

RETROSPECTIVĂ 2020 | Anul pandemic a adus 60 de kilometri de autostrada, metrou în Drumul Taberei și tren la aeroport



Anul în care a izbucnit pandemia de coronavirus - 2020 - a adus românii pe domeniul transporturilor 60 de noi kilometri de autostrăzi și drumuri expres pe care se poate circula, iar bucureștenilor mult-așteptatul metrou în Drumul Taberei și linia directă între aeroportul Henri Coanda (Otopeni) și Gara de Nord București.

Domeniul autostrazilor vine cu o dubla premieră în 2020: darea în folosință a primilor kilometri de autostradă înainte de termen cu mai bine de un an.

De asemenea, Metrorex și Alstom au semnat contractul de achiziție pentru 13 trenuri noi de metrou care vor circula pe Magistrala 5 Drumul Taberei, cu posibilitatea achiziționării suplimentare a încă 17 garnituri. Prima garnitură este prevăzută a fi livrată în mai puțin de 30 de luni de la semnarea contractului.

Pe fonduri europene, în transporturi s-a înregistrat cea mai mare absorbție de până acum în domeniu, de șase miliarde de lei.

Au existat și sectoare foarte afectate de pandemie, cum este cel al aviației, unde companiile aeriene TAROM și Blue Air au apelat la ajutoare de stat aprobate de Comisia Europeană pentru a supraviețui, însă nici Compania Națională Aeroporturi București nu s-a simțit prea bine, cu Aeroportul Otopeni, care până mai ieri era neîncăpător și se punea problema stringenței de extindere, acum aproape pustiu.

2020 nu a fost un an bun nici pentru compania națională de transport feroviar CFR Marfa, care a primit decizie din partea Comisiei Europene să înapoieze statului aproape 400 de milioane de euro (proveniți din conversia creanțelor în acțiuni, în anul 2013), la care se adaugă neîncasarea unor datorii de la societate, considerați de forul european ajutor de stat incompatibil.

*** Autostrăzi și variante ocolitoare finalizate în 2020**

Anul 2020 a fost cel mai bun din ultimii 10 în ceea ce privește ritmul de contractare la nivelul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere, potrivit fostului ministru al Transporturilor, Lucian Bode, cu un total de aproximativ 8 miliarde de euro, în timp ce, pe toate modurile de transport, au fost contractate lucrări de aproximativ 54,908 miliarde de lei, respectiv circa 11,5 miliarde de euro.

Potrivit ministrului, în anul 2020, la nivelul CNAIR au fost încheiate contracte de execuție în valoare totală de aproximativ 10 miliarde de lei (circa 2 miliarde de euro) din care: pentru autostrăzi și drumuri expres în valoare de 6,7 miliarde de lei, pentru drumuri naționale - 1,5 miliarde de lei, și pentru variante de ocolire - 1,6 miliarde de lei.

Tot în anul 2020, CNAIR a lansat licitații pentru proiectare/ execuție/documentații, validate de Agenția Națională pentru Achiziții Publice, în valoare de 25 miliarde de lei (circa 6 miliarde de euro).

"În concluzie, anul 2020 a fost cel mai bun an, din ultimii 10, în ceea ce privește ritmul de contractare la nivelul CNAIR, cu un total de aproximativ 8 miliarde de euro. La nivel general, în anul 2020, pe toate modurile de transport au fost contractate lucrări de aproximativ 54.908 milioane de lei (circa 11,5 miliarde de euro)", a notat Bode pe pagina sa de Facebook, la jumătatea lunii decembrie.

În ceea ce privește numărul kilometrilor de autostradă și drumuri expres date în trafic în 2020, acesta a ajuns la 60.

Un segment din autostrada Ploiești-Brasov, sectorul Predeal - Cristian, în lungime de 6,3 kilometri cu profil de autostradă și 3,7 kilometri de drum național cu patru benzi, a fost deschis circulației pe 17 decembrie 2020.

Pe data de 3 decembrie, cea mai mare parte din lotul 1 al Autostrăzii Sebes - Turda, respectiv 14,8 din cei 17 kilometri, a fost deschisă traficului, după șase ani de la demararea lucrărilor și cu o întârziere de patru ani față de planificarea inițială.

De asemenea, anul 2020 a marcat darea în trafic, la începutul lunii decembrie, a primilor kilometri din Autostrada Moldovei. Este vorba de 16,27 kilometri la profil de autostradă din Varianta de Ocolire Bacău, care are în total aproape 31 de kilometri. O premieră în domeniul proiectelor de infrastructură este faptul că această investiție a fost finalizată înainte de termen, acesta fiind ianuarie 2022, în condițiile în care toate lucrările de infrastructură din România au înregistrat întârzieri de ani de zile.

