



## MISIUNEA, DIRECȚIILE STRATEGICE ȘI OBIECTIVELE GENERALE ALE C.N.A.I.R. S.A.

### A. Documente strategice ce definesc nevoia de dezvoltare a infrastructurii rutiere

#### 1. Programul de Guvernare

Principalele direcții de dezvoltare stabilite la nivel guvernamental prin Programul de Guvernare:

- necesitatea dezvoltării infrastructurii rutiere naționale și alinierii la ritmul de dezvoltare a Rețelei Transeuropene de Transport din statele membre UE, pentru asigurarea unei integrări regionale a rețelei proprii de infrastructură rutieră;
- finalizarea Coridorului Pan – European nr. IV, prin construcția secțiunii de autostrada Sibiu – Pitești și a centurii rutiere a municipiului București la profil de autostrada (sector Sud și Nord);
- asigurarea unor conexiuni rutiere de mare viteză între centre comerciale cu aport substanțial la Produsul Intern Brut, respectiv a unor conexiuni directe pentru asigurarea relației de tranzit dinspre/ înspre toate punctele de trecere a frontierei, precum: drumul expres Craiova – Pitești, drumurile expres Ploiești – Buzău – Focșani – Bacău – Pașcani – Suceava – Siret și altele.

2. Master Planul General de Transport al României, aprobat prin HG 666/2016, în cadrul căruia a fost realizată, în baza unui Model Național de Transport, o prioritizare a obiectivelor de investiții, pe termen scurt, mediu și lung, cu încadrarea în perioade de programare consecutive: 2014 - 2020, 2021 – 2030 și 2031 – 2040;

Principalele direcții de dezvoltare strategică stabilite prin MPGT, **respectiv obiectivele stabilite pentru anul 2020**, în conformitate cu estimările privind evoluția rețelei rutiere rezultate din secțiunea “Stabilirea nevoilor de finanțare ale proiectelor în cadrul ciclului de implementare 2014-2020”, sunt:

- 821 km de autostrada;
- 648 km de drumuri expres;
- 400 km de drumuri naționale modernizate/ reabilitate;
- 261 km de variante de ocolire la profil de drum național;

Stadiul actual al îndeplinirii obligațiilor din MPGT, în perioada de referință 2014 - octombrie 2019 este:

- 182,45 km de autostrada;
- 0 km de drumuri expres,
- 116,51 km de drumuri naționale modernizate/ reabilitate;
- 43,13 km de variante de ocolire la profil de drum național;

3. **Acordul de Parteneriat 2014 - 2020** încheiat între Comisia Europeană, Ministerul Fondurilor Europene și Ministerul Transporturilor pentru implementarea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii rutiere cuprinse în lista proiectelor eligibile în cadrul **Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020**;

#### **B. Avantajele evidențiate prin Analizele Cost – Beneficiu**

Beneficiile analizelor cost – beneficiu generate de dezvoltarea coerentă a infrastructurii rutiere pot fi atinse exclusiv printr-o coordonare activă și identificare a unor măsuri de reducere a decalajelor din implementare, scopul fiind acela de a se asigura premisele pentru:

- dezvoltarea rețelei de autostrăzi, drumuri expres și variante de ocolire care ar conduce la o accesibilitate și o dezvoltare unitară și echilibrată a regiunilor;
- creșterea gradului de siguranța rutieră, prin diminuarea cu 20% a numărului de accidente raportat la fiecare sector rutier nou construit;
- reducerea timpului de călătorie, prin creșterea vitezei de deplasare;
- diminuarea costurilor de operare a vehiculelor, prin asigurarea unei infrastructuri de calitate.

#### **C. Controlul managerial intern**

Analiza internă managerială efectuată la nivelul structurilor din cadrul CNAIR SA, referitoare la atingerea obiectivelor, a concluzionat asupra următoarelor aspecte:

- existența unor decalaje între estimările eșalonării cheltuielilor așa cum sunt definite și angajate prin contractele de finanțare semnate pentru proiectele ce beneficiază de finanțare nerambursabilă alocată în cadrul POIM 2014 - 2020 și cheltuielile efectiv realizate și posibil a fi rambursate pentru lucrările realizate în cadrul contractelor de proiectare și execuție;
- atingerea țintei de absorbției de 100%, în contextul înregistrării unor întârzieri în implementarea proiectelor identificate prin MPGT, exclusiv prin adoptarea unor măsuri de diminuare a decalajelor;
- necesitatea stabilirii unei strategii de abordare a implementării proiectelor, respectiv:
  - coordonarea activă a implementării obiectivelor aflate în derulare sau în curs de contractare, în scopul asigurării unui ritm susținut de implementare;

