



EMBASSY OF FINLAND  
BUCHAREST



## RAPORT

”Evaluarea transparenței procesului bugetar și utilizării mijloacelor publice destinate infrastructurii rutiere prin monitorizare și investigații jurnalistice”

Recomandări pentru

**AUTORITĂȚILE PUBLICE LOCALE**

raionul Ungheni

Chișinău, 2017

AUTOR

RAPCEA VITALIE

COORDONAT

VEACESLAV NEGRUȚA

*Document elaborat în cadrul proiectului ”Evaluarea transparenței procesului bugetar și utilizării mijloacelor publice destinate infrastructurii rutiere prin monitorizare și investigații jurnalistice”, realizat de Asociația Presei Independente (API) cu suportul Ambasadei Finlandei la București.*

## Cuprins

Scopul proiectului:.....	3
Contextul desfășurării proiectului.....	3
Infrastructura rutieră gestionată și mijloacele transferate de la bugetul de stat către APL din raionul Ungheni.....	4
Monitorizarea transparenței procesului bugetar și utilizării mijloacelor publice destinate infrastructurii rutiere gestionate de APL I și II din Raionul Ungheni.....	7
Abstractul articolelor publicate în ziarul "Unghiul" .....	8
Principalele probleme identificate.....	11
Recomandări către autoritățile locale de nivelul I și II din Raionul Ungheni.....	13
Studiu de caz.....	14

## **Scopul proiectului:**

Proiectul *"Evaluarea transparenței procesului bugetar și utilizării mijloacelor publice destinate infrastructurii rutiere prin monitorizare și investigații jurnalistice"*, implementat cu susținerea Ambasadei Finlandei la București, are drept scop monitorizarea inclusiv prin intermediul investigațiilor jurnalistice, a utilizării mijloacelor publice destinate finanțării drumurilor publice locale, străzilor și a drumurilor comunale din localitățile Republicii Moldova.

## **Contextul desfășurării proiectului**

În ședința plenară din data de 10.03.2017 Parlamentul Republicii Moldova a adoptat, în lectură finală, legea nr. 507 din 22.12.2016, pentru modificarea și completarea legii Fondului Rutier și a Legii privind finanțele publice locale. Prin aceste modificări se schimbă, radical, modul de finanțare a drumurilor publice realizându-se obiectivele stabilite în Strategia Națională de Dezvoltare Moldova 2020, aprobată prin Legea nr. 166 din 11.07.2012, Strategia națională de descentralizare, adoptată prin Legea nr. 68 din 05.04.2012 și în Strategia de transport și logistică pe anii 2013-2022, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827 din 28.10.2013, în partea ce ține de implementarea reformei sistemului de întreținere a drumurilor locale. Astfel, întreaga rețea de drumuri naționale și locale a fost uniformizată și exprimată în kilometri echivalenți de rețea. În aceste circumstanțe finanțarea unui kilometru echivalent de drum se va calcula raportând mărimea fondului rutier pentru anul respectiv la aproximativ 10458 km echivalenți de rețea.

Astfel, finanțarea celor aproximativ 3000 km de drumuri locale, gestionate de APL II, va fi efectuată pe aceleași criterii ca și finanțarea celor aproximativ 6000 km de drumuri naționale și regionale administrate de APC. În aceste circumstanțe, consiliile raionale sunt autoritățile responsabile care urmează să planifice utilizarea resurselor pentru întreținerea drumurilor pe care le gestionează, dar și să raporteze public asupra modului în care au fost gestionate aceste resurse. Provocarea constă în utilizarea cât mai eficientă a resurselor alocate din fondul rutier.

La fel, este important a se menționa că prin modificările operate a fost stabilită regula conform căreia mijloacele financiare acumulate la contul Trezoreriei Ministerului Finanțelor urmează să fie transferate lunar pe contul organului de administrare a drumurilor publice naționale și locale, ceea ce va duce la o finanțare ritmică din fondul rutier. Astfel, se vor exclude situațiile când este periclitată:

a) corectitudinea îndeplinirii prevederilor contractelor de antrepriză;

b) executarea în termenii stabiliți a programului de întreținere a drumurilor;

c) finanțarea externă a programului de reabilitare a drumurilor.

Lipsa unei atare prevederi a generat în 2015 și 2016:

- datorii pentru lucrările executate;

- datorii pentru avans la obiectele incluse în Programul anual privind repartizarea mijloacelor fondului rutier;

- datorii salariale și neplăți fiscale la buget acumulate de întreprinderile din domeniu;

- penalități pentru neplata în termen a obligațiilor fiscale către bugetul de stat, ceea ce duce la creșterea costurilor suportate de antreprenorii implicați în lucrări de întreținere și reabilitarea drumurilor.

