

DE LA 1877



România liberă

VIATA, IESITA DIN TIPAR

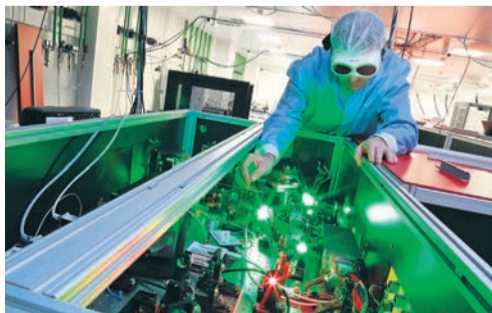
FONDURI EUROPENE

SUPLIMENT AL ZIARULUI ROMÂNIA LIBERĂ / LUNI, 9 MAI 2016

MARI PROIECTE DE INFRASTRUCTURĂ



Plaja de pe litoralul românesc, scoasă din mare cu bani europeni **P 3**



Cel mai puternic laser, construit în România **P 5**



De ce se bat băncile să finanțeze proiectele mari de infrastructură **P 6**

Proiectele de infrastructură, dezvoltate cu fonduri europene



11,88

miliarde de euro este alocarea financiară totală, pentru cadrul financiar 2014-2020, destinată Programului Operațional Infrastructura Mare, din care 6,94 miliarde de euro din Fondul de Coeziune, 2,48 miliarde de euro din Fondul European de Dezvoltare Regională și 2,46 miliarde de euro cofinanțarea națională.

scăzute de carbon - creșterea producției de energie din resurse regenerabile mai puțin exploatate (biomasă, biogaz, geotermal), reducerea consumului de energie la nivelul consumatorilor industriali, reducerea consumului mediu de energie electrică la nivelul locuințelor, creșterea economiilor în consumul de energie primară produsă prin cogenerare de înaltă eficiență;

AXA 7: Creșterea eficienței energetice la nivelul sistemului centralizat de termoficare în orașele selectate

- creșterea eficienței energetice în sistemele centralizate de transport și distribuție a energiei termice în orașele selectate și creșterea eficienței energetice în sistemul centralizat de furnizare a energiei termice în municipiul București;

AXA 8: Sisteme inteligente și sustenabile de transport al energiei electrice și gazelor naturale - creșterea capacității Sistemului Energetic Național pentru preluarea energiei produse din resurse regenerabile și creșterea gradului de interconectare a Sistemului Național de Transport a gazelor naturale cu alte state vecine.

Programul Operațional Infrastructura Mare (POIM) finanțează activități din patru sectoare: infrastructura de transport, protecția mediului, managementul riscurilor și adaptarea la schimbările climatice, energie și eficiență energetică. POIM cuprinde 8 axe prioritare:

AXA 1: Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T (Trans-European Transport Networks) și a metroului - creșterea mobilității prin dezvoltarea transportului rutier pe rețeaua rutieră TEN-T centrală, creșterea mobilității pe rețeaua feroviară TEN-T centrală, creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală, creșterea gradului de utilizare a transportului cu metroul în București-Ilfov;

AXA 2: Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient - Creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T globală, creșterea accesibilității zonelor cu o conectivitate redusă la infrastructura rutieră a TEN-T, creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor, creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin terminale intermodale și porturi, creșterea gradului de siguranță și securitate pe toate modurile de transport și reducerea impactului transporturilor asupra mediului, reducerea timpului de staționare la punctele de comunicare transnațională, creșterea sustenabilității și calității transportului feroviar;

AXA 3: Dezvoltarea infrastructurii de mediu în condiții de management eficient al resurselor - reducerea

numărului depozitelor neconforme, creșterea gradului de pregătire pentru reciclare a deșeurilor în România și creșterea nivelului de colectare și epurare a apelor uzate urbane, precum și a gradului de asigurare a alimentării cu apă potabilă a populației;

AXA 4: Protecția mediului prin măsuri de conservare a biodiversității, monitorizarea calității aerului și decontaminarea siturilor poluate istoric - creșterea gradului de protecție și conservare a biodiversității și refacerea ecosistemelor degradate, creșterea nivelului de evaluare și monitorizare a calității aerului la nivel național prin dezvoltarea instrumentelor de monitorizare, reducerea suprafețelor poluate istoric;

AXA 5: Promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor - reducerea efectelor și a pagubelor asupra populației cauzate de fenomenele naturale asociate principalelor riscuri accentuate de schimbările climatice, în principal de inundații și eroziune costieră și creșterea nivelului de pregătire pentru o reacție rapidă și eficientă la dezastre a echipajelor de intervenție;

AXA 6: Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii

Cine poate solicita finanțare

- Administratorul infrastructurii de transport feroviar, desemnat conform legislației în vigoare, cu atribuții în dezvoltarea proiectelor de investiții;
- Administratorul infrastructurii de transport rutier de interes european și național, desemnat conform legislației în vigoare, cu atribuții în dezvoltarea proiectelor de investiții;
- Ministerul Transporturilor;
- Administratorii canalelor navigabile și administratorii porturilor maritime și fluviale, desemnați conform legislației în vigoare, cu atribuții în dezvoltarea proiectelor de investiții;
- Parteneriate cu alți potențiali beneficiari;
- Ministerul Transporturilor;
- Alte structuri, conform ghidului solicitantului.