În septembrie 2020 a fost dat în folosință tronsonul Biharia - Bors, în lungime de 5,35 kilometri și lotul 2 Iernut - Chetani din Autostrada A3 Ogra - Câmpia Turzii, de 19,90 kilometri.

*** Domeniul feroviar**

Un proiect de mare interes a fost finalizat anul acesta în domeniul feroviar, și anume legătura între Aeroportul Internațional Henri Coandă (Otopeni) și Gara de Nord. Astfel, din 12 decembrie, trei operatori de transport feroviar asigură, la prețul de 4 lei/bilet, serviciul public de transport feroviar de călători între Gara de Nord și Aeroportul Otopeni, cu 72 de trenuri.

Conform companiei CFR SA, legătura directă între Gara de Nord și Aeroportul Internațional Otopeni va fi asigurată pe relația București Nord - Mogoșoaia - Aeroportul Internațional Henri Coandă București (și retur) de operatorii CFR Călători, Regio Călători și Transferoviar Călători. Durata călătoriei este 20 de minute, iar trenurile vor circula la un interval de 40 de minute pe sens (24h/24h).

Pentru asigurarea legăturii directe între Gara București Nord și Aeroportul Internațional Henri Coandă București, CFR SA a derulat două mari proiecte feroviare, și anume: dublarea liniei de cale ferată Mogoșoaia - Balotesti (contract în valoare 50,5 milioane de lei, finanțat de la bugetul de stat) și construcție linie nouă pentru Racord C.F. (din zona Odaile) la Terminalul T1, Aeroportul Internațional Henri Coandă București (contract în valoare de aproape 412,72 milioane de lei, finanțat din fonduri europene și buget de stat).

Proiectul a fost lansat în 2019. Astfel, în ziua de 26 martie 2019, CFR SA a anunțat că o asocieră și două companii

au depus oferte pentru proiectul de modernizare a liniei de cale ferata Bucuresti Nord - Aeroport International "Henri Coanda". La 31 mai 2019, asocierea companiilor Arcada Company - ISPCF - DB Engineering & Consulting GMBH a câstigat procedura de licitatie publica pentru proiectul "Modernizarea liniei de cale ferata Bucuresti Nord - Aeroport International "Henri Coanda" Bucuresti, Faza I: Racord C.F. la Terminalul T1, Aeroport International Henri Coanda Bucuresti (proiectare si executie)".

Obiectul contractului a avut drept scop asigurarea unei legaturi directe între Gara de Nord Bucuresti si Aeroportul International "Henri Coanda" prin construirea unei cai ferate duble în lungime de 2,95 km, a unui viaduct de 1,52 km care traverseaza DN1, trei podete, instalatie de centralizare electronica si o statie de calatori la terminalul T1.

Tot pe domeniul feroviar, ministrul Lucian Bode a anuntat închiderea coridorului IV prin semnarea celor trei contracte de executie aferente subsectiunilor din sectiunea Brasov-Sighisoara si semnarea contractului pentru realizarea studiului de fezabilitate pentru tronsonul Predeal - Brasov.

De asemenea, sunt în pregatire noua licitatii pentru lucrari de modernizare si realizare studii de fezabilitate pentru aproximativ 1.500 de kilometri de cale ferata. Valoarea estimata totala se ridica la 15,023 de miliarde de lei, fara TVA, din care lucrari ce însumeaza 14,626 miliarde de lei, fara TVA.

Domeniul feroviar de transport de marfuri a fost marcat anul acesta de decizia Comisiei Europene ca operatorul national CFR Marfa sa returneze ajutorul de stat considerat incompatibil, în valoare de cel putin 570 de milioane euro, prin anularea datoriilor si prin neîncasarea unor datorii de la societate. În consecinta, CE a cerut României sa recupereze de la companie ajutorul ilegal si dobânzile aferente. Decizia CE prevede sase luni pentru punerea în aplicare a deciziei de recuperare, în locul perioadei obisnuite de patru luni.

În programul de guvernare pentru 2021-2024, publicat pe 24 decembrie, se mentioneaza ca în cazul CFR Marfa au fost identificate modalitatile pentru a obtine redresarea financiara, prin continuarea activitatii operationale a societatii si fara a afecta pozitia acesteia pe piata si relatia cu partenerii comerciali. Decizia Comisiei Europene, transmisa în luna februarie a acestui an, conform careia CFR Marfa trebuie sa restituie ajutorul de stat nelegal acordat în anul 2013, în valoare de 400 de milioane de euro, a constituit un punct de cotitura pentru parcursul acestei companii, care în viziunea multora se îndrepta spre faliment.

