

Compania Națională de Investiții Rutiere Autostrada A3 Ploiești – Brașov: Penalități pentru întârzierea proiectării



Derularea proiectului Autostrăzii A3 Ploiești – Brașov este blocată de o divergență între Compania Națională de Investiții Rutiere (CNIR) și proiectant, în ceea ce privește investigațiile geotehnice necesare pentru finalizarea Studiului de Fezabilitate. Neînțelegerea vizează numărul de metri de foraj care ar trebui executați, diferențele dintre pozițiile celor două părți fiind substanțiale. În acest context, derularea contractului s-a blocat, iar beneficiarul a demarat calcularea penalităților contractuale aplicabile. Ca urmare, în acest moment, CNIR nu poate avansa un termen estimativ pentru finalizarea Studiului de Fezabilitate al Autostrăzii A3 Ploiești – Brașov. Potrivit informațiilor transmise de CNIR, după preluarea contractului de servicii de la

CNAIR, compania a purtat o “amplă corespondență” cu prestatorul Consitrans, ca urmare a unor opinii divergente privind aplicarea normelor și normativelor incidente în cazul investigațiilor geotehnice. Discuțiile s-au concentrat pe stabilirea volumului minim necesar de foraje pentru fundamentarea soluțiilor tehnice la faza de Studiu de Fezabilitate. Potrivit reprezentanților CNIR, proiectantul a propus realizarea a aproximativ 132.000 de metri liniari de foraj, cantitate mai mare de circa patru ori decât cea oferită inițial. CNIR susține, în urma unei analize interne, că este necesară o cantitate maximă de 46.000 de metri. În aceste condiții, tema de proiectare pentru investigațiile geotehnice nu a fost aprobată.

Stadiul proiectării drumurilor de mare viteză de la CNIR

CNIR derulează proiectarea tronsoanelor de drumuri de mare viteză:

A8 Târgu Mureș – Târgu Neamț, Secțiunea II - Lotul 1D Joseni-Ditrău (14,4 km)

Etapă de proiectare a început în ianuarie 2026 și are o durată de 10 luni.

- Lot 2A Ditrău – Grințieș

Etapă de realizare a Proiectului Tehnic a demarat la 30 iunie 2025, odată cu emiterea ordinului de începere. Până în prezent au fost efectuate studii arheologice, topografice și geotehnice.

Durata totală a etapei de proiectare este de 14 luni.

Drumul Expres Focșani – Brăila

Etapă de proiectare a demarat la 2 decembrie 2025. În prezent se desfășoară studii de teren, inclusiv diagnostic arheologic intruziv și studii topografice, precum și activități de proiectare pentru elaborarea Documentației Tehnice pentru Autorizarea Lucrărilor de Construire (DTAC). Durata etapei de proiectare este estimată la șase luni.

Drumul Expres Bacău – Piatra Neamț

A fost selectat constructorul la data de 16 decembrie 2025, dar începerea efectivă a proiectării este întârziată de contestațiile depuse de trei ofertanți la Consiliul Național

pentru Soluționarea Contestațiilor. CNIR precizează că informații privind startul perioadei de proiectare pot fi furnizate doar după semnarea contractului și emiterea ordinului de începere.

Autostrada A13 Brașov – Bacău

Proiectantul a realizat 15.809 metri liniari de foraj în cadrul studiului geotehnic, reprezentând 49% din totalul estimat. Totodată, Consiliile Județene Covasna și Bacău au emis certificatele de urbanism necesare. Conform contractului, durata de realizare a Studiului de Fezabilitate este de 24 de luni.

Gabriel Budescu, director general CNIR:

CNIR va menține calendarul de întâlniri periodice cu operatorii economici

”Strategia noastră de îmbunătățire a comunicării se bazează pe proactivitate și dialog instituționalizat”, declară Gabriel Budescu, director general CNIR.

Compania organizează periodic întâlniri și consultări de piață cu actorii relevanți pentru a identifica soluții tehnice și financiare optime în derularea achizițiilor.

În urma întâlnirilor cu antreprenorii se pot observa și rezultate precum:

- constituirea Garanției de bună execuție prin rețineri succesive / Garanția de bună execuție a scăzut de la 1,5% la 0,5% pentru noile contracte ale A8 Moțca – Iași
- Ungheni.

- utilizarea DUAE (Documentului Unic de Achiziție European) simplificat și a mijloacelor electronice.
- reducerea numărului contestațiilor și soluțiile favorabile CNIR la CNSC/CAB.

Principalele provocări identificate în procesul de dialog cu piața au fost generate de nevoia

de a echilibra cerințele tehnice riguroase cu realitățile economice actuale.

Printre problemele întâmpinate se numără:

Dinamica prețurilor la materiale și energie

Volatilitatea costurilor a făcut dificilă stabilirea unor bugete estimate care să rămână atractive pentru constructori pe termen lung, necesitând mecanisme de ajustare mai flexibile.

