

Transport naval pe canalul Bega și metrou de suprafață în Timișoara

Planul de Dezvoltare a Regiunii Nord-Vest 2014-2020 include un portofoliu orientativ de proiecte considerate strategice sau prioritare de către partenerii județeni, care vizează diverse domenii, începând de la infrastructură (de transport, de sănătate sau educație), până la dezvoltare economică, eficiență energetică sau mediu. O parte din aceste investiții pot fi finanțate cu ajutorul fondurilor europene puse la dispoziția țării noastre până în 2020. Portofoliul regional cuprinde peste 2000 de idei de proiecte primite de la cele 6 județe ale regiunii, ne-a declarat Sorin Maxim, directorul general al Agenției de Dezvoltare Regională (ADR) Vest.

Lista cu proiecte prioritare la nivel regional, validate de către cele 6 județe în luna iulie 2014, conține un număr de 41 de investiții, iar bugetul estimat pentru realizarea acestora este de circa 1,4 miliarde de euro.

Pe baza analizelor efectuate asupra sistemului de transport din Regiunea Vest și a tendințelor privind cererea de mobilitate, conducerea ADR Vest consideră că este necesară promovarea mai multor proiecte precum construcția unui metrou de suprafață, care să facă legătura între aeroportul Traian Vuia din Timișoara și Gara de Nord din Timișoara. „Se are în vedere realizarea unei legături terestre de

transport pasageri, de mare capacitate, între aeroportul Timișoara și rețeaua de transport public din municipiul Timișoara. Concomitent, această nouă tip de transport va face legătura rapidă între mai multe moduri de transport (aerian, feroviar, rutier și chiar naval) rețeaua actuală a transportului public de călători asigurând accesul atât la gările feroviare din Timișoara, cât și la rețeaua rutieră și canalul Bega, precizează Strategia de transport a regiunii.

Proiectul trebuie să includă construcția terminalului de metrou de la aeroportul Timișoara, construcția căii de rulare a metroului și joncțiunea cu rețeaua de tramvaie din Timișoara.

În viitor, rețeaua poate fi utilizată și pentru aprovizionarea cu marfă a spațiilor comerciale de mari dimensiuni și a zonelor de depozite. Construcția unui metrou de suprafață necesită costuri mult mai mici decât clasicul metrou subteran deoarece valoarea lucrărilor de construcție și costurile de exploatare sunt mult mai mici, comparativ cu metroul clasic: nu necesită lucrări ample de excavații, blocarea bulevardelor, devieri de conducte și linii electrice etc, potrivit ADR Vest.

Un alt proiect important este intensificarea transportului naval pe canalul Bega. Acesta trebuie reamenajat (dragat, decolmatat, lărgit



și/sau adâncit) pentru a permite traficul naval pe o distanță cât mai mare. Concomitent, trebuie realizate porturi cu destinație de mărfuri și pasageri, amplasate, în principal, în zonele marginale ale orașului și în cea centrală. Porturile trebuie dezvoltate ca noduri multimodale fiind dotate și cu parcuri sau racorduri la rețeaua de transport public (în principal autobuze și troleibuze). Zona de transport fluvial poate fi completată cu o rețea de spații comerciale plutoare (restaurante, magazine sau hoteluri), care vor crește gradul de atractivitate a zonei.

Strategia consideră necesară și realizarea de spații de parcare generoase în terminalele de transport public, la nivelul zonelor marginale ale orașelor, dar și dezvoltarea

de piste de biciclete.

Tot la capitolul transporturi regiunea mai care ca proiect important dezvoltarea și modernizarea infrastructurii portuare de la Moldova Nouă. Aceasta trebuie reabilitată pentru a putea prelua atât mărfurile care vin pe Dunăre dinspre Marea Neagră sau Europa Centrală, cât și pasagerii care tranzitează zona. Din această perspectivă, trebuie create zone de depozitare și sortare mărfuri, cu acces la o infrastructură rutieră de mare capacitate și, în perspectivă, legarea portului la o cale ferată secundară, cu acces la magistrala internațională care străbate Regiunea Vest, dinspre Timișoara spre Turnu Severin, conform strategiei.

Alte proiecte importante sunt construcția unor trasee de transport pe cablu, în zonele pretabile și dezvoltarea de puncte multimodale, pentru transportul de mărfuri, la periferiile orașelor sau a centrelor economice.

