

"Activitatea CNADNR trebuie să se bazeze pe principii moderne, eficiente"

(Interviu cu domnul Cătălin Homor, director general CNADNR)

Pentru realizarea proiectelor propuse, Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CNADNR) are nevoie atât de o reorganizare, cât și de o reprofesionalizare a personalului, astfel încât activitatea acesteia să se bazeze pe principii moderne, de eficiență, operativitate și o asumare decizională, ne-a spus domnul Cătălin Homor, directorul general al companiei, într-un interviu.

Domnia sa ne-a vorbit, printre altele, despre stadiul proiectelor derulate de CNADNR la rețeaua de autostrăzi și drumuri naționale.

Reporter: Cum se derulează proiectele de reabilitare a drumurilor naționale și a tronsoanelor de autostrăzi?

Cătălin Homor: Pentru noi, rețeaua de drumuri naționale este la fel de importantă ca cea de autostrăzi. Reabilitarea și întreținerea drumurilor naționale constituie un obiectiv important pentru compania noastră. Am preluat câteva proiecte de reabilitare cu mari întârzieri, drumuri care leagă orașe importante și care, de ani buni, ne dau bătăi de cap.

DN 79, DN 18, DN 76, DN 66, DN 56, DN 73, DN 5 sunt toate drumuri la care s-a început reabilitarea, dar, din cauza unor întârzieri, determinate de lipsa fondurilor, nerespectarea unor clauze contractuale și chiar o slabă mobilizare a unor antreprenori, în acest moment nu reușim să închidem aceste proiecte.

Oamenii s-au saturat de amânări pentru toate proiectele de acest gen, pentru că, pe bună dreptate, cu toții ne dorim să circulăm civilizat pe drumurile naționale. Cel mai clar exemplu este DN 76, care a început de ani de zile și parcă nu se mai termină. Am fost de multe ori pe acest șantier. Am analizat cu cei care răspund din partea companiei fiecare



"CNADNR se află într-un plin proces de deblocare a proiectelor finanțate din fonduri europene, care, din diverse motive, nu au fost finalizate la termen".

lot, m-am întânit cu fiecare antreprenor în parte. Am ajuns să trimitem notificări, fiind chiar la un pas de rezilierea contractelor. După această amplă acțiune de monitorizare și control, antreprenorii s-au mobilizat și ei, iar în această perioadă încearcă să ne convingă, chiar dacă nu este ușor, de decizia lor de implicare în finalizarea acestui proiect. Voi urmări în continuare desfășurarea de forțe, astfel încât deciziile pe care le vom lua să fie în folosul acestui proiect.

Vorbind despre monitorizare și control, vreau să vă aduc la

cunoștință că ele sunt exercitate pentru toate proiectele companiei.

Este o realitate că au existat multe întârzieri în ceea ce privește partea de reabilitare a drumurilor naționale, motiv pentru care s-a optat pentru fazarea proiectelor pentru finanțarea din două perioade de programare consecutive (POST 2007-2013 și POIM 2014-2020), în vederea evitării decomiterii fondurilor europene și, implicit, grevarea

bugetului de stat cu sumele declarate neeligibile după data de 31.12.2015.

Reporter: Ce lucrări de construcție desfășoară CNADNR?

Cătălin Homor: În momentul actual, CNADNR se află într-un plin proces de deblocare a proiectelor finanțate din fonduri europene, care, din diverse motive, nu au fost finalizate la termen.

Un pas uriaș a fost realizat atunci când, împreună cu Ministerul Transporturilor și cu Guvernul, beneficiind în același timp și de sprijinul societății civile și presei, a fost aprobată Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 7/2016, pentru accelerarea implementării proiectelor de infrastructură de transport transeuropene.

Un plus al acestei Ordonanțe constă în scurtarea termenelor pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor necesare construcției infrastructurii de transport.

Au fost intensificate eforturile pentru obținerea acordurilor, avizelor și vă dau câteva exemple:

■ la 1 martie, printr-un ordin de ministru am reușit să scoatem din fondul forestier 7,45 ha de pădure, astfel încât pe tronsonul Gilău-Nădășelu să poată fi continuate lucrările. De asemenea, în luna aprilie 2016, a fost emisă Autorizația de construire pentru sectorul 3: km 7+900 - km 8+700 și sectorul 4: km 4+650 - km 5+550, lucrări aferente culoarului expropriat.