Pentru salvarea companiei, solutia optima identificata a fost recurgerea la procedura de concordat preventiv, care, spre deosebire de orice alte modalitati reglementate, asigura un set de avantaje, precum: suspendarea executarilor silité în desfasurare la momentul omologarii (12.03.2020), posibilitatea negocierii modalitatii de stingere a datoriilor cu creditorii; mentinerea societatii pe piata si continuarea activitatii comerciale; durata redusa a procedurii - 24 luni (spre deosebire de procedura insolventei/executare silita), se spune în document.

"Ținând cont de rolul strategic pe care SNTFM CFR Marfa SA îl are în piata si pentru siguranta nationala, este necesar ca procesul de rambursare a ajutorului de stat sa asigure, deopotriva: rambursarea integrala a ajutorului de stat; continuitatea transportatorului feroviar strategic de marfa. Obiectivul principal pentru un orizont de timp scurt si mediu îl reprezinta implementarea unei strategii de rambursare a ajutorului de stat, astfel încât CFR Marfa sa depaseasca aceasta situatie critica, prin demararea unui proces amplu de restructurare, care sa-i permita continuarea activitatii, fiind vorba despre o companie cu un impact major în economia româneasca", se mai spune în program.

Ce nu se spune, însa, în programul de guvernare este de unde vor fi luati cei 400 de milioane de euro ce vor trebui returnati statului.

*** Infrastructura aeroportuara**

La nivelul aeroporturilor Capitalei, a fost deblocat "Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti" si a fost accelerata implementarea proiectului de reabilitare si refunctionalizare interioara pentru Corpurile A, B, Rotonda Aeroportul International Bucuresti Baneasa. Pentru implementarea Programului strategic AIHCB s-a alocat de la bugetul de stat pentru anul 2020 suma de 358,2 milioane de lei pentru sustinerea efortului financiar în vederea expropriarii terenurilor necesare realizarii acestui obiectiv de interes national.

În prezent este în derulare etapa privind achizitionarea terenurilor necesare realizarii acestui obiectiv de investitii, în conformitate cu Hotarârea de Guvern nr. 799/2019 de expropriere, care constituie coridorul de expropriere situat pe amplasamentul acestei lucrari de utilitate publica de interes national.

Totodata, Aeroportul International Henri Coanda Bucuresti dispune din nou, din 13 iulie, de calea de rulare "Delta", care a trecut printr-un amplu proces de modernizare, întreaga structura rutiera fiind înlocuita. Astfel, acostamentele si racordurile cu pista 1 (08R-26L) si cu alte cai de rulare" au fost largite pentru conformarea cu cerintele Regulamentului (CE) 139/2014. A fost modernizata si instalatia de balizaj, iar ca urmare a modernizarii aceasta cale de rulare poate asigura rulara fara restrictii a aeronavelor de categorie E (s-a luat în calcul avionul Boeing 777-300).

Costurile aferente proiectarii si executiei acestui obiectiv s-au ridicat la 28 de milioane de lei.

Deoarece sectorul aviatiei este unul dintre cele mai afectate sectoare de activitate de criza generata de raspândirea noului coronavirus, Compania Nationala "Aeroporturi Bucuresti" estimeaza pentru anul 2020 pierderi brute de 129,4 milioane de lei ca urmare a masurilor restrictive luate în domeniul aviatiei, în contextul pandemiei de Covid-19. Pentru anul 2021 se prevede un rezultat brut pozitiv de 15,6 milioane de lei, iar pentru anul 2022 se prevede o revenire a traficului aerian de pasageri, ceea ce va conduce la îmbunatatirea situatiei financiare a CNAB si realizarea unui profit în crestere, în valoare de 207 milioane de lei.

Începând cu 16 martie 2020, pandemia a ajuns la un nivel foarte avansat de raspândire, astfel încât mai multe state din Uniunea Europeana, printre care si România, au decretat stare de urgenta, închiderea spatiilor aeriene, a granitelor terestre, fiind afectate în mod direct companiile aeriene, aeroporturile, companiile de handling si alti furnizori de servicii specifice.

Sectorul aviatiei a fost unul dintre sectoarele economice puternic afectate de restrângerea severa a mobilitatii persoanelor între destinatii si în acest context, traficul de pasageri pe aeroporturile bucurestene a scazut dramatic fata de valorile prognozate pentru anul 2020: cu 58,5% în luna martie, 98,4% în luna aprilie, 98% în luna mai, 94,5% în luna iunie.

