

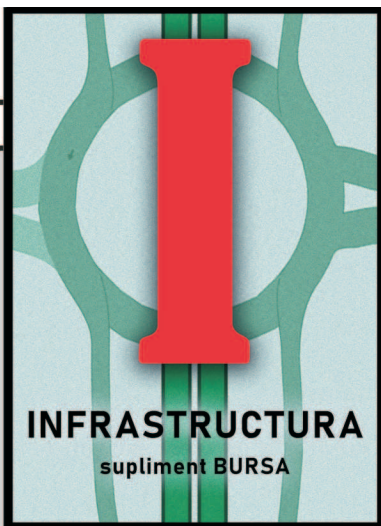
■ IONEL SCRIOȘTEANU, SECRETAR DE STAT PENTRU INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT RUTIER ÎN CADRUL MINISTERULUI TRANSPORTURILOR: "Parteneriatul public-privat nu mai este o variantă, ci o obligație pe care trebuie să o creăm" **PAGINA 2**

■ GABRIEL BUDESCU, DIRECTORUL GENERAL AL CNIR: "Sustenabilitatea materialelor - viitor criteriu în procedura de atribuire a achiziției" **PAGINA 3**

■ Infrastructura rutieră și feroviară finanțată din PNRR: stadiu, finanțare și perspective **PAGINA 4**

■ Investițiile în dezvoltarea și modernizarea industriei feroviare - prioritățile GRAMPET Group **PAGINA 5**

■ Investițiile din transportul naval, accelerate de războiul din Ucraina **PAGINA 7**



■ ALEXANDROS EXARCHOU, AKTOR: "România este o piatră de temelie a operațiunilor Actor în Europa de Sud-Est" **PAGINA 7**

■ UMB, companie românească performeră în lucrările de infrastructură rutieră **PAGINA 8**

■ Plusuri și minusuri ale companiilor ce implementează proiectele de infrastructură, în viziunea API **PAGINA 8**

SUPLIMENT GRATUIT

BURSA

ZIARUL OAMENILOR DE AFACERI

Editat de:

metaRing

ISSN 1220 - 7586

28

miliarde euro

valoarea fondurilor europene alocate în 2007-2027 pentru infrastructura noastră de transport

Ionel Scrioșteanu,
Secretar de Stat MT

"În exercițiul bugetul 2016-2020 (+3) am avut o rată de absorbție de 111% pe întregul Minister al Transporturilor; pe zona rutieră, rata absorbției fondurilor europene a fost de aproape 130%, surplusul venind prin redistribuire, flexibilizare a fondurilor, de la alte capite pentru care fuseseră alocate fonduri pentru țara noastră, capite care nu și-au atins pragul de absorbție de 100%".

Infrastructura autohtonă de transport - pe un drum blocat



Cele mai importante proiecte finanțate prin Programul Operațional Transport 2021-2027 sunt loturile 2 și 3 din autostrada Sibiu-Pitești, potrivit lui Ionel Scrioșteanu, Secretar de Stat pentru infrastructura de transport rutier, în cadrul Ministerului Transporturilor. Oficialul ne-a spus că, în acest program, avem incluse pentru finanțare și tronsoane din A8: "Majoritatea proiectelor care nu sunt finanțate din PNRR sunt programate să fie finanțate sau au deja contracte de finanțare din Programul de Transport. În 2020 am realizat planul investițional aprobat în 2021, care prevede investiții în infrastructura României de 73 miliarde euro. Cu siguranță suma respectivă va fi ajustată în plus din cauza inflației, care a condus la o infrastructură mai scumpă, deci necesarul de finanțare va fi mult mai mare. Este o provocare pentru România să susțină aceste investiții și de la bugetul de stat. Noi deja, prin Programul de Transport, am crescut cofinanțarea României de la 15% la 60% pe infrastructură rutieră. A fost o decizie foarte bună, care ne-a permis finanțarea mai multor proiecte, deschiderea mai multor șantiere și multiplicarea banilor europeni cu bani de la bugetul de stat pentru susținerea infrastructurii de transport a României. Acest ritm de finanțare trebuie menținut și trebuie compensat și cu alte tipuri de finanțări, cum ar fi eventuale împrumuturi sau parteneriate public-private".

Într-o Europă în care viteza dezvoltării infrastructurii este crucială pentru bunăstarea economică, România pare să rămână ancorată în trecut, prinsă într-o rețea de drumuri și căi ferate deteriorate și insuficient dezvoltate. Este o poveste amară a incompetenței și risipirii fondurilor europene, care de-a lungul ultimilor 17 ani nu au reușit să transforme promisiunile în realitate. Țara noastră dispune, în teorie, de o rețea relativ vastă de drumuri și căi ferate, dar, la o inspecție mai atentă, se dezvăluie o realitate mult mai sumbră. Drumurile sunt adesea într-o stare deplorabilă, cu porțiuni critice pline de gropi, lipsă de întreținere și reparații întârziate. De asemenea, autostrăzile sunt mult prea puține, iar cele care există fie sunt incomplete, fie sunt într-o stare de uzură prematură.

Căile ferate, odinioară mândria țării, sunt acum simbolul decăderii. Trenurile circulă cu viteze medii de maximum 50 km/h sau chiar mai puțin, departe de standardele europene, și cu întârzieri cronice care fac transportul feroviar o opțiune neatractivă pentru majoritatea cetățenilor. Modernizarea este lentă și, în multe cazuri, proiectele rămân nefinalizate sau sunt realizate la standarde inferioare, compromițând eficiența rețelei

feroviare.

Fondurile europene ar fi trebuit să fie motorul care să impulseze dezvoltarea infrastructurii în România. Din păcate, însă, aceste fonduri au fost gestionate defectuos, ceea ce a dus la o risipă de proporții. În perioada 2007-2023, România a avut la dispoziție fonduri europene semnificative prin diverse programe operaționale, cum ar fi Programul Operațional Transport (POT) 2007-2013, POT 2014-2020, inclusiv extinderea sa cu încă trei ani, și, mai recent, prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) și POT 2021-2027. În total, sumele alocate pentru infrastructura de transport au depășit 28 miliarde euro.

Cu toate acestea, impactul acestor fonduri asupra infrastructurii naționale este departe de a fi cel scontat. Proiectele începute cu surle și trâmbițe au fost abandonate sau finalizate cu întârzieri uriașe, costurile depășind bugetele inițiale, adesea fără o justificare clară. Spre exemplu, tronsoane de autostradă și linii feroviare care ar fi trebuit să fie finalizate în câțiva ani sunt încă în lucru sau, mai rău, au fost lăsate în paragină.

Lipsa de transparență și corupția endemică sunt factori majori care contribuie la această situație. Procedurile de achiziție publică au fost foarte mulți ani opace și au favorizat firmele de casă ale politicienilor,

în detrimentul celor care puteau realmente să aducă un plus de calitate și eficiență respectivelor proiecte. De asemenea, lipsa capacității administrative la nivel guvernamental și local a dus în dese rânduri la blocaje și întârzieri nejustificate în implementarea proiectelor.

De-a lungul ultimelor aproape două decenii, diverse guverne au promis îmbunătățiri majore în infrastructura de transport. Din păcate, rezultatele au fost dezamăgitoare. Din 2007, anul aderării României la Uniunea Europeană, țara noastră a avut la dispoziție resurse financiare semnificative, dar guvernanții nu au reușit să le utilizeze eficient. Lipsa unei viziuni clare, precum și incapacitatea de a implementa proiectele necesare au dus la o stagnare în ceea ce privește conectivitatea rutieră și feroviară.

Consecințele acestei lipse de progres sunt resimțite nu doar de cetățenii care se confruntă zilnic cu drumuri proaste și trenuri întârziate, dar și de economia națională, care pierde din competitivitate din cauza transportului ineficient. De asemenea, România rămâne deconectată de coridoarele majore de transport european, ceea ce limitează accesul la piețele externe și afectează investițiile străine.

Pentru ca țara noastră să se alinieze standardelor europene, este nevoie de o schimbare radicală în abordarea problemelor de infrastructură. În primul rând, este esențială depolitizarea procesului de

alocare și gestionare a fondurilor europene. Numai prin asigurarea unei transparențe totale și prin eliminarea influențelor politice, putem să sperăm la o utilizare eficientă a resurselor disponibile.

De asemenea, este necesară o reformă profundă a administrației publice, care să includă creșterea capacității de implementare a proiectelor de infrastructură. Profesionalizarea și responsabilizarea celor implicați în gestionarea acestor proiecte trebuie să fie o prioritate. Nu în ultimul rând, o viziune strategică pe termen lung, care să fie respectată indiferent de schimbările politice, este esențială pentru a asigura continuitatea și finalizarea proiectelor începute.

În concluzie, starea deplorabilă a infrastructurii de transport din România este un simptom al unei guvernări care, timp de 17 ani, nu a reușit să prioritizeze interesul public și dezvoltarea durabilă. Fără o schimbare majoră în modul de abordare a acestei probleme, România riscă să rămână deconectată, nu doar fizic, ci și economic, de restul Uniunii Europene. Este timpul, prin prisma actualului context politic regional, ca promisiunile să se transforme în acțiuni concrete, iar drumurile și căile ferate ale României să devină cu adevărat parte integrantă a unei Europe moderne și interconectate, care să permită o deplină mobilitate atât pe axa Nord-Sud, cât și pe axa Est-Vest. ■

AUTORITATI

“Parteneriatul public-privat nu mai este o variantă, ci o obligație pe care trebuie să o creăm”

(Interviu cu Ionel Scrioșteanu, Secretar de Stat pentru infrastructura de transport rutier în cadrul Ministerului Transporturilor)

Ministerul Transporturilor, în calitate de principal beneficiar al realizării proiectelor mari de infrastructură, reprezintă instituția care se ocupă de implementarea obiectivelor din Masterplanul național de transport, de monitorizarea activităților realizate de constructori, dar și de asigurarea finanțării necesare pentru toate proiectele demarate. Cu o absorbție de 130% pentru infrastructura rutieră în perioada 2016-2020 (+3) și cu întreaga finanțare europeană din Planul Operațional de Transport pentru perioadă 2021-2027 antamată, oficialii ministerului se văd nevoiți să se gândească la căutarea unor alte surse de finanțare pentru proiectele a căror execuție se va finaliza după anul 2027, înainte de începerea următorului cadru financiar multianual european. Despre această provocare, dar și despre obiectivele stabilite până în anul 2030, ne-a povestit Irinel Ionel Scrioșteanu, Secretar de Stat pentru infrastructura de transport rutier, în cadrul Ministerului Transporturilor.

Reporter: Recent, președintele Camerei de Comerț și Industrie Iași a afirmat că inaugurarea A7 fără A8 nu e viabilă din punct de vedere economic. În ce stadiu se află lucrările pe A8 și A7? Care este decalajul estimat între inaugurarea celor două autostrăzi spre Moldova?

Ionel Scrioșteanu: E prima dată când aud că o autostradă care va avea 400 kilometri până la Siret nu va avea eficiență economică. Bineînțeles că o rețea de autostrăzi are o eficiență economică mai crescută și cât mai multe conexiuni cu drumurile de mare viteză reprezintă un plus, dar această axă Nord-Sud a României, A7, care este fostul coridor 9 Paneuropean, nu are cum să nu aibă eficiență economică. Bineînțeles că pentru zona de est a Moldovei este foarte importantă, capitală, A8, autostrada Unirii, dar e clar că A7 va avea de sine stătător un impact economic cel puțin la fel de mare, deoarece noua viziune a Europei este să mergem cu acest coridor până la Lvov și va face legătura, ocolind Carpații, cu Polonia. Acest coridor va continua și în sudul României cu un nou pod peste Dunăre, către Bulgaria și Grecia. Cu alte cuvinte, autostrada Moldovei, A7, va fi parte a unui coridor foarte important din această parte a Europei, care va aduce o contribuție substanțială a României, nu numai a Moldovei. Au fost discuții că noi construim A7 pentru mobilitatea pe Flan-cul Estic al NATO, dar țin să amintesc că în anul 2020 am pregătit la CNAIR în trei luni acest proiect, care a fost unul la cheie, cu tot proiectul tehnic aferent. Nimeni nu estima în 2020 că va fi război în Ucraina, iar acest proiect pregătit în anul respectiv a putut ulterior să fie trecut și în PNRR, pentru că era un proiect bine făcut, la cheie, cu tot ce trebuie.