- identificarea și includerea sectoarelor încadrate drept funcționale în ultimul an al exercițiului financiar, 2021, drept proiecte cu finalizare integrală în exercițiul financiar - POIM 2014 - 2020;
- stabilirea unor programe de lucrări ferme, cu identificarea unor măsuri clare de asigurare a unui ritm susținut.
- identificarea unor întârzieri în parcursul procedurilor de licitație aflate în derulare
  - urmare a multiplelor contestații, clarificărilor, duratei excesiv de mari a desfășurării proceselor din instanța de fond/apel, respectiv transpunerea acestor decalaje în imposibilitatea de finalizare a obiectivelor în termenele stabilite prin MPGT, au fost identificate întârzieri în desfășurarea fluentă a procedurilor de licitație și inițiate măsuri de remediere.

Din această analiză a rezultat necesitatea și oportunitatea identificării unor direcții strategice care să determine punerea în aplicare a unei viziuni, respectiv atingerea obiectivelor CNAIR SA.

#### **MISIUNE ȘI VIZIUNE:**

**“CNAIR SA – companie de ordin strategic - este parte activă în dezvoltarea economico-socială a țării, care participă la consolidarea unui sistem național de transport echilibrat și modern, adaptată cerințelor unui management performant.”**

## I. CNAIR - ADMINISTRATORUL INFRASTRUCTURII RUTIERE

Pentru gestionarea, dezvoltarea, administrarea și exploatarea elementelor infrastructurii rutiere de autostrăzi și drumuri naționale, precum și pentru desfășurarea traficului rutier în condiții de siguranță și confort, de fluentă și continuitate, a fost înființată Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. (CNAIR).

CNAIR își desfășoară activitatea sub autoritatea Ministerului Transporturilor și este organizată și funcționează în conformitate cu:

- O.U.G. nr. 84/2003 privind înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A., prin reorganizarea Regiei Autonome Administrația Națională a Drumurilor din România, aprobată cu modificări și completări prin Legea 47/2004, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de urgență nr. 55/2016 privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A., precum și modificarea și completarea unor acte normative, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile, republicată;
- Ordonanța nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, aprobată prin Legea nr. 82/1998, cu modificările și completărilor ulterioare;
- Ordonanța nr. 15 din 24 ianuarie 2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare
- Hotărârea nr. 666/2016 pentru aprobarea documentului strategic Master Planul General de Transport al României

Structura organizatorică a CNAIR este următoarea:

- O structură Centrală;
- 8 subunități, fără personalitate juridică, denumite direcții regionale de drumuri și poduri (D.R.D.P.), situate în București, Craiova, Timișoara, Cluj, Brașov, Iași, Focșani, Constanta;
- Centrul de Studii Tehnice, Rutiere și Informatica (CESTRIN);
- Puncte de lucru în cadrul subunităților: secții de drumuri naționale (SDN), secții de autostrăzi; districte, agenții de control și încasare (ACI), agenții de încasare (AI), centre de întreținere și coordonare (CIC), pepiniere și plantații, puncte de sprijin, formații, etc.

CNAIR SA, prin Statutul Companiei, este definit drept principal investitor, beneficiar al investițiilor și administrator al rețelei de autostrăzi și drumuri de interes național. Prin calitățile deținute, se urmărește realizarea obiectivelor propuse, scopul fiind dezvoltarea infrastructurii rutiere și creșterea nivelului de siguranță și confort.

Întreaga activitate a Companiei, prin specificul acesteia, se desfășoară într-o permanentă relație cu mediul instituțional, ministere, autorități administrative centrale și locale. De asemenea, cu finanțatori externi, Comisia Europeană, antreprenori și alți parteneri contractuali, cât și într-o relație și într-un dialog permanent cu sindicatele, societatea civilă și cu cetățenii.

Complexitatea activității Companiei și faptul că aceasta se desfășoară la nivel național, cu implicații directe în dezvoltarea altor sectoare și ramuri economice, determină din partea CNAIR asumarea unui program clar de activități și acțiuni. Necesitatea acestui program derivă și din relația economico-socială pe care România o are în cadrul Comisiei Europene, prin accesul și beneficiul direct al utilizării fondurilor europene.

Pentru realizarea obiectivelor sale, Compania utilizează fonduri rambursabile, nerambursabile și fonduri alocate de la bugetul de stat.

Proiectul bugetului de venituri și cheltuieli anual al CNAIR SA este întocmit în conformitate cu prevederile legii bugetului de stat, pe baza estimărilor multianuale de realizare a obiectivelor proprii.

Bugetul de venituri și cheltuieli se aprobă prin Hotărâre a Guvernului inițiată de Ministerul Transporturilor și avizată inter-ministerial.