■ În luna aprilie a fost semnat contractul de proiectare și execuție pentru tronsonul de autostradă Ogra - Câmpia Turzii, iar în data de 04.05.2016 a fost emis Ordinul de începere a lucrărilor aferente celor 3 loturi din Autostrada Brașov - Borș, tronson Ogra - Câmpia Turzii, care sunt în perioada de proiectare. După obținerea autorizației de construcție,

procedură care durează patru luni, urmează perioada de execuție.

■ Autostrada Brașov - Borș, Târgu Mureș - Ogra, lot 2: a fost obținută autorizația de construire, iar la începutul lunii iunie a fost emis ordinul de începere.

■ Sebes-Turda (lot 1-4): suntem în faza obținerii autorizației de construire, având la bază OUG nr.7/2016;

■ Orăștie-Sibiu - binecunoscutul caz al lotului III - după o analiză temeinică, pentru a nu mai avea surprize și ca să eliminăm orice eventual risc pentru siguranța participanților la trafic, am demarat o procedură pentru achiziția unei expertize tehnice asupra întregului lot. La începutul lunii aprilie, a fost constituit și grupul de lucru, în vederea refacerii lotului III din Orăștie - Sibiu. Persoanele desemnate să facă parte din acest grup au ca principală sarcină repunerea traficului în condiții de siguranță. Amintesc că această lucrare va fi executată în regie proprie.

■ Lugoj-Deva, Lot 2: A fost finalizată expertiza comandată de beneficiar. În prezent, experții colaborează pentru găsirea unei soluții adecvate care să satisfacă toate cerințele de calitate solicitate de către Beneficiar.

■ Autostrada București - Brașov, tronsonul București - Ploiești (ciotul de 3 km) - în luna februarie a fost



"Termenul de finalizare pentru autostrada Pitești-Sibiu este 2021".

emis Ordinul de începere a lucrărilor, în prezent aflându-se în perioada de proiectare. A fost finalizat Proiectul Tehnic de către antreprenor, în perioada imediat următoare urmând să fie aprobat de beneficiar.

■ Autostrada Brașov-Borș, Suplacu de Barcău - Bors: după o monitoriza-

re atentă a companiei, antreprenorul s-a mobilizat, beneficiarul urmărind în permanență acțiunile acestuia pentru definitivarea proiectului.

Reporter: Cand va fi finalizată autostrada Pitești-Sibiu?

Cătălin Homor: În afara măsurilor de deblocare și continuare a proiectelor existente, consider că o măsură esențială este monitorizarea și controlul permanent al stadiului executării lucrărilor, începând de la Studiul de Fezabilitate (SF) până la lucrările din șantier. În acest sens, de exemplu, am înființat pentru Pitești-Sibiu o unitate de implementare care monitorizează îndeaproape, încă din etapa actuală, chiar revizuirea acestui SF.

Pentru autostrada Sibiu-Pitești au fost alese două variante de traseu. În prezent sunt efectuate investigații geotehnice necesare revizuirii Studiului de Fezabilitate. Acestea sunt executate pe Secțiunea 1 Sibiu - Boița (15 km) și pe Secțiunea Pitești - Curtea de Argeș (30 km). Termenul de finalizare aferent Studiului de fezabilitate este sfârșitul anului în curs, iar termenul estimat pentru finalizarea execuției acestei autostrăzi este 2021. Vreau să vă spun că și în cazul

acestui proiect urmărim atent realizarea Studiului de Fezabilitate

Reporter: Ce variante ocolitoare aveți în construcție și când vor fi inaugurate acestea?

Cătălin Homor: Și în acest caz au fost întâmpinate dificultăți, dar pot spune cu certitudine că lucrurile intră pe un făgaș normal chiar și aici. Dintre lucrările noi pot să amintesc VO Bacău, unde lucrările au început deja din luna mai.

Construcția variantei de ocolire Brașov, Tronson I (Relictare) se află în execuție, termenul de finalizare al lucrărilor fiind august 2016. Tronsonul II al VO Brașov se află tot în execuție, termenul când ar urma să fie terminat fiind decembrie 2016. Pentru Lotul 3, menționez că în luna aprilie a fost publicată HG privind declanșarea procedurilor de expropriere a imobilelor proprietate privată.