Acum există un decalaj de maximum 4-5 ani privind execuția lucrărilor celor două autostrăzi, dar nu va fi o diferență de dare în trafic totală, pentru că există zona montană a A8 care este posibil să meargă la termenul maxim și există zone din această autostradă care pot fi date în trafic mai repede. De aceea vorbesc despre un termen relativ de 4-5 ani diferență între 2026 când A7 va fi dată traficului cel puțin până la Pașcani; noi am scos în continuare la licitație și cele două loturi până la Suceava, pe tronsonul respectiv. În ceea ce privește A8, avem și acordul de mediu pentru tronsonul Târgu-Neamț-Iași-Ungheeni. Acesta va fi decalajul de dare în trafic: A7 între București și Pașcani va fi dată în trafic până la finalul anului 2026, iar A8 până la finalul anului 2030, maximum 2031. La A7, execuția lucrărilor depinde și de anumite foraje tehnice suplimentare – așa cum a fost nevoie recent și pe Valea Oltului-, avem nevoie de date suplimentare pentru fundamentarea proiectului tehnic, pentru că studiul de fezabilitate a fost recepționat, este un studiu care nu are o maturitate foarte bună, dar care a permis să mergem mai departe și să adoptăm indicatorii tehnico-economici. La nivel de proiect tehnic, așa cum se întâmplă și pe Valea Oltului – unde pe sectoarele 2 și 3 a fost prima experiență de acest gen la realizarea forajelor care să fundamenteze soluțiile propuse în proiectul tehnic -, este posibil ca aceste foraje să aibă rezultate care să împingă finalizarea sectorului montan al A8 dincolo de anul 2030. A7 va avea impact economic, iar A8 va completa, mai ales cu relația Iași-Chișinău, care va fi legată cu relația peste Carpați.

A1, A7 și A8 - complet operaționale în anul 2030

Reporter: Când se va circula pe A1 de la Pitești la Sibiu?

Ionel Scrioșteanu: În luna iulie, după cum bine știți, constructorul a executat defrișarea pentru a realiza drumul tehnologic care să ne permită să accesăm zona de versant de pe Valea Oltului, care este fix în proximitatea DN7, pe o lungime de 7 kilometri, cu utilajele de forat. Este exact ce spunem mai devreme despre A8 cu privire la proiectul tehnic. Proiectul pe care îl avem pe lotul 2 din secțiunea Sibiu-Pitești este pe zona finală în privința realizării lui și are nevoie de foraje tehnice respective pentru a determina clar natura solului pe zona de tunel, pe zona de viaduct și pe părțile care urmează să fie construite pe această zonă de versant aflată în proximitatea DN7. Vor fi realizate 88 de foraje de către patru echipe cu utilajele necesare, care au început deja aceste studii geotehnice, iar cel mai adânc foraj pe care îl avem de executat în zonă depășește 200 metri. Până la sfârșitul lunii septembrie se vor finaliza aceste foraje care să fundamenteze proiectul tehnic. Termenul contractual de finalizare a sectorului respectiv din autostrada Sibiu-Pitești este anul 2028, la care s-ar putea adăuga un an în funcție de tipul de intervenție pe care îl va fundamenta constructorul în baza proiectului tehnic și a soluțiilor propuse de studiile geotehnice aflate în desfășurare și posibilitatea ca traficul să fie deranjat cât mai puțin. Lucrarea se va desfășura cu trafic rutier pe DN7 și atunci este necesar să se adopte soluții tehnice ca să coabiteze siguranța traficului cu siguranța șantierului, chiar dacă aceste soluții vor fi mai costisitoare din punct de vedere al timpului. Estimarea de bază este că în 2030 vom avea date în trafic A1, A7 și A8.

Reporter: Care este situația privind drumurile expres aflate în execuție?

Ionel Scrioșteanu: Am dat în trafic sectoare din drumul expres Craiova-Pitești cu o singură sincopă pe unul dintre cele patru loturi, unde a fost nevoie să reziliem un contract cu o firmă din Italia. A fost o decizie bună, pentru că am reluat licitația, s-a ales un nou constructor care performează și este foarte posibil ca până la sfârșitul anului, înainte de termenul contractat să dăm în trafic și lotul 1 din drumul expres Craiova-Pitești. Lotul 4, care este cel mai lung lot rămas de executat s-a confruntat cu o autorizație de construire emisă secvențial, pe zona de conectare cu A1, unde există un decalaj față de restul șantierului unde antreprenorul se mișcă foarte bine. Angajamentul constructorului este că va finaliza acest lot până la finalul anului 2024, chiar dacă sunt ceva emoții pe conectarea cu A1.

Apoi vom avea și drumul expres Oradea-Arad-Timișoara, unde deocamdată suntem în procedură de licitație, să vedem dacă la final vom avea contestații și vom stabili atunci care va fi termenul de finalizare a acestui drum. Din fericire, în ultima perioadă licitațiilor au durat din ce în ce mai puțin, datorită foarte bune calități a documentațiilor de atribuire.

Termenul de finalizare pentru Autostrada Capitalei – anul 2026

Reporter: Centura Bucureștiului



Ionel Scrioșteanu (centru) discutând cu președintele Consiliului Județean Iași, Costel Alexe (stânga) și secretarul de stat adjunct din cadrul SGG, Lucian Rusu despre A7, Autostrada Moldovei (Sursa foto: facebook / Irinel Ionel Scrioșteanu)

reprezintă una dintre promisiunile încă neonorate ale clasei politice. Cu toate acestea, A0 reprezintă un proiect care va rezolva în sfârșit problema traficului rutier din jurul Capitalei. Care este stadiul lucrărilor pe A0? Când estimați că întreaga autostradă din jurul Capitalei va fi dată în integralitate traficului rutier?

Ionel Scrioșteanu: Ultimul lot care trebuie dat în trafic are termen final anul 2026. Deocamdată nu am niciun element care să conducă la ideea că termenul respectiv ar putea fi prelungit, constructorul este încă în termenul de proiectare și a depus o cerere de autorizare a lucrărilor pentru 80% din șantier și estimăm că în luna septembrie lucrările ar putea fi demarate. Într-adevăr, pe tronsonul respectiv din A0 se desfășoară încă studii de descărcare arheologică. Dacă inițial erau estimate a fi în zonă 4 situri arheologice, după ce s-a intrat în teren au fost descoperite 12 situri arheologice. A fost emis ordinul de defrișare pe zona de pădure care trebuie defrișată în următoarea perioadă, dar, având în vedere că putem autoriza secvențial, lucrările pot începe și se pot finaliza în 2026. Când afirm acest lucru mă bazez pe faptul că aceeași asociere de companii are astăzi în lucru lotul 1 din A7 Ploiești-Buzău. După un start relativ cu emoții pe acel lot, asocierea de antreprenori a lucrat foarte bine și termină acest lot în grafic, în termenii contractuali, ceea ce înseamnă că următorul lot pe care îl au de executat, cel din A0, va fi realizat fără probleme de execuție, mai ales că șantierul este organizat și toate utilajele se află la fața locului. Mai avem două loturi în execuție pe partea de nord, lotul 3 și lotul 4, lucrările evoluează în parametri. Doar peste lacul Cernica nu am început încă lucrările, deoarece vorbim despre o zonă protejată și acordul de mediu prevede ca intrarea în zona respectivă să se facă abia în luna noiembrie, iar constructorul trebuie să aștepte. Este vorba despre realizarea unui pod, unui viaduct, de 1,3 kilometri peste lacul Cernica, peste zona protejată, dar având în vedere experiența antreprenorului în domeniul lucrărilor de artă estimez că poate termina în termenul contractual, poate chiar mai devreme. La ultimul lot pe care îl avem pe zona de sud a A0, lotul 3 al constructorului din Grecia, care face legătura între DN6 și A1, evoluția nu a fost cea preconizată de noi, cel puțin în ultimul an, dar lucrarea poate fi finalizată până la 31 decembrie 2024. Monitorizarea este cea mai strictă dintre toate contractele pe care le avem și din partea Ministerului Transportului, și a mea personală, și din partea CNAIR, și încercăm să forțăm, să sprijinim cât se poate de mult constructorul să încheie lucrarea în acest an. Vom lua toate măsurile contractuale necesare, indiferent că am vorbi despre ultima măsură privind acest contract, în așa fel încât să avem cât se poate de repede acest lot în trafic.

Podul de la Brăila – “un Mercedes zgâriat”

Reporter: O parte însemnată din întârzierile în execuție aparțin companiilor care efectuează lucrările. Știm că Ministerul Transporturilor și Guvernul au impus în ultimii ani, condiții stricte pentru companii, pentru respectarea termenelor asumate la semnarea contractelor de execuție. Se pare însă că pentru respectarea acestor termene, unele companii de construcții aleg să facă rabat la calitate. Poate fi explicat în acest sens ceea ce se întâmplă în acest moment la Podul de la Brăila? Cum se explică faptul că aceeași companie care are probleme la Brăila, lucrează foarte bine într-un alt proiect de infrastructură?

Ionel Scrioșteanu: Nu seamănă o lucrare cu alta. Fiecare lucrare în sine are specificul ei. De multe ori am văzut oameni pe care îi credeam specialiști în infrastructură care vin și judecă o lucrare doar din procente. Nu așa se judecă. Poate fi o lucrare care să fie executată 95%, iar restul de 5% să fie mai greu, mai dificil de realizat decât ce s-a construit până atunci. De exemplu, dacă am un lot de 10 kilometri și îmi lipsesc 100 metri, dar care presupun un pasaj a cărui durată de execuție este de 5 luni și mai trece printr-o arie protejată sau are de relocalat nu știu ce utilități publice, graficul de execuție iese de 90% și pare că lucrarea se va termina imediat, dar realitatea din teren este alta. De aceea, fiecare lucrare în sine trebuie tratată separat și direct. Revenind la podul de la Brăila, vorbim despre un Mercedes care este zgâriat. Asta nu înseamnă că nu mai este Mercedes. Lucrarea în sine, din punct de vedere al infrastructurii de rezistență, din punct de vedere al sistemului de cabluri, al sistemului de ancoraj, este foarte bine executată. A apărut această problemă privind stratul de asfalt pe care trebuie să o rezolve constructorul, iar angajamentul lui este că va veni cu o soluție care să reziste traficului. CNAIR așteaptă propunerea din partea antreprenorului și, pe măsură ce va fi verificată și acceptată ca soluție, se va remedia. Speranța noastră este ca de această dată constructorul să vină cu o soluție optimă vizavi de condițiile din zonă.

Reporter: Cum se prezintă situația proiectelor de infrastructură finanțate prin PNRR?

Ionel Scrioșteanu: Situația este una rezonabilă față de așteptări, chiar dacă pe zona Lugoj-Deva de pe A1 pare să fie un pic mai complicat. Dar, având în vedere constructorul care are o capacitate de mobilizare foarte bună, eu cred că se poate finaliza până la sfârșitul anului 2026 și să se ne încadrăm în termenele prevăzute în PNRR. Legat de celelalte lucrări, în Transilvania au fost deschise șantierelor, se lucrează, a fost licitată și zona de mijloc, nu văd să fie probleme și cred că acolo se poate finaliza clar execuția până în anul 2026, iar la cele două capete din A8 vom demara lucrările în

această toamnă; nu vorbim despre lucrări foarte complicate care să nu poată fi finalizate în termenul asumat prin PNRR.

130% - rata de absorbție a fondurilor europene pentru infrastructura rutieră în perioada 2016-2020(+3)

Reporter: Programul Operațional Transport 2021-2027 reprezintă ultima șansă pentru alocarea pe fondurile de coeziune a sumelor necesare modernizării și dezvoltării infrastructurii rutiere din țara noastră. Ce proiecte sunt finanțate deja prin acest program și care sunt cele mai importante?

Ionel Scrioșteanu: Cele mai importante proiecte finanțate sunt loturile 2 și 3 din autostrada Sibiu-Pitești, avem și tronsoane din A8. Majoritatea proiectelor care nu sunt finanțate din PNRR sunt programate a fi finanțate sau au deja contracte de finanțare din Programul de Transport. În 2020 am realizat planul investițional aprobat în 2021, care prevede pe infrastructura României investiții de 73 miliarde euro. Cu siguranță suma respectivă va fi ajustată în plus din cauza inflației, care a dus la infrastructură mai scumpă, deci necesarul de finanțare va fi mult mai mare. E o provocare pentru România să susțină aceste investiții și de la bugetul de stat. Noi deja prin Programul de Transport am crescut cofinanțarea României de la 15% la 60% pe infrastructură rutieră. A fost o decizie foarte bună, care ne-a permis finanțarea mai multor proiecte, deschiderea mai multor șantiere și multiplicarea banilor europeni cu bani de la bugetul de stat pentru susținerea infrastructurii de transport a României. Acest ritm de finanțare trebuie menținut și trebuie compensat și cu alte tipuri de finanțări cum ar fi eventuale împrumuturi sau parteneriat public-privat.

Reporter: Pentru ce proiecte considerăți că această soluție a parteneriatului public-privat ar trebui utilizată?