Prin modificările operate la Legea nr. 397 din 16.10.2003 privind finanțele publice locale sunt stabilite mecanisme echitabile și transparente de repartizare a mijloacelor financiare necesare pentru exercitarea atribuțiilor prevăzute în Legea Nr. 436 din 28.12.2006 privind administrația publică locală în vederea reparației și întreținerii drumurilor comunale și a străzilor, gestionate de APL I. Și pentru APL I principalele provocări țin de planificarea eficientă a utilizării acestor resurse, asigurarea unei calități înalte a lucrărilor executate, dar și responsabilizarea APL I prin raportarea publică asupra modului de utilizare a celor 50% din taxele pentru folosirea drumurilor acumulate la nivel național.

În acest context, se impune evaluarea transparenței procesului bugetar și a utilizării mijloacelor publice destinate infrastructurii rutiere prin monitorizare și investigații jurnalistice, iar proiectul vine să valorifice investigațiile realizate pentru formularea unor recomandări pentru APC, APL II și APL I.

### **Infrastructura rutieră gestionată și mijloacele transferate de la bugetul de stat către APL din raionul Ungheni.**

În conformitate cu HG nr. 1468 din 30.12.2016, Privind aprobarea listei drumurilor publice Naționale și Locale din Republica Moldova, Consiliul Raional Ungheni gestionează următoarele drumuri locale:

<b>Indice Drum</b>	<b>Denumire Drum</b>
<b>L355</b>	Drumul de acces spre s. Bulhac
<b>L356</b>	Drumul de acces spre s. Costuleni
<b>L357</b>	Drumul de acces spre s. Buzduganii de Sus

<b>L358</b>	Boghenii Noi – Măgurele
<b>L358.1</b>	Drumul de acces spre s. Izvoreni
<b>L359</b>	Drumul de acces spre s. Poiana
<b>L360</b>	Drumul de acces spre s. Boghenii Vechi
<b>L361</b>	Drumul de acces spre s. Sinești
<b>L362</b>	Drujba – Hîrcești
<b>L362.1</b>	Drumul de acces spre s. Mînzătești
<b>L363</b>	G88 – Condrătești – Curtoaia
<b>L364</b>	Drumul de acces spre s. Năpădeni
<b>L365</b>	Drumul de acces spre s. Cornova
<b>L366</b>	R1 – Romanovca – Teșcureni
<b>L367</b>	Drumul de acces spre s. Zăzulenii Vechi
<b>L368</b>	Pîrlița – Agronomovca – Negurenii Vechi
<b>L369</b>	Sculeni – Buciumeni – Cioropcani
<b>L369.1</b>	Drumul de acces spre s. Floreni
<b>L370</b>	R16 – drumul de acces spre s. Medeleni
<b>L371</b>	R1 – drumul de acces spre s. Teșcureni
<b>L372</b>	R16 – drumul de acces spre s. Petrești
<b>L373</b>	R17 – drumul de acces spre s. Chirileni
<b>L374</b>	R17 – drumul de acces spre s. Bușila
<b>L375</b>	Petrești – R17
<b>L376</b>	R17 – Grășeni – Todirești
<b>L377</b>	R16 – drumul de acces spre stația Berești
<b>L378</b>	R1 – drumul de acces spre s. Cornești
<b>L379</b>	R1 – drumul de acces spre s. Bumbăta
<b>L380</b>	Drumul de ocolire a s. Alexeevca
<b>L381</b>	Rădenii Vechi – Bahmut
<b>L382</b>	Drumul de acces spre s. Grozasca

<b>L382.1</b>	Drumul de acces spre s. Florițoaia Veche
<b>L383</b>	Drumul de acces spre s. Florițoaia Nouă
<b>L384</b>	Drumul de acces spre s. Lidovca
<b>L385</b>	R1.1 – Mănoilești – Cetireni
<b>L386</b>	Drumul de acces spre s. Mănoilești
<b>L387</b>	Drumul de acces spre s. Șicovăț
<b>L388</b>	R 1 – drumul de acces spre s. Veverița
<b>L389</b>	R1.1 – drumul de acces spre or. Ungheni
<b>L390</b>	Drumul de acces spre s. Săghieni
<b>L391</b>	R1 – drumul de acces spre s. Novaia Nicolaevca

Astfel, pentru cei aproximativ 163.8 km fizici de drum gestionat, ceea ce conform metodologiei elaborate de MTID reprezintă aproximativ 132.7 kilometri echivalenți, din totalul de 10906 km echivalenți de drumuri naționale regionale și locale, Consiliului Raional Ungheni i-au fost calculate, pentru anul 2017, transferuri cu destinație specială, pentru drumuri, în mărime de 14734,1 mii lei.

