



## RBL FACTS

### România se elimină singură de pe harta euro-asiatică pentru că amână investiții-cheie în infrastructura rutieră

#### SPEAKERI:

Felix PĂTRĂȘCANU, managing partner FAN Courier, membru de board RBL.

Ion LIXANDRU, director general Romtrailer, membru RBL.

Decebal POPESCU, CEO CARTRANS România, membru RBL.

Radiografia transportului rutier din România:

- **Dimensiunea rețelei de autostrăzi** - În România sunt în prezent în operare 746 de kilometri de autostradă, din care aprox. 570 de kilometri au fost construiți în ultimii 25 de ani. România are cea mai slab dezvoltată rețea de autostrăzi din Europa, cu 3,73 km de autostradă la 100.000 de locuitori, de 2 ori mai puțin decât Bulgaria (7,3 km de autostradă la 100.000 de locuitori) și de 4 ori mai puțin decât Ungaria (15,25 km de autostradă la 100.000 de locuitori). Necesarul pentru rețeaua primară de autostrăzi din România este estimat la 3.000 de km, adică de 4 ori mai mult decât în prezent.
- **Siguranța circulației rutiere**
  - **Numărul de victime** - [pe drumurile din România sunt de 2 ori mai multe victime ale accidentelor rutiere, față de media UE](#). În 2015, pe drumurile din România și-au pierdut viața 97 de oameni la 1 milion de locuitori, comparativ cu media UE de 50 de victime la 1 milion de locuitori. În termeni de progres, România a avut cea mai slabă reducere a numărului deceselor provocate de accidentele rutiere din 2001 până în 2015, *conform celui de-al 10-lea raport de clasificare a progresului siguranței circulației din UE al Consiliului European pentru Siguranța în Transporturi (ETSC), din iunie 2016.*
  - **Situația ITP-urilor** - Conform datelor Registrului Auto Român (RAR) și Direcției Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Autovehiculelor (DRPCIV), în ultimii ani, aprox. 74-78% din vehiculele înmatriculate au efectuat inspecția tehnică periodică (ITP). Este greu de precizat câte dintre aceste inspecții sunt făcute corect și câte prin "corespondență".
  - **Gradul de cuprindere în asigurarea RCA** a fost în perioada 2011-2016 la un nivel mediu de 72% pentru întreg parcul auto înmatriculat în România, cu tendință anuală de scădere (conform raportului investigației realizate de Consiliul Concurenței în sectorul asigurărilor auto din România).
- **Cât costă statul decesele provenite ca urmare a unui accident rutier** - România cheltuie anual 1,23 miliarde de euro pentru decesele provenite din accidente rutiere, costul pentru intervenția în cazul unui deces fiind evaluat la 0,65 milioane de euro de către Asociația Română a Inginerilor Consultanți (ARIC). Una dintre principalele cauze a numărului mare de victime provenite din accidente rutiere îl reprezintă infrastructura rutieră deficitară.

- **Efectul asupra companiilor de construcții** - Întârzierea implementării Master Planului General pentru Transporturi, nivelul redus al investițiilor publice, concurența agresivă din partea instituțiilor statului (ex. CNAIR, PMB) care și-au dezvoltat capacități interne de furnizare de servicii de proiectare/consultanță, plătind salarii duble sau triple față de mediul privat, produc efecte negative la nivelul industriei - numeroase companii au intrat în inactivitate sau sunt subcapitalizate.
- **De ce nu avem autostrăzi** - În anii '90, Instituțiile Financiare Internaționale (IFI) erau principalii finanțatori ai proiectelor complexe. IFI asistau autoritatea contractantă pe tot parcursul implementării lucrărilor, atribuirea contractelor se făcea în baza criteriului "tehnic-economic", iar abordarea contractelor se făcea în sistem FIDIC roșu (cu proiectul întocmit până la faza de proiect tehnic); proiectele astfel rezultate sunt în stare bună azi (de ex. DN2). În perioada post-aderare la Uniunea Europeană, în contextul finanțării proiectelor majore din fonduri structurale, atribuirea contractelor s-a realizat în baza criteriului "prețul cel mai scăzut". **Din cauza lipsei unei strategii și a unei organizări deficitare la nivelul autorităților, s-au înregistrat întârzieri majore în fiecare exercițiu financiar.** Întârzierile au generat o criză de timp în atragerea de fonduri. În această grabă, faza de proiectare a fost tratată tot mai superficial. Concret, singura activitate prin care sunt identificate soluțiile tehnice optime pentru proiecte durabile și calitative a fost ignorată. Contractele au început să fie abordate în sistem FIDIC galben (Design&Build), cu transferul nefiresc al majorității responsabilităților din sarcina beneficiarului, în sarcina constructorului. Iar pentru furnizarea serviciilor au fost acceptați operatori fără certificare prealabilă a capabilității tehnice și umane, în condițiile în care lipsesc reglementări legale în acest sens.
- **Consecințele criteriului "prețul cel mai scăzut"** - Realitatea ultimilor ani a demonstrat că presupusa economie generată de proiectele ieftine (atribuite în baza criteriului "prețul cel mai scăzut") s-a reflectat ulterior în costuri suplimentare substanțiale în execuția lucrărilor, în executarea unor lucrări deficitare din punct de vedere calitativ, cu numeroase vicii ascunse, în întârzieri în execuție, într-un număr ridicat de contestații (România a consemnat peste 50% din totalul contestații (claims) înregistrate la nivelul Uniunii Europene) și în deprofesionalizarea industriei.
- **Provocările Ministerului Transporturilor** - Managementul practicat este lipsit de viziune, planificare strategică și asumare a proiectelor și obiectivelor. Ministerul nu performează în cheltuirea banilor alocați de la bugetul de stat pentru investiții și a atras un quantum infim din fondurile europene din actualul exercițiu financiar. Programul Operațional Infrastructură Mare prevede 4,6 miliarde de euro pentru infrastructura de transport rutier, pentru exercițiul financiar 2014-2020. După 4,4 ani de la începerea actualului exercițiu financiar (adică după ce 70% din timpul alocat pentru absorbție a fost consumat), suma rămasă de absorbit este aceeași. Experiența anterioară nu este deloc încurajatoare - în exercițiul financiar 2007-2013, România a înregistrat în sectorul de transport pierderi în valoare de 1,3 miliarde de euro.