Pentru anul 2020, în proiectul bugetului de venituri si cheltuieli rectificat pe anul 2020, numarul estimat de pasageri de 5,5 milioane reprezinta 35,60% din numarul de pasageri aprobati în bugetul de venituri si cheltuieli pe anul 2020, aprobat prin HG nr. 301/2020 (numar pasageri aproximativ 15,6 milioane). Astfel, situatia economico-financiara a CNAB a fost puternic afectata de scaderea traficului aerian.

*** Metroul din Drumul Taberei**

Magistrala de metrou M5 Drumul Taberei, Sectiunea Râul Doamnei - Eroilor, inclusiv Valea Ialomitei a fost pusa în functiune pentru publicul calator la 15 septembrie 2020, dupa 9 ani de la debutul lucrarilor. Sectiunea Râul Doamnei - Eroilor, inclusiv statia si depoul Valea Ialomitei, a fost finantata din fonduri externe nerambursabile în cadrul POS-T 2007-2013, Programul Operational Infrastructura Mare 2014-2020 (85%) si de la bugetul de stat (15%).

Lucrarile la acest proiect de investitii au început în noiembrie 2011, iar valoarea proiectului, aprobat prin H.G. nr. 374/2019, este de circa 3,2 miliarde de lei. Valoarea eligibila a proiectului este de circa 2,3 miliarde de lei, din care contributia Comisiei Europene prin Fondul de Coeziune (în cuantum de 85% din valoarea eligibila a proiectului) este de aproximativ 2 miliarde de lei, conform Metrorex.

Fostul premier Victor Ponta a scris pe propria pagina de Facebook, cu o zi înainte de darea în folosinta a Magistralei M5, ca, initial, în 2011, acest obiectiv de investitii trebuia sa fie platit integral cu bani de la buget, însa, în 2013, s-a reusit trecerea acestui proiect pe fonduri europene nerambursabile, în proportie de 85%, ceea a dus la o economie de 800 de milioane de euro din costul total de un miliard de euro.

"Am pornit efectiv lucrarile la Magistrala 5 de Metrou (Drumul Taberei) in data de 25 septembrie 2013, alaturi de ministrul PNL al Transporturilor de atunci Ramona Manescu si de ministrul PSD al Fondurilor Europene Eugen Teodorovici! (...) Lucrarile urmau sa fie finalizate în 5 ani/iata ca au durat 7, dar macar s-au facut! Este prima Magistrala pornita si finalizata dupa 1989 - si a costat aproape un miliard de euro!", a notat Ponta.

La 27 ianuarie 2010, Metrorex a publicat anuntul pentru licitatie "Magistrala 5 - Drumul Taberei - Pantelimon. Tronsonul 1. Drumul Taberei - Universitate. Sectiunea Râul Doamnei - Hasdeu (Opera) - structura de rezistenta". Lucrarile la structura tunelelor si statiilor ar fi trebuit sa înceapa în prima parte a anului 2011 si se estima ca linia va putea fi pusa în exploatare pentru publicul calator la începutul anului 2015, dupa dotarea cu echipamente si achizitia celor 21 de trenuri necesare. Proiectul Magistrala 5 de metrou are trei sectiuni: Eroilor - Drumul Taberei, Eroilor - Iancului si, respectiv, Iancului - Pantelimon si a fost demarat de directorul general al Metrorex de la acea vreme, Gheorghe Udriste, artizanul majoritatii planurilor de extindere a metroului din Capitala de dupa 1989. Reteaua de metrou din Capitala avea la acea vreme o lungime totala de 67 de kilometri, structurata pe patru magistrale, 49 de statii si trei depouri.

Linia M5 de metrou Drumul Taberei - Pantelimon urma sa realizeze extinderea retelei de metrou din sud-vestul spre nord-estul municipiului Bucuresti si cu perspectiva de dezvoltare spre cartierul Iancului-Pantelimon si zona periurbana Pantelimon-Cernica, tronsonul Drumul Taberei-Hasdeu urmând a avea o lungime de aproximativ 8 km si 11 statii. Costul total al investitiei, inclusiv achizitia de terenuri, era estimat la 829 milioane de euro (fara TVA).

La 14 martie 2011, ministrul Transporturilor si Infrastructurii de atunci, Anca Boagiu, a participat la semnarea contractului de începere a lucrarilor pentru tronsonul de metrou Râul Doamnei-Eroilor, de pe noua magistrala, M5, Drumul Taberei-Pantelimon. Potrivit fisei tehnice a proiectului, tronsonul urma sa masoare 6,22 km, cuprinzând 9 statii de metrou, iar costurile erau estimate la aproximativ 919 milioane lei.