În conformitate cu modificările adoptate la Legea bugetului de stat pentru anul 2017, nr 279 din 16.12.2016, pe parcursul anului 2017, pentru APL I din raionul Ungheni, au fost planificate transferuri cu destinație specială, în funcție de "populația prezentă" în localitate, după cum urmează:

<b>Localitatea</b>	<b>Populația (locuitori)</b>	<b>Pondere populației (%)</b>	<b>Calculul transferurilor cu destinație specială la bugetele locale de nivel I conform ponderii populației, mii lei</b>
Agromovca	1,014	0.030097380	116.1
Alexeevca	1,102	0.032709382	126.2
Boghenii Noi	1,525	0.045264798	174.7
Buciumeni	1,290	0.038289566	147.8
Bumbăta	2,211	0.065626536	253.2
Bușila	1821	0.054050621	208.6
Cetireni	1971	0.058502896	225.8
Chirileni	1832	0.054377121	209.8
Cioropcani	2558	0.075926133	293.0

Condrătești	1145	0.033985700	131.1
Cornești	2089	0.062005352	239.3
Cornova	1008	0.029919289	115.5
Costuleni	3140	0.093200960	359.6
Florițoaia Veche	2101	0.062361534	240.6
Hîrcești	1911	0.056721986	218.9
Manoilești	3255	0.096614371	372.8
Măcărești	4501	0.133597937	515.5
Măgurele	842	0.024992105	96.4
Morenii Noi	1325	0.039328431	151.8
Năpădeni	902	0.026773015	103.3
Negurenii Vechi	1952	0.057938941	223.6
Orașul Cornești	2966	0.088036321	339.7
Petrești	4301	0.127661570	492.6
Pîrlița	5592	0.165980818	640.5
Rădenii Vechi	1721	0.051082437	197.1
Sculeni	5144	0.152683357	589.2
Sinești	1184	0.035143292	135.6
Teșcureni	1030	0.030572290	118.0
Todirești	4198	0.124604341	480.8
Ungheni	32714	0.971011533	3,746.9
Unțești	1641	0.048707890	188.0
Valea Mare	3170	0.094091415	363.1
Zagarancea	3590	0.106557786	411.2

Astfel, reforma Fondului Rutier și noua metodologie de repartizare a mijloacelor destinate pentru întreținerea drumurilor au determinat planificarea în Legea bugetului de stat pentru anul 2017, a unor transferuri către APL I din Raionul Ungheni, în mărime totală de 12226,3 mii lei.

Per total, pentru drumurile gestionate de APL I și APL II din Raionul Ungheni au fost calculate, conform noii metodologii, transferuri cu destinație specială, în sumă de 26,960 mil. lei.

### **Monitorizarea transparenței procesului bugetar și utilizării mijloacelor publice destinate infrastructurii rutiere gestionate de APL I și II din Raionul Ungheni.**

Monitorizarea utilizării mijloacelor publice destinate infrastructurii rutiere gestionate de administrația publică locală de ambele nivele a fost realizată de către 5 coordonatori locali, reprezentanți ai publicațiilor periodice din 5 raioane diferite ale Republicii Moldova.

Număr	Raion APL II	Publicație	Coordonator
-------	--------------	------------	-------------

1.	Chișinău	Jurnal de Chișinău	Victoria Popa
2.	Rezina	Cuvântul	Tudor Iașenco
3.	Soroca	Observatorul de Nord	Vadim Șterbate
4.	Cimișlia	Gazeta de Sud	Ion Ciumeică
5.	Ungheni	Unghiul	Tatiana Cuibaru

Pe parcursul a 12 luni sub auspiciile echipei editoriale ale ziarului local "Gazeta de Sud", s-au organizat mese rotunde, consultări și dezbateri publice, fiind publicate mai multe articole și investigații jurnalistice cu scopul de a înrădăcina și impune transparența, dar și modul eficient de utilizare a banilor publici pentru întreținerea drumurilor locale comunale și a străzilor.

### **Abstractul articolelor publicate în ziarul "Unghiul"**

<http://unghiul.info/generatii-au-mers-prin-glod-ca-abia-doar-nepotii-sa-paseasca-pe-un-drum-reparat-fie-si-in-varianta-alba/>

Autorul relatează despre reparația unui drum din intravilanul satului Chirileni, pentru ca ulterior să se refere la necesitățile mult mai mari și pentru care nu sunt identificate resurse, nici la nivelul APL și nici la nivelul APC.