- **Provocările Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere** - CNAIR nu deține capacități administrative adecvate ca să coordoneze proiectele, îi lipsesc abilități și resurse ca să întocmească în mod corespunzător caietele de sarcini, ca să gestioneze licitațiile și ca să implementeze în mod optim proiectele de dezvoltare a infrastructurii rutiere. Personalul din cadrul CNAIR nu are experiență adecvată și, de cele mai multe ori, nu este anagajat pe criteriile de competență.

Concret:

- CNAIR a întârziat major procesul de depunere a ofertelor pentru licitațiile lansate în luna decembrie 2016. Abia în luna iulie 2017 au avut loc depunerile pentru proiectele de drumuri de mare viteză de pe coridorul IX, legătura A3-Henri Coandă, drumul expres Craiova-Pitești, alternative Techirghiol și varianta ocolitoare Giurgiu. Procesul de evaluare a acestor oferte nu a fost finalizat nici până în prezent și va mai dura minim un an până când contractele vor fi atribuite.
- În cazul contractelor atribuite și semnate, CNAIR întârzie emiterea ordinului de începere a lucrărilor (de exemplu, contractul pentru proiectare și construcție a lotului 5 din autostrada Comarnic – Brașov (sector Râșnov - Cristian), semnat în octombrie 2017, nu are nici în prezent emis ordinul de începere a lucrărilor).
- În contextul actual al atribuirii contractelor în baza criteriului „cel mai bun raport calitate-preț”, este necesar să fie aplicat un sistem de factori de evaluare obiectivi, măsurabili, direct legați de proiect și care să confere un avantaj real autorității contractante. Sistemul de factori utilizați în prezent de CNAIR pentru evaluarea tehnică a ofertelor nu reușește să evidențieze o diferență competitivă între ofertanți, astfel că factorul hotărâtor rămâne prețul. Procesul de evaluare în sine este lipsit de transparență - CNAIR nu a comunicat nici măcar termenele privind finalizarea evaluării tehnice a ofertelor depuse pentru licitațiile în curs.
- CNAIR lucrează ineficient și inconsecvent și generează pierderi de timp și de bani în procesul de abordare a licitațiilor (de exemplu, pentru variantele ocolitoare ale orașelor Bârlad, Timișoara și Vâlcea au fost inițial lansate licitații pentru servicii de proiectare tehnică. La scurt timp, au fost anulate pentru ca apoi să fie lansate licitații în varianta proiectare și execuție.

## **POZIȚIA ROMANIAN BUSINESS LEADERS**

- La felul în care arată azi harta autostrăzilor din regiune, România se autoelimină din ecuația european-asiatică a infrastructurii pentru că tot amână investițiile-cheie. Pe termen mediu și lung, companiile deja existente pierd business din cauza infrastructurii dezarticulate; țara în ansamblu pierde noi investiții; iar bugetul de stat pierde de două ori - și taxele în plus de la companiile care și-ar putea dezvolta businessul, și taxele de la investițiile moarte încă din fașă.



- Este nevoie ca România să se miște agil și inteligent și să discutăm public, cu seriozitate despre pericolul "România, țară de ocolit"; riscăm să pierdem din relevanța provenită din statutul de membru UE și poziționarea geografică.
- În plus, trăim vremuri tulburi - noile politici SUA au impact asupra economiei UE; Rusia e tot mai asertivă și mai destabilizatoare; China se mișcă inteligent și tot mai agresiv (de la proiectul gigant de infrastructură "One Road, One Belt", la mișcările lui Xi Jinping, care și-a consolidat recent puterea absolută într-o Chină nedemocratică, dar cu viziune pe termen lung); iar Brexitul va produce mutații pe care încă nu le putem anticipa. Există deja indicii că, începând cu anul 2020, în contextul post-Brexit, lupta pentru finanțări europene nerambursabile se va încinge. Fondurile structurale se vor diminua considerabil, iar condițiile de acordare vor fi dintre cele mai dure. România trebuie să atragă maxim din fondurile prevăzute pentru actualul exercițiu financiar și să pregătească de acum proiectele vizate spre finanțare în următorul exercițiu financiar (întrucât Comisia Europeană acordă finanțare pentru proiecte mature care au întocmit cel puțin studii de fezabilitate conforme cu directivele europene).