Ionel Scrioșteanu: Din punctul meu de vedere parteneriatul public-privat nu mai este o variantă, ci o obligație pe care trebuie să o creăm. Trebuie neapărat să trecem la accesarea de bani privați în zona infrastructurii de transport. Nu așa putea să numesc un proiect sau altul, un domeniu ori altul, dar chiar și în planul investițional, la partea de finanțare, în capitolul de finanțare, am pus încă din anul 2020 această posibilitate. Între timp, având în vedere evoluțiile financiare, cred că devine o obligație și România trebuie să se gândească serios la partea de parteneriat public-privat, indiferent de domeniu: naval, rutier, feroviar, aerian. Noi am finalizat pe ciclul european trecut, 2016-2020 (+3) cu o rată de absorbție de 111% pe întregul Minister al Transporturilor. Pe zona de rutier, rata absorbției fondurilor europene a fost de aproape 130%, surplusul ve-

nind prin redistribuire, flexibilizare a fondurilor, de la alte capite pentru care fuseseră alocate fonduri pentru țara noastră, capitele care nu și-au atins pragul de absorbție de 100%. Estimez acum că, mai devreme cu trei ani față de termenul maxim de absorbție a fondurilor europene pe transport, vom finaliza sumele alocate. Adică în anul 2027, pe actualul cadru financiar european multianual, banii alocați României pentru Programul de Transport vor fi cheltuiți în totalitate, fără să mai așteptăm termenul maxim de încă 3 ani, ca la cadrul financiar anterior. Atunci va fi nevoie de parteneriat public-privat, de finanțare de la bugetul statului, de alte surse de finanțare, în așa fel încât să existe continuitate în finanțarea proiectelor de infrastructură. Regiunea Moldovei, regiunea Olteniei au în continuare nevoie de investiții în infrastructura rutieră, care să fie duse până la capăt.

Două centuri pe DN1 și 100 de pasaje rutiere subterane în zonele cu grad ridicat de accidente rutiere

Reporter: Care este soluția cea mai bună pentru decongestionarea traficului de pe Valea Prahovei?

Ionel Scrioșteanu: Aici avem o abordare în două etape, pentru că, de la început, atunci când s-a contractat studiul de fezabilitate am văzut foarte clar că este un termen mediu spre foarte lung de realizare a autostrăzii Ploiești-Brasov. Am avut și o abordare secvențială în ceea ce privește măsurile pe termen scurt și mediu care să compenseze și să ajute autostrada în momentul în care va fi construită. Aici am gândit o serie de măsuri cum sunt cele două centuri ocolitoare de la Comarnic și de la Azuga-Bușteni, care sunt deja finanțate de Ministerul Transporturilor prin CNAIR în parteneriat cu Consiliul Județean Prahova; din câte știu ambele sunt contractate, una este în execuție, cealaltă urmează să intre în execuție. Centura Comarnic are termen de finalizare anul viitor cu o estimare de plus/minus câteva luni în funcție de evoluția lucrărilor. În 2026 ar urma să fie finalizată și centura Azuga-Bușteni. Mai avem patru pasaje pentru care am făcut deja proiectele. E un pasaj la Predeal, la conexiunea cu drumul național spre Râșnov, avem două pasaje la intrarea și ieșirea din Sinaia, la intersecția drumului național cu centura Sinaia, și încă un pasaj la Azuga. Sunt patru pasaje care vin să elimine conflictele de trafic din zona respectivă, plus încă cinci pasaje pietonale subterane pe zona celor mai uzitate treceri de pietoni. Am trecut la acest sistem de pasaje pietonale subterane și avem peste 100 de proiecte în țară pentru a elimina conflictul pietonal-auto și pentru că sunt mai atrăgătoare din punct de vedere al traficului de pietoni. Aceste pasaje vizează multe treceri de pietoni de pe drumurile naționale, treceri care astăzi sunt puncte negre din punct de vedere al accidentelor și al influenței traficului de pietoni asupra traficului auto. Două astfel de treceri de pietoni subterane vor fi la Afumați, la Jilava vom avea trei treceri subterane, la Bragadiru, una, la DN1 A, în zona Mogoșoaia, va fi o altă trecere, la Iași, la Podul Iloaiei, va fi o altă trecere, precum și în zona Primăriei, în dreptul școlii. Mai menționez ceva important: prin planul investițional am descentralizat anumite proiecte. De exemplu, varianta ocolitoare a municipiului Giurgiu, pe care o realizăm cu Consiliul Județean Giurgiu, care implementează lucrarea pe seama și în numele CNAIR. Noi plătim și ei implementează proiectul. Este cea mai bună decizie pe care am luat-o pe infrastructură în ultimii 10 ani, deoarece a permis CNAIR să se concentreze pe proiecte majore. Sunt peste 40 de centuri ocolitoare pe care le realizăm astăzi, 100 de pasaje pietonale subterane, și dacă toate ar fi fost la CNAIR ar fi blocat activitatea companiei în alte domenii. Așa că proiectele mici sunt realizate de consiliile județene și consiliile locale, pe seama și în numele CNAIR. Ei le implementează și noi plătim. Avem proiecte descentralizate de aproape 10 miliarde euro.

Reporter: Vă mulțumim! ■

INVESTITII

“Sustenabilitatea materialelor - viitor criteriu în procedura de atribuire a achiziției”

(Interviu cu Gabriel Budescu, directorul general al CNIR)

Compania Națională de Investiții Rutiere (CNIR) se va ocupa de opt proiecte mari de infrastructură, care până acum au fost gestionate de CNAIR. Cel mai dificil dintre ele este tronsonul montan al Autostrăzii Unirii, A8. Gabriel Budescu, directorul general al CNIR, estimează că acesta va fi finalizat în anul 2030. Printre dificultățile cu care se confruntă specialiștii CNIR se numără și lipsa de cooperare din partea Transelectrica privind poziționarea rețelelor necesare realizării stațiilor de încărcare electrică ce vor fi amplasate în viitoarele spații de servicii de pe drumurile expres și de pe autostrăzi, spectrul reducerii finanțării după anul 2030, dar și necesitatea unor materiale de construcții care să corespundă noilor cerințe europene privind reducerea amprentei de carbon. Despre toate aceste aspecte, dar și despre alte problematici ale domeniului am discutat cu Gabriel Budescu.

Reporter: Compania Națională de Investiții Rutiere a fost înființată în anul 2016, dar a devenit operațională abia în anul 2023. Aveți un an de la operaționalizare, dar nu aveți încă schema de personal completă, și totuși ați preluat câteva proiecte importante. Care este situația în acest moment?

Gabriel Budescu: Teoretic CNIR a devenit operațională în 2023 când a fost numit primul director interimar, care din păcate nu a avut o activitate foarte bună. Eu am preluat mandatul în 27 martie 2024 și de atunci am reușit aprobarea primului buget al companiei și astfel am putut să mergem mai departe cu achizițiile, dotări, calculatoare, angajare de personal și tot ce mai era necesar, inclusiv preluarea proiectelor de la CNAIR. La ora actuală avem 55 de angajați și avem primele opt proiecte pe care urmează să le derulăm în diferite etape de preluare și ne dorim în maximum o lună să lansăm proiectare și execuție pentru drumul expres Focșani-Brăila, urmând ca ulterior să venim cu sectoarele din zona de munte a autostrăzii A8. Apoi o să lansăm și proiectarea pentru drumul expres București-Giurgiu, al cărei caiet de sarcini este deja pus în dezbatere publică. Între timp, probabil vom prelua de la CNAIR și sectorul de autostradă Târgu Neamț-Iași-Ungheni și atunci o să lansăm și acolo proiectare și execuție, sectorul de autostradă Bacău-Piatra Neamț, autostrada Ploiești-Brașov și toate proiectele pe care le avem alocate prin ordin de ministru.

Reporter: Ce înseamnă preluarea efectivă a acestor proiecte de la CNAIR la CNIR? Cât durează acest proces de preluare a documentației?

Gabriel Budescu: Este un proces destul de anevoios, funcție de etapa fiecărui proiect. De exemplu, la drumul expres Focșani-Brăila colegii de la CNAIR ne-au pus la dispoziție doar studiul de fezabilitate în format electronic. Dânsii trebuie să închidă proiectul la faza de studiu de fezabilitate, să renunțe la proiectul tehnic, pentru că astea sunt condițiile contractuale, nu e o alegere. Dacă ei fac aceste lucruri, noi lansăm la licitație proiectarea și execuția. Dacă nu, vom face noi ultimele plăți către prestator și renunțarea la partea de proiect tehnic. Dar trebuie ca CNAIR să ne transmită în scris acest lucru, potrivește trasabilității documentelor. Noi, la ora actuală, nu avem niciun document original, ci doar documente scanate și puse în cloud. La secțiunea de munte Târgu Mureș-Târgu Neamț din A8 este aceeași problemă. Avem studiu de fezabilitate pus la dispoziție electronic, încă nu am preluat nimic pe hârtie; probabil că vom prelua în curând. La Bacău-Piatra Neamț, avem studiu de fezabilitate pus la dispoziție în mod electronic, dar din ce am verificat mai lipsesc chestii din el, de exemplu documentația pentru exproprierie nu este finală, nu sunt toate unitățile administrativ-teritoriale acolo, nu sunt semnate listele. Pentru Târgu Neamț-Iași-Ungheni s-a făcut o derogare

de la ordinul de ministru și am stabilit să preluăm studiul de fezabilitate după ce se aprobă indicatorii tehnico-economici prin hotărâre de guvern. Aici se va promova proiectare și execuție la achiziția publică. Pentru drumul expres Filași-Târgu Jiu, colegii de la CNAIR vor lansa licitația de proiectare și execuție și noi vom prelua în momentul în care se semnează. Aici CNAIR trebuie să clarifice dacă așa cum ar fi normal lansează la licitație și partea de supervizare și se ocupă și de exproprieri. Dacă nu, va trebui să ne ocupăm noi cumva, să splităm proiectul în două. În ceea ce privește autostrada Ploiești-Brașov, va trebui să preluăm proiectul din mers. Aici s-au făcut studii geotehnice pe 2 sectoare din 12, iar la ora actuală din câte știu eu nu se lucrează. Așteptăm situația la zi, am făcut observații asupra documentației pe care CNAIR ne-a trimis-o și va trebui să chemăm prestatorul să facem un act adițional să preluăm acest obiectiv.

Finalizarea tronsonului montan din A8, estimată pentru anul 2030

Reporter: Când estimați că vor demara lucrările în zona montană a A8?

Gabriel Budescu: Mi-e greu să spun când vor începe. Eu vreau în luna octombrie să lansăm primul tronson, prima licitație promovată de noi. Apoi va fi o perioadă de proiectare destul de lungă, peste un an, și trebuie să gândim un mecanism cu privire la condițiile geotehnice, să dăm posibilitatea viitorului prestator să își confirme studiile geotehnice, să vină cu alte propuneri dacă este cazul sau nu și o să realizăm o matrice a riscurilor în care vom introduce riscul geotehnic. Să vedem cât ne asumăm noi, cât își asumă viitorul prestator. Trebuie să fim foarte atenți la condițiile contractuale, să fie unele echilibrate ca să nu ne trezim că atribuim un contract și după aia se blochează sau va trebui să îl reziliem.

Reporter: Dar ne puteți da un termen maxim? Anul 2030?

Gabriel Budescu: Da. Cam acolo se duce termenul maxim la ora actuală, anul 2030 cu tot cu execuție pentru tronsoanele din zona montană.

Reporter: Drumul expres Focșani-Brăila va continua drumul expres Constanța-Tulcea-Brăila? Viitorul drum expres va avea descărcarea în apropierea Podului de la Brăila?

Gabriel Budescu: Drumul va avea descărcare în DN23, lângă Brăila. Practic conexiunea între drumurile expres Focșani-Brăila și Buzău-Brăila va fi un nod de mare viteză între cele două drumuri, care ulterior va merge către accesul către pod și mai departe către Tulcea și Constanța. Noduri dintre cele două drumuri expres este prins în proiectul Focșani-Brăila, dar conexiunea către pod este prinsă în proiectul Buzău-Brăila, deoarece acest proiect este finanțat din fon-



duri europene, pe planul de acțiune cu asistență Jaspers, iar dânsii au o modalitate aparte de analiză. Ei analizează proiectele la nivel de coridor de transport, vor să vadă efectul asupra coridorului și atunci s-a analizat un coridor Buzău-Brăila-Tulcea-Constanța pentru tot ce înseamnă soluții tehnice, trafic, etc.. Noi, pe Focșani-Brăila, care e finanțat din bugetul de stat, ne-am oprit la nodul cu drumul expres Buzău-Brăila, inclusiv nodul, dar pentru funcționarea lui avem în vedere o descărcare la DN23A fix lângă Brăila, aproape de centura orașului, care va funcționa până când va fi gata și drumul expres Buzău-Brăila.

Reporter: Aveți fonduri pentru plata execuției lucrărilor pentru proiectele care sunt finanțate strict din bugetul de stat? Sau vă gândiți pentru unele, cum este de exemplu autostrada Brașov-Ploiești la soluția parteneriatului public-privat?