Documente necesare

În funcție de proiectele care urmează să fie finanțate, o parte din documentele care trebuie să facă parte din dosar sunt următoarele:

- Cererea de finanțare;
- Declarații privind eligibilitatea, angajament și prevenire a conflictului de interese;
- Documente privind disponibilitatea terenurilor;
- Documente fundamentate care să ateste maturitatea și calitatea pregătirii proiectului: studiul de fezabilitate (inclusiv studiile de fundamentare), a cărui aprobare presupune analiză cost-beneficii.

Plaja de pe litoralul românesc, scoasă din mare cu bani europeni

România a pierdut peste 2.400 de hectare de plajă în ultimii 30 de ani, marea înghițind nisipul de pe întregul litoral.

Țărmul de la sud de Portul Mădina a fost modificat din cauza concentrării activității economice în această zonă. Apărările de coastă: digurile de apărare, epiurile din piatră și digurile independente pentru reducerea eroziunii se aflau într-o stare necorespunzătoare, multe din acestea fiind ineficiente, aproape de sfârșitul vieții de funcționare. Condiția precară a multor apărări constituie un risc semnificativ de securitate și sănătate pentru public. Astfel, dacă după 89 lucrările de apărări de maluri au fost date uitării, iată că aderarea la comunitatea europeană ne-a oferit posibilitatea financiară de a recupera o parte din pământul acaparat de Marea Neagră. Printr-un proiect major, ce depășește 624 de milioane de lei, România a reușit să reducă eroziunea costieră în zonele cele mai expuse la risc ale litoralului Mării Negre prin implementarea măsurilor de prevenire adecvate structurale și nestructurale pentru protecția a 7,3 km de plajă. La finalul proiectului, țara noastră și-a extins litoralul cu o suprafață de peste 33 ha pe cele cinci sectoare de plajă incluse în proiect: Mamaia Sud, Tomis Nord, Tomis Centru, Tomis Sud și Eforie Nord, iar plajele sunt mai late cu peste 100 de metri. „Eroziunea plajelor și a falezelor duce la pierderi de teritoriu, dar mai ales compromite ireversibil ecosistemele marine litorale și valoarea socio-economică și de mediu a zonei litorale, ceea ce creează pagube însemnate economiei naționale și compromite țintele de dezvoltare durabilă. Prin acest proiect, România a făcut un prim și important pas în cadrul acțiunilor de stopare a fenomenului de eroziune de pe țărmul litoralului Mării Negre, acesta fiind unul dintre cele mai ambițioase și frumoase proiecte pe care țara noastră le implementează în prezent. Scopul acestuia este de a reduce eroziunea costieră în zonele cele mai expuse la risc ale coastei Mării Negre, de a proteja patrimoniul, siguranța construcțiilor, precum și a rezidenților din zonă”, a precizat, pentru „România liberă”, Nicolae Bărbieru, directorul general al Administrației Naționale Apele Române. Acesta arată că beneficiarii



finali ai proiectului sunt peste 278.000 de locuitori și 122 de operatori economici identificați.

Socoteala de pe hârtie nu se potrivește cu cea de pe teren

Specialiștii din cadrul Administrației Naționale „Apele Române” au întâmpinat mai multe dificultăți pe timpul desfășurării lucrărilor de execuție la cele cinci loturi - Mamaia Sud, Tomis Nord, Tomis Centru, Tomis Sud și Eforie Nord. Nicolae Bărbieru susține că printre piedicile care au apărut se numără: interferența lucrărilor

de execuție cu activitățile turistice din timpul sezonului estival, furtunile din timpul sezonului rece, un alt obstacol temporar destul de frecvent întâlnit în timpul executării lucrărilor marine cu grad mare de dificultate de realizare, iar în unele situații, în condiții hidrometeorologice climatice extreme, a fost nevoie chiar de sistarea temporară a lucrărilor și retragerea utilajelor din amplasament. O altă problemă care a apărut în timpul lucrărilor a fost cea legată de accesul dificil al utilajelor pentru aprovizionarea organizărilor de șantier și a punctelor de lucru în zonele puternic urbanizate ale orașelor Constanța și Eforie.

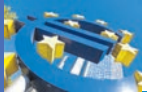


OBIECTIVE PROIECT

- Reducerea eroziunii costiere în zonele cele mai expuse la risc ale coastei Mării Negre prin implementarea măsurilor de prevenire adecvate structurale și nestructurale pentru protecția a 7,3 km de plajă și extinderea suprafeței plajelor cu 33,3 ha;
- Îmbunătățirea securității și sănătății persoanelor care locuiesc, lucrează sau vizitează zona costieră;
- Îmbunătățirea calității apei costiere, prin îmbunătățirea spălării naturale a plajelor (în principal pentru zonele stațiunilor) pentru reducerea impactului carbonului.

FIȘA TEHNICĂ

- **Titlul proiectului:** „Protecția și reabilitarea părții sudice a litoralului românesc al Mării Negre în zona municipiului Constanța și zona Eforie Nord”
- **Beneficiar:** Administrația Națională Apele Române prin Administrația Bazinului de Apă Dobrogea Litoral
- **Valoare totală proiect:** 624.115.423 lei (cu TVA eligibilă)
- **Valoare eligibilă:** 623.925.643 lei
- **Contribuție beneficiar:** 189.780 lei
- **Data semnării contractului de finanțare:** 29.04.2013
- **Data finalizării proiectului:** 30.03.2016
- **Indicatorii fizici ai proiectului realizați integral:** 0,825 km de apărare reabilitată (epiuri/diguri)
4,880 km noi apărări (epiuri/diguri)
5,770 km înnisipare plajă
- **Indicatori de performanță ai proiectului implementat:**
7,3 km plajă protejată
33,3 ha suprafață de plajă extinsă.



