

Rezumat emisiune TVR " Ultima editie" - 08.10.2017

Este necesara refacerea permanenta a Studiilor de Fezabilitate?

Poate fi construita autostrada Sibiu-Pitesti in baza Studiului de Fezabilitate din 2008?

Este posibil sa avem simultan autostrazi pe Valea Prahovei si pe Valea Oltului?

Romania are firme si specialisti care pot construi proiecte importante de infrastructura?

Este necesar un dialog mai amplu intre expertii Comisiei Europene si specialistii romani, pe marginea obiectivelor de interes national si European ?

Sunt cateva intrebari la care a incercat sa ofere raspunsuri editia de astăzi a emisiunii TVR- " Ultima ediție". Realizator, Claudiu Lucaci. Invitați, Directorul CNAIR SA Ștefan Ioniță și fostul ministru al lucrărilor publice, Nicolae Noica.

Stefan Ionita (Director General CNAIR S.A.):

- In ceea ce priveste problema refacerii permanente a Studiilor de Fezabilitate, ceea ce ne-a lipsit pana acum este motivatia si specialistii care sa explice ca aceste documentatii trebuie doar completate punctual si readuse la realitatea zilelor noastre doar pe anumite volume din acele Studii de Fezabilitate. Este vorba despre studii actualizate de trafic si despre analize Cost-Beneficiu. Nu tot Studiul de Fezabilitate trebuie refacut.

- Dupa ce sunt aprobate prin Hotarare e Guvern, coridoarele stabilite prin Studiile de Fezabilitate, nu mai trebuie modificate.

- Solutia unui contract pentru proiectare si executie este mai buna la proiectele complexe, deoarece permite constructorului sa isi updateze metodologiile si solutiile pe care vrea sa le aplice.

- Promovam obiectivele pe baza documentatiilor existente si consideram ca acestea satisfac criteriile impuse de Comisia Europeana.

- O dovada in acest sens sunt proiectele in valoare de aproape 14 milioane de lei scoase anul acesta la licitatie. Nu se mai pune problema ca se mai poate reveni la obiceiul revizuirii permanente a Studiilor de Fezabilitate.

- Este nevoie ca trecerea muntilor sa se faca pe niste coridoare de mare viteza. Ambele coridoare, pe Valea Oltului si pe Valea Prahovei, pot beneficia concomitent de o solutie. Problemele pe Valea Oltului si pe Valea Prahovei pot sa fie rezolvate in acelasi timp.

- Pentru Valea Oltului au fost promovate deja sectiunile 1 si 5 ale autostrazii Sibiu-Pitesti si cred ca pana la sfarsitul anului vor fi desemnati antreprenori pentru ele, daca lucrurile merg bine din perspectiva legislatiei care reglementeaza achizitiile publice.

- Sectiunile din mijloc, pe traseul Curtea de Arges-Boita, vor putea avea antreprenori in ianuarie sau februarie, 2018. Este un proces ireversibil. Romania trebuie sa fie hotarata sa-si promoveze obiectivele rapid si eficient.

- Am schimbat strategia de abordare pentru a nu mai aparea probleme pe perioada derularii unor proiecte. Am schimbat inclusiv conditiile de contract, astfel incat litigiile sa fie judecate in instantele din Romania, in baza legislatiei romane si nu la Curtea de arbitraj de la Paris. Atata timp cat constructia de autostrazi din Romania se supune legislatiei romane, jurisdicia trebuie sa fie in Romania.

- Suntem in proces de modificare a legii 255 astfel incat sa putem intra mult mai repede in amplasamentul santierului. In ultimele 10 luni, am facut inclusiv in acest domeniu pasi importanti.

- In cele 10 luni de cand conduc CNAIR, am dat credibilitate inginerilor romani si cu ei m-am dus in fata reprezentantilor Comisiei Europene, care ne finanteaza. Am explicat ca acesti oameni au experienta si capacitatea sa ofere solutii pentru proiecte.

- Am observat ca firmele straine care construiesc in Romania, desi au experienta in achizitii publice, au probleme cand trebuie sa lucreze efectiv pe specificul solului din Romania. Este diferenta intre un sol arid cum este cel din Spania si specificul solului romanesc.

- Cand am preluat conducerea CNAIR am cerut toate documentatiile care au fost elaborate in trecut de Companie si am constatat ca pentru toate aceste coridoare au existat de fapt strategii si studii. Trebuia demarata constructia iar aceste proiecte trebuiau promovate de Companie si de Minister. Consider ca noi trebuie sa ne promovam proiectele cu specialistii nostrii si sa explicam aceste lucruri mult mai clar.

Nicolae Noica (fost ministru al lucrărilor publice, în perioada 1996-2000):

- Trebuie inteles in primul rand ca rolul Studiului de Fezabilitate este sa stabileasca traseul in functie de relief. Aceste forme de relief nu se schimba. Ca atare Studiile de Fezabilitate nu trebuie schimbate. Din pacate exista o lipsa de continuitate si asta este marea problema cu care ne confruntam.

- Coridorul IV Pan-European este rezolvat in proportie de 80%. Nu reusim sa facem restul de 20%, pentru ca se gasesc mereu explicatii pentru noi studii de fezabilitate.

- Pentru Sibiu-Pitesti a fost facut un studiu de fezabilitate in 2008. A fost aprobat prin Hotarare de Guvern, tot in 2008. Ar fi fost normal ca urmatoarele Guverne sa aplice acest Studiu.

- Consultantii Comisiei Europene ar trebui sa fie fermi atunci cand este vorba despre o Lege cum a fost cea de amenajare a teritoriului national sau Hotararea de Guvern din 2008, pentru traseul Autostrazii Sibiu-Pitesti. Ar trebui sa ceara respectarea acestor elemente strategice nationale. De multe ori, pentru a justifica anumite elemente de finantare din bani europeni, vin cu o serie de intrebari suplimentare. Eu cred ca aici ar trebui sa existe o cooperare mai buna cu acesti specialisti.

- Pentru a lamuri aceste aspecte, Asociatia Generala a Inginerilor din Romania (AGIR), a adus specialistii romani, au avut loc discutii pe aceasta tema, inclusiv cu ministrul cercetarii, propunand sa se formeze o comisie care sa analizeze aceste Studii de Fezabilitate. Aceste documentatii trebuie facute de un institut romanesc, care are experienta.

- Este vorba de strategia nationala, iar consultantii de la Comisia Europeana trebuie sa vina alaturi de noi.

- Trebuie mai multa intelegere din partea reprezentantilor Comisiei Europene pentru aceste proiecte.

- Ar trebui sa fie implicat si Inspectoratul de Stat pentru Constructii, deoarece acest organism verifica modul in care se fac lucrarile. Acestei institutii ar trebui sa i se supuna absolut toti antreprenorii, fie straini, fie romani.

- Este nevoie de certificarea firmelor de constructii, pentru ca nu oricine poate executa o lucrare.

- La conducerea CNADNR au fost in trecut oameni care nu erau de specialitate, ceea ce a reprezentat o problema inclusiv in dialogul cu reprezentantii Comisiei Europene.

- Hartile elaborate in 2006 privind necesarul infrastructurii din Romania se suprapun practic pe cele elaborate in anul 1938.

- Avem o scoala de constructii foarte buna si oameni care se pricep. Hidroconstructia de exemplu, care a construit baraje, ar putea construi foarte simplu si drumuri. Trebuie doar sa avem incredere in specialistii romani.