

Bugetul alocat infrastructurii demoleaza asteptarile constructorilor

Bugetul Ministerului Transporturilor si Infrastructurii (MTI), de 10,6 mld. lei (2,46 mld. euro), este considerat insuficient de catre constructorii de pe piata locala pentru a dinamiza industria de profil, care produce tot mai multi someri de la inceputul anului din cauza inchiderii santierelor pe fondul crizei imobiliare.

"Anul acesta va fi bine daca vom reusi sa atingem nivelul de 13,7 miliarde de euro al pietei constructiilor estimat pentru anul trecut, dar la cum au evoluat primele doua luni, in care desi a fost cald, nu s-a lucrat, cred ca vom asista la o comprimare de circa 8-10% a pietei. Optimismul din constructii se dilueaza tot mai mult in ultima vreme", a declarat Laurentiu Plosceanu, presedintele ARACO.

Din totalul bugetului MTI, cele mai mari fonduri sunt prevazute pentru dezvoltarea autostrazilor, a drumurilor expres si a variantelor ocolitoare - 3,3 mld. lei (780 mil. euro) - si pentru modernizarea drumurilor nationale - 2,6 mld. lei (600 mil. euro).

Investitiile in constructiile civile si industriale sunt foarte scazute in aceasta perioada din cauza crizei financiare, si numai la nivelul Capitalei ar putea fi circa 15.000 de someri din constructii, potrivit Ministerului Transporturilor.

"Vom putea absorbi somerii din Capitala daca vom primi fondurile necesare pentru constructia centurii Bucurestiului, a pasajului Baneasa si a autostrazii Bucuresti-Ploiesti", a declarat saptamana trecuta Radu Berceanu, ministrul transporturilor si infrastructurii.

Potrivit ARACO, valorile anuntate de guvern pentru infrastructura nu sunt suficiente pentru a satisface nivelul pietei constructiilor din anii precedenti. "Veniturile de la bugetul de stat sunt complementare fondurilor de la Uniunea Europeana si semnul pe care l-ar da statul catre investitii ar trage un semnal ca infrastructura a devenit o prioritate. Banii europeni trebuie atrasi cu cele mai mari eforturi, iar statul trebuie sa faca o injectie masiva in economie, in principal in infrastructura, domeniu care genereaza locuri de munca si pune industria in miscare", considera Plosceanu.

Cea mai mare problema cu care se confrunta companiile din constructii sunt creantele de pe anul 2008 care nu au fost platite de catre stat.

"Daca statul va plati creantele de anul trecut, firmele vor trece mai usor peste inceputul greu de an si vor face rost de lichiditati pentru a-si finanta activitatea si pentru a mentine angajatii", explica presedintele ARACO. Potrivit ultimelor date disponibile, Ministerul Transporturilor a achitat deja datoriile de circa 500 mil. lei (peste 120 mil. euro), dintr-un total de circa 700 mil. euro, cat sunt creantele ramase din 2009.

O alta problema cu care se confrunta companiile de constructii este criteriul de selectie a celui mai mic pret, potrivit actualei legi a achizitiilor publice, care a condus la adjudecarea unor castigatori la preturi de dumping, uneori chiar si la jumătate din valoarea stabilita de proiectantul lucrării. De altfel, Berceanu a declarat zilele trecute ca Guvernul va reduce perioada de solutionare a contestatiilor la contractele de achizitii publice, pentru a evita situatiile in care firme "specializate" in a sica castigatorul unei licitatii blocheaza procedurile de atribuire.

Reprezentantii ARACO s-au declarat nemultumiti si de fondurile alocate de Ministerul Dezvoltarii Regionale si Locuintelor, de circa 460 mil. lei (peste 100 mil. euro). "Un alt exemplu in care statul putea sa puna mai multi bani la dispozitie este proiectul de reabilitare termica a cladirilor, care va primi o suma mult prea mica pentru a intensifica activitatea din constructii. Din lipsa de licitatii majore, companiile de constructii s-au prezentat in numar mare si la licitatiile pentru reabilitarea scolilor, care desi nu sunt profitabile, mentin muncitorii in activitate", sustine Plosceanu.