Pentru VO Mihăilești, contractul de execuție a fost semnat în data de 21.04.2016. Lucrările sunt programate să înceapă în 26.07.2016.

Pentru variantele de ocolire de la Craiova Sud, Carei, Caracal suntem în plină execuție, având un stadiu fizic de peste 80% și sperăm ca în perioada următoare să fie finalizate.

Obiective aflate în execuție:

- ✓ Reabilitarea DN 79 Arad - Oradea, km 4+150 - km 107+745;
- ✓ Reabilitare DN18 Baia Mare - Sighetul Marmăției, km 3+522 - km 62+234 (cele 3 loturi);
- ✓ Modernizare DN 5 București - Adunații Copăceni, km 7+573 - km 19+220 (relictare);
- ✓ Lucrări de reabilitare DN 66 - Rovinari - Bumbești Jiu, km 48+900 - km 93+500;
- ✓ Reabilitare DN 66 Bumbești Jiu-Petroșani, km 93+500 - km 126+000;
- ✓ Reabilitare DN 76 Soimuș - Brad, km 0+000 - km 30+436;
- ✓ Reabilitare DN 76 Brad - Ionești, km 35+432 - km 55+425;
- ✓ Reabilitare DN76 Vârfurile - Ștei, km 69+350 - km 102+660;
- ✓ Reabilitare DN76 Ștei - Beiuș, km 102+660 - km 133+660;
- ✓ Reabilitare DN56 Craiova - Galicia Mare, km 0+000 - km 47+000;
- ✓ Reabilitare DN56 Galicea Mare - Calafat, km 47+000 - km 84+020;
- ✓ Modernizare DN 73 Pitești - Câmpulung - Brașov, km 13+800 - km 42+850; km 54+050 - km 128+250.

În ceea ce privește construcția variantei de ocolire Târgu Mureș, în 29.04.2016 a fost reluată execuția lucrărilor, după ce Curtea de Apel a emis o decizie favorabilă privind suspendarea amplasamentului lucrării, termenul de execuție fiind 24 de luni.

Un proiect de o importanță majoră este Modernizarea Centurii rutiere a Municipiului București, între A1 - DN7 și DN2 - A2. În execuție se află Lotul 1: sector A1 (km 55+465) - DN 7 (km 64+160). Stadiul fizic al lucrărilor este pe la jumătate, dar și aici este nevoie de o mult mai intensă urmărire a desfășurării lucrărilor, de mobilizare a antreprenorului, pentru a-și respecta prevederile contractuale. Pentru sectorul DN2 - A2 va fi lansată procedura de atribuire a contractului de execuție anul acesta, în prezent fiind în derulare procedura de achiziție a serviciilor de întocmire a Documentației de atribuire pentru relucrarea contractului de execuție lucrări.

Pentru Pasajul de la Domnești - un proiect pe seama căruia au avut loc multe dezbateri - în prezent, deși a fost declarat un câștigător, respectiv Asocieria SC Straco Grup SRL - SC Comnord SA - SC Specialist Consulting SRL, au fost depuse două contestații.

CNSC a respins cele două contestații. După decizia Curții de Apel, ori vom semna contractul și vom demara proiectul, ori Comisia va trebui să reevalueze ofertele. Eu sper să putem demara acest proiect în cel mai scurt timp.

Reporter: Care sunt problematicele pe care le întâmpină CNADNR?

Cătălin Homor: Pentru realizarea proiectelor propuse, CNADNR are nevoie atât de o reorganizare, cât și de o reprofesionalizare a personalului, astfel încât activitatea acestuia să se bazeze pe principii moderne, de eficiență, operativitate și o asumare decizională.

În acest scop, reorganizarea companiei prin întocmirea unei noi organigrame a fost un obiectiv dezvoltat în paralel cu activitatea de deblocare a proiectelor de infrastructură, dar și odată cu elaborarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 7/2016 privind unele măsuri pentru accelerarea implementării planurilor de infrastructură transeuropeană de transport și cu implementarea măsurilor acesteia.