Prin HG nr. 1419/14.11.2008, la trei ani de la definitivarea studiului de fezabilitate si a aprobarii indicatorilor tehnico-economici, licitatie pentru executia M5 a fost câstigata de Asocierea S.p.A. - FCC Construcciones SA, SC Delta ACM 93 SRL si SC AB Construct SRL, costurile atingând valoarea de 1,7 miliarde de euro, din care jumătate erau suportate printr-un credit contractat prin BEI, iar restul din bugetul de stat.

Lucrarile la tronsonul de metrou Drumul Taberei - Eroilor din M5 au fost inaugurate la 4 noiembrie 2011, urmând a fi finalizate la nivel de structura în 2015, iar în 2016 sa fie pus în functiune cu calatori. Pentru aceste lucrari au fost alocate 274 milioane de euro, la care s-au adaugat 18 milioane pentru depoul de la Valea Ialomitei, noul tronson urmând a deservi 200.000 de locuitori.

Începând cu 30 ianuarie 2012, în scopul realizarii "Magistralei de metrou 5 - Drumul Taberei - Universitate - lot L1.2 - statia Valea Ialomitei, inclusiv depoul si galeria de legatura", circulatia rutiera pe Strada Valea Ialomitei, între Drumul Taberei si Strada Valea Oltului, s-a închis pe o perioada de aproximativ de 2 ani, urmând a se desfasura deviat. Ulterior traficul a fost restrictionat sau deviat pe mai multe strazi din zona Drumul Taberei, pe perioade variind de la o luna la doi ani.

La 14 noiembrie 2012, Guvernul a aprobat contractul de finantare pentru modernizarea tronsonului Drumul Taberei - Universitate, costul net ridicându-se la 883 de milioane de euro.

La 29 ianuarie 2013, ministrul Transporturilor de la acea vreme, Relu Fenechiu, a anunțat într-o conferință de presă, ca termenele de finalizare pentru cele trei tronsoane ale magistralei 5 de vor fi respectate, sumele alocate în anul respectiv pentru lucrările de execuție fiind de 114 milioane de lei.

La 19 februarie 2013, Plenul Senatului a ratificat Contractul de finantare între România și Banca Europeană de Investiții aferent proiectului de modernizare a metroului din București - magistrala V Drumul Taberei - Pantelimon, tronsonul Universitate - Pantelimon. Ratificarea acordului fusese semnată la București în data de 16 decembrie 2011. Împrumutul era în valoare de 465 milioane euro, urmând a fi disponibil în cel mult opt tranșe, până la 15 decembrie 2016, în baza cheltuielilor efectuate în cadrul proiectului, ce avea termen de finalizare martie 2019. Valoarea totală a proiectului însuma 1.292.960.000 euro, din care 465.000.000 euro - împrumut BEI, restul - 827.969.000 euro - componenta locală, urmând a fi asigurată anual de la bugetul de stat. În sesiunea din 25 martie 2013, Plenul Senatului a adoptat proiectul ordonanței Guvernului nr. 11/2013 pentru aprobarea Contractului de finantare între România și Banca Europeană de Investiții, aferent proiectului de modernizare a M5, potrivit căruia sursele de finantare erau prevăzute astfel - 395.000.000 euro din împrumutul BEI și 488.000.000 euro din bugetul de stat.

La 27 martie 2013, Guvernul a adoptat o ordonanță de urgență permitând deblocarea unei sume de 104 milioane de lei pentru lucrările de construcție M5, iar în aprilie 2013 Comisia Europeană și-a dat acordul de principiu pentru finantarea construcției magistralei din fondurile europene prevăzute perioadei 2007-2014.

În august 2013, Metrorex estima ca termenul pentru darea în folosință a tronsonului de metrou Râul Doamnei - Eroilor 2 este începutul anului 2016. Totodată, compania preconiza ca, la începutul anului 2014, urma a se finaliza structura stațiilor și tunelelor pe tronsonul menționat.

Primul echipament de săpat tuneluri pentru metrou, Tunnel Boring Machine (TBM), de pe șantierul viitoarei stații Academia Militară, parte din tronsonul 1 Drumul Taberei - Eroilor al Magistralei 5 de metrou din București a fost lansat în septembrie 2013.

În ianuarie 2014, Comisia Europeană a aprobat o investiție de 409,5 milioane de euro din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) pentru extinderea M5 în București, proiect vizând realizarea a 6,7 km de linie nouă de metrou cu 10 stații și a unui depou între Drumul Taberei și stația de metrou Eroilor, existentă în prezent, principalii beneficiari ai proiectului fiind cei aproximativ 335.000 de locuitori din Drumul Taberei.

