

AO Sud prinde contur



● Efecte sigure pe termen mediu și lung, dacă se continuă ritmul susținut al dezvoltării infrastructurii de transport, la care suntem martori mai ales în cazul Regiunii București - Ilfov: calitate mai bună a vieții și creșterea competitivității economice - adică dezvoltare adevărată

Realizarea noii centuri rutiere a Capitalei, la profil de autostradă, începe să prindă contur, fapt care dovedește tot mai clar că strategia actualului Guvern - aceea de a dezvolta grabnic infrastructura de transport, prin deblocarea proiectelor care stagnează de ani de zile, dar și prin demararea altora noi - s-a dovedit foarte bună.

Carmen ISTRATE

"Suntem un Guvern care ne-am asumat dezvoltarea infrastructurii, chiar și pe timp de criză. Pentru că investițiile în infrastructura de transport din România sunt axa principală, coloana vertebrală a dezvoltării țării. Nu există o altă variantă de dezvoltare mai sustenabilă decât aceasta. Rata de recuperare în România pentru investițiile publice în infrastructură este foarte mare, generează dezvoltare. Este singura variantă ca să putem avea alocații, pensii și salarii mărite. Crește astfel competitivitatea economiei românești și a firmelor locale în zonele pe care le dezvoltăm. Crește calitatea vieții. Acestea sunt efectele pe termen mediu și lung, chiar dacă noi nu ne dăm seama acum. De exemplu, am aprobat recent în Comisia tehnică interministerială varianta ocolitoare pentru Giurgiu. Pe termen mediu și lung, scoaterea traficului greu din localitate/localități va genera calitate mai bună

a vieții și sănătate mai bună pentru oameni și, astfel, un sistem sanitar mai puțin costisitor. Asta înseamnă dezvoltarea infrastructurii - calitate mai bună a vieții, creșterea competitivității economice și dezvoltare adevărată", ne-a declarat Irinel Scriosteianu, secretar de stat în Ministerul Transporturilor. Fost administrator public al județului Ilfov, Scriosteianu a acceptat numirea în decembrie 2019 în funcția de secretar de stat în MT, propunându-și, în primul rând, rezolvarea necunoscutelor probleme de trafic ale regiunii București-Ilfov. Iar una dintre principalele promisiuni a fost legată de Autostrada de Centură a Capitalei, cu o lungime de 101 km, este un obiectiv extrem de important, parte a unui uriaș proiect european de infrastructură rutieră numit Coridorul 4 pan-european, care traversează România de la Vest la Est, pe direcția Nădlac - Arad -



Timișoara - Lugoj - Deva - Sibiu - Pitești - București - Constanța. Lucrările au fost împărțite în acest caz pentru partea de Nord în 4 loturi, iar pentru partea de Sud în 3 loturi.

"Așa cum am promis, în maximum 2 ani (2022), vom finaliza toate cele 5 pasaje pe actuala Centură a Bucureștiului, respectiv Mogoșoaia, Ber-

ceni, Cernica, Domnești și Popești-Leordeni (Olteniței) și, în maximum 3 ani (2023), cele 3 loturi de pe AO Sud, adică 52 de km din Autostrada de Centură București Sud", ne reamintește Irinel Scriosteianu și tot mai multă lume renunță la scepticism când observă cu ochiul liber că "în teren", de această dată,

chiar se lucrează! "Practic, astăzi vorbim de Centura existentă a Capitalei și despre Autostrada de Centură a Capitalei. Două investiții și două obiective separate. Abordarea în acest caz a fost următoarea - finalizăm cât se poate de repede partea de Nord a Centurii existente la patru benzi și pasajele pe Nord -

