



MINISTERUL TRANSPORTURILOR

3507c

SG : 6144
29.12.2015

58/69.11 CABINET MINISTRU

Nr. 42998
17.12.2015

Către: DEPARTAMENTUL PENTRU RELAȚIA CU PARLAMENTUL
Domnului Ministru Delegat EUGEN NICOLICEA

Nr. 12043 / D.R.P.
Data 22.12.2015

Ref: interpelare senator Anca Daniela Boagiu

911

Vă transmitem, anexat, răspunsul la interpelarea formulată de doamna **senator Anca Daniela Boagiu**, înregistrată la Departamentul pentru Relația cu Parlamentul cu nr. **10284DRP** în data de 11.11.2015, la care se solicită răspuns **scris**.

Cu deosebită considerație,

MINISTRU
DAN-MARIAN COSTESCU



Către: PARLAMENTUL ROMÂNIEI - SENAT
Doamnei Senator **Anca Daniela Boagiu**

Ref: interpelarea dumneavoastră, înregistrate la Departamentul pentru Relația cu Parlamentul cu nr. **10284/DRP** în data de 11.11.2015

Stimată doamnă senator,

1. Care este stadiul proiectului autostrăzii Orăștie - Sibiu în acest moment? A fost făcut proiectul de construcție a autostrăzii?

În vederea remedierii degradărilor constatate la km 275+650 (km 60+600 proiect) al autostrăzii Orăștie - Sibiu, lot 3, în data de 07.09.2015 s-a instituit restricția totală a traficului rutier.

Pe perioada restricției de circulație, remedierea defectelor din șantier se va realiza în conformitate cu programul lucrărilor de remediere, elaborat și transmis de către Antreprenor. Conform acestui program, lucrările de remediere a degradărilor de la km 60+600 necesită o perioadă mai îndelungată de timp.

Urmare excavației realizate în zona km 60+600 (zonă care necesită cele mai complexe lucrări de remediere) până aproximativ la terenul de fundare, Antreprenorul a demarat o nouă expertiză tehnică asupra terenului de fundare, astfel că lucrările de remediere și termenul de finalizare a acestora sunt condiționate de rezultatele expertizei, care vor recomanda soluția tehnică necesară a fi adoptată în zonă.

Totodată subliniem că, în conformitate cu prevederile Contractului, Antreprenorul are responsabilitate deplină pentru remedierea defectelor apărute, atât în perioada de execuție a lucrărilor, cât și în perioada de garanție a acestora de 4 ani.

De asemenea, menționăm faptul că C.N.A.D.N.R. S.A. va întreprinde demersurile necesare pentru a recupera orice daune generate de întârzierile produse ca urmare a neîndeplinirii obligațiilor Antreprenorului care decurg din prevederile contractului.

În privința fazării finanțării în cadrul celor două programe operaționale, vă comunicăm că în data de 12.11.2015 a fost înaintată către MFE - AMPOST solicitarea C.N.A.D.N.R. S.A. în acest sens.

2. Care sunt măsurile pe care Ministerul Transporturilor le-a luat pentru a se asigura de cheltuirea eficientă a fondurilor europene pentru construcția de autostrăzi?

Din experiența de până acum privind implementarea proiectelor de infrastructură de interes național finanțate în cadrul POS-T, rezultă necesitatea acționării cu prioritate în următoarele direcții:

- Elaborarea, pentru obiectivele noi, de caiete de sarcini pentru contractarea serviciului de proiectare, faza studiu de fezabilitate, prin introducerea de cerințe care să conducă la obținerea unor documentații corecte, precum și includerea în modelele de contract a unor prevederi care să responsabilizeze elaboratorii studiilor de fezabilitate pentru modificările de soluții care pot interveni la faza de proiect tehnic;



MINISTERUL TRANSPORTURILOR

- Pregătirea documentațiilor tehnico-economice din timp, la un nivel ridicat de calitate, astfel încât, la deschiderea finanțării, aceste documente să fie mature. În acest sens, se impune realizarea de studii de fezabilitate într-un interval de timp corespunzător (mult mai lung decât cel din practica anterioară), bazate pe studii geotehnice care să țină cont de situația reală din teren și pe analize aprofundate a soluțiilor de traseu.

- Cooptarea în cadrul comitetelor tehnice de avizare documentații tehnico-economice de specialiști din mediul universitar/cercetare cu practică recunoscută în domeniu (CTE MT - CTE companii).

Este de menționat că elaborarea de studii de fezabilitate corespunzătoare va avea numeroase avantaje, printre care amintim:

- Simplificarea procesului de obținere a avizelor și actelor normative specifice (acord de mediu, exproprieri, scoateri din circuitul agricol, etc), scurtând perioada de obținere a autorizației de construire;

- Asigurarea de condiții optime pentru simplificarea procesului de contractare a proiectării și execuției lucrărilor chiar și prin aplicarea procedurilor tip FIDIC Galben (proiectare și execuție în același contract);

- Bugetarea corectă a proiectului și identificarea de la lansarea acestuia a tuturor surselor de finanțare

- Implementarea unui sistem de evaluare a ofertelor bazat pe o pondere sporită acordată criteriilor tehnice;

- Introducerea în contractele încheiate cu proiectanții, executanții, consultanții de prevederi care să-i responsabilizeze în mod corespunzător (clauze de răspundere profesională în cazul proiectanților), așa încât să fie eliminate orice condiții pentru modificări repetate de soluții, înregistrare de claimuri;

- Asigurarea unor echipe manageriale de proiecte stabile, profesionale competente și responsabile, inclusiv prin cooptarea în echipele de proiect a unor specialiști din Direcțiile regionale care să asigure permanenta supraveghere a îndeplinirii obligațiilor contractuale a celor implicați, soluționarea în termen scurt a problemelor ce intervin pe timpul execuției lucrărilor.

Cu stimă,

MINISTRU
DAN-MARIAN COSTESCU