În noiembrie 2014, lucrările la partea de structură a secțiunii de metrou Eroilor - Râul Doamnei, parte din Magistrala 5 de metrou Drumul Taberei - Pantelimon, erau realizate în proporție de 75-80%, potrivit șefului Serviciu Urmarire Lucrari Investiții în cadrul Metrorex, Constantin Mustatea, iar punerea în funcțiune se preconiza a se realiza la finele anului 2016. În decembrie 2015, însă, Constantin Mustatea, director de Investiții și Achiziții Publice Metrorex anunță ca Magistrala 5 de metrou va fi dată în folosință în luna martie 2017 pe secțiunea Râul Doamnei - Eroilor (PS Opera), inclusiv Valea Ialomitei, cu o întârziere de aproape un an și jumătate. Potrivit acestuia, la finele lui 2016, când era prevăzută darea în folosință a metroului cu călători, începeau probele tehnologice desfășurate fără călători, pe o perioadă de aproximativ trei luni.

La 12 iulie 2016, Comisia Europeană a aprobat esalonarea în două faze a proiectului dedicat Liniei 5 de metrou, prima fiind inclusă în perioada de programare 2007-2013, pentru care cofinanțarea din partea Uniunii Europene se ridică la circa 170 de milioane de euro, iar cea de-a doua urmând să fie finanțată în perioada de programare 2014-2020.

Termenul de finalizare pentru Magistrala 5 ramâne sfârșitul trimestrului II 2018, anunța, la 25 mai 2017, directorul de atunci al Metrorex, Marin Aldea, într-o conferință de presă. De asemenea, Marin Aldea afirma că la Magistrala 5 de metrou structura de rezistență este realizată în procentaj de 91-92%, finisajele în proporție de 32-35%, dar sunt stații unde există un procentaj de realizare de 70-80%, cum ar fi stația Orizont, Favorit și Drumul Taberei 34.

În octombrie 2018, noul director general al Metrorex Dumitru Șodolescu declara că lucrările la Magistrala 5 de metrou (Drumul Taberei - Eroilor) sunt gata în proporție de 87%, iar călătorii vor putea circula pe acest tronson începând cu a doua parte a anului 2019. Un an mai târziu, în noiembrie 2019, ministrul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicărilor, Lucian Bode, anunța într-o conferință la preluarea mandatului că tronsonul nu se poate recepționa și nu se poate finaliza în 2019, iar ulterior a anunțat data de 30 iunie 2020 pentru darea în folosință a magistralei.

La 22 iunie 2020, ministrul Transporturilor, Lucian Bode susținea că termenul asumat neforțat de către antreprenori, consultanți și beneficiari pentru darea în folosință cu călători a metroului din Drumul Taberei - și anume 30 iunie 2020 - nu poate fi respectat.

Procese-verbale în urma cărora magistrala de metrou M5 Drumul Taberei va putea fi dată în funcțiune s-au semnat la 12 septembrie 2020, iar la 14 septembrie 2020 ministrul Transporturilor, Lucian Bode, a anunțat că Metroul M5 Drumul Taberei - Eroilor va fi dat în trafic cu călători din 15 septembrie 2020.

*** Sectorul aerian**

Aflata deja într-o situație foarte dificilă, compania TAROM a fost lovită anul acesta, la fel ca toți operatorii de zbor din lume, de pandemia de Covid-19. Conform datelor de la debutul pandemiei, cifrele oficiale arată că la nivel european traficul aerian a scăzut cu 91%, comparativ cu aceeași perioadă a anului trecut. În cazul României, scăderea a fost de 94%.

Însă, anterior de declanșarea epidemiei și în țara noastră, în februarie 2020, România a notificat Comisia despre intenția sa de a acorda TAROM un împrumut pentru salvare în valoare de aproximativ 36,7 milioane de euro (aproximativ 176 de milioane de lei), întrucât compania aeriană se confruntă cu un deficit acut de lichidități din cauza creșterii puternice în ultimii ani a costurilor sale de exploatare ca urmare a îmbatrânirii flotei sale. În absența ajutorului, TAROM nu mai putea fi în măsură să își îndeplinească obligațiile de plată și să își mențină activitatea.

Pe 19 februarie, ministrul propus la acea dată pentru portofoliul Transporturilor, Lucian Bode, declara că TAROM va încheia anul 2019 cu pierderi de aproape 200 de milioane de lei, iar alta soluție în afara de acordarea unui ajutor de salvare nu s-ar fi putut găsi.

