

LUCIAN BODE:

"Statul român nu este capabil să rezolve problemele din infrastructură de unul singur"

(Interviu cu domnul Lucian Bode, deputat PNL, președintele Comisiei de Transporturi din Camera Deputaților)

● "Nu avem autostrăzi în România și căi ferate moderne nu atât de mult din cauza corupției, ci din cauze instituționale și administrative, a unor proceduri greoaie și a unei relații defectuoase cu partenerii de proiecte" ● "Pâinea și cuțitul se află la Guvern pentru tot ce înseamnă implementarea proiectelor de infrastructură"

Reporter: Având în vedere că toate guvernările au susținut că dezvoltarea infrastructurii reprezintă unul din elementele importante din programele de guvernare, cum vă explicați situația dezastruoasă în care se află infrastructura (rutieră, feroviară și aero-portuară) din România?

Lucian Bode: De când sunt președintele Comisiei pentru transporturi și infrastructură din Camera Deputaților (decembrie 2016) am inițiat o serie de dezbateri în cadrul cărora am adus în atenția publică toate modurile de transport. Am făcut acest lucru din dorința de a desluși cauzele decalajului mare de dezvoltare pe care îl înregistrează România în privința dezvoltării infrastructurii de transport. Concluzia la care am ajuns analizând, toate sectoarele (rutier, feroviar, aerian și naval), este

că autoritățile statului responsabile sunt niște mecanisme greoaie, care de cele mai multe ori doar vorbesc despre reformă, dar nu o aplică, care încearcă să găsească vinovați în afara sistemului pentru incapacitatea lor de performanță.

Aceste metehne se perpetuează din păcate de ani buni, iar rezultatele sunt cele constatate de fiecare dintre noi, zi de zi.

Reporter: Recent, parlamentarii PSD și ministrul Transporturilor, Lucian Șova, au adus critici severe la adresa companiilor de infrastructură. Sunt doar companiile de vină pentru această situație?

Lucian Bode: Eu cred că poziționarea ministrului Șova și a parlamentarilor PSD a fost una de imagine. Au vrut să transmită un mesaj de forță, dar cred că au greșit. Statul



român nu este nici acum capabil să rezolve problemele din infrastructură de unul singur. Este nevoie de un parteneriat cu firmele de construcții. A arăta cu degetul doar spre partea despre care spui că este "clientul" statului și a-l face responsabil pentru eșecul de la capitolul autostrăzi spune mult despre capacitatea ta de a fi constructiv și a-ți propune, din postura de administrator/manager, să faci ca lucrurile să evolueze. Mai

mult, eu nu aș vorbi despre "vinovați", mai degrabă aș vorbi despre responsabili. Ca să nu mai spun despre injustețea pe care o fac unii colegi, împărțind "vinovații" în români și străini, în loc să-i împărțim în competenți și incompetenți.

Reporter: Ce măsuri credeți că trebuie luate în acest domeniu? Cum poate fi accelerată implementarea

(continuare în pagina 6)

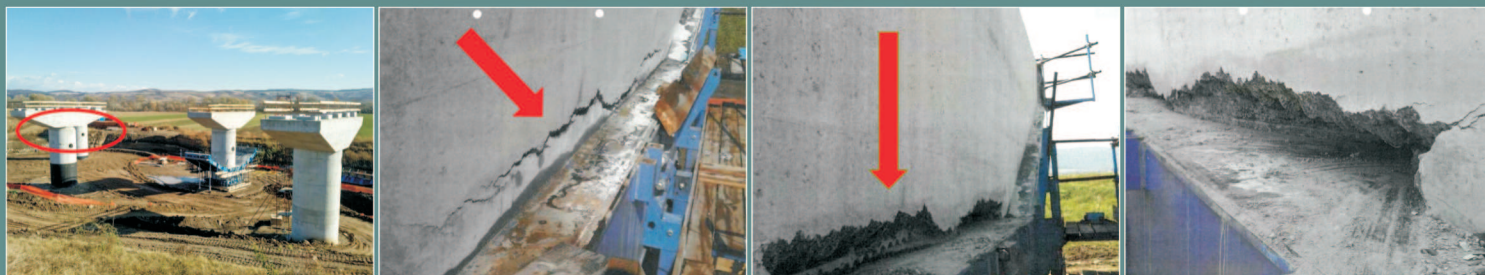
"Pe zona de fonduri europene, România nu a fost în stare să joace această carte în avantajul său, așa cum au făcut alte țări din regiune. Pentru exercițiul financiar 2014-2020 avem alocate prin POIM aproape

6 miliarde de euro

pentru infrastructură, avem 1% din PIB alocat pe sector, avem și alte împrumuturi contractate de la parteneri financiari externi și cu toate acestea, în teren rezultatele sunt slabe".