Mogoșoaia și Cernica. Asta ar încheia pe partea de Nord, la patru benzi, Centura Capitalei existentă. Mai avem undeva la 15% de executat, pentru că nu numai că nu au făcut nici măcar un singur contract în 7 ani, dar au și reziliat două contracte pe Centura existentă. De exemplu, cel de la Afumați la A2 fusese adjudecat în 2012, dar a fost reziliat. Și, la fel, contractul pentru lucrarea de la DN7 - de la Chitila până la A1. Acolo a rămas un rest de executare de 15% și suntem în curs de expertizare, ca să putem să relicitim, ca să finalizăm. Dar, măcar avem patru benzi, se poate circula cât de cât, deși, din punctul meu de vedere a fost o greșeală de proiectare în cazul celor două giratorii care se blochează unul pe altul - de la Dragomirești și cel din dreptul localității Chiajna. Acolo trebuie regândit tot acel ansamblu de intersecții, tot sistemul rutier, pentru că se vede treaba că nu funcționează.

Pe partea de Sud, reamintim cele trei pasaje pe care le avem de executat. Am deblocat Pasajul Domnești, am început Pasajul de la Bercești și am început Pasajul de

Împărțirea lucrărilor

Autostrada de Centură București Sud, între A1 (București-Pitești) și A2 (București-Constanța), este împărțită în 3 loturi care sunt licitate și adjudecate pentru proiectare și execuție. Lotul I - din AO Sud, care se află între Bercești și A2, este aprobat pentru proiectare. Va avea o lungime de 16,9 km, constructorul desemnat este Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret A.S. iar valoarea contractului este de 830,6 milioane de lei. Lotul II al AO Sud are o lungime de 16,3 km, pleacă din DN6, realizează intersecția cu DN5 până în zona localității Bercești. Constructorul desemnat este Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret A.S. iar contractul are o valoare de 750,8 milioane de lei. Lotul III din AO Sud este lotul care leagă DN6, în zona Bragadiru - Cornetu, până la A1 și are o lungime de 18 km. Constructor este Asocieria Aktor SA - Euro Construct Trading SRL, iar valoarea contractului este de 853,4 milioane de lei. Autostrada de Centură București Nord este împărțită în 4 loturi. Pentru Lotul

IV - pe 18 august 2020 a fost semnat contractul de proiectare și execuție. Acesta este amplasat între DN3 și A2, are o lungime de 4,47 km, iar câștigător este Asocieria SA&PE Construct - Spedition UMB - Tehnostrade, cu prețul de 312,6 milioane de lei. Pentru Lotul I al AO Nord, care se află între A1 și DN1, câștigătorul pentru proiectarea și execuția celor 17,5 km de autostradă a fost desemnat pe 15 iunie 2020. Este vorba despre compania Nurol Insaat Ve Ticaret A.S. Au fost depuse 4 contestații la CNSC și toate au fost respinse. Pentru Lotul III, câștigător este Nurol Insaat Ve Ticaret A.S. Lungimea lotului este de 8,6 kilometri, valoarea contractului fiind de 428,8 milioane de lei. Acest tronson se află între DN2 și DN3 și trece prin localitățile Ilfovei, Afumați, Găneasa și Pantelimon. Au fost depuse 7 contestații la CNSC. De aceea, semnarea contractului de achiziție publică va fi posibilă după soluționarea tuturor contestațiilor/plângerilor formulate în cadrul procedurii de atribuire.



proiectare, dar i-am făcut deja o primă notificare și am pus o primă penalitate. Promisiunea lor este că la sfârșitul lunii noiembrie ar fi gata proiectul tehnic, urmând apoi toate procedurile de verificare în comisiile tehnice ale CNAIR, ale MT, să vedem dacă acesta corespunde cu caietul de sarcini/studiul de fezabilitate - care în acest caz este foarte vechi - undeva 2008-2010. Avem aici gata toate descărcările arheologice și, pentru toată Centura nouă, avantajul că nu lucrăm sub trafic, așa cum lucrăm la pasaje.