Pe 24 februarie, Comisia Europeană a aprobat, în conformitate cu normele Uniunii Europene privind ajutoarele de stat, planul României de a acorda acest împrumut temporar companiei aeriene de stat TAROM, pentru a se redresa.

Potrivit Comisiei Europene, prin această măsură se va asigura faptul că serviciile de transport aerian vor continua să fie prestate în mod ordonat, în special pe numeroasele rute pe care TAROM este singurul furnizor, iar pasagerii nu vor fi afectați de perturbări ale traficului aerian, fără a se distorsiona în mod nejustificat concurența pe piața unică.

În temeiul Orientărilor Comisiei privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor, statele membre pot să sprijine întreprinderile aflate în dificultate, cu condiția, în special, ca măsurile de sprijin public să fie limitate în timp și ca amplasarea și să contribuie la realizarea unui obiectiv de interes comun. Ajutorul pentru salvare poate fi acordat pentru o perioadă de maximum șase luni, timp în care compania să gasească soluții de

iesire din situatia de urgenta.

"Aprobarea ajutorului de salvare este primul pas din strategia compania nationala TAROM de a restructura si eficientiza compania. În urmatoarele luni compania va depune un plan de restructurare si va întreprinde demersurile necesare pentru aprobarea acestuia si obtinerea unui ajutor de restructurare. Implementarea masurilor de eficientizare vor transforma compania dupa trei ani într-o companie moderna si eficienta orientata catre pasageri", a anuntat TAROM, într-un comunicat.

Afectata de pandemie, TAROM, ca si alti operatori aerieni, si-a transformat aeronavele si, la debutul acesteia, a transportat materiale sanitare necesare României, pentru combaterea raspândirii coronavirusului.

"În plina criza generata de pandemia de coronavirus, care tine la sol cea mai mare parte din flotele companiilor aeriene, TAROM reuseste sa se reinventeze si sa gaseasca solutii pentru a sustine eforturile autoritatilor. (...) Aceasta este prima data când o aeronava TAROM efectueaza un zbor comercial de tip full cargo. Avionul a decolat de pe aeroportul Bucuresti Otopeni pe 2 aprilie, pe ruta Almaty (Kazahstan) - Shenzhen (China) si a revenit în tara în seara zilei de 3 aprilie", anunta compania pe 3 aprilie, dupa ce a adus din China noua tone de materiale sanitare.

De asemenea, TAROM a contribuit la repatrierea cetatenilor români ramasi pe aeroporturile altor tari, dupa ce avioanele si-au oprit zborurile din cauza coronavirusului SarS-CoV-2.

Pe 8 aprilie, ministrul Transporturilor, Infrastructurii si Comunicatiilor, Lucian Bode, a anuntat ca au fost demarate discutii cu Comisia Europeana pentru un ajutor dedicat compensarii efectelor pandemiei asupra TAROM si Blue Air, undeva la 130 de milioane de euro.

"Noi am demarat discutii cu Comisia Europeana, pâna vineri vom transmite catre Comisia Europeana... Deja suntem în discutii cu Consiliul Concurentei, Ministerul Finantelor, cu toate institutiile statului român responsabile, cu un demers absolut necesar si anume acela de a solicita un ajutor pentru compensarea efectelor pandemiei. Vorbim de aproximativ 65 milioane euro pentru fiecare companie. Deci, undeva la 130 milioane euro ar fi necesare pentru a salva cele doua companii", a explicat Bode atunci.

El a precizat ca a fost facuta o nota comuna pentru cele doua companii aeriene pentru aprobarea acestor ajutoare catre Consiliul Concurentei, prin intermediul caruia se fac demersurile la CE.

"Initial, au fost doua demersuri paralele, le-am pus la un loc. Și sunt convins ca vom reusi, daca vom reusi pentru TAROM reusim si pentru Blue Air, undeva la 65 de milioane de euro pentru fiecare, la acest nivel se ridica solicitarile si nevoile si ajutorul pentru a trece aceasta perioada generata de pandemie", a punctat ministrul Transporturilor.

Pe 14 august, Guvernul a adoptat Ordonanta de Urgenta privind acordarea unor ajutoare de stat pentru TAROM si Blue Air pentru compensarea pierderilor provocate de pandemia de COVID-19.

"Este vorba de o Ordonanta de Urgenta prin care se asigura accesul acestor companii din industria de aviatie - asa cum a fost de altfel reglementat si în alte state europene - la garantii de stat pentru obtinerea unor credite pentru compensarea, asigurarea nevoilor de finantare a acestor companii în conditiile în care acestea au suferit pierderi masive ca urmare a pandemiei de coronavirus. În cazul de fata, vorbim de garantii de stat pentru TAROM în suma de 317 de milioane de lei, iar pentru Blue Air - 300 de milioane de lei", a aratat seful Cancelariei premierului, Ionel Danca, la finalul sedintei de Guvern.