Defecte de structură privind turnarea betonului în riglă la lucrările de artă



■ Sursa: CNIR

urmare din pagina 4

marilor proiecte de investiții în infrastructura rutieră?

Lucian Bode: Cred că cei din ministere și din autorități trebuie să stabilizească proceduri clare de lucru. Iar toate comitetele interministeriale înființate pentru flexibilizarea procedurilor să fie eficiente. Una dintre problemele întâmpinate în implementarea proiectelor de infrastructură o constituie lipsa avizelor și a autorizațiilor, cum ar fi acordul de mediu care se emite cu întârziere sau expiră până la data începerii lucrărilor, iar în lipsa lui nu poate fi acordată autorizația de construcție. Am auzit multe angajamente din partea miniștrilor transporturilor că înființează echipe care lucrează să armonizeze aceste lucruri astfel încât să fie eliminate aceste sincope, iar rezultatul a fost, de fiecare dată, zero. Tot în acel punct se împotmolesc proiectele!

Reporter: De ce stăm atât de prost la dezvoltarea infrastructurii rutiere, feroviare, aero-portuare?

Lucian Bode: Motivele sunt multe și țin în primul rând de determinarea și voința cu care îți dorești să faci lucrurile să se miște. Apoi ține și de dorința de a recruta oameni cu adevărat competenți care vin cu soluții viabile. Este important să aloți fon-

duri suficiente pe care apoi să le și cheltui. Pentru că, în ultimii ani, bugetul Ministerului Transporturilor a fost rectificat negativ. Deci au pierdut bani pe care nu au fost în stare să-i cheltuiască, deși avem în derulare proiecte care treneză de ani buni. De asemenea, calitatea studiilor de fezabilitate constituie o frână în calea dezvoltării infrastructurii de orice fel. Faptul că, în România, durează 2 - 3 ani întreaga procedură de la urcarea în SEAP a documentațiilor până la finalizarea unui studiu reprezintă o dovadă a slabei capacități administrative de gestionare a demersului per ansamblu. Un alt blocaj se înregistrează și în ceea ce privește acordul de mediu, fără de care nu se poate emite autorizația de construcție, iar prin revizuirii repetate sau expirarea lui se ajunge la termene împinse cu mulți ani până la finalizarea proiectelor.

Reporter: Cum vă explicați că alte țări au construit sute de km de autostradă din fonduri europene, iar noi am rămas cu doar 748 km, în total, și ocupăm locul 128 în lume, privind calitatea drumurilor?

Lucian Bode: Cred că aceste țări fac exact invers față de ceea ce facem noi. De exemplu, dacă ar fi să concepem un manual despre cum să construiești o infrastructură modernă și adaptată nevoilor reale ale unei societăți, România ar fi un bun studiu

LUCIAN ȘOVA CĂTRE ANTREPRENORI: "Responsabilitatea să fie asumată de fiecare"

Reprezentanții marilor companii de infrastructură au intrat, recent, în colimatorul actualului ministru al Transporturilor, Lucian Șova.

În timpul unei discuții cu antreprenorii din domeniu și cu membrii Comisiei de Transporturi din Camera Deputaților, Lucian Șova a prezentat un document cu fotografii care arată problemele privind calitatea lucrărilor de construcție pe care CNAIR le-a identificat în rețelele de autostrăzi, construite de companiile care au câștigat licitațiile din domeniu.

Lucian Șova a spus: "Nu-mi propun să cunosc pe niciunul dintre dumneavoastră în mod direct, însă vreau să vă cunosc instituțional și din perspectivă legală și contractuală foarte strict. (...) Îi rog pe partenerii noștri din companii să manifeste atenție. Responsabilitatea se personalizează și am înțeles să mi-o asum, însă trebuie să se vadă clar - și voi face toate eforturile din perspectiva comunicării - ca responsabilitatea să fie totuși asumată de fiecare, în concordanță cu rolul pe care îl are în dezvoltarea proiectelor de infrastructură din România".

