

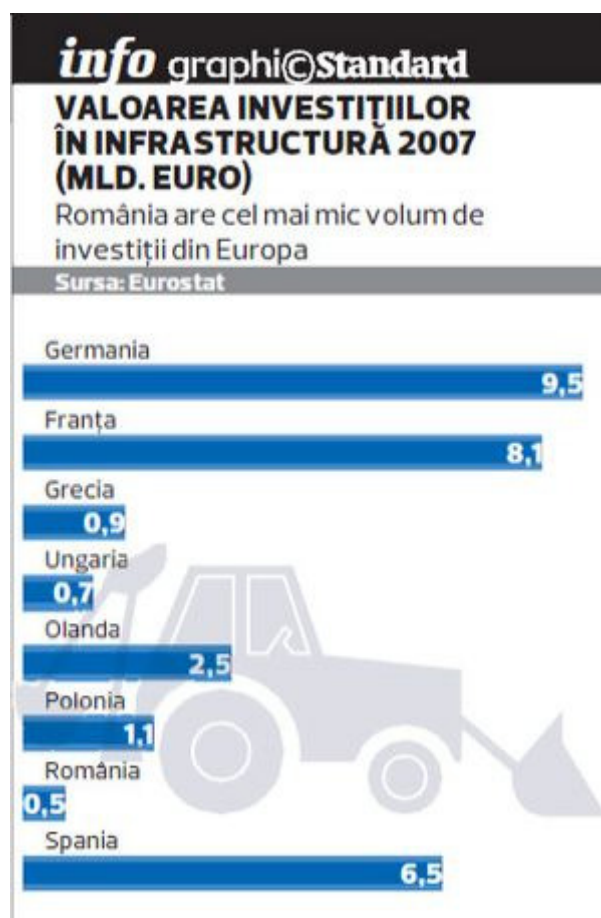
Ce variante au constructorii romani, in lupta cu gigantii europeni, pentru proiecte de infrastructura

[Azi de George Sarcinschi](#) - 121 vizualizari

Firmele romanesti ar putea obtine mai multe contracte mari de infrastructura daca institutiile statului ar sustine partial scrisorile de garantie pentru licitatii si ar introduce in caietele de sarcini criterii care sa impuna constructorilor sa aiba salariati romani si sa fi realizat un portofoliu de proiecte in Romania. De asemenea, o solutie ar fi daca licitatiile pentru proiectele mari ar fi organizate pentru sectiuni mai reduse sau daca firmele locale s ar uni in consortii, sustin principalii jucatori din domeniu. Ce sanse au, totusi, constructorii romani sa isi ia partea leului dintr-un total de contracte estimat la 10-15 mld. euro?



Retea rutiera si feroviara



Grafic Valoarea investitiilor in infrastructura

info graphi@Standard			
AUTOSTRADA SOARELUI			
Proiectul Autostrăzii București-Constanța va costa, la final, peste 700 mil. euro			
TRONSON	LUNGIME	CONSTRUCTOR	VALOARE MIL. EURO
BUCUREȘTI-FUNDULEA	21,6 KM	CCCC	57,3 MIL. EURO
FUNDULEA-LEHLIU	29,2 KM	COLAS	68 MIL. EURO
LEHLIU-ORAINA	42 KM	COLAS	93,7 MIL. EURO
ORAINA-FETEȘTI	36,6 KM	ASTALDI/MAX BOEGL	95,4 MIL. EURO
FETEȘTI-CERNAVODĂ	37,5 KM	ASTALDI/MAX BOEGL	140,4 MIL. EURO
CERNAVODĂ-MEDGIDIA	39,2 KM	COLAS	180 MIL. EURO
MEDGIDIA-CONSTANȚA	31 KM	ASTALDI/MAX BOEGL	165 MIL. EURO

Sursa: Business Standard, pe baza datelor din plan

Grafic Autostrada Soarelui

- Aceste solutii pentru constructorii autohtoni vor fi dezbatute, alaturi de altele, in cadrul campaniei “Romania, Asfalt Tango”, demarata azi de grupul Realitatea-Catavencu, la care vor participa ministrul Transporturilor, Radu Berceanu, si cele mai importante companii din domeniu. In ultimii zece ani, accesul firmelor romanesti la marile proiecte de autostrazi si lucrari de infrastructura rutiera a fost limitat, in majoritatea cazurilor, in favoarea marilor holdinguri din Europa de Vest, pe de o parte din cauza criteriilor prevazute in caietele de sarcini ale licitatiilor, care impuneau o experienta si un portofoliu de proiecte pe care nu le puteau indeplini companiile romanesti, pe de alta parte din cauza decapitalizarii acestora. Firmele locale au reprodus constant institutiilor statului criteriile prevazute in caietele de sarcini ale licitatiilor pentru proiectele mari, care prevedeau o experienta si un portofoliu de proiecte ce favorizau in mod cert companiile multinationale, constructorii romani fiind nevoiti sa lucreze cel mult ca subcontractori.

“Daca in caietele de sarcini ar fi prevazut ca firma eligibila sa aiba un anumit numar de salariati romani, precum si o cifra de afaceri si o parte din proiectele din portofoliu realizate in Romania, atunci constructorii straini ar fi nevoiti sa se asocieze cu aceia locali, iar astfel ambele parti ar avea de castigat”, spune Adrian Costin, presedintele Consiliului de Administratie al grupului CCCF. Problema decapitalizarii societatilor romanesti de constructii ar putea fi rezolvata prin sustinerea din partea statului a garantiilor prezentate in licitatii. “In Germania, statul ajuta firmele locale cu o parte a garantiilor pentru lucrari executate in afara tarii. Daca scrisorile de garantie ar fi sustinute partial de catre stat, sa zicem, cu 50%, atunci constructorii care nu dispun de capitaluri suficiente ar avea un credit mult mai mare in fata bancilor”, afirma Cristian Erbasu, directorul general al grupului Erbasu si presedintele Patronatului Societatilor de Constructii.