<http://unghiul.info/ofera-durabilitate-proiectului-in-masura-possibilitatilor/>

Se trece în revistă modul de utilizare, în 2015, de către Consiliul orașenesc Ungheni, a mijloacelor pentru reparația a 32 km de străzi din intravilanului localității, în varianta albă. Autoritățile au mai contractat și un credit, în valoare de 6 mil lei pentru același scop. Autorul sugerează că reparațiile poartă mai mult un caracter electoral și că nu au fost suficiente discuții publice pentru justificare împrumutului dar și a soluțiilor aplicate pentru străzile reparate.

<http://unghiul.info/drumurile-noastre-toate/>

Sunt evidențiate mai multe cazuri în care micii antreprenori nu așteaptă primăria să repare străzile din intravilanul orașului Ungheni, dar fac cheta și repară singuri unele porțiuni de drum public.

<http://unghiul.info/sa-fie-zapada-drumarii-sunt-pregatiti/>

Articolul reprezintă mai curând un interviu cu șeful Secției Construcții, Gospodărie Comunală și Drumuri, din cadrul Consiliului Raional Ungheni. Astfel, funcționarul explică care sunt planurile CR referitoare la întreținerea de iarnă a drumurilor publice locale (de interes raional).

<http://unghiul.info/drumurile-din-raionul-ungheni-de-la-promisiuni-incurajatoare-pana-la-prognoze-imbucuratoare/>

Se face sinteza discuțiilor publice purtate în satul Zagarancea. În cadrul discuțiilor primarul satului, Mihai Burlacu, a menționat despre necesitatea renunțării la drumurile în varianta albă, în favoarea drumurilor în varianta betonului asfaltic. În cadrul discuției a fost administrat și un chestionar, din care rezultă că cetățenii sunt foarte interesați să participe la dezbateri și discuții referitoare la modul de repartizare a



mijloacelor pentru drumurile locale și comunale. Cei prezenți au menționat că aceasta a fost prima lor dezbateră publică.

<http://unghiul.info/drumuri-reparate-cu-nabadai/>

În articol se invocă problemele referitoare la modul de repartizare a mijloacelor financiare în satul Petrești. Astfel, sătenii vorbesc despre fenomene asociate clientelismului și a lipsei de transparență în repartizarea de către primar a banilor pentru întreținerea drumurilor din intravilanul localității. Se enumeră și cazurile când drumurile sunt reparate cu suportul direct al cetățenilor, acestora fiindu-le promisă rambursarea cheltuielilor, rambursare care nu este prevăzută de lege.

<http://unghiul.info/ghetus-pe-strazi-fara-material-antiderapant/>

Autorul relatează despre modul în care autoritățile din orașul Ungheni desfășoară lucrări de dezăpezire. În opinia cetățenilor intervievați, autoritățile nu se descurcă mai bine în prezent decât în alți ani. Astfel, se impută faptul că în afara arterelor centrale amestecul de nisip și sare trebuia împrăștiat și în preajma școlilor și a grădinițelor, fapt care însă nu s-a întâmplat.

<http://unghiul.info/anotimpul-iarna-inca-nu-este-stare-exceptionala/>

Se relatează despre lucrările de întreținere de iarnă, în mod particular despre dezăpezirea din satul Măgurele, raionul Ungheni

<http://unghiul.info/un-drum-de-conexiune-intre-raioanele-ungheni-si-sangerei/>

În articol se relatează despre consultările publice realizate în satul Măgurele, dar și despre problema evacuării apelor pluviale de pe strada Grigorie Adam din orașul Ungheni. Primarul satului Măgurele a supus dezbaterilor publice intenția de a construi un drum nou de aproximativ 1.5 km care ar asigura o cale de acces mai scurtă către satul Slobozia și respectiv centrul raional Sângerei, or, din spusele primarului piața din Sângerei este mai vizitată decât cea din Ungheni. În ceea ce privește problema drenajului de pe strada Grigorie Adam, acesta a fost afectat urmare a construcției neautorizate a unei case pe locul drenajului vechi. Astfel, bugetul local trebuie să suporte costul construcției unei fântâni de drenare a apelor pluviale.

<http://unghiul.info/toate-drumurile-duc-spre-satul-negurenii-vechi/>

Autorul relatează bilanțul discuțiilor publice referitoare la modul de repartizare a mijloacelor pentru drumurile din intravilanul satului Negurenii Vechi. În consecință s-a decis crearea unui grup de lucru pentru colectarea mijloacelor de coparticipare de la cetățeni, în valoare de 1000 de lei pentru repararea unei străzi cu lungimea de 1,5 km din intravilanul localității, care reprezintă drumul principal de acces la biserică și școala din localitate. La fel se vorbește și despre inițiativa de crearea a unei străzi pietonale în orașul Ungheni.

<http://unghiul.info/prin-noroi-si-fara-iluminare-stradala/>

Autorul se arată frustrat de faptul că APL mereu promit să rezolve problemele localnicilor „În curând” fără să se țină de cuvânt.