Lucian Șova a mai spus că piața muncii din România este deschisă și pentru francezi, italieni, germani, austrieci și le-a transmis reprezentanților companiilor de construcții că, în măsura în care nu există lucrători, pot să finanțeze resursă de forță de muncă pentru a-și termina contractele câștigate.



Alunecare versant cu antrenare corp autostradă



■ Sursa: CNIR

Cedare umplutură din rambleul autostrăzii și demolarea acesteia



■ Sursa: CNIR

de caz la capitolul: „Așa nu!”. Nu avem încă o legislație coerentă și suplă în ceea ce privește achizițiile publice, am transpus directivele europene în domeniu, dar blocajele există în continuare, motiv pentru care încă se caută variante pentru a fi îmbunătățită. Legea PPP, care pare o soluție salvatoare, este într-o transformare permanentă - în decembrie anul trecut Guvernul Tudose a operat o nouă modificare. Când ai atâta impredictibilitate pe zona de legislație, când ai trei miniștri la Ministerul Transporturilor într-un singur an, când fiecare ministru vine cu o nouă viziune, nu

poți avea performanță.

Reporter: De ce nu reușim să accesăm fonduri europene pentru infrastructura din România?

Lucian Bode: Pe zona de fonduri europene, România nu a fost în stare să joace această carte în avantajul său, așa cum au făcut alte țări din regiune. Pentru exercițiul financiar 2014-2020 avem alocate prin POIM aproape 6 miliarde de euro pentru infrastructură, avem 1% din PIB alocat pe sector, avem și alte împrumuturi contractate de la parteneri financiari externi și cu toate acestea, în teren rezultatele sunt slabe. Este greu de explicat populației de ce nu reușim să avansăm la acest capitol. A existat o perioadă în care instituțiile care gestionează aceste fonduri (autoritățile de management) funcționau pe lângă ministere, din 2014 au fost strânse sub umbrela Ministerului Fondurilor Europene tocmai pentru a da o coerență mai mare procesului și a simplifica structura instituțională. Cu toate acestea, deși au existat măsuri pentru fluidizarea procesului de absorbție, România nu reușește să surmonteze decalajele. Pe partea de infrastructură semnalele nu sunt tocmai optimiste. După ce am îndeplinit condiționalitățile ex-ante în domeniul transporturilor (înființarea Autorității de Reformă Feroviară, definitivarea con-

tractelor de performanță cu furnizorii de servicii de transport și cu beneficiarii etc.). Ministerul și celelalte instituții care au în coordonare proiecte (CNAIR, CFR, METROREX, ARF etc.) trebuie să recupereze întârzierile de pe marile proiecte pentru a evita riscul de dezangajare a fondurilor europene. De cele mai multe ori întârzierile înregistrate în finalizarea proiectelor și amânările repetate conduc la un grad scăzut de absorbție a fondurilor europene, ceea ce ne plasează în rândul statelor cu o performanță scăzută la acest capitol.

Reporter: Ce rol joacă fenomenul corupției în stagnarea dezvoltării infrastructurii din România?

Lucian Bode: Nu cred că putem vorbi despre fenomenul corupției ca fiind principalul factor de blocaj al proiectelor de infrastructură. Dacă el există și este confirmat prin decizii ale instituțiilor care cercetează aceste aspecte, cei care au fost dovediți responsabili vor suporta consecințele faptelor lor. Dar nu vreau să generalizăm pentru că astfel de situații sunt izolate. Nu avem autostrăzi în România și căi ferate moderne nu atât de mult din cauza corupției, ci din cauze instituționale și administrative, a unor proceduri greoaie și a unei relații defectuoase cu partenerii de proiecte. De asemenea, pot exista anumite "înțelegeri" între an-

trepreneurii care participă la licitații, dar astfel de situații intră în sfera de competență a unor instituții precum Consiliul Concurenței, organism care poate clarifica aceste aspecte.

Reporter: Care sunt cauzele blocajelor care au condus la amânarea termenelor de finalizare pentru autostrăzile aflate în derulare și, mai ales, care sunt soluțiile care pot contribui la accelerarea procesului de construcție a acestor obiective?