Pe 5 octombrie, Comisia Europeana a anuntat ca a aprobat o garantie de stat în valoare de aproximativ 19,3

milioane de euro (aproximativ 94 de milioane de lei) în favoarea companiei aeriene de stat TAROM. Măsura are drept obiectiv despăgubirea companiei aeriene pentru pierderile provocate direct de pandemia de coronavirus și restricțiile de călătorie introduse de România și alte țări de destinație pentru a limita răspândirea coronavirusului în perioada 16 martie - 30 iunie. Acestea au obligat TAROM să își anuleze majoritatea zborurilor programate, ceea ce i-a afectat puternic cifra de afaceri.

Sprijinul de stat va lua forma unor garanții de stat.

De asemenea, în data de 20 august, Comisia Europeană a anunțat că a aprobat o garanție de credit în valoare de 62 de milioane de euro, menită să despăgubească Blue Air pentru daunele suferite ca urmare a pandemiei de COVID-19.

Anterior, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicatiilor (MTIC) a lansat în consultare publică un proiect de ordonanță de urgență care reglementează garantarea de către Ministerul Finanțelor Publice (MFP) a două împrumuturi bancare care urmează să fie acordate operatorilor aerieni TAROM și Blue Air. "Pentru asigurarea respectării normelor europene în materia ajutoarelor de stat se prevede că acordarea ajutorului individual de stat se va face numai după obținerea autorizării din partea Comisiei Europene și în condițiile prevăzute în decizia forului european", se încheie textul ordonanței de urgență publicate la începutul lunii august de Ministerul Transporturilor.

Totuși, pe 21 octombrie, Senatul a eliminat în plen prevederile prin care era acordat sprijin financiar de stat societății Blue Air pentru acoperirea pierderilor din pandemie și susținerea activității acesteia până la 31 decembrie 2020, însă forul decizional este Camera Deputaților.

În acest context, directorul general al Blue Air, Oana Petrescu, le-a atras atenția senatorilor, într-o scrisoare deschisă, că piața ramasă liberă de o eventuală dispariție a companiei Blue Air va fi ocupată de principalul său competitor (Wizz Air - n. r.) și nu de TAROM, operator aflat el însuși în dificultate.

"În măsura în care Blue Air ar dispărea (asa cum reiese din intențiile exprimate cu ocazia sedinței de ieri), piața lăsată liberă de Blue Air nu va fi ocupată de TAROM SA, ea însăși în dificultate, ci de principalul nostru competitor. Pentru referință, această companie în ultimele luni a preluat deja, fără nici un cost, multe din rutele dezvoltate cu investiții masive în ultimii ani de către Blue Air și a ajuns să deservească, în septembrie 2020, peste 60% din piața de transport aerian din România", a subliniat Oana Petrescu, în scrisoare.

Directorul general al Blue Air a apreciat că, în acest scenariu, respectivul operator aerian va extrage din aeroporturile românești profituri masive, care nu se vor întoarce în România.

"Pasagerii români vor continua să calătorească, dar nu vor mai plăti taxe și impozite în România. Aeronavele cu care aceștia vor călători vor continua să polueze, dar România nu va beneficia de contribuții la fondul de mediu. Competitorii noștri poate vor angaja câțiva dintre piloții, însoțitorii de bord, inginerii și tehnicienii noștri, dar aceștia nu vor plăti decât parțial taxe în România și nu vor contribui la continuarea tradiției aviatice românești. Competitorii noștri nu vor plăti contribuții la autoritățile aviatice române, nu vor angaja companii românești și nu vor lua în niciun fel în considerare interesul românesc, atunci când vor lua decizii comerciale. Aeroporturile românești vor fi dependente de un operator aproape monopolist, care va extrage profituri masive, profituri care nu se vor întoarce în niciun fel în România", se menționează în document.

Totodată, Blue Air și-a anunțat la începutul lunii iulie intrarea în procedura de concordat preventiv, prin intermediul căreia va putea asigura acoperirea cu prioritate a costurilor aferente operării zborurilor regulate începând cu data de 16 iulie, odată cu încheierea stării de alertă. Procedura de concordat preventiv face parte din strategia de restructurare a sa, ca urmare a contextului creat de pandemia de COVID-19, context care a determinat,

în perioada martie - iunie 2020, o reducere cu peste 100 de milioane de euro a încasarilor fata de nivelul estimat si planificat pentru aceasta perioada.