<http://unghiul.info/drumuri-bune-oriunde/>

Se face bilanțul campaniei de informare lansate de ziarul Unghiul, „drumuri bune oriunde”. Printre punctele forte ale campaniei se enumeră faptul că cetățenii au înțeles că trebuie să se implice în proiectele de „dezvoltare” a infrastructurii locale. Printre punctele slabe identificate în cadrul campaniei, se pune accentul pe faptul că cetățenii nu mai au încredere în promisiunile primarului sau a Președintelui de raion, ei așteaptă acțiuni.

<http://unghiul.info/fara-drumuri-si-fara-apa-viata-e-grea/>

Se vorbește despre calitatea proastă a drumurilor în satul Nicolaevca Veche, dar și despre apeductului din localitate și costul unui m<sup>3</sup> de apă.

<http://unghiul.info/podul-de-piatra-s-a-sfaramat/>

Articolul se referă la plângerea unui locatar din orașul Ungheni pe starea unui pod peste râulețul Delia. De mai bine de 7 ani solicitarea lui Simion Melnic nu fusese satisfăcută, imputându-se lipsa de resurse financiare suficiente.

<http://unghiul.info/putem-daca-vrem/>

Se vorbește despre repararea unui drum din intravilanul satului Florițoaia Veche, unde la efortul sătenilor de 1500 lei pe familie a fost adăugată și contribuția primăriei de 70 mii lei, dar și cea a consiliului raional.

<http://unghiul.info/eterna-intrebare-drumurile-noastre-se-vor-repara-vreodata/>

Autorul face o analiză a tempoului de reabilitare a drumurilor din orașul Ungheni și vine cu concluzia că în ritmul acesta, dacă nu s-ar deteriora drumurile reparate ar fi necesar de un deceniu pentru a asfalta străzile din intravilanul orașului. Se enumeră și drumurile naționale, care trec prin Raionul Ungheni și urmează a fi reparate din mijloacele Fondului Rutier.

<http://unghiul.info/autoritatile-cer-mobilizarea-cetatenilor-la-saracuta-a-venit-civilizatia/>

APL I, Ungheni a alocat mijloace pentru repararea unor străzi din intravilanul localității. În articol sunt redată scurte interviuri cu localnicii care locuiesc pe străzile cu pricina.

<http://unghiul.info/un-nou-santier-ancelasi-agent-economic/>

Se vorbește despre reluarea construcției străzii Alexandru cel Bun din Ungheni, care se efectua din mijloacele unui împrumut contractat de primăria Ungheni. Autorul mai informează și despre lucrările de construcție a unor rigole.

<http://unghiul.info/conditii-noi-la-repartizarea-banilor-pentru-drumuri/>

Expertul vorbește despre noile condiții de repartizare a mijloacelor Fondului Rutier în conformitate cu modificările operate la legislație în Martie 2017.

## **Principalele probleme identificate.**

În Raionul Ungheni, în perioada de desfășurare a proiectului, au fost identificate mai multe probleme care pot afecta implementarea reformei Fondului Rutier inițiate de APC printre acestea se numără:

- 1. Exercițarea funcției de administrator/gestionar al drumurilor publice.** Speța din strada Grigorie Adam, orașul Ungheni, ilustrează faptul că există carențe majore în exercitarea de către APL I și APL II a funcției de administrator al drumului, fapt ce duce la consecințe pecuniare majore pentru bugetele locale sau cel raional. În cazul drenajului de pe drumul din strada Grigorie Adam, în investigația jurnalistică se menționează că acesta ar fi fost afectat urmare a construcției unei case. În consecință, urmare a acestei construcții, strada și gospodăriile din imediata vecinătate a acesteia se inundă sistematic. În conformitate cu alineatul (1), Articolul 9 al Legii drumurilor, nr. 509 din 1995, amplasarea obiectivelor care nu periclitează siguranța circulației în zona drumului public și/sau în zonele de protecție ale acestuia se efectuează cu respectarea legislației în vigoare, numai în baza **autorizației de amplasare** a obiectivului în zona drumului public și/sau în zonele de protecție ale acestuia (în continuare – autorizație de amplasare), **eliberată de către administratorul drumului.**

Pe drumurile administrate de Consiliul Raional, autorizația se eliberează de Consiliul Raional, iar pentru drumuri comunale și străzi de către consiliul comunal sau cel sătesc. În consecință, dacă obiectul din zona drumului public este construit fără autorizarea administratorului drumului atunci acest obiect este ilegal și urmează a fi desființat, restabilindu-se elementele constructive ale drumului, iar în cazul în care acest obiectiv poate fi autorizat, solicitantul autorizației va trebui să suporte costurile modificării elementelor constructive ale drumului (în speța dată drenajul) pentru a asigura scurgerea apelor de pe carosabil. Deci, utilizarea banilor publici pentru soluționarea problemei scurgerii apelor de pe carosabil care a apărut în urma unei construcții neautorizate în conformitate cu Legea drumurilor, este una ilegală, APL fiind responsabilă de protejarea patrimoniului public pe care-l administrează/gestionează.