Aderarea la UE a adus rețeaua de apă și canalizare în zona Cluj-Sălaj

Unul dintre primele proiecte importante de mediu care au obținut finanțare europeană este cel care vizează îmbunătățirea procedurii de tratare a apei potabile și a distribuției acesteia și colectarea apelor menajere în opt aglomerații urbane situate în județele Cluj și Sălaj: Cluj-Napoca, Zalău, Dej, Gherla, Șimleu Silvaniei, Jibou, Huedin și Cehu Silvaniei. Scopurile principale ale proiectului sunt: racordarea localităților la rețeaua de apă și canalizare, îmbunătățirea procedurilor de tratare a apei potabile și colectarea și epurarea apelor menajere prin construcția/modernizarea surselor de captare a apei potabile, a stațiilor de tratare a apei din surse și stațiilor de epurare a apelor uzate, extinderea/reabilitarea rețelei de alimentare cu apă și de colectare a apelor uzate, construcția/reabilitarea punctelor de tratare a reziduurilor, aparate de măsurare, echipamente de laborator, echipamente de detectare a pierderilor. De această investiție vor beneficia aproximativ 500.000 de locuitori din zona Cluj-Sălaj, care vor putea consuma apă potabilă la standarde europene și nu vor mai plăti facturi în care sunt incluse pierderile din rețea. Proiectul este implementat de Compania de Apă Someș S.A., operatorul regional pentru județele Cluj și Sălaj, în cadrul Programului Operațional Sectorial de Mediu etapa 2007-2015. Mihai Iacob, director de dezvoltare al Companiei de Apă Someș, a explicat, pentru „România liberă”, că proiectul a avut atât o importanță decisivă în efortul de modernizare și extindere a infrastructurii și de aliniere la angajamentele asumate de România prin Capitolul de Mediu al Tratatului de Aderare, cât și un impact social major pentru populația din cele două județe. „Investițiile din acest proiect major, în valoare totală inițială de circa 200 milioane de euro, care îl situează printre cele mai mari accesate de operatorii regionali de profil din România, au răspuns la nevoi bine identificate de îmbunătățire a managementului și calității serviciului și mediului, dar și unor urgențe sociale



deosebite și cu mare impact, cum a fost cazul prelungirii cu 22 de kilometri a aducțiunii inițiale Gilău-Gherla până la municipiul Dej, concretizată prin eliminarea dependenței alimentării cu apă potabilă de bună calitate a unui municipiu cu peste 30.000 de locuitori, periclitată de singularitatea apartenenței stației de tratare de un operator privat în faliment”, spune Mihai Iacob.

Probleme care au fost depășite

Deoarece este vorba despre un proiect major de infrastructură, care a deschis drumul în implementarea Programului Operațional Sectorial de Mediu, derularea acestuia nu a fost una simplă. „Au fost de gestionat 23 de contracte componente ale proiectului Cluj-Sălaj. Unele dintre acestea au trenat chiar ani de zile în instanță în urma contestațiilor la licitație, altele au trebuit «relicitate» din cauza intrării în insolvență a unor constructori”, susține directorul de dezvoltare al Companiei de Apă Someș. Mihai Iacob arată însă că problemele au putut fi depășite printr-o



bună organizare și planificare, iar la 31 decembrie 2015 toate contractele componente ale proiectului major Cluj-Sălaj erau finalizate cu succes.



OBIECTIVE PROIECT

Pentru sectorul de apă:

- furnizarea de apă potabilă la standardele europene;
- furnizarea apei potabile pentru un număr de aproximativ 500.000 de locuitori;
- asigurarea calității serviciilor de apă conform principiilor de maximizare a eficienței de cost și a calității în operare și suportabilității populației;
- îmbunătățirea securității alimentării cu apă prin înlocuirea conductelor uzate structural;
- reducerea pierderilor de apă.

Pentru sectorul de apă uzată:

- creșterea calității apei de suprafață prin minimizarea efectelor determinate de așezările umane;
- reducerea riscului asupra sănătății prin extinderea rețelei de canalizare în zonele neacoperite și reducerea riscului de poluare a apei subterane și de suprafață;
- asigurarea calității serviciilor de apă uzată conform principiilor de maximizare a eficienței de cost și a calității în operare și suportabilității populației;
- reducerea infiltrațiilor în sistem, precum și a riscului de inundabilitate cu apă uzată;
- conformitatea cu standardele europene de epurare.

FIȘA TEHNICĂ

- **Titlul proiectului:** Extinderea și reabilitarea sistemelor de apă și apă uzată din județele Cluj/Sălaj
- **Beneficiar:** Compania de Apă Someș S.A. Cluj-Napoca
- **Valoarea finală a proiectului:** 149,7 milioane de euro, din care 145,64 milioane de euro reprezintă fonduri europene din Fondul de Coeziune, iar 25,6 milioane euro constituie contribuția beneficiarului. Valoarea eligibilă a proiectului este de 194,8 milioane de euro
- **Data semnării contractului de finanțare:** 01.10.2008
- **Data finalizării proiectului:** 30.06.2016
- **Stadiul implementării proiectului:** Stadiu fizic 99,60%
- Infrastructura din cadrul proiectului a fost finalizată. Urmează a fi transmis raportul de audit final și raportul final al proiectului.