## II. DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII RUTIERE

Dezvoltarea infrastructurii de transport rutier reprezintă unul dintre aspectele cheie ale economiei românești, care în mod incontestabil va contribui la creșterea siguranței rutiere și a competitivității. Astfel, integrarea economică în Uniunea Europeană va permite intensificarea comerțului intern și internațional prin reducerea costurilor de comercializare, creșterea concurenței prin deschiderea accesului la noile piețe, atragerea de investiții străine.

Strategia de dezvoltare a infrastructurii rutiere are drept scop și implementarea unui sistem de transport eficient, durabil, flexibil, sigur, echilibrat între modurile de transport, în armonie cu mediul și în conectivitate cu rețelele transeuropene de transport - precondiții esențiale pentru dezvoltarea economică a țării.

Premise:

1. Prevederile Programului de Guvernare care includ direcțiile de dezvoltare
2. Master Planul General de Transport al României
3. Acordul de Parteneriat 2014-2020

Pentru realizarea scopurilor propuse, principiile care stau la baza dezvoltării infrastructurii rutiere au în vedere:

- **Eficiența economică:**

Asigura conectivitatea rapidă și sigură a regiunilor și localităților aflate în lungul traseului

- **Dezvoltarea durabilă și protecția mediului:**

Asigură un echilibru stabil între om și natură, între utilizator și mediul înconjurător, concomitent cu creșterea calității mediului înconjurător și reducerea poluării.

- **Siguranța rutieră:**

Investițiile în modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere și implementarea sistemelor inteligente de transport contribuie la îmbunătățirea condițiilor de siguranță și confort.

- **Dezvoltare regională echilibrată:**

Sistemul de transport trebuie configurat astfel încât să permită prin mobilitate și accesibilitate dezvoltarea economică durabilă și echilibrată la nivel regional și național, în scopul valorificării potențialului teritorial.

### **III. OBIECTIVE GENERALE**

Obiectivele Generale ale CNAIR sunt:

- a) Dezvoltarea unitară a rețelei de drumuri publice în concordanță cu cerințele economiei naționale, de apărare și de control;
- b) Proiectarea, construirea, modernizarea și reabilitarea drumurilor de interes național;
- c) Administrarea și întreținerea drumurilor de interes național, în scopul asigurării condițiilor de siguranță și confort ale utilizatorilor;
- d) Stabilirea și încasarea obligațiilor utilizatorilor pentru folosirea rețelei de drumuri de interes național.

**A. Dezvoltarea unitară a rețelei de drumuri publice în concordanță cu cerințele economiei naționale, de apărare și de control.**

Pentru dezvoltarea unitară și echilibrată a infrastructurii de transport, în anul 2016, prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2016, a fost aprobat Master Planul General de Transport al României.

Master Planul General de Transport al României reprezintă documentul strategic, obligatoriu și de referință, ce constituie baza planificării și prioritizării intervențiilor majore, proiectelor și altor acțiuni, semnificative la scară națională.

Pentru stabilirea și fundamentarea intervențiilor și proiectelor pentru sectorul rutier, în cadrul Master Planului General de Transport au fost identificate și analizate 5 coridoare de conectivitate, ce asigură legătura între principalele regiuni de dezvoltare ale României, cât și între polii de creștere economică și centrele industriale, respectiv:

- Coridorul 1 – București – Brașov (OR1) care se desfășoară între partea de sud a țării și regiunea de centru, respectiv între București și Brașov și conectează areale cu o densitate a populației peste media țării (București, județul Prahova, județul Brașov), dar și cu unități economice de prim rang la nivel național;

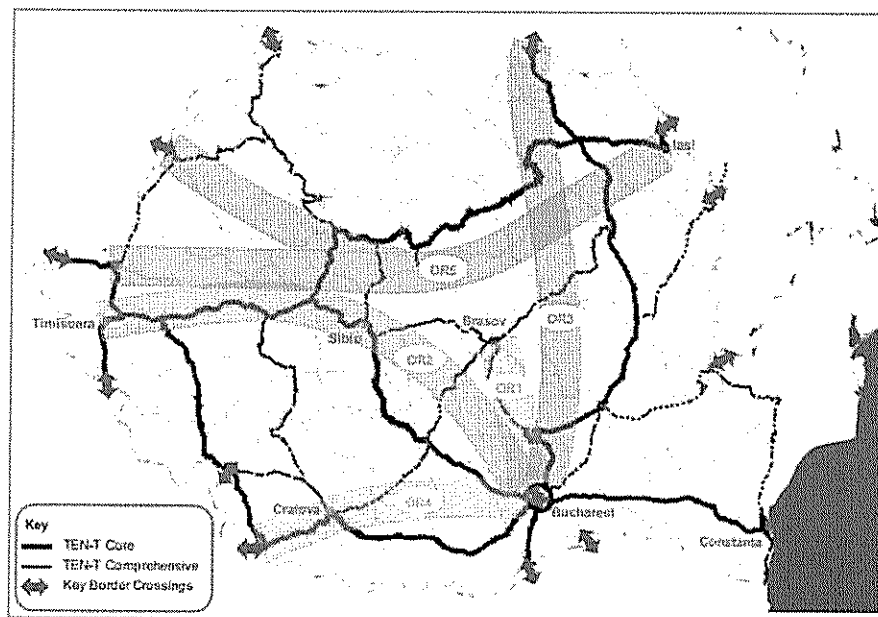
- Coridorul 2 – București – Granița de vest a României (OR2) – ramura nordică/ramura sudică, definit ca o adevărată „coloană vertebrală” a economiei românești, ce contribuie la atragerea fluxurilor de investiție, sprijină exporturile și tranzitul mărfurilor între Centrul Europei și sudul continentului;