- 2. Transparența decizională redusă.** Proiectele de repartizare a mijloacelor alocate pentru drumuri sunt foarte puțin discutate. Deși pe site-ul Consiliului Raional ungheni sunt publicate deciziile Consiliului, nu sunt disponibile materialele care au stat la baza deciziei de repartizare a mijloacelor pentru drumuri, ceea ce face imposibilă analiza argumentelor de către publicul larg. De asemenea, nu sunt informații referitoare la organizarea unor dezbateri publice largi în care s-ar pune în discuție proiectul de repartizare a banilor transferați de la bugetul de stat către Consiliile locale pentru drumurile gestionate. Gradul de implicare a cetățenilor în procesul decizional depinde, în mod direct, de nivelul de transparență al APL.

3. **Planificare pe termen mediu.** Reforma Fondului Rutier creează premisele necesare pentru o planificare pe termen mediu (3-5ani) a întreținerii drumurilor publice administrate de APL I și APL II. Aceste planuri trebuie să fie fundamentate pe studii prealabile referitoare la trafic și sursele de generare a acestuia, dar și funcție de nevoia de acces la instituțiile de menire social-culturală din regiune. Doar o planificare multianuală va permite tranziția la o întreținere a drumurilor bazată pe eficiență și nu pe nevoile de moment. Planificarea multianuală trebuie să țină cont de Planurile Urbanistice Generale de dezvoltare a localităților din raion, dar și de necesitățile de infrastructură tehnică-edilitară precum: apeduct, canalizare, gazificare e.t.c. Astfel, se vor evita situațiile în care după repararea drumului este nevoie de intervenție pentru trasarea altor rețele, deteriorându-se carosabilul reabilitat anterior.
4. **Monitorizarea calității lucrărilor în construcții de către alte persoane decât responsabilii tehnici atestați.** Conform prevederilor art. 13, alineat (4) al Legii 721 din 1996 privind calitatea în construcții, Verificarea calității execuției construcțiilor este obligatorie și se efectuează de către investitori prin **responsabili tehnici atestați sau agenți economici de consultanță specializați**. Este de menționat că și pentru lucrările executate din bani publici de către APL I este aceeași problemă de monitorizare a calității de către responsabili tehnici atestați. În lipsa unor astfel de responsabili tehnici contractați de beneficiar (APL I, APL II), crește considerabil riscul executării unor lucrări de o calitate inferioare celei indicate în contract și deci se diminuează considerabil eficiența utilizării banilor publici.
5. **Implicare mică a cetățenilor în procesul decizional.** Pe pagina oficială a Consiliului Raional Ungheni nu există o rubrică dedicată consultărilor publice a proiectelor de decizie care se vor aprobate de Consiliu. Mai mult, Deciziile aprobate nu conțin nici măcar anexele la care se face referire, iar proiectele de decizii plasate la rubrica cu același nume nu conțin data plasării și nici data ședinței la care aceste proiecte urmează să se discute. Gradul de informare a cetățenilor referitor la deciziile luate de către consiliile locale este extrem de redus, nici una din primăriile din raionul Ungheni, cu excepția primăriei orașului Ungheni, nu dispun de o pagină web pe care să se plaseze proiectele de decizii, pentru discuții publice.
6. **Lipsa unei informații veridice referitoare la lungimea rețelei de drumuri gestionate de APL I.** Deși HG nr 1323 din 29.12.2000 prevedea, la punctul 4., ca organele administrației publice locale să asigure, în termen de **6 luni**, întocmirea listelor nominale și inventarierea străzilor și drumurilor aflate în administrarea lor, această prevedere nu este realizată nici după 17 ani de la aprobarea acelei Hotărâri de Guvern. Până astăzi, primăriile, inclusiv cele din Raionul Ungheni, nu au făcut o inventariere a drumurilor comunale și a străzilor pe care le au în administrare.

Lipsa unui astfel de document are impact major asupra capacităților de administrare a drumurilor publice de către APL I.

## Recomandări către autoritățile locale de nivelul I și II din Raionul Ungheni.

Sinteza recomandărilor pentru APL din Raionul Ungheni.