Cel mai puternic laser din lume, construit în România

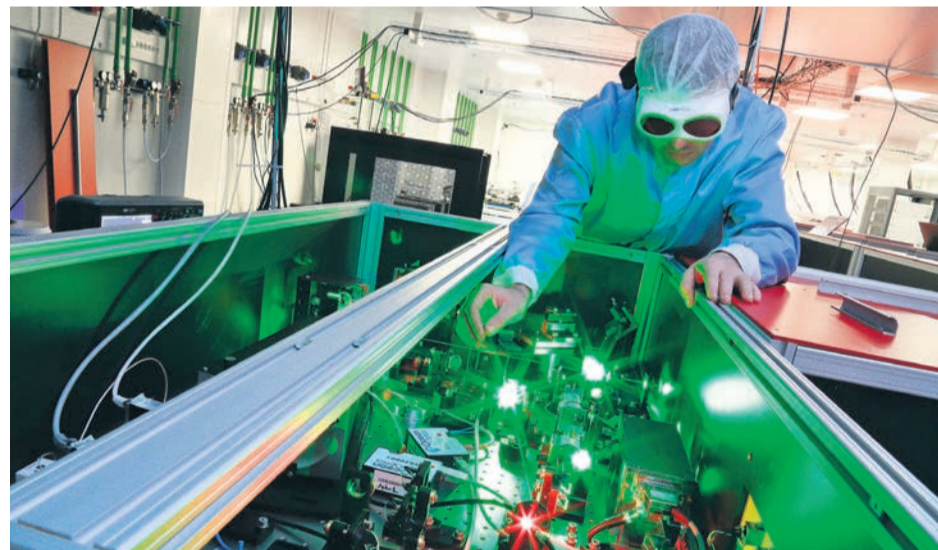
Laserul de la Măgurele va permite efectuarea unor experimente ce ar putea să ne schimbe radical viața. Este vorba de cercetări privind diagnosticarea și tratarea cancerului, dar și în domeniul nuclear. „În acest moment, avem colaborări cu 14 institute de cercetare și universități din România și 35 din străinătate. Conlucrăm cu toți cei care au expertiză și interes în implementarea proiectului și apoi în folosirea noului centru internațional de cercetare ELI-NP. Domeniile în care vor putea fi valorificate rezultatele cercetărilor noastre sunt multiple și variate atât în cercetarea fundamentală, cât și în cea aplicativă: în medicină și farmacie, în domeniul securității nucleare sau în cel al tratării materialelor în câmp intens de radiații pentru misiunile spațiale. O altă aplicație importantă pentru oamenii de știință va fi folosirea laserului în construcția de acceleratoare de particule, dar și în alte domenii de mare impact pentru dezvoltarea unor tehnologii importante. Va fi un centru european pentru cercetări de fizică nucleară pe baza fasciculelor ultra-intense de radiații vizibile (laser) și invizibile (gama)”, a explicat, pentru „România liberă”, Nicolae-Victor Zamfir, directorul Institutului Național de Fizică și Inginerie Nucleară „Horia Hulubei” și șeful proiectului Extreme Light Infrastructure-Nuclear Physics (ELI-NP). Pe de altă parte, Zamfir spune că se dorește dezvoltarea relațiilor cu mediul economic, cu industriile de high-tech, în acest sens fiind creat un cluster emergent, Măgurele High Tech Cluster, care reunește deja peste 50 de IMM-uri implicate în realizarea de produse de înaltă tehnologie. „ELI-NP are potențialul de a fi, timp îndelungat, în prim-planul științei la nivel mondial, de la fizica teoretică la biologie. Accesul la infrastructură va fi de tip «deschis» pentru cercetătorii din întreaga lume, cercetătorii fiind în măsură să prezinte propuneri pentru experimente, care vor fi apoi evaluate și selectate de către o comisie internațională. O parte din timpul de funcționare va fi alocat firmelor private care vor plăti costurile de acces, aducând astfel o contribuție la costurile de exploatare ale ELI-NP”, arată directorul Institutului „Horia Hulubei”.

Cum a început și în ce stadiu se află proiectul

Proiectul ELI-NP a demarat în ianuarie 2013 și este prevăzut a se finaliza în decembrie 2018. Acesta este finanțat din fonduri structurale, în două etape, valoarea totală fiind de circa 310 milioane de euro. Începând cu anul 2016, proiectul este finanțat în cadrul noului ciclu de finanțare prin Programul Operațional Competitivitate (POC). În prima fază



(2013-2015), când au fost alocate 136 milioane de euro, s-a realizat cea mai mare parte a construcției civile, componentele primului laser de 10PW din lume și prima parte a acceleratorului linear de electroni din componenta sistemului gamma. Aceste componente au fost realizate de grupul Thales, care furnizează laserul, și de consorțiul EuroGamma, din care fac parte institute de cercetări și companii de high-tech din opt țări europene. „Există o întârziere de câteva luni în finalizarea construcției clădirilor cauzată, pe de o parte, de întârzierea furnizării unor detalii de către proiectant și a unor lucrări de către constructor și, pe de altă parte, de solicitarea, după începerea lucrărilor, de către Apele Române a unui aviz suplimentar pentru sistemul geotermal”, arată Zamfir. Acesta susține însă că din punctul de vedere al planului științific implementarea a decurs foarte bine. „Un pas foarte important l-a constituit redactarea TDR-urilor (Technical Design Reports - proiectele pentru aranjamentele experimentale), aprobate în 2015 de către comunitatea științifică internațională și, ulterior,



