

Autostrada A1 Sibiu – Pitești

Constructorii turci, italieni și austrieci încearcă să mențină ritmul de lucru

Cei 109 km, care mai sunt de realizat din Autostrada 1 Sibiu – Pitești, costă circa 2,7 miliarde de euro. Dintre aceștia, anul viitor ar urma să circulăm pe 30 km, iar peste doi ani pe încă circa 10 km. Pe întregul traseu, de la Sibiu la Pitești, ar urma să putem circula de la începutul anului 2028. Dintre cele cinci secțiuni care formează traseul total de 122 de kilometri, prima a fost dată în trafic anul trecut, și anume Sibiu – Boița; două sunt în proiectare, una în execuție și una intră în lucru vara aceasta. Cel mai scump tronson este cel dintre Tigveni și Curtea de Argeș de 42,3 milioane de euro per kilometru.

Secțiunea 2, Boița – Cornetu (31,33 km)

Antreprenorul turc, asocieria Mapa – Cengiz, are obligația să finalizeze documentația tehnică pentru obținerea autorizației de construire în 15 luni de la Data de Începere, respectiv până la data 1 octombrie 2023, ne-au transmis reprezentanții CNAIR.



După care urmează 4 ani și două luni pentru execuția lucrărilor de construire.

Antreprenorul a demarat studiile de teren și investigațiile necesare realizării Proiectului Tehnic de Execuție.

Conformitatea evoluției lucrărilor cu programul de execuție al antreprenorului este controlată de către Supervisor și CNAIR printr-un sistem de 8 puncte de referință prin care se asigură monitorizarea și evaluarea evoluției lucrărilor. Conform punctului de referință nr. 4 din Cerințele Beneficiarului, Antreprenorul are obligația ca în 18 luni de la Data de Începere, respectiv până la 1 ianuarie 2024, să finalizeze activitatea de cercetare arheologică preventivă în vederea descărcării de sarcina arheologică pentru zonele delimitate ca situri arheologice. Prin subcontractantul de specialitate, Institutul de arheologie Vasile Pârvan, antreprenorul realizează în prezent activități specifice de cercetare arheologică în vederea descărcării de sarcina arheologică.

Pe această secțiune, cu lungimea de 31,33 km, vor fi construite 49 de poduri și viaducte, 7 tuneluri cu lungimi cuprinse între 250 m și 1590 m și un ecoduct în zona localității Lazaret. Costul mediu este de 27,4 milioane de euro pe kilometru (fără TVA).

Secțiunea 3, Cornetu – Tigveni (37,4 km)

Deși contractul de proiectare și execuție a acestei secțiuni de autostradă a fost semnat în 5 august 2022, totuși ordinul de începere a fost emis după șase luni, pe 1 februarie 2023. Întârzierea a fost cauzată de faptul că, la data semnării contractului, CNAIR trebuia să întocmească o documentație și să obțină avize din partea ocoalelor silvice și a Gărzii Forestiere în vederea emiterii unei Hotărâri de Guvern pentru scoaterea din fondul forestier

național a unei suprafețe de aproximativ 75 ha. În etapa de proiectare antreprenorul trebuie să realizeze toate investigațiile de teren necesare (studii topografice, hidrologice, hidrotehnice, geotehnice etc.).

Ordinul de începere a fost emis cu întârziere pentru a evita posibilitatea ca antreprenorul să emită Înștiințare de Revendicare din cauză că nu poate realiza investigațiile geotehnice neavând acces pe teren și pentru a evita eventualele costuri suplimentare ce ar fi putut rezulta din faptul că la data semnării contractului de proiectare și execuție nu exista HG pentru scoaterea din fondul forestier național a suprafeței de pădure.

Astfel de întârzieri nu vor mai apărea pe viitor întrucât Legea nr. 75 din 31 martie 2023 stabilește că pentru suprafețele ce depășesc 10 ha, aflate în fondul forestier național, solicitările de scoatere definitivă sau de ocupare temporară se aprobă prin ordin al conducătorului autorității publice centrale care răspunde de silvicultură, cu avizul structurii de specialitate.

Antreprenorul italian WeBuild a îndeplinit punctul de referință nr. 1 care presupunea ca în termen de 20 zile de la Data de Începere să își mobilizeze personalul cheie aferent activității de proiectare. Resursele tehnice și materiale ale antreprenorului aferente perioadei de proiectare menționate în Programul de Execuție din oferta tehnică sunt mobilizate. Până la finalul anului în curs antreprenorul are obligația, conform punctelor de referință nr. 2 și 3 din contract, să realizeze:

- studiile de teren pe care se amplasează obiectivul de investiție;
- investigațiile de cercetare și descărcare de sarcina arheologică a siturilor arheologice;
- finalizarea și transmiterea către Supervisor și Beneficiar a documentației tehnice (proiectul) pentru autorizarea execuției lucrărilor de construire.
- identificarea suprafețelor suplimentare de teren (dacă va fi cazul) care vor fi supuse exproprierii.

Punctele de referință stabilite prin contract și termenele aferente acestora vor putea fi revizuite în mod corespunzător în cazul în care

este aprobată o modificare în conformitate cu prevederile contractuale.

Până la jumătatea lunii iunie nu era nicio modificare emisă de către Supervisor și aprobată de Beneficiar.