Gabriel Budescu: Luăm în calcul orice formă de finanțare, inclusiv parteneriatul public-privat. Este normal să analizăm tot ce poate însemna finanțare pentru o lucrare și să punem guvernului pe masă studiile în care să arătăm de unde poate fi finanțat fiecare proiect: din bugetul de stat, din fonduri europene, din parteneriat public-privat, dintr-un mix de finanțare. Am avut o întâlnire cu parteneri din SUA, Polonia și Cehia la Praga, și am constatat că în SUA parteneriatul public-privat e un mix de fonduri: intră și fonduri private, și fonduri de stat, intră și guvernul, și privatul, și autoritățile locale. Sunt 7 sau 8 finanțatori care intră în acest mix, nu ca la noi unde parteneriatul public-privat a fost tratat până acum doar între stat și privat. Eu cred că este de viitor finanțarea prin parteneriat public-privat, dar trebuie să gândim și legislația de așa natură încât să fie una corectă și trebuie să ne adaptăm un pic ca și autorități contractante. De exemplu, colegii din SUA sunt mult mai deschiși, au putere de decizie și nu pleacă întotdeauna de la suspiciunea că cineva are un interes.

Soarta drumului Craiova-Alexandria depinde de valorile de trafic înregistrate după inaugurarea drumului expres Craiova-Pitești

Reporter: Revenind la drumurile expres, ați menționat mai sus București-Giurgiu. Ne puteți oferi mai multe amănunte?

Gabriel Budescu: Va fi drum expres sau autostradă; rămâne de văzut, în funcție de trafic. E foarte probabil să iasă autostradă.

Reporter: Aveți de gând să realizați și o legătură rutieră rapidă între Alexandria și Craiova?

Gabriel Budescu: Colegii de la CNAIR au în lucru București-Alexandria, dar Alexandria-Craiova încă nu a fost promovat, dar în momentul în care va fi finalizat drumul expres Cariova-Pitești și vom vedea exact valorile de trafic atunci se va putea face o modelare reală pe modelul național de transport și vom ști ce trafic ar mai veni de la Craiova spre Alexandria și ulterior spre Giurgiu, respectiv București. Vom vedea atunci care va fi rentabilitatea unui astfel de drum. Dacă am fi plecat în același timp cu proiectele Craiova-Pitești și Alexandria-Craiova, cele două ar fi intrat cumva în competiție, pentru că erau două drumuri care ar fi venit din spre estul țării spre Craiova și era posibil ca și Comisia Europeană să comenteze pe partea de finanțare.

Reporter: Pentru A8, ați estimat că lucrările în zona montană vor fi gata în 2030. Pentru autostrada Brașov-Ploiești aveți vreo estimare?

Gabriel Budescu: Nu am nicio estimare pentru că nu am văzut încă toată documentația. Vreau să văd ce a făcut prestatorul de când am plecat eu din CNAIR, cât a mai avansat, dacă își menține termenul – ianuarie 2025 - și abia apoi voi putea să estimez. După ce vom prelua proiectul de la CNAIR, vom face un audit să vedem unde e, tragem linie să vedem dacă se mai încadrează în termenul contractual, dacă nu, o să facem alt grafic de execuție.

Reporter: Ce ar favoriza derularea mai rapidă a lucrărilor de infrastructură rutieră?

Gabriel Budescu: Numărul de utilaje din teren, numărul de angajați, condițiile meteo și accesul la teren. Un factor foarte important îl reprezintă utilitățile publice, dacă sunt deviate la timp, identificate la timp. Am avut cazuri în care am crezut că am identificat toate utilitățile și ulterior am găsit la același deținător alte rețele.

Stațiile de încărcare electrică, o problemă pentru noile proiecte de infrastructură rutieră

Reporter: O problemă pe noile autostrăzi și drumuri expres este lipsa locurilor de servicii publice. Un exemplu negativ în acest sens este autostrada București-Ploiești. Vor mai fi inaugurate drumuri care nu au astfel de servicii?

Gabriel Budescu: Noi ne dorim

ca aceste locuri să fie realizate odată cu obiectivul de infrastructură rutieră. Am discutat cu concesionarii de spații de servicii și aceștia mi-au transmis că pentru realizarea unui astfel de spațiu le ia cam 3-4 luni obținerea tuturor autorizațiilor necesare și încă 3 luni realizarea spațiului. De aceea, vreau ca la următoarele proiecte unde avem prinse spații de servicii să pun o clauză constructorilor, cu șase luni înainte de finalizare să aibă gata partea de platforme pe care o fac ei în spațiu și cu 3-4 luni înainte să permită accesul în șantier unui alt prestator care să ridice spațiul respectiv. Mi-aș dori să dăm în trafic o autostradă cu tot cu spațiile de servicii și ca aceste spații să arate altfel. Eu am dat la prestatori pentru București-Alexandria și Craiova-Târgu Jiu 7-8 exemple de bună practică din alte state, și mi-aș dori ca în cei 5-6 metri existenți între autostradă și spațiul de servicii să existe un mal de pământ de vreo doi metri înălțime, înierbat și cu ploi, care să reducă în zona spațiului zgometul autostrăzii din imediata apropiere. Nu mai vreau să ia cu copy-paste din normative acel trapez unde în mijloc sunt tirurile, ceva gunoarie, câini și fără niciun pom.

Reporter: Proiectele de execuție pentru aceste spații vor prevedea și realizarea stațiilor de încărcare electrică?

Gabriel Budescu: La stațiile de încărcare este o poveste. Am încercat să discutăm cu cei de la Transelectrica că toți își doresc stații de încărcare electrică, dar trebuie să vedem unde avem resursa electrică și la ce distanță. Eu am încercat pe A7 când am făcut spațiile de servicii să obțin aceste informații de la

deținătorii de rețele electrice, dar din păcate nu am reușit. Am făcut cererea către Transelectrica în anul 2020 și până în martie 2024 când am plecat din CNAIR nu am primit niciun răspuns. Ar fi fost foarte util să știu unde au rețea electrică și cu ce capacitate ca să aduc spațiile de servicii cât mai aproape. Că, dacă le pun la 25 kilometri distanță, concesionarul va constata că nu rentabil să realizeze o astfel de stație, din cauza costurilor prea mari pentru aducerea cablului respectiv pe o astfel de distanță.

Reporter: Ce proiecte mai aveți pentru viitor?

Gabriel Budescu: Pregătim documentația pentru drumul expres Focșani-Brăila și am dori să schimbăm un pic abordarea pentru criteriile de atribuire. Vrem ca unul dintre criterii să fie sustenabilitatea materialelor folosite, deoarece unele dintre fabricile de ciment și-au reconfigurat unitățile de producție pentru a avea cuptoare electrice și să nu mai folosească combustibili fosili. Materialele rezultate de acolo vor fi certificate ca fiind sustenabile, cu o amprentă de carbon mai mică decât în prezent. Legea permite, chiar încurajează introducerea unor astfel de criterii și dorim să le avem în viitoarele licitații. Apoi va trebui să ne gândim și la utilizarea tehnicii asfaltului reciclat, care se încadrează normelor europene privind reintroducerea reziduurilor în circuitul economic. Un alt criteriu pe care îl avem în vedere este cel social. Vrem să punem în licitație, să gândim un criteriu, prin care constructorii să angajeze forță de muncă de pe plan local, atunci cred că antreprenorii vor fi interesați să facă acest lucru.

Reporter: În ceea ce privește activitatea CNIR, au existat discuții în trecut că e nevoie de o companie a statului care să execute lucrări de infrastructură cu propriile opțiuni și proprii oameni. Mai e fezabilă o astfel de idee?

Gabriel Budescu: Nu. Noi suntem o companie care nu avem utilaje și lucrăm direct cu antreprenorii. În schimb am putea să înființăm la un moment dat o antrepriză de construcții – ea a mai fost funcțională în trecut – care să fie un fel de SMURD al lucrărilor. Dacă se va dovedi că sunt lucrări aflate în stadiu avansat de execuție, dar nu pot fi finalizate, să avem această opțiune de intervenție pentru finalizarea în regim de urgență a unui sector mic din cadrul unui proiect de infrastructură.

Reporter: Vă mulțumim! ■

"Dacă am fi plecat în același timp cu proiectele Craiova-Pitești și Alexandria-Craiova, cele două ar fi intrat cumva în competiție, pentru că erau două drumuri care ar fi venit dinspre estul țării spre Craiova și era posibil ca și Comisia Europeană să comenteze pe partea de finanțare".



FONDURI EUROPENE



Infrastructura rutieră și feroviară finanțată din PNRR: stadiu, finanțare și perspective

Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) reprezintă una dintre cele mai ambițioase inițiative de modernizare a infrastructurii naționale, cu un rol central în revitalizarea economică post-pandemie și creșterea competitivității pe termen lung. Prin investițiile strategice prevăzute, țara noastră dorește să reducă decalajele infrastructurale față de alte state europene și să asigure o integrare deplină în rețeaua europeană de transport.

PNRR aloacă României o sumă totală de aproximativ 7,6 miliarde de euro pentru dezvoltarea infrastructurii de transport, care este împărțită astfel:

- 4,55 miliarde euro sunt destinate modernizării și electrificării infrastructurii feroviare.
- 3,05 miliarde euro sunt alocate proiectelor de infrastructură rutieră.

Aceste fonduri sunt esențiale pentru crearea unei rețele de transport eficiente și sustenabile, capabile să sprijine creșterea economică și să contribuie la coeziunea socială și teritorială a României.

Infrastructura Rutieră

Investițiile în infrastructura rutieră sunt considerate esențiale pentru reducerea izolării economice a anumitor regiuni, îmbunătățirea siguranței rutiere și reducerea timpilor de transport. Cele mai importante proiecte incluse în PNRR sunt:

- 1. **Autostrada Moldovei (A7)**, care este parte a Coridorului IX paneuropean și este considerată o prioritate națională. Proiectul include 13 loturi care, odată finalizate, vor lega nordul Moldovei de rețeaua de autostrăzi a României, facilitând transportul de mărfuri și persoane.
- Stadiu la 1 august 2024: Lucrările erau în plină desfășurare, cu un progres de aproximativ 40%. Cele

mai avansate sectoare erau cele din apropierea orașelor Focșani și Buzău, iar finalizarea primelor tronsoane era preconizată până la sfârșitul anului 2024.

2. Autostrada Bucureștiului (A0):

- Descriere: Autostrada A0, înelul de centură al capitalei, este un proiect esențial pentru decongestionarea traficului din București și conectarea eficientă a principalelor autostrăzi ale țării.
- Stadiu la 1 august 2024: Loturile 1 și 3 din secțiunea sudică erau aproape finalizate, cu un progres de peste 90%. Deschiderea traficului pe aceste tronsoane era așteptată în toamna anului 2024. Secțiunile din partea nordică erau mai puțin avansate, având un progres de aproximativ 50%.

3. Autostrada București-Nădlac (A1):

- Descriere: Continuarea lucrărilor pe A1, care conectează Bucureștiul cu vestul Europei, este vitală pentru îmbunătățirea conectivității României cu restul Uniunii Europene.
- Stadiu la 1 august 2024: Tronsoalul Curtea de Argeș - Pitești (30,3 km) era aproape finalizat, cu un progres de 85%. Între timp, alte tronsoane, precum Lugoj-Deva, întâmpinau dificultăți legate de terenuri și exproprieri, progresul fiind mai lent, la aproximativ 60%.

4. Drumul Expres Craiova-Pitești (DX12):

- Descriere: Primul drum expres complet finalizat din România, DX12, este deosebit de important pentru conectarea orașului Craiova cu rețeaua națională de autostrăzi și pentru facilitarea accesului industriei auto din zonă la coridoarele de transport europene.
- Stadiu la 1 august 2024: Proiectul era aproape finalizat, cu un progres general de peste 90%. Tron-

sonul Craiova-Robănești era deja deschis traficului, iar ultimul tronson, Colonești-Pitești, era în ultimele faze de execuție.

Pe lângă aceste proiecte majore, PNRR sprijină și alte inițiative, cum ar fi dezvoltarea de drumuri expres și modernizarea drumurilor naționale, contribuind la îmbunătățirea siguranței și accesibilității în întreaga țară. În 2024, investițiile în infrastructura rutieră au depășit 15 miliarde de lei, iar majoritatea proiectelor sunt programate pentru finalizare până în 2026, în conformitate cu jaloanele stabilite.

Infrastructura Feroviară

Sectorul feroviar din România a primit o atenție specială prin PNRR, având în vedere necesitatea urgentă de modernizare a rețelei feroviare învechite. Obiectivele principale includ îmbunătățirea vitezei, siguranței și eficienței transportului feroviar, prin modernizarea și electrificarea liniilor existente, precum și prin construirea de noi sectoare. Proiectele finanțate prin PNRR sunt: Reinnoiri București - Pitești, CET - DALI, Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Quick Wins Brașov, Quick Wins Cluj Quick Wins Iași, Electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj Napoca - Oradea - Episcopia Bihor, Quick Wins București, Quick Wins Craiova, Quick Wins Galați, Quick Wins Timișoara.