de International Scientific Advisory Board. Pregătirea din punct de vedere științific pentru viitoarele experimente reprezintă o componentă esențială a activității cercetătorilor de la ELI-NP. În acest sens, colaborările cu laboratoare și institute de cercetare și universități din întreaga lume sunt extrem de importante pentru implementarea cu succes a proiectului”, spune șeful proiectului. Astfel, în acest moment peste 120 de

specialiști lucrează la implementarea proiectului, pe partea de cercetare și managerial-administrativă. Diferite poziții, de la cercetători seniori la asistenți de cercetare, de la tehnicieni la ingineri, sunt anunțate în întreaga lume. „Am primit sute de aplicații, iar în urma studierii dosarelor și a interviurilor am selectat circa 100 de specialiști din țara noastră, români care se întorc din diferite țări unde au lucrat în universități, laboratoare și centre de cercetare, dar și specialiști străini din țări precum Franța, Italia, Marea Britanie, Germania, Spania, Bulgaria, Turcia, China, India, SUA, Canada, Japonia etc.”, spune Zamfir. În a doua fază a implementării se va face recepția clădirilor care vor adăposti echipamentele, se vor instala sistemele laser și gamma, se vor realiza aranjamentele experimentale și se va completa echipa ELI-NP, până la un număr de 200-250 de specialiști.



Diferite poziții, de la cercetători seniori la asistenți de cercetare, de la tehnicieni la ingineri, sunt anunțate în întreaga lume. Am selectat circa 100 de specialiști din țara noastră, români care se întorc din diferite țări unde au lucrat în universități, laboratoare și centre de cercetare, dar și specialiști străini.

NICOLAE-VICTOR ZAMFIR, directorul Institutului Național de Fizică și Inginerie Nucleară „Horia Hulubei”

De ce se bat băncile să finanțeze proiectele mari de infrastructură

Loredana Răuțu, șefa Departamentului Programe de Finanțare în cadrul BCR, spune că există o competiție acerbă pentru finanțarea proiectelor de reabilitare a drumurilor, pentru infrastructura de apă și canalizare sau a celor de management al deșeurilor. Este aleasă oferta cea mai convenabilă, iar diferența la dobândă, care îl separă pe câștigătorul licitației de ceilalți participanți, poate fi și de 0,01%.

Care sunt etapele pentru obținerea finanțării unui proiect de infrastructură care beneficiază de granturi europene?

L.R.: Proiectele de infrastructură sunt implementate de autoritățile publice și procedurile trebuie să respecte legea achizițiilor publice. Astfel, autoritățile publice stabilesc caietul de sarcini, lansează cererea în SEAP (Sistemul Electronic de Achiziții Publice), iar băncile trebuie să depună ofertele în termenul stabilit. Serviciile bancare sunt selectate în funcție de costuri și dobânzi. Câștigă oferta cea mai convenabilă pentru autoritatea publică respectivă. Poate să fie o diferență la dobândă și de 0,01%, băncile acționând pe o piață foarte competitivă pe acest segment.

De ce băncile sunt în competiție pentru a finanța astfel de proiecte? Este vorba doar despre câștig deoarece creditele au valoare mare?

L.R.: Nu este vorba doar despre câștigul imediat. Băncile au strategia lor pentru susținerea economiei reale. Iar proiectele de infrastructură sprijină dezvoltarea economiei și sunt un factor multiplicator. Susținând astfel de proiecte într-o anumită zonă, contribuie în același timp și la sprijinirea proiectelor dezvoltate de beneficiarii privați. De aceea băncile se implică în finanțarea proiectelor mari. Sunt licitații organizate de Consiliile județene sau de autoritățile publice din orașele mari care vizează finanțarea mai multor proiecte în același timp. Au fost licitații și la valori de peste 100 de milioane de lei. De ce? Fiindcă autoritatea publică respectivă are proiecte europene aprobate pe care trebuie să le implementeze într-un anumit termen și atunci organizează licitații pentru a obține întreaga finanțare de care are nevoie. De exemplu, au fost și 25 de proiecte cuprinse într-o singură linie de finanțare. În astfel de cazuri, eforturile specialiștilor din domeniul bancar sunt considerabile. Analiza proiectelor este complexă, iar documentația pentru achizițiile publice este una stufoasă. Sunt foarte multe documente și formulare care trebuie depuse. Însă, după ce va intra în vigoare noua legislație privind achizițiile publice, lucrurile se vor simplifica.

Care sunt proiectele mari de infrastructură în care BCR a fost implicată și care este valoarea totală a finanțărilor?

L.R.: Banca a acordat cofinanțări de peste 1,5 miliarde de euro pentru proiectele care au accesat fondurile europene. Aproape jumătate dintre acestea sunt proiecte de infrastructură.



