

DREPT LA REPLICĂ

Alternative de transport și mobilitate pentru Regiunea Vest

În ediția lunii septembrie a revistei BURSA CONSTRUCȚIILOR, în articolul "STRATEGIA DE DEZVOLTARE A REGIUNII VEST: Transport naval pe canalul Bega și metrou de suprafață în Timișoara", dintr-o regretabilă eroare, Sorin Maxim, directorul general al Agenției de Dezvoltare Regională (ADR) Vest, a fost citat greșit cu următoarele informații: "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. 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".

Regăsiți alăturat forma corectă a articolului.



Sorin Maxim estimează că primele linii de finanțare din POR 2014-2020 vor fi deschise în a doua jumătate a lunii septembrie 2015.

Studiul regional de transport și mobilitate pentru Regiunea Vest include un portofoliu orientativ de proiecte considerate relevante pentru dezvoltarea sectorului. O parte din aceste investiții pot fi finanțate cu ajutorul fondurilor europene puse la dispoziția țării noastre până în 2020.

Documentul fundamental de planificare la nivel regional este Planul pentru Dezvoltare Regională, care se bazează pe rezultatele obținute într-o serie de studii care au susținut demersul de planificare, printre care se numără și studiul regional de transport și mobilitate.

Printre proiectele menționate în studiu se numără construcția unui metrou de suprafață, care să facă legătura între aeroportul Traian Vuia din Timișoara și Gara de Nord din Timișoara.

Documentul precizează: „Cu toate că aeroportul Traian Vuia din Timișoara prezintă avantaje evidente (poziția strategică la nivel

național; dimensiunile aerogării, a doua din țară; aeroport de rezervă pentru București, Budapesta și Belgrad; existența a două terminale), starea pistelor de rulare și mai ales conexiunile aeroportului cu alte moduri de transport diminuează gradul de atractivitate al acestuia și, implicit, al cererii de transport aerian. Pentru remedierea acestei situații, trebuie avute în vedere acțiuni care să vizeze reabilitarea și modernizarea infrastructurii aeroportuare pentru lucrări de întreținere și reparații ale pistelor de decolare/aterizare, căilor de rulare, modernizarea și dezvoltarea sistemelor de supraveghere a spațiului

Unul dintre proiectele menționate în studiu vizează construcția unui metrou de suprafață, care să facă legătura între aeroportul Traian Vuia din Timișoara și Gara de Nord din Timișoara.



aerian și a sistemelor de dirijare, îmbunătățirea legăturilor intermodale, pentru o mai rapidă și eficientă legătură cu alte destinații. În mod particular, în cazul aeroportului din Timișoara trebuie realizate conexiunile rutiere cu autostrada Nădlac-Arad-Timișoara-Lugoj-București, trebuie create și dezvoltate căi de acces feroviar și modernizarea infrastructurii de transport urban (inclusiv de metrou de suprafață care să facă legătura între aeroport și rețeaua de tramvaie din municipiul Timișoara)".

Studiul mai menționează că, în ultimii ani, pe râul Bega, a fost demarat un proiect de amenajare a utilizării râului, în interiorul Municipiului Timișoara, în scop turistic, alte opțiuni fiind considerate ineficiente economic.

Chiar dacă este foarte bine reprezentată, din perspectiva numărului mare de porturi, șase din totalul de 30 la nivel național, Regiunea Vest nu are o infrastructură și o activitate de transport naval importantă. De altfel, dintre cele șase porturi și anume: Baziaș, Moldova Veche, Moldova Nouă, Drencova, Tișovița și Timișoara, doar în Moldova Veche se poate spune că există activi-

tate portuară efectivă. În ciuda faptului că portul Moldova Veche are cea mai importantă activitate economică, perspective de dezvoltare sunt mai accentuate pentru zona Moldova Nouă.

Cu toate acestea, Planul pentru Dezvoltare Regională a Regiunii Vest 2014-2020 nu a preluat în varianta finală toate informațiile din studiile de fundamentare, existând argumente pentru fiecare aspect.

La prioritatea dedicată conectivității, Planul pentru dezvoltare Regională a Regiunii Vest 2014-2020 identifică ca prioritate strategică necesitatea creșterii conectivității și mobilității în/și din regiune, indiferent că vorbim despre transport rutier, feroviar, aerian sau naval. Identificarea și dezvoltarea punctelor multimodale de transport este un alt factor care poate contribui la creșterea competitivității regionale. La nivel urban, trebuie încurajată folosirea transportului public în comun și a alternativelor de transport prietenoase cu mediul.

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

Studiul mai menționează că, în ultimii ani, pe râul Bega, a fost demarat un proiect de amenajare a utilizării râului, în interiorul Municipiului Timișoara, în scop turistic, alte opțiuni fiind considerate inefficiente economic.



În cazul aeroportului din Timișoara trebuie realizate conexiunile rutiere cu autostrada Nădlac-Arad-Timișoara-Lugoj-București.

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).

Oficialul ADR Vest a ținut să ne precizeze: "Filosofia POR 2014-2020 este diferită față de POR 2007-2013 în sensul în care 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 integralitatea lui, ci vor fi promovate axele prioritare care au caracteristici asemănătoare POR 2007-2013. De asemenea, în cadrul POR 2014-2020 vor exista apeluri 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), agen-

ția 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 relucitarea 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 a 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.