Obiectivele urmărite prin realizarea acestor proiecte sunt:

1. Modernizarea Coridorului IV Paneuropean:

- Descriere: Coridorul IV este esențial pentru transportul de marfă între Europa Centrală și de Est, conectând România la rețeaua europeană de transport.
- Stadiu la 1 august 2024: Lucrările de modernizare pe ruta Curtici-Simeria și București-Constanța erau

avansate, cu un progres de aproximativ 75%. Unele tronsoane necesită încă instalarea Sistemului European de Management al Traficului Feroviar (ERTMS).

2. Modernizarea și electrificarea liniilor regionale:

- Descriere: PNRR finanțează modernizarea mai multor sectoare din regiunile București, Craiova, Brașov, Timișoara și Cluj, având ca scop creșterea vitezei medii a trenurilor și îmbunătățirea siguranței.
- Stadiu la 1 august 2024: Lucrările erau realizate în proporție de 60-70%. Proiectele din zona București-Craiova și Brașov-Sibiu erau aproape finalizate, în timp ce cele din Timișoara și Cluj erau în faza de execuție a infrastructurii de bază. Pentru a impulsiona centralizarea instalațiilor de semnalizare feroviară în 48 de stații, Guvernul a alocat în ședința din 18 august 2024, aproximativ 1,79 miliarde lei.

3. Implementarea Sistemului European de Management al Traficului Feroviar (ERTMS):

- Descriere: ERTMS este un sistem modern care asigură interoperabilitatea rețelei feroviare românești cu cea europeană, contribuind la creșterea eficienței și siguranței transportului feroviar.
- Stadiu la 1 august 2024: Implementarea era în curs pe principalele coridoare feroviare, cu lucrări avansate pe coridorul IV și începerea lucrărilor pe coridorul IX. Proiectul era realizat în proporție de aproximativ 50%, cu termenele de finalizare stabilite pentru 2026.

Menționăm că la 1 august 2024, conform situației de pe site-ul CFR SA, lucrările în domeniul feroviar se aflau la următoarele stadii de execuție:

- Sectoarele Livezeni-Simeria și Teiuș-Aiud erau aproape de finali-

zare.

- Sectoarele Unirea-Războieni și Apahida-Baia Mare aveau un grad de execuție de aproximativ 50%.
- Din cele 11 mari proiecte menționate, 10 erau în execuție activă, dar majoritatea aveau un grad de realizare sub 30%, unele raportând chiar un progres de doar 1,47% la sfârșitul lunii iulie 2024. În încercarea de a accelera ritmul lucrărilor, Guvernul a alocat în ședința din 8 august 2024 aproape 2 miliarde de lei pentru proiectele feroviare finanțate prin PNRR.

4. Modernizarea materialului rulant:

- Descriere: O parte din fondurile PNRR sunt destinate achiziționării de noi trenuri electrice și modernizării celor existente, cu scopul de a asigura un transport mai confortabil și mai eficient din punct de vedere energetic.
- Stadiu la 1 august 2024: Până la această dată, aproximativ 30% din materialul rulant fusese livrat sau modernizat. Restul achizițiilor și modernizărilor sunt planificate să fie finalizate până în 2026.
- O componentă importantă a modernizării transportului feroviar în România este achiziția trenurilor pe hidrogen, finanțată tot prin PNRR. Această inițiativă urmărește să aducă inovație și să contribuie la decarbonizarea transportului feroviar, un obiectiv major în contextul tranziției către energie verde și reducerea emisiilor de carbon. La 1 august 2024, achiziția trenurilor pe hidrogen se confruntă cu dificultăți semnificative. Procedura de achiziție a fost organizată de trei ori de către Autoritatea pentru Reformă Feroviară, însă niciuna dintre acestea nu a atras ofertanți. Suma alocată pentru această achiziție este de 380 milioane euro din PNRR. Această situație subliniază provocările întâmpinate în implementarea

unor tehnologii noi și în achiziționarea de material rulant inovator, în ciuda finanțării disponibile. Autoritățile trebuie să reevalueze abordarea și să găsească soluții pentru a atrage participanți și a finaliza cu succes achiziția trenurilor pe hidrogen.

Perspective pentru 2026

Pentru a respecta angajamentele asumate prin PNRR, România trebuie să finalizeze majoritatea acestor proiecte până în 2026. Aceasta include nu doar finalizarea construcțiilor și modernizărilor, ci și implementarea completă a sistemelor de management al traficului și integrarea noilor infrastructuri în rețeaua europeană de transport (TEN-T). Eficiența implementării acestor proiecte va depinde în mare măsură de capacitatea autorităților de a gestiona fondurile și de a asigura o execuție promptă și de calitate a lucrărilor.

Proiectele de infrastructură rutieră și feroviară finanțate prin PNRR sunt esențiale pentru dezvoltarea pe termen lung a României. Aceste investiții vor contribui nu doar la modernizarea transportului, ci și la creșterea economică și la îmbunătățirea calității vieții pentru toți cetățenii. Deși progresele realizate până la 1 august 2024 nu sunt atât de mari pe cât și-au dorit autoritățile – mai ales că în PNRR au fost introduse la finanțare doar proiecte mature, cu toate studiile de fezabilitate finalizate, există încă provocări legate de execuția lucrărilor, mai ales în sectorul feroviar, unde unele proiecte au întâmpinat întârzieri considerabile. Succesul acestor inițiative va avea un impact direct asupra poziției economice a României în Europa, iar monitorizarea atentă și gestionarea eficientă a proiectelor sunt cruciale pentru atingerea obiectivelor stabilite până în 2026. ■



COMPANII

Investițiile în dezvoltarea și modernizarea industriei feroviare - prioritățile GRAMPET Group

GRAMPET este prima multinațională cu capital 100% românesc și, totodată, pionier în domeniul dezvoltării de soluții integrate de transport de marfă și logistică. A fost înființată în anul 1999 cu obiectivul de a deveni cel mai important jucător din industria feroviară din țară, iar de atunci a investit constant în proiecte strategice și soluții eficiente prin care a contribuit la dezvoltarea durabilă a industriei feroviare.

Din anul 2004, și-a început ascensiunea și pe alte piețe din Europa, odată cu extinderea afacerilor grupului în Bulgaria. Au urmat apoi Ungaria (în anul 2005), Republica Moldova și Germania (cinci ani mai târziu, în 2010), Austria (în 2012), Croația (în 2016), Serbia (în anul 2018) și Grecia (în 2019), iar începând cu anul 2021, GRAMPET operează și pe piața din Slovenia.

Amprenta GRAMPET Group: cifră de afaceri de 440 milioane de euro în 2023, 18 companii și peste 7.500 de angajați

Astăzi, GRAMPET Group este cel mai mare grup feroviar și operator logistic privat din România și din Europa Centrală și de Sud-Est. Are în portofoliu 18 companii cu peste 7.500 de angajați și activitate pe teritoriul a zece țări din Europa. Transportă anual 15 milioane de tone de marfă, operează 450 de locomotive și 20.000 de vagoane, iar cifra de afaceri la nivel de grup a ajuns în 2023 la 440 de milioane de euro.

Grup Feroviar Român (GFR) este compania fanion a GRAMPET. Aceasta furnizează servicii de transport feroviar național și internațional și servicii conexe în funcție de nevoile clienților săi. GFR este cel mai mare operator privat de transport feroviar de marfă din România, cu peste 15.000 de vagoane și 350 de locomotive care transportă mărfuri către mii de destinații. O componentă importantă a portofoliului GFR îl constituie transportul de produse petroliere pentru care are alocat un parc de peste 4.000 de vagoane cisterne. Compania este lider național detașat în această piață, iar pentru a-și spori eficiența și competitivitatea, investește continuu în proiecte de digitalizare a sistemelor și în dezvoltarea de aplicații IT pe care le integrează în

operațiunile sale.

La nivelul grupului GRAMPET, s-a investit masiv în dezvoltarea infrastructurii și a materialului rulant, incluzând aici cele 4 fabrici din România și Ungaria, unde se construiește, repară și modernizează vehicule feroviare.

RELOC Craiova, o fabrică înființată în urmă cu aproape 60 de ani, este astăzi cea mai importantă companie din Europa de Sud-Est în sectorul de proiectare, fabricare, reparare și modernizare a materialului rulant, precum și unul dintre cei mai importanți furnizori de vehicule feroviare și piese de schimb. Prin dezvoltarea constantă a capacităților tehnologice existente, compania membră a GRAMPET Group, se asigură că serviciile sale corespund cerințelor clienților. Din pasiune pentru locomotive, derulează proiecte prin care prelungește ciclul de viață al acestora, printre ele numărându-se și cel de modernizare a 19 locomotive electrice 5100 kW, contract finanțat prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) a cărui valoare se ridică la 91,1 milioane de euro.

Electroputere VFU Pașcani, o fabrică cu 155 de ani de experiență și tradiție, este și ea membră a grupului GRAMPET. Specializată în fabricarea, modernizarea și întreținerea vehiculelor feroviare de călători și marfă, compania a implementat un proiect de investiții de peste 30 de milioane de euro, cu scopul de a integra eficient noile tehnologii în activitatea sa și de a pregăti resursa umană de care dispune. Totodată, aceasta a dezvoltat și implementat atât pe piața internă, cât și pe piața internațională, un proces unic de modernizare, R&R – Redesigned and Rebuilt (“Reproiectat și Reconstruit”), adresat vehiculelor feroviare uzate. După modernizare, ele au performanțe similare celor noi, la costuri semnificativ mai mici. În plus, compania a câștigat anul trecut două licitații pentru contracte finanțate prin PNRR. Primul are o valoare de 35 de milioane de euro și vizează modernizarea a 22 de vagoane, clasa a II-a seria 2076, și achiziția de servicii de mentenanță. Iar cel de-al doilea contract, cu o valoare estimată la 31,9 milioane de euro, are ca obiectiv modernizarea unui număr de 20 de vagoane, clasa a II-a seria 2076, cu dotări pentru persoanele cu mobilitate redusă și transport biciclete/schiuri.

Din GRAMPET Group fac parte și REVA Simeria – una dintre cele mai mari companii românești din industria fabricării, reparării și modernizării materialului rulant de marfă, cu o tradiție de peste 145 de ani – și GRAMPET Debreceni – cu peste 120 de ani de tradiție în domeniul reparării și fa-

abricării de vagoane de marfă, lider de piață pe plan intern în repararea vagoanelor pentru transportul de gaze, care deține una dintre cele mai importante fabrici din Europa, specializată în repararea vagoanelor de marfă și a vagoanelor cisterne. Compania efectuează revizii, reparații și modernizări pentru peste 2.400 de vagoane de marfă și cisterne în fiecare an.

Investiție de 10 milioane de euro în cel mai mare terminal de transbordare a cerealelor din Europa

Dezvoltarea GRAMPET Group vine și ca urmare a investițiilor în diferite proiecte strategice. Cel mai recent dintre ele este terminalul de transbordare a cerealelor de la Dornești, județul Suceava. Acesta este rezultatul unei investiții de 10 milioane de euro și are o capacitate de transbordare de 3 milioane de tone de cereale pe an. Este cel mai mare de acest tip din Europa și reprezintă încă o dovadă a angajamentului pe care grupul și l-a asumat în urmă cu 25 de ani, de a contribui la dezvoltarea infrastructurii de transport feroviar din România.

Noul complex de la Dornești este un punct strategic în fluidizarea traficului de mărfuri până în Portul Constanța, și consolidează poziția României ca hub european logistic și feroviar. Integrează soluții tehnice și tehnologice similare cu cele ale terminalelor din porturile maritime și fluviale, permite transbordarea simultană a 8 vagoane și asigură un flux de transport continuu și rapid, fără pierderi de calitate. Este al cincilea terminal operat de GRAMPET Group și GFR, marcând un nou capitol în eforturile acestora de a eficientiza infrastructura feroviară alături de celelalte 4 terminale logistice situate la granițele cu Ucraina, Republica Moldova (la Galați, Cristești Jijia și Halmeu) și în zona de nord a Capitalei.

Investițiile în educație – cheia transformării unei societăți

Pentru GRAMPET Group sunt importante și investițiile în educație și în resursa umană, context în care a inițiat în

anul 2017 proiectul Școala GFR, prin intermediul căruia a oferit unui număr de peste 1.200 de persoane șansa de a urma cursuri de calificare profesională și de a se specializa în meserii precum: mecanic de locomotivă, șef de tren, revizor tehnic de vagoane, manevrant vagoane și magazinier. Până în prezent, GFR a investit 18 milioane de euro în acest proiect.