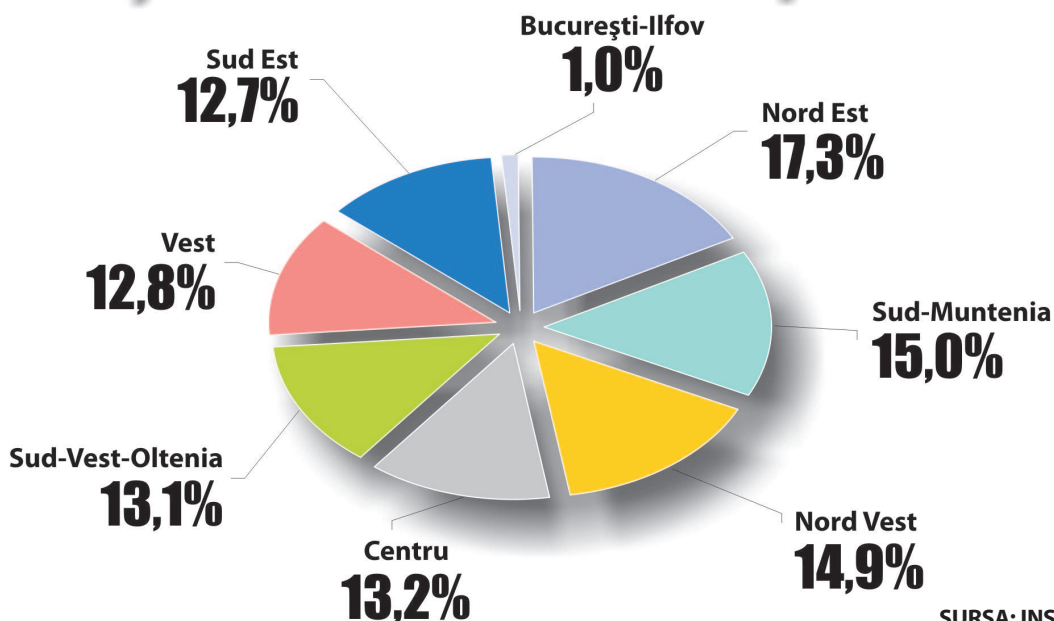
Lungimea rețelei de autostrăzi din țara noastră a crescut cu 9,4%, respectiv cu 64 km, în 2015 față de anul precedent, după cum a anunțat Institutul Național de Statistică (INS).

La finalul lunii decembrie 2015, drumurile publice totalizau 86.080 km, din care 17.606 km (20,5%) - drumuri naționale, 35.316 km (41%) - drumuri județene și 33.158 km (38,5%) - drumuri comunale. INS menționează: "Din punctul de vedere al tipului de acoperământ, în structura rețelei de drumuri publice s-au înregistrat: 32.641 km (37,9%) drumuri modernizate (...), 21.136 km (24,6%) drumuri cu îmbrăcă-

minți ușoare rutiere și 32.303 km (37,5%) drumuri pietruite și de pământ.

În ceea ce privește starea tehnică a drumurilor publice, 41,5% din lungimea drumurilor modernizate și 51,2% din lungimea drumurilor cu îmbrăcăminte ușoare rutiere aveau durata de serviciu depășită. Din totalul drumurilor naționale, 35,2% (6193 km) erau drumuri europene, 4,2% (747 km) - autostrăzi, 1,6% (281 km) - drumuri cu trei benzi de circulație, 10,3% (1807 km) - drumuri cu patru benzi de circulație și 0,1% (22 km) - drumuri cu șase benzi de circulație".

Rețeaua de drumuri publice



SURSA: INS

În fapt, organigrama a fost elaborată cu scopul de a perfecționa structura organizatorică, care să determine o mai mare flexibilitate în acțiune, la implementarea deciziei, la apropierea conducerii de structura de execuție, la eliminarea nivelurilor intermediare și creșterea performanțelor manageriale, atât la nivel central, cât și în regionale. Cel mai important punct a fost, printre altele, înființarea Direcției de Proiectare, atât de necesară în reprofesionalizarea aparatului central al companiei. Având în vedere suprapunerea unor sarcini și activități, am decis reducerea unor posturi de conducere, care vor fi trecute pe posturi de execuție, la nivel central și regional.