RBL propune următoarele măsuri pentru a mobiliza dezvoltarea infrastructurii rutiere în România și pentru a fluidiza traficul rutier:

#### **Recomandări pentru Ministerul Transporturilor:**

- Ministerul Transporturilor să solicite consultanță și asistență tehnică din partea Băncii Europene pentru Investiții pentru definirea unei strategii coerente privind proiectele majore din infrastructura rutieră de transport și aplicarea unor principii sănătoase de lucru pentru a obține o absorbție consistentă a fondurilor europene și pentru a realiza proiecte de succes.
- Ministerul Transporturilor să transparentizeze grabnic programul de implementare a proiectelor pentru a oferi o viziune și o direcție companiilor din piață astfel încât să își gestioneze activitatea și resursele în mod corespunzător, până la momentul începerii lucrărilor.

#### **Recomandări pentru Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere:**

- CNAIR are nevoie de capacitate instituțională întărită pe care o poate obține prin colaborarea cu IFI, care pot oferi expertiză, transfer de know how, valori și exemple de bune practici. Până atunci, pentru a asigura operativitatea implementării proiectelor, propunem ca CNAIR să apeleze la consultanți externi care să preia administrarea programelor (așa cum a procedat, de exemplu, statul american Oklahoma în anul de criză 2008, cu un buget de 1 miliard de dolari pentru 3 ani).
- CNAIR să introducă în evaluarea ofertelor un punctaj suplimentar pentru experiența similară la nivel local a ofertanților. Ca să elaboreze un sistem de factori de evaluare corespunzător este necesar ca CNAIR să solicite modele de la instituții finanțatoare internaționale precum BEI, BERD și Banca Mondială, să dezbată public cu specialiști din



industrie propunerile de factori de evaluare și să analizeze modelele utilizate în alte state membre ale UE.

- CNAIR să trateze cu responsabilitate faza de proiectare. Serviciile de proiectare profesionale și responsabile optimizează perioada de construcție, care este cea mai costisitoare din întregul ciclu al proiectului. Serviciile de proiectare au o pondere de doar 2-3% din costul total al unei investiții.
- CNAIR să scoată la licitație studiile de fezabilitate împreună cu proiectul tehnic (așa cum se întâmplă în prezent pentru coridorul IX) ca să economisească timp pentru proiectare prin eliminarea anumitor faze de licitație. Rezultatul va fi un proiect elaborat temeinic care va fi baza licitației pentru desemnarea constructorului, a cărei preocupare principală va fi să-și adapteze tehnologia conform soluțiilor identificate în proiect. În practică, astăzi, studiul de fezabilitate este folosit în mod eronat ca bază pentru licitații de proiectare și execuție, fiind tratat asemenea unui proiect tehnic în care constructorul nu are voie să intervină.

#### **Recomandări pentru fluidizarea traficului rutier:**

- creșterea limitei de viteză la 70 km/h în localitățile în care fiecare sens are 2 benzi, iar între sensurile de mers există separatoare (de exemplu, localitățile dintre București și Giurgiu)
- implementarea unui sistem electronic de monitorizare și control asupra traficului rutier, având la bază interoperabilitatea bazelor de date ale Registrului Auto Român (RAR), Direcției Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Autovehiculelor (DRPCIV), Autorității de Supraveghere Financiară pentru asigurările obligatorii de răspundere civilă auto (CEDAM), Companiei Naționale de Administrare A Infrastructurii Rutiere (CNAIR) pentru vigneta, Ministerului Finanțelor Publice pentru taxe, impozite și amenzi la regimul circulației, Autorității Rutiere Române (ARR) pentru licențierea vehiculelor de transport marfă sau călători) și ale Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR).
  - Platforma electronică ar asigura controlul permanent (live) al tuturor vehiculelor aflate în trafic pentru valabilitatea ITP, RCA și ro-vigneta; taxa la trecerea pe poduri; neplata taxei locale/proprietate, neplata amenzilor; punerea în circulație a vehiculelor cu numere false, fără număr de înmatriculare sau a vehiculelor furate; deținerea licenței de transport (în cazul vehiculelor de transport marfă/persoane supuse licențierii) și respectarea greutății maxime admise pe axe.
  - Platforma electronică ar asigura controlul permanent al stării traficului prin valorile de trafic pe intervale orare, sărbători legale, perioade estivale; viteze medii de deplasare și tipul de vehicule aflate în trafic: autoturisme, autovehicule pasageri, comerciale, speciale etc.