Am făcut o analiză comparativă a finanțărilor acordate de BCR în primii doi ani ai celor două perioade de programare și, dacă la doi ani după lansarea cadrului financiar anterior BCR acordase cofinanțări de circa 150 de milioane de euro pentru proiectele europene, acum valoarea acestora nu depășește 10 milioane de euro pentru actualul cadru financiar.“

Principalul concurent pentru finanțarea proiectelor mari de infrastructură a fost CEC Bank. Fiind banca la care statul este acționar, este normal să susțină proiectele implementate de autoritățile publice. Însă, în ceea ce privește proiectele companiilor de apă, avem cele mai multe licitații câștigate. De asemenea, BCR s-a implicat în finanțarea proiectelor de management al deșeurilor derulate de Consiliile județene, cele pentru infrastructura urbană, infrastructura rutieră, pentru reabilitarea clădirilor istorice, a școlilor și liceelor, dar și a căminelor pentru bătrâni. Deocamdată, suntem implicați în implementarea proiectelor fazate de infrastructură, care au început pe vechiul cadru financiar și care, într-o anumită măsură, vor fi finalizate din fondurile alocate din actualul cadru financiar. Asta pentru că nu s-au deschis decât anumite linii în cadrul Programului Operațional Regional și al Programului de Infrastructură Mare, iar acest lucru va conduce la întâzieri. Am făcut o analiză comparativă a finanțărilor acordate de BCR în primii doi ani ai celor două perioade de programare și, dacă la doi ani după lansarea cadrului financiar anterior BCR acordase cofinanțări de circa 150 de milioane de euro pentru proiectele europene, acum valoarea acestora nu depășește 10 milioane de euro pentru actualul cadru financiar. Cred că

autoritățile s-au concentrat în mare măsură pentru închiderea perioadei anterioare, încercând să crească absorbția cât mai mult, și au întârziat cu îndeplinirea condiționalităților ex-ante pentru actualul cadru financiar. Una dintre aceste condiționalități este legată de aprobarea noii legi a achizițiilor publice. Există însă și o veste bună. Proiectele noi aprobate până în prezent pe actuala perioadă de programare sunt superioare calitativ față de cele depuse pentru alocarea financiară anterioară.

Au fost cazuri în care autoritățile publice au renunțat să mai tragă banii după încheierea licitației?

L.R.: Da, s-a întâmplat deoarece unele dintre autorități și-au dimensionat necesarul de finanțare pe baza unui buget estimat al proiectelor, înainte de lansarea licitațiilor pentru lucrări, bunuri, servicii, și astfel, în urma achizițiilor, au apărut economii la contractele încheiate cu furnizorii. Sau au avut nevoie de o finanțare-tampon, în perioada în care fondurile europene erau blocate, ca să poată derula proiectul și să nu fie obligate să-l întrerupă. Totuși, în cele mai multe cazuri, au avut posibilitatea, conform caietelor de sarcini, de a folosi economiile din finanțările contractate și pentru alte proiecte identificate pe parcurs, astfel încât să utilizeze cât mai eficient fondurile primite.

Ce probleme au apărut în derularea proiectelor mari de infrastructură?

L.R.: Principalul motiv al întârzierilor în cadrul proiectelor mari îl reprezintă durata achizițiilor publice până la selectarea furnizorului, din cauza multitudinii de contestații la licitațiile organizate de autoritățile publice pentru contractarea furnizorilor de lucrări, bunuri, servicii. La o licitație participă uneori chiar și peste 10 ofertanți, iar concurența este foarte mare. Licitația nu poate fi încheiată până nu sunt soluționate toate contestațiile. O altă problemă a fost intrarea în insolvență a unor contractori pe parcursul derulării contractului, apărând astfel necesitatea reluării procedurilor de achiziție, care implică inclusiv o estimare a valorii lucrărilor rămase de efectuat pentru a putea stabili bugetul cu care se va lansa noua procedură de achiziție. Pe de altă parte, neprevăzutul a fost o altă piedică în derularea rapidă a proiectelor mari. În unele situații au trebuit să fie modificate soluțiile tehnice fiindcă pe teren s-a constatat că situația este cu totul alta decât s-a estimat inițial. Și derularea în paralel a mai multor proiecte a condus la întâzieri. De exemplu, pe aceleași tronsoane s-au implementat proiecte de reabilitare de străzi, dar și pentru apă și canalizare. A fost necesar să se finalizeze lucrările pentru canalizare pentru a le începe pe cele de reabilitare a străzii.



POIM – premise pentru succes sau eșec

Unul dintre cele mai importante programe operaționale din perspectiva impactului pe care îl are asupra economiei naționale, cu o alocare financiară de circa 11,8 mld. euro, Programul Operațional Infrastructură Mare finanțează activități din patru sectoare:

- infrastructura de transport (axele 1 și 2);
- protecția mediului (axele 3 și 4);
- managementul riscurilor (axa 5);
- adaptarea la schimbările climatice, energie și eficiență energetică (axele 6, 7 și 8).

Programul este prioritar destinat proiectelor „hard” (infrastructura de transport, managementul deșeurilor, eficiență energetică în sistemele de transport și furnizare a energiei termice, transportul energiei electrice și al gazelor naturale etc.), cu valoare ridicată și termene lungi de realizare. Sunt finanțate atât proiecte noi, cât și proiecte nefinalizate în perioada de programare anterioară prin POS Mediu, POS Transport și POS CCE (conform listei proiectelor făcute pentru finanțare în perioada 2014-2020), iar potențialii solicitanți sunt în principal instituțiile publice cu atribuții în sectoarele finanțate, dar și societăți comerciale, institute de cercetare, ONG-uri care activează în domeniile amintite.



Factori critici pentru succesul proiectelor

Managementul alocării, gestionării și controlului resurselor

POIM finanțează proiecte de anvergură, cu activități complexe care necesită un nivel performant de management de proiect începând cu definirea, planificarea și pregătirea proiectelor și continuând cu implementarea și monitorizarea lor.