Problema	Recomandarea
<p><b>P1 Exercițarea funcției de administrator/gestionar al drumurilor publice.</b></p>	<p>Inventarierea tuturor obiectivelor amplasate în zona drumurilor administrate/gestionate de APL în scopul identificării tuturor cazurilor în care obiectivele amplasate ilegal afectează drumul public administrat.</p> <p>Acționarea în instanță a tuturor proprietarilor obiectivelor amplasate neautorizat conform legii drumului și restabilirea elementelor constructive ale drumului din contul agentului economic sau persoanei fizice care au admis încălcarea.</p> <p>Inventarierea sistematică a drumurilor publice administrate/gestionate în scopul preîntâmpinării amplasării neautorizate a obiectivelor în zona drumului public, cu publicarea ulterioară a rapoartelor inventarierii.</p>
<p><b>P2 Transparența decizională redusă</b></p>	<p>Publicarea tuturor documentelor care urmează a fi prezentate consiliului pentru luarea deciziei.</p> <p>Discutarea publică a proiectelor de decizie, cu publicarea ulterioară a sintezei propunerilor și recomandărilor venite din partea cetățenilor.</p> <p>Publicarea deciziilor consiliilor locale însoțite de materialele prezentate în ședința consiliului.</p>
<p><b>P3 Planificare pe termen mediu</b></p>	<p>Elaborarea, pe baza unor criterii măsurabile și obiective, a planurilor multianuale de întreținere a drumurilor, discutarea publică a acestora și aprobarea planurilor multianuale prin decizia consiliului local cu indicarea transferurilor anuale estimate de la bugetul de stat, cu destinație specială pentru drumuri.</p>
<p><b>P4 Monitorizarea calității lucrărilor în construcții de către alte persoane decât responsabilii tehnici atestați.</b></p>	<p>Asigurarea calității executării lucrărilor trebuie să fie o prioritate pentru consiliile locale. Astfel, este absolut necesară contractarea unor responsabili tehnici atestați care vor monitoriza, pentru beneficiar, calitatea lucrărilor executate de antreprenor, iar în cazul în care antreprenorul nu execută lucrări de calitate, responsabilul tehnic va furniza beneficiarului justificările necesare pentru stoparea plăților către antreprenor.</p>

<p><b>P5 Implicare mică a cetățenilor în procesul decizional</b></p>	<p>Implicarea cetățenilor în procesul decizional este direct proporțională cu efortul APL de transparentizare a acestui proces.</p> <p>Condiția sine qua non este crearea unor platforme de comunicare continuă cu cetățenii din raza primăriilor din Raionul Ungheni. Una din soluții cu un cost minim, ar fi crearea paginilor oficiale ale primăriilor cu publicarea pe aceasta a tuturor proiectelor de decizii însoțite de toate documentele justificative care argumentează decizia care se vrea aprobată.</p>
<p><b>P6 Lipsa unei informații veridice referitoare la lungimea rețelei de drumuri gestionate de APL I.</b></p>	<p>Inițierea de către APL I din Raionul Ungheni a unei inventarieri a rețelei administrate de drumuri comunale și străzi.</p>

## Studiu de caz

În cadrul discuțiilor publice organizate în satul Zagarancea, primarul satului, Mihai Burlacu, a menționat despre necesitatea renunțării la drumurile în varianta albă, în favoarea drumurilor în varianta betonului asfaltic. "Am solicitat să ni se aloce 1 milion 411 mii 703 lei, pentru ca să asfaltăm drumul care unește traseul Ungheni – Sculeni cu sediul primăriei. Doar astfel putem să avem drumuri asfaltate, să renunțăm, încet la varianta albă, care nu este salutată și nici înțeleasă de europeni". O astfel de justificare a structurii rutiere din beton asfaltic este neprofesionistă și poate atrage după sine consecințe financiare foarte serioase pentru locuitorii satului și asta pe motiv că, în baza unor astfel de argumente, Consiliul Sătesc Zagarancea poate lua decizia de alocare a unor sume exagerate pentru asfaltarea unor porțiuni de drumuri comunale fără să țină cont de eficiența economică a investiției.

Printre soluțiile de alternativă care ar putea înlocui structura rutieră de beton asfaltic, asigurând un confort comparabil pentru utilizatori, dar la un cost mult mai redus ar putea fi soluții precum structuri rutiere din ciment vibrocilindrat sau chiar tratament bituminos pe drumuri pietruite, darși alte soluții similare.

Investițiile ineficiente, din punct de vedere economic, vor duce la utilizarea nerațională a resurselor financiare ale APL I, limitându-i potențialul de dezvoltare economică. Or, efectuarea unei investiții ineficiente va limita potențialul de dezvoltare a localității.

Pentru evitarea unor astfel de situații, deciziile referitoare la aplicarea unei anume soluții de structură rutieră trebuie să fie însoțită de calcule economice care să facă analiza mai multor opțiuni, consilierii urmând să aleagă cea opțiune care este cea mai argumentată din punct de vedere economic.

