Domnului Ioan Rus
Ministrul Transporturilor

21 ianuarie 2015

SCRISOARE DESCHISĂ

Stimate domnule ministru,

Scrisoarea de față este prilejuită de trecerea în subordinea Ministerului Transporturilor a Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CNADNR), precum și de controversele recente din spațiul public legate de dezvoltarea infrastructurii rutiere din țara noastră.

Ați solicitat CNADNR "să acționeze conform legii" și v-ați exprimat disponibilitatea de a urmări cu maximă atenție "interesul cetățeanului". Venim în întîmpinarea acestor bune intenții solicitîndu-vă să urmăriți implementarea a patru criterii de performanță la nivelul CNANDR și al Ministerului: **transparență**, **competență**, **realism** și **buna cheltuire a banului public**. În cele ce urmează vă prezentăm pentru fiecare din aceste criterii o serie de sugestii pe care vă rugăm să le luați în considerare.

Transparență

Domeniul infrastructurii rutiere este unul de maxim interes public. Credem că informațiile despre proiectele în curs trebuie să fie disponibile publicului liber și fără opreliști. Prin urmare, vă propunem publicarea săptămînală pe pagina de web a CNADNR a graficelor și situațiilor de progres pentru fiecare proiect major în curs de execuție. Vă solicităm, de asemenea, înlăturarea clauzelor de secretizare din noile contracte care vor fi semnate de Companie.

Domnule ministru, societatea civilă trebuie percepută ca un partener al instituțiilor publice, scopul fiind (sperăm) unul comun: eficiență în dezvoltarea și întreținerea infrastructurii rutiere din România. În momentul de față, CNADNR răspunde deseori foarte greu la solicitări de informații, existînd la nivelul presei și al societății civile o anumită frustrare în legătură cu lipsa accesului la informațiile de interes.

Un exemplu în sensul lipsei de transparență este cazul intrării autostrăzii București-Ploiești (A3) în București. Este de notorietate întîrzierea din ultimii 2 ani a terminării acestor ultimi kilometri care ar pune în valoare pe deplin o investiție imensă de la buget (jumătate de miliard de euro). Această fiind dată situația, în momentul de față, nu cunoaștem cu exactitate motivul acestor întîrzieri. De-a lungul timpului CNADNR sau Ministerul au dat diverse explicații contradictorii: s-a spus că contractul cu antreprenorul a fost reziliat, că urmează să fie relicitat, că nu mai sunt "bani pe contract", apoi s-a revenit asupra tuturor acestor explicații și s-a spus că este vina Municipiului București. Cert este că, în prezent, nu avem o explicație clară și definitivă ceea ce lasă de dorit din punct de vedere al democrației și al bunei guvernări.

Competență

Domnule ministru, ritmul lent al derulării procedurilor de achiziție publică în ultimii ani a avut un impact major negativ asupra absorbției de fonduri europene. Este cazul, spre exemplu, al autostrăzii Lugoj-Deva ai cărei cîștigători au fost desemnați după 8 luni de la depunerea ofertelor sau, mai recent, al licitațiilor pentru loturile transilvănene ale A3 unde ofertele au fost deschise în luna septembrie. Pentru lotul Suplacu de Barcău-Borș au fost depuse numai 3 oferte astfel încît nu se înțelege întîrzierea de 4 luni (pînă în prezent) pentru desemnarea cîștigătorilor. În cazul loturilor de pe Cîmpia Turzii-Tîrgu Mureș ar fi existat posibilitatea reală a unei absorbții integrale pe POS-T 2007-2013 avînd în vedere timpul de execuție de 12 luni cu condiția semnării urgente a contractelor, din păcate, în momentul de față, această oportunitate pare pierdută.

De asemenea, CNADNR reacționează lent atunci cînd apar probleme în derularea proiectelor. Avem exemplul lotului afectat de alunecări de teren din autostrada Orăştie-Sibiu unde proiectul a fost blocat aproape 18 luni. Mai recent, se cunosc probleme ce afectează sau vor afecta derularea contractelor de pe loturile 2, 3, 4 din autostrada Lugoj-Deva: fie că este vorba de întîrzierea licitării separate a tunelelor forate impuse ca urmare a acordului de mediu revizuit sau de încercările de suplimentare a contractului ale unui antreprenor care a licitat o valoare foarte mică a lucrărilor.