Pentru partea de Nord a Centurii cu profil de autostradă am început licitația pentru loturile I, II și III. Cel din urmă și cel mai greu din punct de vedere al avizării a fost lotul IV - un lot destul de scurt, de 6 km și un pic, pe zona Cernica, care tranzitează însă o zonă protejată din punct de vedere al mediului. Abia în decembrie - ianuarie am reușit aici obținerea avizului de mediu și a fost

ultima licitație începută. Lotul IV deja l-am contractat, am avut norocul să nu existe contestații și am semnat. La loturile I și II sunt contestații (și la fel au fost la Lotul III, dar acum suntem în reevaluare). Sperăm ca, dacă câștigăm contestațiile la CNSC, să semnăm contractele cu cei care au câștigat licitația (chiar dacă contestatarii merg mai departe la Curtea de Apel, avem această opțiune și ne asumăm acest risc, mai ales că am făcut o statistică și dintr-o sută de contestații la Curtea de Apel, în 90% din cazuri s-a păstrat decizia de la CNSC", a explicat Irinel Scriosteianu, pe scurt, stadiul lucrărilor la aceste obiective importante.

Ce probleme au fost? Instabilitatea politică, blocarea finanțării, legislația în domeniu

"Merg săptămânal pe șantiere, urmăresc înde-

aproape evoluția lucrărilor. În primele două luni, la Ministerul Transporturilor (MT) nu am promis nimic. Am analizat întâi ce s-a întâmplat cu vechile contracte, de ce s-au blocat pe fiecare proiect în parte. Și principala problemă constatată a fost instabilitatea politică la nivelul conducerii MT, apoi instabilitatea financiară. Adică, începem un proiect, apoi nu-l mai finanțăm. Normal că firma lucrează o lună-două așa, apoi devine sceptică. Și pleacă muncitorii, subantreprenorii etc. La această problemă a trebuit să găsim soluții. Și, le-am găsit, iar acum nu mai avem niciun fel de problemă de finanțare. O a treia deficiență constatată a fost legislația, care este iarăși un punct sensibil în ceea ce înseamnă proceduri, până să ajungi să începi ceva. Aceasta trebuie modificată în așa fel încât la fiecare instanță să avem câte un complet specializat pe achiziții publice, care să știe să judece aceste tipuri de dosare cu celeritate și

competență", a mai explicat Irinel Scriosteianu.

Rectificări pozitive și plata la timp

"Așadar, în 2023 o să avem zona de Nord, pe actuala Centură a Capitalei, patru benzi și pe zona de Sud, AO, de asemenea, pe patru benzi. Iar revenind la finanțare, precizez că până acum am avut două rectificări pozitive pe investiții la Ministerul Transporturilor. Cred că cel puțin în ultimii 10 ani nu s-a mai întâmplat în România așa ceva. Mai mult decât atât, în primele 9 luni ale acestui an am cheltuit mai mult decât în tot anul trecut la un loc pentru investiții, într-un an extrem de dificil. Am ajuns, de exemplu, la nivel de CNAIR, la performanța de a plăti facturile care primesc bun de plată la 5 zile. Și se poate verifica vorbind cu orice antreprenor din România. Veți vedea că nu mai sunt niciun fel de probleme cu plățile. Așadar, dispăre o cauză care a gene-

rat până acum o grămadă de probleme în lanț. Spre exemplu, au fost discuții în cazul unui mare șantier, unde "au fugit" subantreprenorii. I-am chemat pe reprezentanții lor la MT și am discutat împreună și cu cei de la CNAIR și am decis să-i plătim direct, fără ca plățile să mai treacă pe la antreprenorul general. Cine lucrează, este plătit direct! Ca să nu mai fie nicio problemă. Poate suna a optimism, dar asta e. Nu mai avem șantiere blocate și avem șantiere care sunt în avans cu lucrările - de aici și optimismul. Vreau să înțeleagă toată lumea că nu numai MT sau CNAIR construiește autostrăzi. Ci sunt implicați și cei de la Mediu și cei de la Primărie și Consiliul Județean - toți; împreună construim autostrăzi. Cu cât ne mobilizăm mai bine împreună să mișcăm lucrurile, cu cât punem toți umărul, cu atât mai rapid putem avansa cu această infrastructură", a mai declarat secretarul de stat.