Beneficiarii POR 2014-2020 sunt sprijiniți de Autoritatea de Management (AM) a programului (Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice) și Organismele Intermediare (Agențiile pentru Dezvoltare Regională) în baza procedurilor de implementare a proiectelor finanțate prin acest program regional și pot utiliza me-



Valiug-Slatina-Timiș



Centura Sud Ineu



Modernizare străzi Bocșa



Modernizare rețea stradală



Pasaj Grădiște



Reabilitare stradă Funicular Bocșa



Reabilitare stradă Văcărescu



Pasaj Micalaca

canismul cererilor de rambursare și de plată în solicitările acestora de decontare a cheltuielilor eligibile prevăzute prin contractele de finanțare, ne-a spus Sorin Maxim.

Domnia sa estimează că primele linii de finanțare din POR 2014-2020 vor fi deschise în a doua jumătate a lunii septembrie 2015, având între trei și șase luni perioadă de timp în care pot fi depuse proiectele (de la data lansării cererii până la data închiderii acesteia).

Ofricialul ADR Vest a ținut să ne precizeze: „Filosofia POR 2014-2020 este diferită față de POR 2007-2013 în sensul în că există un ghid general și ghiduri specifice la nivel de axă prioritară și/sau prioritate de investiții. Pe 14 iulie 2015, Ministerul Dezvoltării a transmis o a doua versiune a „Ghidului General al Aplicantului POR 2014-2020” spre consultare publică. De asemenea, pe 31 iulie 2015 au fost postate spre consultare publică primele versiuni ale „Ghidului solicitantului – condiții specifice de accesare a fondurilor aferente axei prioritare 2 – Îmbunătățirea competitivității întreprinderilor mici și mijlocii, prioritatea de investiții 2.1. – Microîntreprinderi și axei prioritare 6 - Îmbunătățirea infrastructurii rutiere de importanță regională. POR 2014-2020 nu va fi lansat în integritatea lui, ci vor fi promovate axele prioritare care au caracteristici asemănătoare POR 2007-2013. De asemenea, în cadrul POR 2014-2020 vor exista apleuri competitive, cu termen limită de depunere a cererilor de finanțare, nemaifiind utilizat principiul primul venit – primul servit”.

ADR Vest susține că a derulat campanii de informare cu privire la POR 2014-2020 încă de la primele versiuni ale acestuia (primăvara anului 2014) și continuă și acum acest demers.

În paralel, ADR Vest a solicitat, la începutul anului 2014, potențialilor beneficiari ai POR 2014-2020 (autorități publice locale urbane și județene) o listă actualizată de proiecte considerate de interes local/județean/regional, care au stat la baza portofoliului regional de proiecte aferente Planului pentru Dezvoltare Regională 2014-2020 al Regiunii Vest.

Sorin Maxim ne-a mai declarat că fiecare autoritate publică urbană

din Regiunea Vest a trimis propuneri de proiecte, primind informații cu privire la încadrarea în cadrul programelor operaționale disponibile în perioada 2014-2020.

În iulie și august, ADR Vest a derulat o campanie de întâlniri cu toate autoritățile publice urbane, iar unul dintre obiectivele majore ale acestor întâlniri a fost discutarea portofoliului local de proiecte. După finalizarea acestor întâlniri (mijlocul lunii august 2015), agenția avea programată definitivarea unui portofoliu de proiecte la nivel regional pentru POR 2014-2020.

Planurile pe termen scurt (lunile august - septembrie 2015) ale ADR Vest vizează organizarea unor sesiuni de instruire cu potențialii beneficiari ai POR 2014-2020.

La nivelul Regiunii Vest nu există, în acest moment, proiecte aflate în risc de dezangajare, în cadrul Programului Operațional Regional (POR) 2007-2013, ne-a mai spus Sorin Maxim.

Domnia sa a subliniat: „În general, cauzele care determină întârzieri în finalizarea la termen a proiectelor sunt derularea cu probleme a achizițiilor publice prevăzute în contractele de finanțare, revizuirea proiectelor tehnice de execuție, rezilierea contractelor de execuție lucrări/prestări servicii/furnizare bunuri și relicvitarea acestora, dar și suprapuneri în execuția lucrărilor cu altele realizate prin alte programe cu finanțare europeană nerambursabilă sau cu unele finanțate din fonduri publice locale. La acestea se adaugă și apariția unor situații neprevăzute precum descoperirea de vestigii arheologice, calamități naturale”.

Pentru finalizarea la timp a proiectelor pe care le implementează, beneficiarii trebuie să urmărească atent lucrările și să impună un ritm susținut din partea executanților. Directorul ADR Vest subliniat că, în același timp, ei trebuie să realizeze în timp util întocmirea și depunerea documentelor financiare corespunzătoare decontării lucrărilor executate, în vederea creșterii gradului de implementare atât tehnică, cât și financiară a proiectelor.