Rolul CNADNR este de a rezolva cu celeritate acest tip de obstacole inerent oricăror proiecte de asemenea anvergură. Mai mult, Compania ar trebui să anticipeze unele riscuri şi să ia măsuri pro-active pentru a le evita. Vă sugerăm să luați în considerare luarea de măsuri la nivelul managementului Companiei care să eficientizeze procesul decizional, cum ar fi introducerea managementului privat.

Realism

Domnule ministru, au devenit deja subiect de satiră predicțiile și planurile privind dezvoltarea infrastructurii. Dacă privim afirmațiile și predicțiile autorităților din ultimii ani privind termenele de terminare a unor proiecte şi numărul de kilometri deschişi circulației vedem o discrepanță cu realitatea.

Recent, ați prezentat o variantă actualizată a Masterplanului de Transport în cadrul unei conferințe care a avut loc la minister. Valoarea tuturor proiectelor de infrastructură rutieră prezentate se ridică conform estimărilor dvs. la 28 de miliarde de euro. Fondurile europene disponibile pentru infrastructură rutieră în exercițiul financiar 2014-2020 se ridică la doar 3,7 miliarde euro, incluzînd partea de cofinanțare națională. După cum știți în afara acestor fonduri sunt puține alte surse de finanțare - bugetul național poate contribui destul de puțin după ce scădem cofinanțarea proiectelor europene.

Prin urmare, sursele de finanțare disponibile acoperă doar o mică parte din acea rețea prezentată în Masterplan. Este un fapt că România are constrîngeri bugetare care limitează ritmul de dezvoltare a infrastructurii. În aceste condiții credem că este imperativ pentru restabilirea încrederii la nivel public ca Ministerul și Compania să comunice predicții de dezvoltare fundamentate și corecte.

Buna cheltuire a banului public

CNADNR a dat recent publicității condițiile financiare ale proiectului Comarnic-Brașov. Reacțiile presei și ale societății civile au fost, în proporție foarte mare, negative avînd în vedere costul foarte mare al proiectului. Domnule ministru, analiștii economici spun că acea plată de disponibilitate anuală de 325 milioane € este extraordinar de mare, iar documentul prezentat nu oferă o justificare pentru un asemenea nivel. Vă solicităm renunțarea la actuala formă de concesiune și realizarea proiectului în sistemul design-and-build (FIDIC galben/roșu), un sistem care și-a dovedit eficiența atît în Europa, cît și în România.

Specialiștii (dar și Masterplanul) estimează că autostrada ar costa în jur de 1,1-1,2 miliarde de euro dacă s-ar aplica o procedură de achiziție competitivă, respectiv licitație deschisă pe loturi în sistem FIDIC galben/roșu. Propunerea noastră este finanțarea printr-un mix de fonduri europene (Comarnic-Brașov face parte din TEN-T Comprehensive și este eligibil pentru finanțare prin FEDR), împrumuturi BEI/BIRD (în special avînd în vedere disponibilizarea împrumuturilor anterior contractate pentru autostrăzile Constanța-Cernavodă, Arad-Timișoara și VO Constanța prin înlocuirea cu fonduri de coeziune) și contribuție de la bugetul de stat.

Vă propunem includerea acestui proiect în "planul Juncker" care este destinat întocmai pentru astfel de proiecte majore de infrastructură finanțate mixt. Mai mult, conform declarațiilor oficialilor Comisiei Europene, includerea unui proiect în acest plan permite statului membru obținerea unor anumite derogări de la limitele privind deficitul bugetar.

Încheiem cu speranța că veți ține cont de sugestiile noastre și că veți considera societatea civilă ca pe un partener în activitatea dumneavoastră.

Cu deosebită considerație,

Membrii comunității PeUndeMerg.ro

peundemerg.ro