



**COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A  
INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.**

Bdul Dinicu Golescu 38, sector 1, Bucuresti, Romania, 010873

Tel.: (+4 021) 264 32 00 Fax: (+4 021) 312.09.84

Email: office@andnet.ro

CUI 16054368; J40/552/15.01.2004; Capital social 16.377.920 RON

**Operator de date cu caracter personal nr.16562**



**Comunicat de presă  
15.12.2017**

**Constructorii trebuie sa respecte contractele și să finalizeze toate lucrările înainte de recepția proiectelor**

**Potrivit HG 343/2017, darea în exploatare a construcțiilor este posibilă doar după recepția la terminarea lucrărilor, care poate avea loc numai după finalizarea totală a lucrărilor. Acest act normativ a modificat drastic prevederile HG 273/1994, care oferea posibilitatea recepționării unor lucrări nefinalizate sau care nu respectau prevederile proiectului, precum și preluarea doar a unor părți din construcție, pentru darea lor în exploatare.**

**Aceste practici nu mai sunt permise de noua legislație privind recepționarea lucrărilor de construcție. Modificările legislative au provocat însă reacții vehemente din partea unor constructori, care consideră că prevederile în cauză îi dezavantajează.**

Legislația a fost modificată anul acesta tocmai pentru a nu se mai ajunge în situații precum cea de pe lotul 3 al Autostrăzii Orăștie-Sibiu, care a fost închis la scurt timp după darea în exploatare, din cauza unor deficiențe grave de calitate care au dus la apariția unor fenomene severe de instabilitate.

Modificările legislative vin inclusiv în sprijinul deciziei din acest an a CNAIR SA, de a pune accent pe respectarea calității lucrărilor executate și nu pe numărul de kilometri construiți.

În acest context, CNAIR SA va recepționa lucrările doar dacă proiectele și rigorile standardelor de calitate sunt respectate de Antreprenori.

Ca atare, neconformitățile constatate pe mai multe loturi de autostradă, aflate în execuție, fac practic imposibilă recepționarea lor anul acesta, în condițiile legii și în conformitate cu noua abordare a Companiei.

Astfel, pe lotul 3 al autostrăzii Lugoj – Deva, care înregistrează un stadiu fizic de 79,59%, Asocieria S.C. Teloxim Con S.R.L. - COMSA S.A. - Aldesa Construcciones S.A. - Arcadis Eurometudes S.A., nu a prezentat nici până la această oră o soluție tehnică viabilă pentru refacerea rampei podului de la km 76. Această rampă a fost demolată încă din luna octombrie 2016, din cauza instabilității constatate. S-a ajuns în această situație din cauză că Antreprenorul a decis să execute un viaduct mai scurt decât prevedea Studiul de Fezabilitate, ceea ce a dus la construcția rampei în cauză, pe un teren instabil.

Practic Antreprenorul a pretins că va optimiza execuția lucrărilor și nu a respectat soluțiile tehnice din Studiul de Fezabilitate, care prevedea construirea unui viaduct destinat depășirii zonei cu teren de fundare slab.

La km 68 al aceluiași lot, o echipă de control a CNAIR SA a sesizat în vara acestui an că terasamentul prezenta probleme severe de instabilitate, provocate de precaritatea soluțiilor tehnice aplicate și a calității scăzute a lucrărilor. Aceste cauze au dus la apariția unor fisuri și crăpături în îmbracamintea sistemului rutier, chiar în condițiile în care pe acel sector de drum nu exista trafic rutier. Ca urmare a problemelor constatate i s-a cerut la acel moment Antreprenorului să remedieze lucrările conform exigențelor de calitate impuse de legislație și de reglementările tehnice. Antreprenorul nu a luat însă măsurile solicitate și nici nu a remediat până la ora actuală o serie de alte problemele create de deficiențele de executare a șanțurilor colectoare.

Faptul că aceste șanțuri au fost incorect executate, a permis infiltrarea apei în corpul autostrăzii, ceea ce a provocat apariția unor noi probleme de stabilitate a terasamentelor.

Pe lotul 4 al autostrăzii Lugoj – Deva, unde stadiul fizic de execuție a lucrărilor este de 71,30%, se înregistrează întârzieri ale termenelor de execuție, deși constructorul, Asocieria S.C. TEHNOSTRADE S.R.L. – S.C. SPEDITION UMB S.R.L., prezintă o mobilizare bună. Unul dintre motivele care au dus la aceste întârzieri a fost descoperirea unei peșteri cu lilieci în zona dealului Șoimuș. Doar după relocarea liliecilor din această peșteră, în luna august 2017, constructorul a putut să reia lucrările. Problema peșterii cu lilieci de la Șoimuș bloca lucrările încă din anul 2014, dar a putut fi soluționată datorită noii strategii de abordare a proiectelor, adoptată de CNAIR SA anul acesta.

Pentru lotul 3 al autostrăzii Sebeș – Turda, unde antreprenor este Asocieria Tirrena Scavi SpA - Societa Italiana per Condotte D'Acqua SpA, stadiul fizic al lucrărilor a ajuns la 99%. Cu toate acestea a fost nevoie ca recepția la finalizarea lucrărilor să fie reprogramată pentru data de 9 ianuarie 2018, deoarece s-au constatat mai multe neconformități. Principala problemă identificată este nerespectarea de către Antreprenor a propriului proiect tehnic de construcție a căilor de rulare pe pod. Un alt element care a făcut imposibilă recepția lucrărilor este reprezentat de existența unor zone cu exces de bitum. Aceste zone sunt foarte periculoase, în special pe timp de ploaie și în perioada iernii deoarece nu asigură aderența minimă a pneurilor la suprafața de rulare, ceea ce poate duce la accidente cu deznodământ tragic.

