatorul de apă, care la rândul său nu știe ce întreprinde distribuitorul de electricitate. Toate informațiile

necesare unui investitor cu privire la un anumit imobil și rețelele de utilități care îl deservesc, ar trebui să fie obținute cu ușurință de la primărie deoarece toate sunt incluse în documentele de urbanism. Prin urmare, nu este nevoie să te interesezi la fiecare operator de utilități în parte asupra situației imobilului. „Mentalitatea este o problemă mai mare decât birocrăția”, consideră domnul Biosca.

Noua lege PPP deschide mari oportunități pentru constructori

Noua lege a parteneriatului public-privat introdusă în România spre sfârșitul anului 2011 a venit ca o veste bună pe piața construcțiilor deoarece oferă o nouă platformă pentru

investiții. Această variantă a fost deja aplicată cu succes pentru construirea de parcări subterane în București, cum este cazul celei de la Piața Universității, exemplifică Alfredo Biosca.

În opinia sa, pentru implementarea unui proiect prin PPP, cel mai important lucru este să existe oameni pregătiți în cadrul autorităților publice. De asemenea, este important ca partenerul public să diminueze riscurile pentru investitorul privat. Acest lucru nu poate fi realizat decât prin reglementări. În plus, dacă există reglementare, este diminuată și corupția. În fapt, tocmai lipsa reglementărilor a generat discrepanțe și disproporții în fluxul de proiecte imobiliare realizate începând cu anul 2004 în București. Proiectele ar fi trebuit să se conformeze strict prevederilor reunite în cadrul unui master plan, precizează domnul Biosca.

Cel mai important domeniu în care ar putea fi aplicat un PPP în România este infrastructura de transport. Aceasta va fi însă o direcție de perspectivă, deoarece în primă fază drumurile vor fi construite din bani publici (inclusiv fonduri europene), respectiv până când populația își va permite să plătească mai multe taxe pentru transport.

Al doilea domeniu cu potențial pentru aplicarea PPP este cel medical. La momentul de față însă nu constituie o afacere pentru mediul privat, tot

Christopher Choa, vicepreședinte AECOM Design și Planificare

Arhitectul britanic Christopher Choa, vicepreședinte AECOM Design și Planificare și autor al unor lucrări de referință în domeniul planificării urbane, consideră că orașele sunt atractive pentru investitori deoarece concentrează oportunități. Inteligența colectivă a oamenilor dintr-un oraș atrage și consolidează inovația și bunăstarea. Tot ceea ce furnizează un oraș locuitorilor și vizitatorilor pentru a prospera creează, de asemenea, un climat investițional puternic și o economie solidă. Încrederea în autorități, infrastructura publică de calitate, spațiile publice atractive, toate sunt foarte importante.

Autoritățile publice pot încuraja în mare măsură investițiile private prin crearea mediului investițional potrivit. Dacă asigură spații publice de calitate, precum parcuri, spații pietonale, un sistem de transport eficient și confortabil, o infrastructură eficientă, o bună coordonare managerială, motivează sectorul privat să investească și să se dezvolte în jurul lor.

Autoritățile ar trebui, de asemenea, să creeze cadrul pentru a controla dezvoltarea și a proteja investitorii, reducând riscul apariției conflictelor cu vecinătățile. Însă, nu trebuie să ajungă nici la o suprareglementare care ar bloca inițiativa privată. La rândul său, sectorul privat ar trebui să sprijine investițiile publice, realizând proiecte (clădiri,



infrastructură, activități) care să fie atrăgătoare pentru alți investitori privați și astfel să justifice următoarea rundă de investiții publice.

datorită imposibilității clasei medii de a suporta costurile aferente. În plus, principalii operatori de profil au realizat că numai câteva locuri din București se pretează unor astfel de investiții.

În general, toate investițiile realizate prin PPP trebuie să pornească de la puterea de plată a românilor. De asemenea, obiectivele trebuie amplasate în locul potrivit, explică Alfredo Biosca.

În prezent în București sunt fezabile pentru derularea prin PPP în special proiectele vizând crearea de parcări (subterane sau supraterane), respectiv servicii de management pentru parcări, consideră domnia sa.