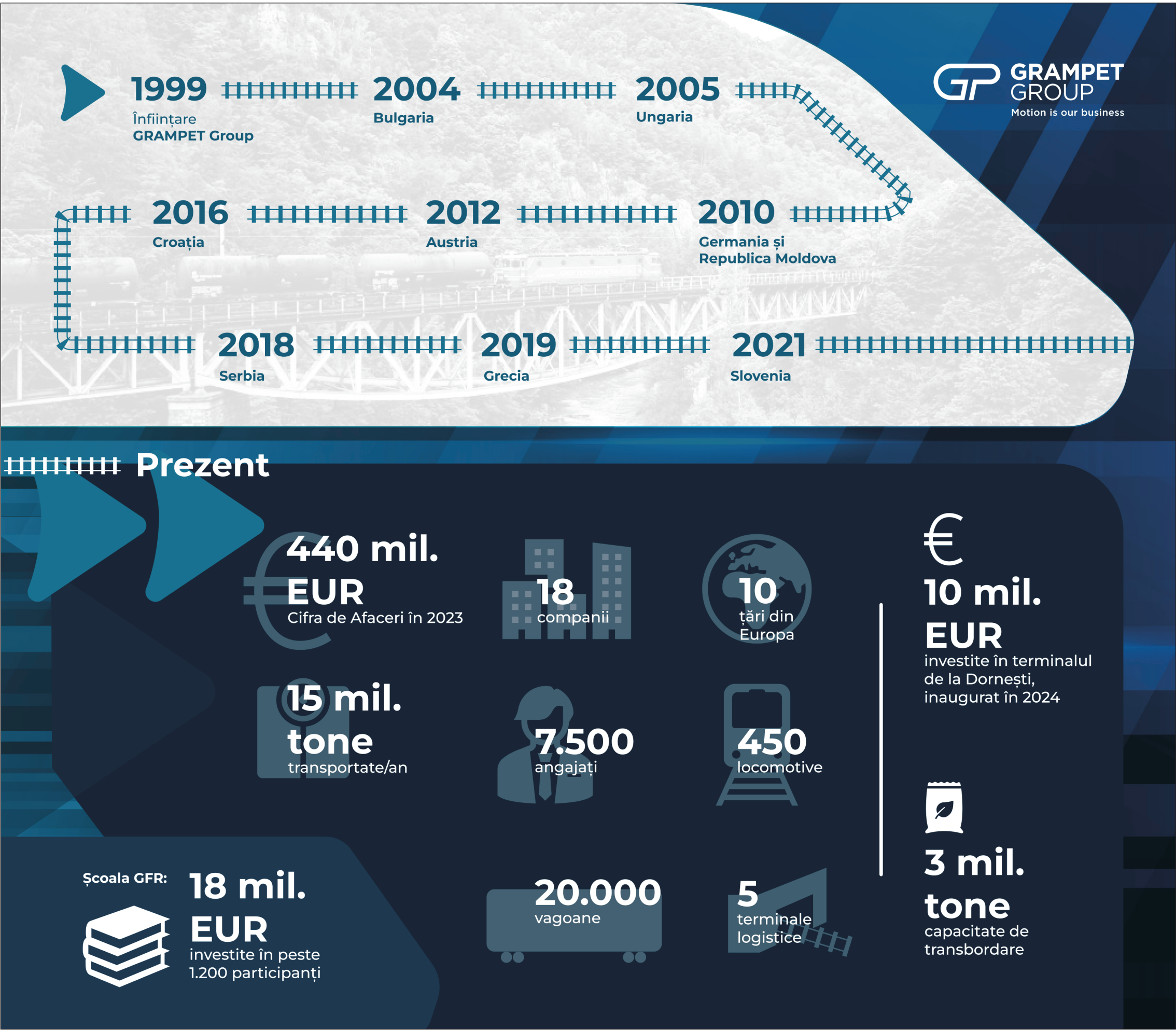
Însă acesta nu este singurul în care companiile din grup se implică. Începând din anul 2022, GRAMPET a dezvoltat un parteneriat strategic cu mediul academic, pentru a le oferi studenților de la facultățile de profil acces la programe de studiu și resurse care să ajute la o mai bună pregătire a forței de muncă din industria feroviară.

În plus, în 2023, GFR a semnat un parteneriat cu Universitatea Națională de Știință și Tehnologie POLITEHNICA București pentru crearea unui campus profesional integrat destinat tinerilor interesați să urmeze un parcurs educațional cât mai relevant pentru piața muncii. Proiectul „Campus Dual Politehnica București” va atrage fonduri europene în valoare de 30 de milioane de euro pentru construirea de spații de învățământ și cercetare, cantină, cămin, hală multimodală pentru ateliere digitale și sport, dar și alte facilități dedicate studenților.

Și tot în același an, în cadrul parteneriatului cu UNSTPB, GRAMPET Group a investit în modernizarea unui laborator în cadrul Facultății de Transporturi, pentru a facilita accesul studenților la programe de studiu și soluții de software performante, care să îi ajute să dobândească noi cunoștințe și să își perfecționeze abilitățile deja existente.

Accesul la educație este însă de multe ori greu de obținut, mai ales pentru cei din comunitățile defavorizate sau minoritare. Conștient de rolul pe care educația îl are în transformarea unei societăți, și în reducerea decalajelor sociale și economice, Gruia Stoica, președintele GRAMPET Group, a pus bazele Fundației Toflea – organizație dedicată integrării minorităților și sprijinirii tinerilor talentați prin acordarea de burse de studiu. Prin intermediul acesteia, sute de elevi au fost sprijiniți să-și continue studiile, fiind încurajați în același timp să-și păstreze identitatea etnică.

Anual, fundația susține educația a cel puțin 450 de copii, majoritatea din comunitatea romă din localitate, iar datorită acesteia, Toflea este astăzi una dintre puținele localități din țară unde rata abandonului școlar este zero și toți tinerii au absolvit cel puțin liceul. ■



PROIECTE



Investițiile din transportul naval, accelerate de războiul din Ucraina

Infrastructura necesară derulării și dezvoltării transportului naval, care a fost ignorată în ultimii 34 de ani de guvernele care s-au succedat la Palatul Victoria - care au ales să finanțeze în principal doar proiectele de infrastructură de transport rutier și transport feroviar -, are parte în această perioadă de o masivă alocare de fonduri europene și naționale, în contextual războiului din Ucraina, care a dus la tranzitarea unei părți importante din mărfurile din țara vecină prin porturile românești dunărene și prin Portul Constanța.

De aceea, în ultimii ani Administrația Porturilor Maritime Constanța (APMC) a derulat investiții semnificative pentru a îmbunătăți infrastructura portuară și pentru a adapta portul la noile cerințe geopolitice. Astfel, în anul 2023, APMC a finalizat mai multe proiecte importante, cu o valoare totală de 27,72 milioane euro, finanțate în principal prin fonduri europene:

- Extinderea Drumurilor Portuare:** S-a realizat extinderea la patru benzi a drumului dintre Poarta 10 bis și Poarta 10, un proiect esențial pentru fluidizarea traficului rutier în port, care a inclus și construcția unui sens giratoriu adaptat pentru vehiculele de mari dimensiuni.
- Modernizarea Infrastructurii și Protecția Mediului:** Proiectul Protect, cu o valoare de 15,03 milioane euro, a inclus prelungirea cu 130 metri a unui cheu de acostare, crearea unei platforme portuare noi pe o suprafață de 4370 metri pătrați și modernizarea sistemului de semnalizare maritimă. De asemenea, a fost achiziționată o navă tanc multifuncțională pentru colectarea deșeurilor de la nave, contribuind la protecția mediului în port.
- Construcția de Drumuri și Parcări Noi:** La începutul anului 2024 a fost finalizat proiectul de realizarea a unui drum nou de 2,23 kilometri și o parcare pentru 80 de camioane, situată între porțile 7 și 9 ale portului. Investiția, în valoare de 13.467.227,19 lei, a fost realizată cu finanțare europeană din Programul Operațional Infrastructură Mare prin Inițiativa Solidarității Lanes, lansată în 2022 de către Comisia Europeană. Această investiție include un sistem modern de iluminat strădal cu lămpi LED, care contribuie la siguranța și eficiența operațiunilor portuare. Terenul pe care s-a construit drumul și parcare este o suprafață care anterior se afla sub apă, dar care a fost răpită mării prin umpluturile rezultate

din excavațiile făcute în alte zone din Portul Constanța.

- Tot în cursul anului 2024 vor fi finalizate alte două proiecte în valoare de 43 milioane euro cu finanțare din POIM. Unul se referă la modernizarea infrastructurii de distribuție a energiei electrice în Portul Constanța, proiect finanțat cu 23 milioane euro, iar altul se referă la extinderea și consolidarea a două cheuri din Portul Midia.
- În anul 2024, APMC are în derulare sau planificate noi proiecte în valoare de 476,1 milioane euro, care vizează extinderea și modernizarea infrastructurii portuare, dintre care menționăm:
- Extinderea Capacității de Operare:** Un proiect major prevede extinderea capacității de operare a Portului Constanța cu circa 20%, prin crearea de noi teritorii și dane de operare, care vor deservi terminale specializate, capacități pentru care printr-o finanțare de 172,6 milioane euro va fi reabilitată, modernizată și extinsă toată infrastructura rutieră din porturile Constanța și Midia.
- Modernizarea Infrastructurii Energetice:** Se desfășoară proiecte pentru modernizarea infrastructurii de distribuție a energiei electrice în port, cu o valoare totală estimată de 95 milioane euro.
- Dragaje de Investiții:** Se vor efectua lucrări de dragare în zonele Constanța, Midia și Mangalia, inclusiv lărgirea gurilor de acces Midia, cu o valoare totală de 180,5 milioane euro.
- Aceste investiții vor consolida rolul Portului Constanța ca poartă principală a Europei la Marea Neagră, contribuind la creșterea schimburilor comerciale internaționale și la crearea de noi locuri de muncă.

Optimizarea traficului pe Canalul Sulina

Una dintre căile de navigație cel mai des folosită pentru tranzitarea mărfurilor ucrainene din țara noastră este Canalul Sulina, pentru care a fost inițiat proiectul Primus, proiect care este corelat cu cele privind dezvoltarea infrastructurii de transport naval în porturile Galați și Isaccea. Proiectul Primus (Creșterea capacității de trafic a Canalului Sulina) este gestionat de Administrația Fluvială a Dunării de Jos (AFDJ) Galați și vizează creșterea utilizării Dunării maritime ca arteră principală de transport în contextul crizei ucrainene, asigurând totodată siguranța și

eficiența operațiunilor de navigație.

Proiectul Primus este finanțat cu 17,6 milioane euro, prin Programul Operațional Infrastructură Mare, din care finanțarea de la bugetul UE este de 85%, iar de la bugetul național este de 15%. Proiectul include mai multe obiective strategice:

- Modernizarea infrastructurii de semnalizare:** Instalarea unui sistem avansat de semnalizare a șenalului navigabil, incluzând echipamente moderne precum geamanduri dotate cu AIS și panouri solare, pentru a asigura siguranța navigației pe timp de zi și de noapte.
- Achiziția de echipamente noi:** Pentru a îmbunătăți capacitatea de intervenție și calitatea serviciilor oferite, au fost achiziționate două nave de semnalizare și o pilotină maritimă pentru transportul piloților.
- Implementarea unui sistem IT pentru pilotaj:** Un nou sistem IT a fost implementat pentru a sprijini serviciile de pilotaj, permițând monitorizarea și vizualizarea datelor de trafic în timp real.

Prin creșterea capacității de trafic și îmbunătățirea siguranței navigației pe Canalul Sulina, proiectul Primus va facilita tranzitarea unui număr mai mare de nave, contribuind astfel la deblocarea exporturilor de mărfuri din Ucraina. Această inițiativă este esențială pentru consolidarea rolului României în rețeaua de transport fluvial european, asigurând totodată un nivel ridicat de competitivitate pentru operatorii portuari din regiune.

Pe lângă acest proiect, porturile situate de-a lungul Dunării maritime, precum Galați și Isaccea, beneficiază și ele de investiții importante pentru modernizarea infrastructurii și creșterea capacității operaționale. Astfel, la Galați, care a devenit odată cu războiul din Ucraina, un adevărat hub logistic, au fost demarcate mai multe proiecte de modernizare a infrastructurii portuare:

- Platforma Multimodală Galați:** Etapa II a acestui proiect vizează modernizarea infrastructurii rutiere și feroviare din zona platformei multimodale, pentru a fluidiza traficul și a elimina blocajele. Valoarea totală a proiectului este de 352.461.475,90 lei, din care 114.974.543,72 lei reprezintă finanțarea nerambursabilă din Fondul de Coeziune, 114.974.543,72 lei finanțarea nerambursabilă din bugetul de stat și 122.512.388,46 lei cheltuieli neeligibile. Finanțarea nerambursabilă în cadrul acestui apel

reprezintă ajutor de stat acordat în baza Deciziei Comisiei Europene nr. C(2023)4700/07.07.2023. Proiectul vizează modernizarea, extinderea și dotarea platformei multimodale Galați la o capacitate de manipulare de 150.000 TEU/an, contribuind la atingerea obiectivului european privind o infrastructură actualizată de înaltă performanță care să integreze toate regiunile europene cu o rețea centrală de transport, facilitând creșterea durabilă "inteligentă" și accesul la piețele pan-europene. Investiția prevede și lucrări la structuri existente, într-o zonă industrială existentă, antropizată, cu scopul de a facilita cele trei moduri de transport: rutier, feroviar și fluvial. Astfel, până în anul 2025 platforma existentă pentru operațiunile de depozitare și stivuire va fi modernizată și extinsă, iar furnizarea de servicii portuare de calitate va fi sprijinită prin integrarea de echipamente moderne în conceptul terminalului, capabile să manipuleze unitățile de încărcare intermodale.