În acest moment, pot să vă spun că suntem în etapa în care am scos la concurs mai multe posturi vacante și pentru nivelul central și pentru regionale. Odată cu derularea procesului de reorganizare, am scos la concurs multe posturi de specialitate - în special de ingineri, specialiști în proiectare, în monitorizarea proiectelor și ingineri de șantier. Nu este o glumă. Avem nevoie de specialiști care să susțină realizarea și finalizarea proiectelor de infrastructură rutieră. Avem nevoie și de tineri și de oameni cu experiență care să se implice concret și asumat, să ia deci-

zii responsabile. Asta este ceea ce le cerem noi. Ce le oferim este posibilitatea de afirmare, promovare și salarii atractive. Cele mai multe locuri sunt cele din cadrul unităților de implementare a proiectelor derulate de CNADNR, atât în companie, la nivel central, cât și la nivelul direcțiilor regionale Timișoara, Brașov, Cluj, București.

Dincolo de rigoriile legii, mi-aș dori ca cei care se vor înscrie la concurs să fie profesioniști. Dar, dincolo de asta, pentru că vor lucra la proiecte speciale, de interes strategic și național, ei trebuie să fie hotărâți și determinați să accepte să lucreze într-o companie cu bune și cu rele, dar care, în momentul de față, încearcă să definitiveze proiectele începute, proiectele în lucru și să susțină altele noi.

Mi-aș dori să contruim o echipă care să gândească în perspectivă și să nu mai lase pe mâine ceea ce poate face azi. Să lucrăm în grafic, să putem urmări toate proiectele și mai ales să lucrăm împreună cu antreprenorii, astfel încât să nu mai avem întârzieri și blocaje. Am spus de nenumărate ori că cel mai important lucru într-un șantier este controlul. Monitorizarea lucrărilor înseamnă cunoașterea proiectului și, de asemenea, puterea de a lua deciziile ne-

cesare și corect.

Reporter: Câți km de autostradă vor fi dați în folosință în acest an?

Cătălin Homor: Toată lumea ne întreabă câți km de autostradă vom da în folosință anul acesta. Cred că deja ați auzit că nu mă hazardez să dau cifre și date, atâta timp cât noi avem unele probleme pe loturile în lucru, existând și întârzieri mari.

Condiția esențială pentru punerea în funcțiune ar fi să rezolvăm toate deficiențele și să lucrăm la capacități maxime. Doar așa am putea vorbi de finalizarea a loturilor 3 și 4 Sebeș-Turda și loturilor 2 și 3 Lugoj Deva, Gilău - Nădășelu. Aici putem adăuga și lotul 3 Orăștie - Sibiu refăcut.

Anul acesta considerăm că lucrul cel mai important este să deblocăm proiectele, astfel încât să se lucreze pe cât mai multe șantiere.

Un pas spre realizarea obiectivelor propuse poate fi considerat și emiterea deciziilor de expropriere pentru imobilele proprietate privată situate pe amplasamentul suplimentar al obiectivului de investiții Autostrada Sebeș-Turda, Lot 3 și Lot 4.

Reporter: Care este bugetul companiei?

Cătălin Homor: Bugetul CNADNR pentru anul 2016 are o valoare tota-

lă de puțin peste 3,8 miliarde lei, din care pentru obiectivele de investiții au fost alocate fonduri în valoare de circa 3,2 miliarde lei, repartizate astfel: pentru proiectele de construcție autostrăzi - aproximativ 1,5 miliarde lei, pentru proiectele de reabilitări/modernizări DN: în jur de 1 miliard lei, pentru variante de ocolire - 654 milioane lei.

În perioada aceasta, CNADNR, prin demersurile pe care le-a făcut, a reușit să reducă deficiențele și întârzierile și mai ales să aducă la zi proiectele cu întârzieri mari. Și aici, vorbim despre avizele, autorizațiile necesare, precum și despre plățile efectuate către Antreprenori. Dacă noi, compania, ne zbatem să finalizăm toate proiectele, același lucru îl solicit și antreprenorilor. Aș vrea să se mobilizeze, cât mai serios și cât mai grabnic, pentru finalizarea proiectelor începute. Nu vreau să ajungem la rezilieri, pentru că acest lucru înseamnă reluarea unor proceduri și extensii de timp nedorite. Însă nici nu putem accepta doar să ne prefacem că lucrăm timp de ani de zile. Avem grafice de execuție pentru fiecare lucrare și proiect și le vom monitoriza cu o foarte mare atenție.

Reporter: Mulțumesc!