Va mai dura până să construim iar locuințe

Locuințele sociale pot face obiectul unor proiecte PPP, dar este improbabil ca ele să se materializeze în România prea curând deoarece majoritatea locuințelor oricum sunt deținute de persoane private. Aceasta spre deosebire de Spania, unde băncile sunt cei mai mari proprietari, susține Alfredo Biosca.

În Spania au fost construite case sociale în sistem PPP datorită creșterii accentuate a prețurilor la terenuri și locuințe pe piața liberă. Astfel, Ministerul Locuinței din Spania a demarat un amplu program pentru construirea de locuințe pe terenuri achiziționate ieftin de la primărie și dezvoltate fără profit. Accesul la acestea a fost condiționat de situația materială și numărul de membri din familiile solicitante.

În România nu s-au construit multe locuințe în ultimii ani și sunt în continuare numeroase terenuri libere în orașe. Acestea nu vor fi probabil dezvoltate mai devreme de 5 ani deoarece au fost achiziționate scump



Extinderea și modernizarea infrastructurii de apă și apă uzată, Bistrița

iar valoarea lor s-a diminuat simțitor în criză. Prin urmare, proprietarii nu au interesul să le vândă. În schimb, sunt investitori care caută să cumpere terenuri, însă numai pentru proiecte de birouri, nu apartamente și nici centre comerciale, care deja sunt prea multe în București, apreciază domnul Biosca.

Mediul economic se va îmbunătăți în câțiva ani și vor intra pe piață mai mulți investitori, îndeosebi corporații cu putere financiară mare, profitând că terenurile și forța de muncă sunt mai ieftine. În plus, România reprezintă o piață mare. „Important este să nu se repete greșelile din perioada de boom imobiliar”, subliniază Alfredo Biosca.

Prin PPP orașele pot obține mai mult

Sectorul public poate colabora în mod direct cu sectorul privat prin stabilirea unor parteneriate public-private. Acestea reprezintă cea mai potrivită variantă în situația în care sectorul public caută finanțare, iar sectorul privat are capacitatea de finanțare și expertiza necesară pentru a livra un proiect. Obiectivul trebuie să fie clar definit și să se încadreze, pe cât posibil, într-o strategie integrată mai mare.

Atât timp cât sunt întrunite criteriile de performanță proiectul ar trebui să asigure o sursă de venit clară. De asemenea, riscurile dezvoltării trebuie alocate în mod echitabil partenerilor. Achiziția publică prin PPP durează în general mai mult și presupune o mai mare complexitate decât finanțarea din surse publice. Prin urmare este dezirabil ca nivelul finanțării să fie suficient de consistent pentru a justifica și costurile suplimentare generate de procedură, subliniază reprezentantul AECOM.

Bucureștiul trebuie să atragă oamenii pentru a prospera

În multe feluri, orașele au devenit în prezent mai importante decât țările. Cultura globalizată schimbă modul în care locuitorii orașelor se raportează unii la ceilalți. În acest secol, locuitorii unui oraș aflat în expansiune vor avea

din ce în ce mai multe în comun cu populația altor orașe aflate la mii de km distanță.

Datorită Internetului și creșterii accesibilității transporturilor aeriene, similaritățile dintre locuitorii Bucureștiului și ai altor orașe internaționale devin din ce în ce mai profunde comparativ cu raporturile stabilite cu mediul rural adiacent sau orașele mici.

„Suntem ființe sociale, prin urmare nu putem evita înclinația de a explora, de a stabili noi relații și efectua schimburi. Orașele ne permit să ne satisfacem aceste nevoi și mai ales să facem comerț. Practic, toate celelalte posibilități dezirabile ale orașului, precum oferta culturală, oportunitățile sociale, coerența în administrare, sunt într-un fel sau altul legate de rolul economic al orașului - ca piață. În perspectivă, Bucureștiului va crește sau descrește în funcție de abilitatea sa de a fi atractiv pentru oameni aflați cu mult în afara granițelor sale”, susține Christopher Choa. |

Calafat-Vidin