Gestionarea acestui tip de proiecte este o sarcină dificilă, consumatoare de resurse materiale și umane specializate care necesită experiență, cunoștințe și abilități solide. De modul în care este realizată această gestionare depinde, în esență, succesul proiectului. Multe proiecte nu sunt implementate conform planului inițial ca urmare fie a unui management defectuos, fie a diferitelor interferențe externe proiectului (inclusiv legislative). Un punct esențial este asigurarea cashflow-ului proiectului în perioada

de implementare a acestuia, inclusiv prin posibilitatea contractării de împrumuturi.

Calitatea proiectării

Din succesiunea etapelor unui proiect, planificarea, respectiv realizarea studiului de fezabilitate și proiectarea, are o importanță crucială pentru succesul acestuia.

Experiența anterioară a arătat că realizarea de compromisuri în această etapă și întocmirea unor documentații tehnice insuficient studiate, cu soluții neadaptate la situația reală din teren, bazate pe investigații cu un grad de detaliere redus (studii topografice și geotehnice) au avut ca rezultat direct creșterea duratei de realizare a lucrărilor de construcții și majorări repetate ale bugetului inițial.

Aceste întârzieri „tehnice” determinate de necesitatea adaptării soluțiilor de proiectare la realitățile din teren sunt dublate de procesul birocratic specific programelor de finanțare, fiecare astfel de modificare trebuind să parcurgă pașii

și procedurile specifice de aprobare ale Autorității de Management. Cadrul logic de implementare care reflectă activitățile bugetate și necesarul de resurse materiale și umane depinde de alegerea soluțiilor optime de proiectare. Astfel, deși ponderea acestor servicii în costul total al proiectului este relativ mică, nivelul calitativ al acestora influențează succesul întregului proiect.

Procedura de atribuire a contractelor de achiziții

Hățișul legislativ din domeniul achizițiilor publice, lipsa unei interpretări/jurisprudențe unitare, corupția, lipsa de transparență etc. au ca rezultat blocaje birocratice (cerințe superficiale în caietele de sarcini care pun ofertanții în imposibilitatea de a pregăti documente adecvate și de calitate, solicitări de clarificări în perioada de ofertare care conduc la prelungirea termenelor sau la anularea procedurilor, numeroase contestații generate de conținutul documentației de atribuire și ulterior de procesul de evaluare etc.).

Una dintre consecințe este inversarea duratelor firești ale proiectului, astfel procesul de desemnare a câștigătorului unei proceduri poate să dureze în unele cazuri mai mult decât perioada de execuție efectivă a contractului supus achiziției publice.

În plus, folosirea criteriului de atribuire „prețul cel mai mic” atrage automat în etapa de execuție a lucrărilor costuri suplimentare generate de:

- întârzieri în implementarea contractelor în lipsa unor resurse adecvate pentru satisfacerea nevoilor reale ale proiectului;
- calitatea slabă a rezultatelor obținute din implementarea contractului.

De cele mai multe ori, încheierea actelor adiționale pentru finanțarea acestor costuri au probleme de legalitate, cu consecințe negative (financiare și nu numai) pentru părțile implicate. Modificările legislației achizițiilor publice anunță renunțarea la obligativitatea aplicării acestui criteriu și înlocuirea lui cu cel tehnico-economic, în vederea obținerii raportului optim dintre calitate și preț.

Factori critici pentru eșecul proiectelor

- deficitul de capacitate administrativă în ceea ce privește noua legislație a achizițiilor publice, precum și managementul de proiect și de contract
- întârzieri birocratice în procesul de (re) emiteră a avizelor necesare cauzate de proceduri cadastrale incomplete, lipsa informațiilor la nivelul autorităților locale și instituțiilor responsabile (ex: cartarea incompletă a bunurilor subterane în cazul proprietarilor de utilități și autorităților locale), suprapunerea cercetărilor arheologice cu execuția lucrărilor etc.

- reglementări complicate și de lungă durată în cazul avizelor de mediu

- întârzierea plăților facturilor către contractori prin incapacitatea asigurării unui cashflow adecvat implementării proiectului etc.

Succesul unui proiect de infrastructură mare depinde de voința autorităților publice de a adapta reglementările pentru îmbunătățirea etapelor de pregătire și execuție și de capacitatea administrativă a părților implicate în managementul de proiect.

*Aqua Financial Consulting SRL
office@aquafc.ro*

FONDURI EUROPENE

Bd. Theodor Pallady Nr 54-56, C2-Corp 2, Et. 2, sector 2, București
Telefon: 021.202.82.90; Fax: 021.202.81.43

este un supliment
al ziarului



România liberă
este un produs



EDITOR COORDONATOR

Mona Scărișoreanu

GRAFICĂ:

Adrian STAN

CORECTURĂ:

Liliana Pâslaru

FOTOGRAFII

SHUTTERSTOCK

PUBLICITATE:

Ani Honcioiu
0723.230.016

TRAFIC

Corina Cotorogea

DIRECTOR DE PUBLICITATE

Radu Găvrus

DIRECTOR DE MARKETING:

Robert Vasilescu

DIRECTOR DE PRODUCȚIE

Mihai Voivod

TIPAR Sigma Media Contact: tipografie@sigmamedia.ro Tel.: 021.202.81.60



Progamul operațional infrastructură mare

Axa prioritară/OS	Ajutor de stat / ajutor de minimis		Tip apel	Beneficiari eligibili	Ghiduri în consultare publică	Data estimată lansare	Buget alocat prin POIM (mil. euro UE + BS)**	Valoare totală portofoliu proiecte (mil. euro total investiție)
	NU	DA data aprobării						
AP 1 și AP 2 (OS 1.1., OS 2.1 și OS 2.2) Infrastructura de transport rutier proiecte majore / preidentificate	x		Necompetitiv (continuu)*	CNADNR	15 septembrie 2015	Mai 2016	2.042,55 (FC OS 1.1.) 1.305,43 (FEDR OS 2.1) 136,22 (FEDR OS 2.2.)	4.787,24 (noi și fazate)
AP 1 și AP 2 / OS 1.2 și OS 2.7 Infrastructura de transport feroviar proiecte majore / preidentificate	x		Necompetitiv (continuu)*	CN CFR S.A. / MT/Autoritatea pentru Reformă Feroviară	15 septembrie 2015	Mai 2016	1.497,87 (FC OS 1.2) 476,77 (FEDR OS 2.7)	3.843,23 (noi și fazate)
AP 1 și AP 2 / OS 1.3 și OS 2.4 Infrastructura de transport naval proiecte majore / preidentificate	x		Necompetitiv (continuu)*	Administrațiile portuare	15 septembrie 2015	Mai 2016	272,34 (FC OS 1.3.) 79,92 (FEDR 2.4.)	537,75
AP 1 / OS 1.4 Metrou proiecte majore / preidentificate	x		Necompetitiv (continuu)*	METROREX	15 septembrie 2015	Mai 2016	726,24 FC	1.327,02 (noi și fazate)
AP 2 / OS 2.3 Infrastructură aeroportuară proiecte majore	x		Necompetitiv (continuu)*	Aeroporturi prioritizate prin MPGT	25 septembrie 2015	Mai 2016	56,76 FEDR	75,76
AP 2 / OS 2.4 Intermodal Proiecte preidentificate		X (ghid nepublicat)	Necompetitiv (continuu)*	Autorități locale, Operatori de intermodal	Martie 2016	Iunie 2016	101,71 FEDR	111,38
AP 2 / OS 2.5. Investiții în creșterea gradului de siguranță a transportului Proiecte preidentificate	x		Necompetitiv (continuu)*	Administratori de infrastructură de transport pentru toate modulele. Poliția Rutieră și Poliția Transporturi	15 septembrie 2015 (proiecte fazate)	Mai 2016 (proiecte fazate) Iunie 2016 (proiecte noi rutiere)	90,81 FEDR	182,48 (noi și fazate)
AP 2 / OS 2.6. Investiții în infrastructura aferentă punctelor vamale Proiecte preidentificate	x		Necompetitiv (continuu)*	MT, ANAF, operatorul de infrastructură la punctul de trecere a frontierei, Poliția Rutieră / Poliția Transporturi, Poliția de	15 septembrie 2015	Mai 2016	22,7 FEDR	49,20

ABREVIERI
AP - axă prioritară
OS - obiectiv strategic
FC - Fondul de Coeziune
MPGT - Master Plan General de Transport
FEDR - Fondul European de Dezvoltare Regională
MT - Ministerul Transporturilor
MMAP - Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor
IGSU - Inspectoratul General pentru Situații de Urgență

AP 6 / OS 6.4. Producție de energie în cogenerare		Proiect de schemă ajutor de stat pentru producție și cogenerare Se aprobă prin Hotărâre de Guvern În curs de finalizare în paralel cu finalizarea consultărilor publice pentru ghidul solicitantului Proiect de schemă de ajutor de minimis pentru pregătire și management de proiect (Regulamentul nr. 1407/2013)	Competitiv cu depunere continuă	Societăți comerciale din industrie	1 septembrie 2015	Mai 2016	67,58 FEDR	0
AP 7 / OS 7.1. / OS 7.2. Termoficare în localitățile selectate Proiecte preidentificate		SIEG / Notificare individuală (pentru PMB)	Necompetitiv (continuu)*	Autoritățile publice locale din localitățile selectate Bacău, Botoșani, Focșani, Oradea, Râmnicu Vâlcea, Timișoara, Iași. / Municipiul București	1 septembrie 2015	Martie 2016	105,77 (FEDR OS 7.1.) 187,73 (FC OS 7.2.)	197,82
Transport energie electrică / gaze Proiecte preidentificate		Exceptare Reg. 651/2014 / Notificare individuală	Necompetitiv (continuu)*	Transelectrica	1 septembrie 2015	Martie 2016	80,03 FEDR	176,00
Totale energie	7 ghiduri						605,69	494,37
Total POIM	26 ghiduri, din care 21 au fost publicate spre consultare publică, 2 vor fi publicate în următorul trimestru, și alte 3 vor fi publicate în 2017, după finalizarea unor condiționalități ex-ante / studii 23 de apeluri din 26 vor fi deschise în 2016, acoperind o alocare de 98,61% din alocarea POIM						11.881,71	19.396,50

*Pentru apelurile necompetitive, beneficiarii pot transite propunerile de proiecte, înainte de aprobarea ghidului. AM POIM a primit deja proiecte aflate în evaluarea calității și maturității proiectelor. Pentru transport, ghidurile finale vor fi publicate de MT, după semnarea acordului de delegare între AM POIM, OIT și, ulterior, se vor lansa oficial apelurile de proiecte.

**Buget cu rezervă de performanță