Carențele în documentațiile tehnice

Feedback-ul de la operatori a indicat uneori necesitatea unor studii de fezabilitate mai detaliate pentru a reduce incertitudinile din faza de execuție și a evita ulterior întârzieri.

Concurența și etica în licitații - Menținerea unui mediu concurențial onest.

Capacitatea administrativă limitată

Sincronizarea calendarului întâlnirilor cu volumul semnificativ de proceduri (19 licitații) aflate în derulare în 2025/2026 a pus presiune pe resursele de comunicare ale ambelor părți.



Gabriel Budescu, director general CNIR

Obiectivul principal al CNIR este implementarea propunerilor fezabile venite din partea pieței, asigurând astfel un echilibru real

între cerere și ofertă. Această abordare permite adaptarea cerințelor din caietele de sarcini la capacitățile tehnice actuale ale constructorilor, reducând riscul de blocaje în faza de execuție și stimulând o competiție sănătoasă, spune Gabriel Budescu.

Directorul general CNIR mai spune că va fi menținut calendarul de întâlniri periodice cu operatorii economici, transformându-le într-un mecanism de feedback constant pentru rafinarea documentațiilor de licitație.

Totodată, își propune o participare activă la evenimentele și grupurile de lucru organizate de asociații profesionale, pentru a înțelege în timp real provocările tehnice și financiare ale pieței. În același timp, va fi intensificat schimbul de informații cu Agenția Națională pentru Achiziții Publice pentru a armoniza cerințele contractuale cu bunele practici europene, asigurând astfel un cadru juridic predictibil și echitabil pentru toți prestatorii. ■

Poduri

Peste 470 de poduri rutiere și feroviare, în plan de reabilitare până în 2030

Sunt în derulare și în pregătire proiecte de investiții care vizează reabilitarea și modernizarea a peste 470 de poduri și podețe rutiere și feroviare, potrivit datelor Ministerului Transporturilor. Intervențiile sunt finanțate din fonduri europene și de la bugetul de stat și fac parte din Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport în perioada 2021–2030.

Pe componenta rutieră, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) derulează programe de investiții care includ proiectarea și execuția lucrărilor pentru 436 de poduri, cu scopul menținerii funcționalității rețelei și creșterii siguranței circulației.

Proiectele sunt finanțate prin Programul Transport, PNRR și Mecanismul pentru Interconectarea Europei (CEF), inclusiv componenta de mobilitate militară.

În paralel, pe rețeaua feroviară, Compania Națională de Căi Ferate “CFR” SA are în derulare 39 de obiective de investiții care vizează reparații capitale, reabilitări și consolidări de poduri și podețe, distribuite la nivelul tuturor sucursalelor regionale.

Aceste lucrări sunt completate de proiecte majore incluse în Programul Transport

2021–2027, pentru care este prevăzută o alocare de 450 milioane de euro destinată reabilitării podurilor, podețelor și tunelurilor de cale ferată.

Pe termen mediu și lung, autoritățile mizează pe implementarea Master Planului General de Transport și a Programului Investițional 2021–2030, documente care prevăd finanțarea constantă a lucrărilor de reabilitare, modernizare și construcție de noi poduri și pasaje, pentru a preveni degradarea accelerată și situațiile de abandon.

Sute de poduri rutiere în stare nesatisfăcătoare sau periculoasă

Conform normativului tehnic, podurile sunt încadrate în cinci clase, de la clasa 1 (stare foarte bună) la clasa 5, care “nu asigură condițiile minime de siguranță”.

Datele furnizate de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) arată că, la nivel regional, un număr semnificativ de poduri se află în clasele 4 și 5, considerate cu risc.

Astfel, în regiunea București sunt peste 140 de poduri rutiere aflate în stare nesatisfăcătoare și încă câteva care nu mai asigură condiții minime de siguranță.

În Oltenia (DRDP Craiova), situația este similară, cu aproximativ 150 de poduri încadrate în clasele de risc 4 și 5.

În vestul țării, la Timișoara, sunt peste 100 de poduri în clasele 4 și 5, în timp ce în Transilvania de Nord (Cluj) numărul acestora se apropie de 80.

În zona Brașov, peste 150 de poduri rutiere sunt clasate ca nesatisfăcătoare sau periculoase.

În sud-est, la Buzău, sunt peste 70 de astfel de obiective, iar în Constanța aproape 30. Pentru regiunea Iași, datele transmise indică, de asemenea, câteva sute de poduri aflate în clase inferioare de stare tehnică, ceea ce confirmă vulnerabilitatea infrastructurii rutiere din estul țării.

Pe rețeaua feroviară, dimensiunea problemei este și mai mare.

Din cele 4.566 de poduri de cale ferată aflate în exploatare, peste 2.800 necesită reparații capitale sau reînnoire, iar mai mult de jumătate au durata normală de funcționare expirată. Cele mai multe astfel de cazuri se regăsesc în regiunile Iași, Craiova și Cluj, unde fiecare sucursală regională CFR raportează câteva sute de poduri care au nevoie de intervenții majore. ■