În ceea ce privește iluminatul pe poduri, nici în acest moment constructorul nu a montat lămpi cu led și teledetecție, așa cum prevede proiectul privind siguranța circulației, aprobat de CNAIR SA, în urmă cu 2 ani și 6 luni. La acest moment, în zonele respective sunt montate lămpi cu sodiu și fără telegestiune, al căror consum dublează practic factura la energia electrică.

În ceea ce privește lotul 4 al autostrăzii Sebeș – Turda, unde stadiul fizic este de 95%, Asocieria S.C. PORR Construct S.R.L. - PORR Bau GmbH, continuă lucrările și la această oră, în zona km 62+300, unde a avut loc o alunecare de teren. Despre fenomenele de instabilitate a terenului din acea zonă, constructorul și proiectantul acestuia, aveau deplină cunoștință, din datele oferite de Studiul de Fezabilitate. Antreprenorul nu a ținut cont însă de aceste date în momentul în care a aplicat soluții tehnice diferite de cele prevăzute în Studiul de Fezabilitate.

În afară de aceste lucrări, pe lotul 4 Sebeș-Turda, constructorul, care și-a asumat un grafic de lucrări, trebuie să mai monteze parapeteți de protecție, să realizeze marcajele orizontale și să finalizeze montarea gardurilor de protecție. De asemenea, antreprenorul încă nu a finalizat lucrările de alimentare cu apă pentru Centrul de Întreținere și Coordonare, unde urmează să funcționeze un punct de control al Poliției Autostrăzi și o secție destinată utilajelor care asigură întreținerea acestei autostrăzi.

**În baza legislației adoptate cu mai mulți ani în urma, CNAIR SA nu are atribuții în execuția efectivă a obiectivelor de infrastructură, acestea intrând în sarcina operatorilor privați (antreprenorilor), selecționați în baza unor licitații. Din această perspectivă responsabilitatea pentru respectarea termenelor de execuție și a exigențelor de calitate, aparține Antreprenorilor care câștigă licitațiile publice și care încasează de la CNAIR SA sume importante de bani, în baza contractelor încheiate.**

Menționăm că la începutul acestui an constructorii au promis că vor încheia lucrările în vederea recepției, însă la ora actuală se constată existența unor probleme, provocate de acești antreprenori, care fie nu au respectat propriile grafice de lucrări fie și-au asumat riscuri mult prea mari.

Aceste situații fac practic imposibilă recepția legală loturilor în cauză.

În baza acestor angajamente, CNAIR SA a alocat la începutul anului fonduri pentru finanțarea proiectelor. Din păcate, o mare parte din aceste sume au rămas blocate în conturile Companiei până la rectificarea bugetară, din cauză că antreprenorii nu au reușit, în unele cazuri, să execute nici măcar un sfert din lucrările promise.

### **Informații suplimentare:**

Pornind de la experiența anilor anteriori, CNAIR a luat anul acesta măsuri pentru eliminarea riscurilor privind calitatea lucrărilor executate de Antreprenori.

Un important accent s-a pus pe întărirea capacității administrative și a capacității de gestionare tehnică, de calitate și cantitativă a problemelor identificate în perioada de implementare.

Deasemenea a fost stabilit un program propriu de urmărire a calității execuției lucrărilor, prin trimiterea în teren a unor misiuni de control inopinat.

S-a dorit ca prin aceste măsuri și acțiuni Antreprenorii să înțeleagă faptul că exigențele de calitate impuse vor fi urmărite strict și în detaliu de CNAIR SA, în calitate de Beneficiar.

Tot în acest an CNAIR SA a decis că principalul element pentru ca lucrările să poată fi recepționate, este calitatea lucrărilor.

**În baza evaluării proiectelor derulate în ultimii ani, s-a ajuns la concluzia că nerespectarea exigențelor minime de calitate a lucrărilor, precum și recepția acestora în condiții dezavantajoase pentru CNAIR, atrage după sine risipa banului public. Aceasta deoarece tolerarea unor lucrări slabe calitativ, va conduce în viitor la necesitatea efectuării unor noi lucrări de întreținere și operare, foarte costisitoare.**

CNAIR SA a mai decis anul acesta să deblocheze obiective pentru care existau de mult timp Studii de Fezabilitate, dar a căror lansare în licitație publică trena de ani de zile, cum este cazul Autostrăzii Sibiu – Pitești și al Autostrăzii de Centură București.

Pentru a elimina o parte importantă din carențele accesului la coridoarele Pan-Europene și la rețeaua actuală sau extinsă de autostrăzi, au fost declanșate procedurile de achiziție publică pentru Podul suspendat peste Dunăre la Brăila, pentru Drumul Express Pitești – Craiova și pentru Centura Sud București.

A fost continuată și îmbunătățită implementarea obiectivelor de investiții, cu accent deosebit pe calitatea lucrărilor executate.

S-a insistat totodată pe implementarea investițiilor aferente Master Planului General de Transport, în orizontul de timp stabilit.

A fost urmărită respectarea planificărilor anterioare privind Infrastructura Mare, în vederea corelării funcționalității obiectivelor, pe măsură ce acestea sunt date în exploatare.

Un important accent s-a pus și pe dezvoltarea rețelei de drumuri aferentă Infrastructurii Mari, astfel încât aceasta să poată genera o dezvoltare echilibrată la nivel național.

Tot un obiectiv important a fost anul acesta asigurarea exigențelor minime de confort și siguranță pe rețeaua de drumuri naționale și autostrăzi, aflată în exploatare, prin acțiuni de întreținere corespunzătoare.

**CNAIR SA**