Lucian Bode: Am subliniat în cadrul dezbaterilor pe care le-am avut în perioada recentă pe problematica implementării proiectelor de infrastructură faptul că principalele cauze ale acestor întârzieri vizează necorelarea între instituțiile responsabile cu emiterea avizelor și acordurile necesare implementării unui proiect, exproprierea de pe traseul unui obiectiv de investiții, încurcăturile cadastrale care țin pe loc lucrările, iar problema studiilor de fezabilitate prost întocmite impactează negativ parcursul unui astfel de proiect. De asemenea, mecanismul decontării lucrărilor trebuie să fie unul corect și transparent, trebuie să existe un echilibru între progresul fizic al lucrărilor și cel financiar.

Reporter: Ce vă propuneți, din

(continuare în pagina 8)

"A arăta cu degetul doar spre partea despre care spui că este «clientul» statului și a-l face responsabil pentru eșecul de la capitolul autostrăzi spune mult despre capacitatea ta de a fi constructiv și a-ți propune, din postura de administrator /manager, să faci ca lucrurile să evolueze".

Fisuri și crăpături în sistemul rutier și demolarea acestuia pentru refacere



■ Sursa: CNIR

Cedarea taluze de debleu cu antrenarea șanțurilor de scurgere a apelor de la bază



■ Sursa: CNIR

urmare din pagina 7

punct de vedere legislativ, pentru accelerarea dezvoltării infrastructurii din România?

Lucian Bode: Dezvoltarea infrastructurii din România se face ținând cont în primul rând de Masterplanul General de Transport aprobat prin HG 666/2016 și de POIM. Apoi, vorbim despre legislația privind achizițiile publice care are un mare rol în implementarea acestor proiecte, iar o modificare a acestei legislații în privința reducerii termenelor trebuie discutată temeinic cu toate părțile implicate (ANAP, instanțe de soluționare a contestațiilor, autoritate contractantă, companii). În acest domeniu se reglementează foarte mult la nivel secundar, fie că vorbim despre aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai unui proiect, fie că vorbim despre modele de contract între constructor și beneficiar. Toate acestea se stabilesc prin Hotărâri de Guvern, iar noi ca legislativ nu avem competențe în această zonă. Pâinea și cuțitul se află la Guvern pentru tot ce înseamnă im-

"Nu cred că putem vorbi despre fenomenul corupției ca fiind principalul factor de blocaj al proiectelor de infrastructură".

plementarea proiectelor de infrastructură. Din Parlament, noi, prin inițierea de dezbateri și exercitarea funcției de control parlamentar, putem să semnalăm derapaje și să monitorizăm continuu acest proces.

Reporter: Consiliul Investitorilor Străini a propus, recent, Guvernului înființarea unei entități care să supravegheze marile proiecte de infrastructură. Cum vi se pare această propunere?

Lucian Bode: Mă așteptam ca această propunere să fie făcută în cadrul dezbaterii pe care am organizat-o și unde au fost prezenți 13 reprezentanți ai companiilor care au contracte de construcții pe infrastructura rutieră mare, din cei 15 invitați. O astfel de entitate care să supravegheze marile proiecte poate fi o soluție în condițiile în care rezolvăm și alte probleme mult mai stringente: calitatea documentațiilor de atribuire, calitatea studiilor de fezabilitate, calitatea lucrărilor efectuate etc.

Reporter: Vă mulțumesc!

Consiliul Investitorilor Străini propune Guvernului înființarea unei entități care să supravegheze marile proiecte de infrastructură

Consiliul Investitorilor Străini (FIC) a propus, recent, autorităților înființarea unei Unități de Implementare a Proiectelor (UIP), care să fie responsabilă de supravegherea implementării marilor proiecte de infrastructură.

În viziunea comitetului director al FIC, la ora actuală, în România, există o serie de obstacole administrative care împiedică dezvoltarea infrastructurii, precum: probleme de proiectare, întocmirea defectuoasă a caietelor de sarcini, procese și proceduri de achiziție complexe și greoaie din punct de vedere administrativ, procese și proceduri îndelungate și, uneori, slab coordonate, de obținere a aprobărilor necesare și, nu în ultimul rând, lipsa resurselor pentru monitorizare în etapa de derulare.



Cedare corp (umplutură) autostradă



■ Sursa: CNIR