În ceea ce privește Portul Isaccea, acesta a beneficiat de un proiect major de reabilitare și modernizare, finalizat în decembrie 2022. Valoarea totală a proiectului a fost de 18 milioane lei, din care 15,2 milioane lei au fost fonduri europene nerambursabile. Proiectul a inclus reabilitarea și modernizarea a cinci dane, precum și modernizarea infrastructurii de drumuri portuare. Se estimează că traficul de marfă să ajungă la finalul anului 2024 la 400.000 tone anual, fiind realizată și o diversificare a fluxului de marfă. În contextul războiului din Ucraina, care a determinat o creștere a volumului de mărfuri care tranzitează porturile de la Dunărea maritimă, volumul de mărfuri care vor trece prin Portul Isaccea ar urma, potrivit obiectivelor proiectului, să crească anual cu 5%. Proiectul de dezvoltare a Portului Isaccea contribuie direct la indicatorul POIM „2S6 Mărfuri transportate pe căi navigabile interioare”, prin care se urmărește atingerea țintei de operare anuală a 32,20 milioane tone marfă pe căile navigabile interioare în România, principalul sector fiind Dunărea maritimă, de la Sulina la Brăila.

Modernizarea porturilor de pe Canalul Poarta Albă-Midia Năvodari

În afara proiectelor de mai sus, în infrastructura de transport naval se mai află în execuție modernizarea

porturilor Ovidiu și Luminița, situate pe Canalul Poarta Albă-Midia Năvodari, care este al doilea braț al Canalului Dunăre-Marea Neagră, proiectele respective fiind gestionate de Compania Națională Galați la o capacitate de manipulare de 150.000 TEU/an, contribuind la atingerea obiectivului european privind o infrastructură actualizată de înaltă performanță care să integreze toate regiunile europene cu o rețea centrală de transport, facilitând creșterea durabilă "inteligentă" și accesul la piețele pan-europene. Investiția prevede și lucrări la structuri existente, într-o zonă industrială existentă, antropizată, cu scopul de a facilita cele trei moduri de transport: rutier, feroviar și fluvial. Astfel, până în anul 2025 platforma existentă pentru operațiunile de depozitare și stivuire va fi modernizată și extinsă, iar furnizarea de servicii portuare de calitate va fi sprijinită prin integrarea de echipamente moderne în conceptul terminalului, capabile să manipuleze unitățile de încărcare intermodale.

Proiectul de modernizare a Portului Ovidiu are o valoare totală de aproape 83,85 milioane lei și prevede lucrări complexe care includ:

- Reabilitarea Cheurilor:** Se vor moderniza cheurile existente, inclusiv refacerea sistemelor de acostare și protecție a cheurilor betonate.
- Infrastructura Portuară:** Platformele portuare existente vor fi modernizate, iar drumurile din incinta portuară vor fi reabilitate pentru a facilita un trafic mai eficient.
- Îmbunătățirea Utilităților:** Vor fi realizate rețele noi de alimentare cu energie electrică și apă, necesare pentru operarea eficientă a portului, inclusiv facilități de utilități la dane și construcția unei noi clădiri administrative.
- Extinderea Capacității de Operare:** Se va construi un cheu vertical cu trei dane de operare și se va reabilita drumul de acces, sporind astfel capacitatea de manipulare a mărfurilor.

Implementarea acestui proiect a început în noiembrie 2022 și se preconizează a fi finalizată până în iulie 2025.

- Proiectul destinat Portului Luminița, cu o valoare totală de 119,55 milioane lei, are ca obiective:
- Reabilitarea și Extinderea Cheurilor:** Se vor reabilita cheurile existente și se vor construi patru dane noi pentru a crește capacitatea de operare a portului.
- Modernizarea Infrastructurii de Acces:** Drumul de acces spre port va fi modernizat, iar platformele portuare vor fi extinse și betonate.
- Îmbunătățirea Adâncimilor de Navigație:** Proiectul include asigurarea adâncimilor necesare pentru navigație în șenal și în acvatoriul portuar, esențial pentru acomodarea navelor de mari dimensiuni.
- Îmbunătățirea Facilităților de Utilitate Publică:** Se vor asigura alimentarea cu apă și energie electrică la dane, securizarea incintei portuare și iluminatul eficient al platformelor.

Lucrările pentru acest proiect au început în ianuarie 2023 și se vor finaliza în ianuarie 2025.

Investițiile în porturile Ovidiu și Luminița sunt deosebit de importante nu doar pentru dezvoltarea economică locală, ci și pentru gestionarea fluxurilor comerciale internaționale, în special în contextul războiului din Ucraina. Aceste porturi sunt strategice pentru exportul și importul de mărfuri, având capacitatea de a prelua o parte din volumul de mărfuri care anterior tranzitau porturile ucrainene de la Marea Neagră.

Provocări și perspective pentru dezvoltarea infrastructurii transportului naval

Deși investițiile demarcate în ultimii ani în infrastructura navală din România sunt impresionante, implementarea acestor proiecte nu este lipsită de provocări. Printre dificultățile întâmpinate se numără:

- Lipsa Forței de Muncă Calificate:** Una dintre provocările majore este deficitul de muncitori calificați, necesari pentru desfășurarea lucrărilor de modernizare și întreținere a infrastructurii navale.
- Mobilizarea Resurselor:** În unele cazuri, mobilizarea insuficientă a antreprenorilor a întârziat implementarea proiectelor, ceea ce a necesitat intervenții din partea autorităților pentru a asigura respectarea termenelor contractuale.

- Creșterea Costurilor Materialelor:** Cererea mare de materiale de construcție și echipamente a generat creșteri de prețuri, afectând bugetele proiectelor și forțând reevaluarea resurselor disponibile.

Investițiile semnificative în infrastructura de transport naval din România sunt esențiale pentru menținerea competitivității economice și pentru integrarea mai profundă a țării în rețelele europene și globale de transport. Prin modernizarea porturilor și a căilor navigabile, țara noastră ar urma să își consolideze rolul de poartă strategică către Europa de Est și Asia, adaptându-se în același timp la noile realități geopolitice.

Potrivit autorităților centrale, finalizarea acestor proiecte va spori capacitatea operațională a infrastructurii navale și va crea noi oportunități economice importante, contribuind la creșterea volumului comerțului internațional și la dezvoltarea regională. ■

AFACERI

Alexandros Exarchou, Aktor: “România este o piatră de temelie a operațiunilor Aktor în Europa de Sud-Est”



Alexander Exarchou: „Aktor România a priorizat proiectele care îmbunătățesc conectivitatea și contribuie semnificativ la dezvoltarea generală a infrastructurii țării”.

Pe măsură ce România își continuă dezvoltarea rapidă a infrastructurii, opiniile liderilor din industrie devin din ce în ce mai importante în înțelegerea direcțiilor strategice care modelează această creștere. Prin intermediul constructorului său de infrastructură, Grupul Aktor are o prezență puternică în țară. Grupul este lider în sectorul construcțiilor, infrastructurii, concesiunilor/parteneriatelor public-private (PPP), surselor regenerabile de energie (RES), stocării energiei, dezvoltării imobiliare, proiectelor de mediu și tehnologiilor digitale din Grecia, având o prezență semnificativă în Europa de Sud-Est.

Domnul Alexandros Exarchou, Președintele Consiliului de Administrație și CEO al Aktor Group, ne-a împărtășit perspectivele sale cu privire la proiectele companiei românești și la impactul lor mai larg asupra peisajului infrastructurii din regiune.

România este o piatră de temelie a operațiunilor Aktor în Europa de Sud-Est, reflectând angajamentul său față de creștere pe termen lung și integrarea în cadrul economiei locale, a subliniat Alexander Exarchou, apreciind: „Aktor România a priorizat proiectele care îmbunătățesc conectivitatea și contribuie semnificativ la dezvoltarea generală a infrastructurii țării”.

Domnul Exarchou subliniază importanța strategică a României ca fiind a doua cea mai mare piață Aktor, după Grecia. Cu un portofoliu impresionant de proiecte în derulare în valoare de peste 1,2 miliarde de euro, Aktor România este într-o evoluție constantă, spre a deveni o parte integrantă și puternică a economiei românești până în 2025, consideră CEO-ul grupului, adăugând: „Nu este vorba doar despre finalizarea proiectelor, ci despre integrarea noastră în dezvoltarea României”.

Unul dintre proiectele emblematic este dezvoltarea căii ferate

Brașov-Sighișoara, în special subsecțiunea 2 (Apața - Cața). Acest proiect este o dovadă a expertizei Aktor, implicând construcția celor mai lungi tuneluri feroviare din România. Tunelurile vor străpunge dealuri masive, reprezentând o premieră în infrastructura românească, din perspectiva complexității și resurselor implicate simultan. Tronsonul Brașov-Sighișoara face parte din proiectul mai amplu de reabilitare a liniei de cale ferată Brașov-Simeria, parte a coridorului Rin-Dunăre, proiectat să suporte trenuri care circulă cu viteze de până la 160 km/h. Proiectul global include, de asemenea, subsecțiunile 1 (Brașov - Apața) și 3 (Cața - Sighișoara), axate pe modernizarea unei linii dublu electrificate și a zece stații de cale ferată, pe o lungime totală de 84,4 km. Finalizarea acestor segmente este anticipată până în 2027, cu condiția ca proiectul să avanseze conform planului.

În plus față de proiectul feroviar, Aktor face pași importanți pe A0



1. A0 Sud Lot 3 - nodul A0 - A1, iulie 2024

2. A0 Sud Lot 3 - nodul A0 - A1, iulie 2024

3. Brașov-Sighișoara - subsecțiunea 2, Apața-Cața - un TBM care forează în munți are 9,6 m diametru
4. Brașov-Sighișoara - subsecțiunea 2, Apața-Cața - un punct de comandă și monitorizare complex

Sud Lot 3, o secțiune de autostradă de 18 km care va juca un rol crucial în conectarea Constanța-Pitești. La începutul lunii septembrie, gradul de

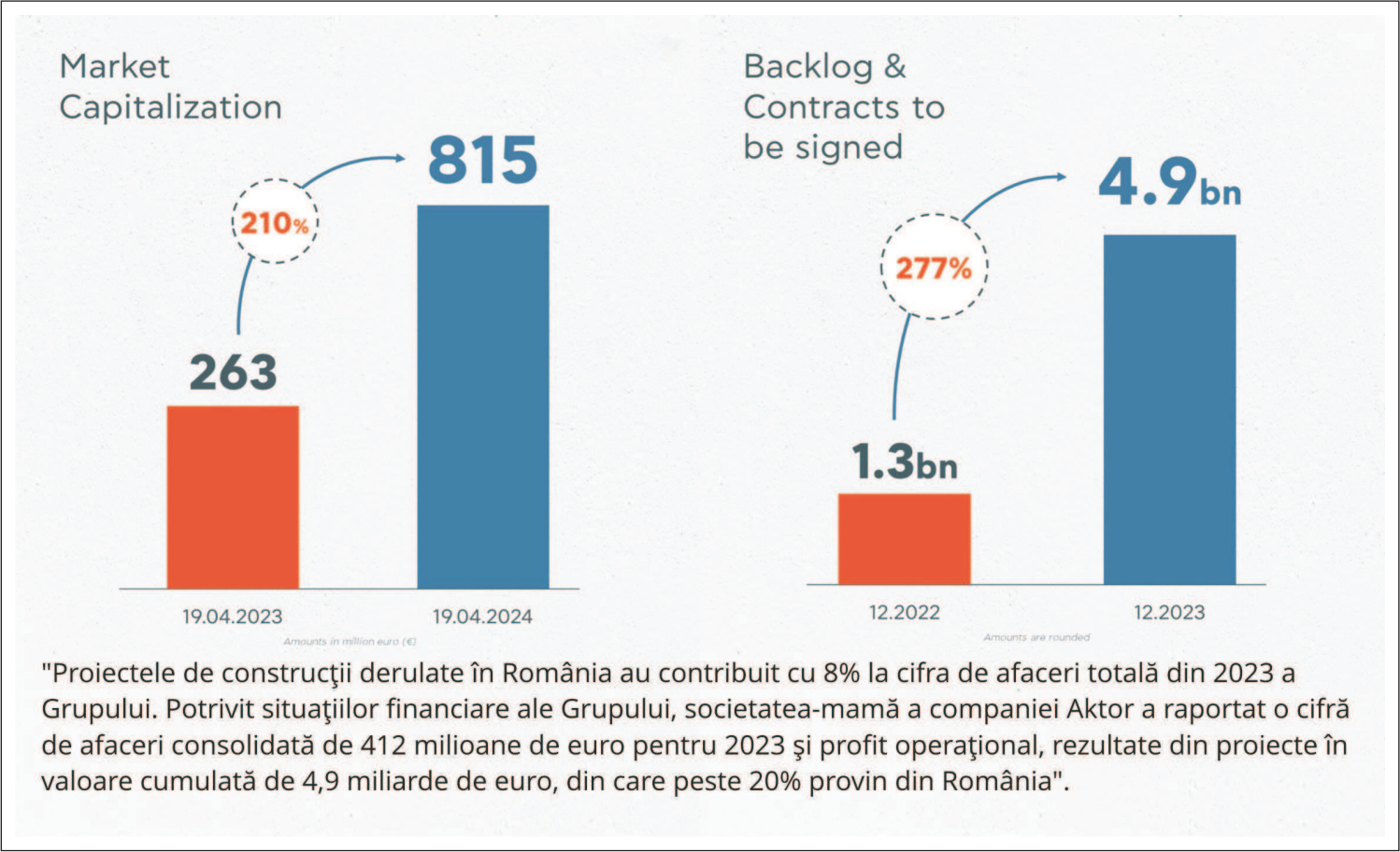
realizare a lucrărilor din șantier era de peste 83%. Acest proiect este o verigă esențială în infrastructura rutieră națională a României, iar finalizarea sa va marca o etapă semnificativă în atingerea obiectivelor de conectivitate ale țării.