Contractul prevede o perioadă de execuție de trei ani și nouă luni.

Pe această secțiune, de 37,4 km, vor fi construite 95 de poduri/viaducte/pasaje, două noduri rutiere, unul la Cornetu și altul la Văleni și un tunel la Poiana cu o lungime de 1,7 km. De asemenea, vor fi realizate spații pentru servicii, un Centru de Întreținere și Coordonare, precum și un ecoduct în zona localității Călinești.

Costul mediu este de peste 28,75 milioane euro per kilometru.

Secțiunea 4, Tigeni - Curtea de Argeș (9,86 km)

Antreprenorul cu capital austriac Porr Construct SRL preconizează că în această vară vor începe efectiv lucrările la primul tunel de autostradă prin Carpați.

Autorizația de construire a fost emisă. A fost făcută organizarea de șantier, au fost realizate drumurile de acces, au fost finalizate studiile arheologice și au fost executate lucrările de decapare.

Antreprenorul estimează un termen de doi ani pentru săpătura tunelului, un an pentru căptușirea interioară și până la opt luni pentru instalarea echipamentelor și testare.

Această secțiune de autostradă are lungimea de circa 10 km și va include 13 lucrări de artă, dintre care 12 poduri, pasaje și viaducte, cel mai lung viaduct fiind de 630 de metri. Cea mai dificilă lucrare va fi tunelul de la Momaia, cu o lungime de 1,3 km.

Contractul de proiectare și execuție a fost semnat în noiembrie 2021 la valoarea de circa 1,68 miliarde lei fără TVA, iar la jumătatea lunii decembrie a anului trecut valoarea lui a fost majorată cu 23% până la 2,065 miliarde lei fără TVA.



Managerul de proiect a dat asigurări că lucrările vor fi terminate cu un an înainte de termenul contractual de finalizare din 2027.

Secțiunea 5, Curtea de Argeș - Pitești (30,35 km)

Relațiile dintre autoritatea contractantă CNAIR și antreprenorul italian WeBuild în ceea ce privește derularea contractului de proiectare și execuție a acestei secțiuni de autostradă sunt destul de tensionate, având în vedere certificatele negative emise de CNAIR și cererile de chemare în judecată făcute de antreprenor.

Cu toate acestea, oficialii de la Ministerul Transporturilor apreciau la jumătatea lunii iunie că acum ritmul lucrărilor este unul bun. Stadiul fizic al lucrărilor era de 35%, iar ”dacă va crește mobilizarea termenul de finalizare va fi respectat și chiar devansat” și vom putea circula pe această secțiune în vara anului 2025. Progresul fizic la pasajul rutier de la Bascov trecuse de 18% iar la Noapteș (Curtea de Argeș) se apropia de 30%.

Ordinul de începere a execuției lucrărilor a fost dat pe 1 septembrie 2021 iar contractul prevede 4 ani pentru execuția lucrărilor. Contractul a fost semnat în mai 2020 la valoarea de 1,71 miliarde lei fără TVA. Valoarea medie per kilometru este de peste 11,38 milioane euro.

Antreprenorul WeBuild SpA avea mobilizați 840 muncitori și 500 utilaje.

Secțiunea 5 prevede construirea a trei noduri rutiere (Bascov, Curtea de Argeș și Băiculești), 21 structuri principale, 175 structuri minore, un spațiu de servicii tip S2, parcare de scurtă durată și două centre de întreținere și coordonare.

Dispute juridice între antreprenor și autoritatea contractantă

CNAIR a emis anul trecut antreprenorului certificat negativ pentru întârzieri în execuția lucrărilor și mobilizare slabă. Documentul a fost contestat în instanță de către antreprenor, iar Tribunalul I-a anulat în luna mai anul acesta. CNAIR urmează să formuleze calea de atac după comunicarea hotărârii.

La o altă cerere de chemare în judecată, Tribunalul București a dispus desființarea, în parte, a modului de soluționare al Inginerului și a obligat CNAIR să prelungească durata de execuție a contractului cu 36 de zile. Totodată, a obligat CNAIR să achite antreprenorului circa 626 mii lei, reprezentând despăgubiri, precum și dobânda legală începând cu data sesizării instanței și până la data achitării în integralitate a despăgubirilor. Mai mult, a obligat CNAIR să achite suma de 23.480 lei, reprezentând cheltuieli de judecată. Hotărârea nu este definitivă și va fi atacată cu apel de către CNAIR SA după comunicarea acesteia.

Pentru Revendicarea nr.20 la termenul din iunie 2022 instanța a respins ca neîntemeiată cererea de chemare în judecată formulată de reclamanta Webuild S.P.A.

De asemenea, pentru Revendicarea nr. 23, la termenul din februarie a.c. instanța a respins ca neîntemeiate excepțiile lipsei de interes și inadmisibilității cererii invocată de antreprenor. La termenul din 19 mai a.c. s-a încuviințat proba cu expertiza tehnică pentru ambele părți și cauza a fost amânată pentru 30 iunie a.c. pentru ca CNAIR să depună obiectivele expertizei.

Potrivit reprezentanților CNAIR prin deciziile instanței de judecată emise până la jumătatea lunii iunie nu a fost prelungită durata de execuție a contractului de proiectare și execuție. ■