O alta solutie inca viabila pentru obtinerea contractelor mari este asocierea firmelor romanesti in cadrul unor consortii, care ar putea indeplini criteriile legate de experienta si cifra de afaceri prevazute in caietele de sarcini. De altfel, in anul 2006, 12 membre ale Asociatiei Romane a Antreprenorilor din Constructii (ARACO) au incheiat un protocol pentru constituirea unui asemenea cluster, insa, de la infiintare, nu au participat la niciun proiect.

“Clusterul reprezinta si in acest moment o solutie, chiar daca proiectul a ramas pana acum doar pe hartie, pentru ca firmele mari din grup au avut suficient de lucru in ultimii ani pentru a fi interesate sa participe impreuna cu altele la proiecte mari, iar societatile mai mici nu aveau capacitatea de a ataca asemenea proiecte. In actualele conditii dificile ale pietei, aceasta situatie se poate schimba”, a explicat Alexandru Dobre, membru in Consiliul Director al ARACO. El a mentionat ca varianta de luat in calcul divizarea licitatiilor pentru proiectele mari de drumuri in tronsoane mai mici, fapt care ar permite firmelor locale sa indeplineasca aceste criterii legate de experienta si cifra de afaceri. Dobre a mai spus ca in țările din vestul europeii nu se pune problema ca vreo firma locala sa fie dezavantajata in favoarea unui constructor strain. Contractele de autostrada de tipul “Design&Build”, in care o companie construieste din fonduri proprii, urmand sa isi recupereze investitia din taxe prin concesionarea autostrazii pentru un interval de mai multi ani, sunt considerate de constructori drept un factor important pentru dezvoltarea retelei rutiere, insa care nu avantajeaza firmele romanesti, deoarece acestea nu dispun de forta financiara necesara. Principalele modificari ce ar relansa companiile autohtone se refera la criteriile din caietele de sarcini.

“Este necesar ca intocmirea caietelor de sarcini sa fie obiectivata, adica entitatile achizitoare sa nu mai poata «proiecta» caiete de sarcini dedicate anumitor firme. Perioada de garantie trebuie impusa, nu sa fie punctata in cadrul analizei ofertei. Exista firme care ofera garantii de zeci de ani pentru care primesc puncte false, iar garantia nu are minimul suport tehnic rational. De asemenea, impunerea anumitor lucrari similare genereaza o preselectie, iar de multe ori o eliminare din start a firmelor autohtone care au un potential compatibil cu respectivul obiectiv”, a declarat Laurentiu Plosceanu, presedintele Asociatiei Romane a Antreprenorilor din Constructii (ARACO). Potrivit acestuia, legislatia achizitiilor publice trebuie modificata astfel incat sa elimine posibilitatea ca licitatiile sa fie castigate cu preturi de dumping, care afecteaza conceptul de calitate a lucrarilor si care, ulterior, se actualizeaza “cu complicitatea entitatilor achizitoare”.

“Legislatia trebuie modificata pentru a nu mai permite in caietele de sarcini o discriminare pozitiva a companiilor din strainatate si o discriminare negativa a firmelor locale. Daca, spre exemplu, pentru o statie de epurare intr-un oras cu minimum 100.000 de locuitori ar fi solicitata ca experienta constructia

unui obiectiv similar, nicio companie locala nu ar putea participa la aceasta licitatie", sustine Valentin Feodorov, directorul general al firmei Iridex Constructii. Majoritatea contractelor de autostrazi si lucrari de infrastructura rutiera importante au fost obtinute de catre companii sau consortii straine care au lucrat in principal cu firme romanesti, in calitate de subcontractori. Astfel, grupuri straine din Austria, Franta, Germania, Italia sau Spania, precum Strabag, Colas, Vinci, Max Boegl, Astaldi sau FCC Construcccion, au castigat aproape toate licitatiile pentru autostrazi, singurele exceptii fiind reprezentate de consorțiul de firme locale UMB Spedition, Euroconstruct Trading 98 si Pa&Co, constructorul sectiunii Moara Vlasiei-Ploiesti a autostrazii Bucuresti-Brasov, si CCCF, cea mai mare societate de constructii din Romania in anii '90, care a construit primul tronson al Autostrazii Soarelui, intre Bucuresti si Fundulea.

In prezent, Romania se afla pe ultimele locuri in Europa in privinta investitiilor in infrastructura si a numarului de kilometri de autostrada finalizati, cu doar 281 km la sfarsitul anului 2008, la care se vor adauga in acest an alti 42 km din Autostrada Transilvania, precum si alti 30 de kilometri ai Autostrazii Bucuresti-Brasov.

Potrivit ultimelor date publicate de Institutul National de Statistica, drumurile publice insumau la sfarsitul anului precedent 81.693 km, din care 16.599 km reprezinta drumuri nationale, 354.251 km drumuri judetene, iar 29.843 km drumuri comunale. Pe de alta parte, liniile de cale ferata in exploatare totalizau anul trecut 10.785 km. Bugetul Ministerului Transporturilor si Infrastructurii pentru acest an este de 10,6 miliarde lei, din care sase miliarde lei vor fi destinate sectorului rutier. Ministrul Radu Berceanu a aratat recent ca autoritatile intentioneaza sa promoveze un program national pentru constructia de autostrazi, care sa fie derulat pana in anul 2020 si care sa aiba parte de consensul intregii clase politice, prioritatile acestui proiect fiind realizarea, pana in 2013, a coridoarelor paneuropene.