Domnul Exarchou a subliniat, de asemenea, finalizarea cu succes a lotului 2 al autostrăzii Sebeș-Turda, care se întinde pe 24,25 km de la Pârâul Iovului la Aiud și a fost deschis traficului în noiembrie 2021. Acest proiect a îmbunătățit deja mobilitatea regională și perspectivele economice. Dincolo de aceste proiecte majore, Aktor România este implicată în alte câteva inițiative importante de infrastructură, inclusiv reabilitarea liniei de cale ferată Curtici-Simeria (subsecțiunea 2c: Ilteu - Gurasada) și proiecte de întreținere în București și Brașov care asigură durabilitatea și siguranța rețelilor feroviare din România.

Reflectând asupra implicațiilor mai largi ale activității Aktor în România, domnul Exarchou a făcut o paralelă între dezvoltarea actuală a infrastructurii din România și experiențele anterioare ale Greciei. Dânsul susține adoptarea concesiunării autostrăzilor și a parteneriatelor public-private (PPP) în România,

bazându-se pe succesul înregistrat de Aktor cu aceste modele în Grecia. Implementarea unor astfel de parteneriate s-a dovedit a îmbunătăți semnificativ siguranța rutieră și viteza de livrare a proiectelor, oferind un model care ar putea aduce beneficii importante în infrastructura din România. „PPP-urile sunt un instrument modern de inovare financiară care poate atrage investitori și instituții financiare internaționale. Prin urmare, România poate profita de această nouă modalitate de finanțare și promovare a proiectelor de infrastructură, care, la rândul său, va ajuta țara să se modernizeze și să devină mai competitivă”, a explicat domnul Exarchou.

CEO-ul Grupului Aktor are în vedere un viitor în care Aktor România nu este doar o companie de construcții, ci un jucător cheie în tranziția țării către o rețea de infrastructură mai durabilă și mai modernă. Acest lucru include investițiile planificate ale grupului-mamă în energia regenerabilă și stocarea de energie, care vor completa proiectele de infrastructură existente ale Aktor și vor contribui la obiectivele de sustenabilitate pe termen lung ale României.



PRODUSE SI SERVICII

UMB, companie românească performeră în lucrările de infrastructură rutieră

Autostrada Moldovei, cunoscută și sub denumirea de A7, reprezintă un proiect esențial pentru infrastructura rutieră a României, fiind destinată să conecteze regiunile estice ale țării cu restul rețelei de autostrăzi. Sectorul Buzău-Focșani al acestei autostrăzi este în prezent unul dintre cele mai dinamice șantiere din România, iar progresele rapide înregistrate aici sunt datorate în mare măsură Companiei UMB, deținută de antreprenorul Dorinel Umbrărescu, potrivit datelor Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere. De exemplu, în cazul sectorului Buzău-Focșani al Autostrăzii Moldovei (A7), UMB a demonstrat această capacitate prin avansul rapid al lucrărilor pe lotul 2, care se întinde pe o distanță de 30,8 kilometri între Vadu Pașii și Râmnicu Sărat.

Conform datelor CNAIR, în cazul lotului 2 al sectorului Buzău-Focșani, UMB a dislocat un număr impresionant de resurse umane și echipamente. Lotul 2 este în faza finală a lucrărilor, cu trasarea marcajelor rutiere deja începută, ceea ce indică un progres avansat. Directorul general al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), Cristian Pistol, a subliniat, într-o postare pe Facebook, că, având în vedere ritmul alert al lucrărilor, există o posibilitate reală ca acest tronson de autostradă să fie deschis circulației chiar în cursul acestui an, mult înainte de termenul contractual stabilit pentru aprilie 2025.

Pe lângă mobilizarea resurselor, UMB se remarcă și prin calitatea



Conform datelor CNAIR, în cazul lotului 2 al sectorului Buzău-Focșani, UMB a dislocat un număr impresionant de resurse umane și echipamente. Lotul 2 este în faza finală a lucrărilor, cu trasarea marcajelor rutiere deja începută, ceea ce indică un progres avansat. (Sursa foto: facebook / UMB)

execuției lucrărilor. Antreprenorul român Dorinel Umbrărescu are o reputație solidă în industrie pentru finalizarea proiectelor nu doar la timp, ci și la standarde ridicate de calitate. Pe lotul 2 al autostrăzii Buzău-Focșani, compania a avansat rapid cu așternerea stratului final de asfalt, un pas esențial înainte de trasarea marcajelor rutiere. Utilizarea

tehnologiilor moderne și a materialelor de înaltă calitate a permis companiei să respecte standardele ridicate de execuție, ceea ce contribuie la durabilitatea și la siguranța viitoarei infrastructuri.

Această secvență de operațiuni este esențială pentru pregătirea drumului pentru deschiderea traficului, care, conform prognozelor CNAIR,

ar putea avea loc chiar în acest an, mult înainte de termenul contractual de aprilie 2025.

Sectorul Buzău-Focșani al Autostrăzii A7 este divizat în patru loturi distincte:

- ✓ Lotul 1: Aproximativ 5 kilometri, incluzând podul peste râul Buzău.
- ✓ Lotul 2: 31 kilometri, cel mai avansat în prezent, cu marcajele

rutiere deja în curs de realizare.

- ✓ Lotul 3: 36 kilometri, unde avansul lucrărilor este mai lent, dar se așteaptă finalizarea în 2024.
- ✓ Lotul 4: 11 kilometri, aflat și el într-un stadiu avansat.

În total, acest sector va acoperi aproximativ 83 de kilometri de drum de mare viteză între Buzău și Focșani, facilitând conexiuni mai ra-

pide și mai sigure între aceste două orașe importante din estul țării.

Proiectele de infrastructură derulate de UMB nu se limitează doar la sectorul Buzău-Focșani al Autostrăzii A7. După finalizarea lucrărilor pe acest tronson, echipele sale vor fi mutate pe alte șantiere deschise în țară, cum ar fi sectoarele Focșani-Bacău și Bacău-Paşcani ale aceleași autostrăzi, precum și pe alte proiecte majore, precum Drumul Expres Craiova-Pitești și Drumul Expres Brăila-Galați. Această capacitate de a disloca rapid resurse de la un proiect la altul este un avantaj competitiv major pentru UMB, permițându-i să gestioneze simultan mai multe proiecte de infrastructură complexe.

Deși ritmul alert al lucrărilor pe sectorul Buzău-Focșani este încurajator, rămâne de văzut dacă acest progres rapid va fi menținut și pe celelalte loturi, în special pe loturile 1 și 3, unde avansul nu este la fel de spectaculos. Asociația Pro Infrastructura a exprimat unele rezerve cu privire la posibilitatea ca aceste loturi să fie finalizate până la sfârșitul anului 2024, estimând că termenul realist de finalizare ar putea fi în 2025.

Totuși, în cazul în care UMB va reuși să finalizeze lucrările pe sectorul Buzău-Focșani înainte de termen, aceasta ar reprezenta nu doar un succes remarcabil pentru companie, ci și un exemplu pozitiv pentru întregul sector de infrastructură din România, demonstrând că, printr-o gestionare eficientă și o execuție riguroasă, proiectele mari pot fi realizate într-un timp relativ scurt și la standarde înalte de calitate. ■

Plusuri și minusuri ale companiilor ce implementează proiectele de infrastructură, în viziunea API

UMB continuă să fie cea mai puternică forță pe piața infrastructurii rutiere mari, dar un potențial punct de vulnerabilitate este faptul că și-a asumat poate prea multe contracte simultan, ceea ce ar putea crea probleme în respectarea termenelor, susține Ionuț Ciurea, directorul executiv al Asociației Pro Infrastructura (API), organizație neguvernamentală în domeniul infrastructurii, ce oferă o perspectivă detaliată și critică asupra companiilor care lucrează la marile proiecte de infrastructură rutieră din țara noastră.

Potrivit celor de la API, companiile Porr (Austria) și Nurol, Ozaltin și Mapa-Cenghiz (Turcia) sunt, de asemenea, recunoscute ca fiind în topul constructorilor performanți, datorită calității și eficienței lucrărilor, contribuind semnificativ la dezvoltarea infrastructurii rutiere din România. API sugerează că acești constructori reușesc să mențină un standard ridicat de execuție, cu toate că piața este extrem de competitivă.

Compania românească Erbașu, deși este relativ nouă în domeniul infrastructurii rutiere mari, este văzută de experții organizației neguvernamentale ca un potențial jucător de top în viitor, dacă își continuă ascen-



Compania românească Erbașu, deși este relativ nouă în domeniul infrastructurii rutiere mari, este văzută de experții organizației neguvernamentale ca un potențial jucător de top în viitor, dacă își continuă ascensiunea actuală, ceea ce reprezintă o confirmare a faptului că piața autohtonă poate produce competitori puternici, capabili să concureze cu firmele internaționale. (Sursa foto: facebook / Construcții Erbașu)

siunea actuală, ceea ce reprezintă o confirmare a faptului că piața autohtonă poate produce competitori puternici, capabili să concureze cu firmele internaționale.

În categoria constructorilor cu performanțe medii, API plasează

companii precum Webuild (Italia), care, deși au potențialul de a fi în top, sunt încă reținute de anumite probleme specifice. De exemplu, calitatea precară a asfaltului de pe calea de rulare a Podului de la Brăila afectează reputația Webuild, însă realizările pe

secțiunea 5 Sibiu-Pitești arată că firma are capacitatea de a urca în topul celor mai buni constructori, dacă reușește să-și îmbunătățească performanțele.

Pizzarotti (Italia), Retter și Coni (România), Trace (Bulgaria), și Chi-

na Civil Engineering sunt alte companii care, deși nu se află printre cele mai slabe, nu reușesc încă să impresioneze prin constanța performanțelor lor. Experții API subliniază că aceste firme au nevoie de îmbunătățiri semnificative pentru a putea con-

cura cu liderii pieței, dar remarcă și faptul că există potențial de creștere, mai ales în cazul companiei chineze, care este la început pe piața românească.

Printre firmele de profil criticate de API se numără cele precum Rizzani (Italia) și Alsim Alarko (Turcia), care se pare că înregistrează întârzieri, având un management ineficient al proiectelor. Rizzani a fost identificată cu mari întârzieri pe varianta de ocolire Craiova Sud, iar Alsim Alarko a fost acuzată de întârzieri semnificative pe AO Sud, deși nu toată vina aparține constructorului.

Prin prisma celor de mai sus, experții Asociației Pro Infrastructura subliniază faptul că piața constructorilor de drumuri din România s-a „curățat” semnificativ în ultimii ani, eliminând companiile care nu au reușit să performeze la standardele necesare. Aceasta a dus la o piață mai competitivă, unde doar firmele capabile să demonstreze rezultate concrete pot supraviețui și prospera. În acest context, API consideră că există o diferențiere clară între constructorii care reușesc să livreze proiecte de calitate și cei care au probleme constante, ceea ce afectează dinamica pieței și încrederea publicului în derularea marilor proiecte de infrastructură. ■