În aceeași ordine de idei, în recomandările către Administrația Publică Centrală, recomandarea cu numărul 4 prevede elaborarea unui manual/ghid/set de reguli pentru proiectarea și întreținerea drumurilor publice locale comunale și a străzilor, elaborarea de către administrația publică centrală de specialitate a unui asemenea ghid va permite consiliilor locale să facă analiza propunerii de alocare a mijloacelor pentru drumuri prin prisma setului de reguli, de standarde minime, elaborate de APC.

Până la implementarea de către APC a acestei recomandări responsabilii Secțiilor: Economie și Reforme, dar și Construcții Gospodărie Comunală și Drumuri, din cadrul Consiliului Raional Ungheni, sunt îndemnați să organizeze seminare pentru primarii și consilierii locali din raion, cu participarea

specialiștilor și proiectanților din domeniul drumurilor, în cadrul cărora vor fi recomandate soluții tehnice noi pentru reabilitarea și întreținerea drumurilor comunale și a străzilor, soluții ce sunt eficiente și care sunt justificate din punct de vedere economic.

În cazul în care APL I caută soluții de alternativă pentru drumurile comunale și străzile cu structură rutieră din pietriș, dar nu pot efectua de sine stătător o analiză a eficienței economice a investiției, aceștia se pot adresa companiilor de proiectare, licențiate în domeniu, care pot furniza calculele aferente costului investiției inițiale, întreținerii de rutină și periodice, dar și indicele de recuperare a investiției. Un astfel de raport de analiză a opțiunilor poate servi drept temei pentru lansarea discuțiilor publice asupra soluției care se vrea implementată, iar sinteza propunerilor cetățenilor asupra raportului va fi discutată în cadrul consiliului sătesc sau comunal, în care se va lua o decizie. În consecință, pentru asigurarea unui proces transparent în luarea deciziei de alocare mijloacelor cu destinație specială pentru drumuri este recomandată respectarea pașilor expuși în figura de mai jos.

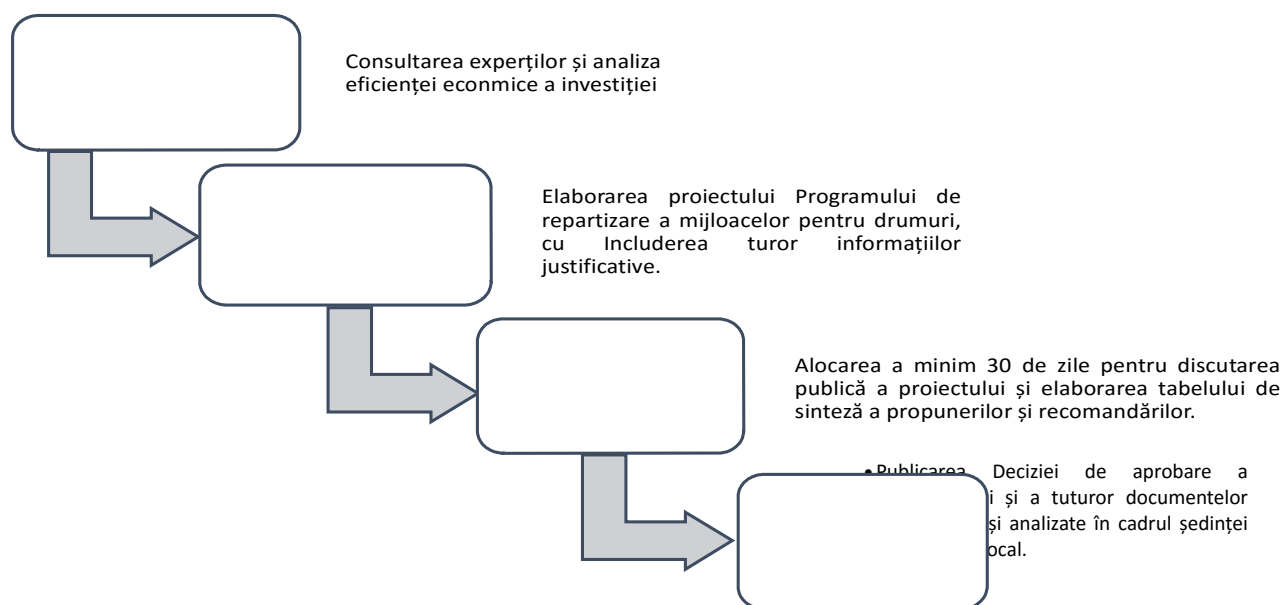


Fig. Nr1. Etapele recomandate a fi respectate de consiliile locale în procesul de luare a deciziei de repartizare a transferurilor de la bugetul de stat cu destinație specială pentru drumuri.