- Coridorul 3 – București – Regiunea NE (Moldova) (OR3) – conectează sudul țării cu regiunea NE, regiunile istorice Moldova și Bucovina cu Ucraina și Republica Moldova;

- Coridorul 4 – București – Regiunea SV (Oltenia) (OR4) – asigură conectivitatea între

București și regiunea de dezvoltare economică sud-vest, realizând legătura între centrele socio-economice București, Alexandria și Craiova;

- Coridorul 5 – Regiunea NE (Moldova) – Granita de Vest a României (OR5) – asigură conexiunea est-vest a României și se racordează la sectoare de autostradă construite deja sau aflate în diverse faze de implementare.



#### **B. Proiectarea, construirea, modernizarea și reabilitarea drumurilor de interes național :**

Identificarea necesităților și stabilirea priorităților se realizează prin următoarele etape: stabilirea sursei de finanțare și a nivelului de intervenție (tipuri de lucrări), în baza rezultatelor investigațiilor periodice privind starea rețelei de drumuri naționale și autostrăzi prin, respectiv, demararea procesului de pregătire tehnica.

Pregătirea portofoliului de proiecte asigură dezvoltarea sustenabilă a infrastructurii, în funcție de încadrarea proiectelor în perioadele de programare a investițiilor.

#### **C. Administrarea și întreținerea drumurilor de interes național, în scopul desfășurării traficului rutier în condiții de siguranță a circulației**

O rețea de drumuri bine întreținută contribuie la reducerea costurilor celor ce utilizează drumurile, reducerea riscului de accidente și îmbunătățirea siguranței rutiere, evitarea riscului de închidere a drumurilor pentru reparații capitale, reducerea impactului asupra mediului.

Pentru menținerea stării de viabilitate a drumurilor, în intervalul duratei normale de funcționare, inițială sau între două reparații capitale, este absolut necesar a se executa lucrări de întreținere și reparații curente, prin programele anuale de întreținere urmărindu-se întreținerea infrastructurii.

Astfel, CNAIR realizează:

- **lucrări de întreținere curentă**, care se execută permanent pentru menținerea curățeniei, esteticii, asigurarea scurgerii apelor sau pentru eliminarea unor degradări punctuale de mică amploare la drumuri, lucrări de artă, de siguranță rutieră și a clădirilor anexe aferente drumurilor.
- **lucrări de întreținere periodică**, care se execută la anumite intervale de timp stabilite prin normative tehnice în scopul compensării parțiale sau totale a uzurii produse structurii rutiere, lucrărilor de artă, de siguranță rutieră și clădirilor anexe aferente drumurilor.

#### **D. Stabilirea și încasarea obligațiilor utilizatorilor pentru folosirea rețelei de drumuri de interes național**

În calitate de administrator al drumurilor de interes național, CNAIR SA are dreptul și obligația de a colecta veniturile pentru utilizarea drumurilor naționale și accesul în zona drumului public, în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 *privind regimul drumurilor* și ale Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 *privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România*.

Această activitate a fost atribuită de legiuitor administratorului drumurilor, respectiv CNAIR SA, pentru drumurile de interes național. Prin urmare, una dintre activitățile principale ale CNAIR este de responsabilizare a utilizatorilor care să aibă ca rezultat creșterea gradului de colectare a veniturilor proprii.

#### **E. Comunicarea**

CNAIR, prin statutul pe care-l are și prin domeniul de activitate, este într-un contact permanent cu mediul de afaceri, sistemul instituțiilor publice și al organelor de stat, cu mass media și cu publicul larg.

În acest context, pentru îmbunătățirea activității de construcție și întreținere a autostrăzilor și drumurilor naționale, trebuie intensificat procesul de cunoaștere și informare reciprocă între Companie și partenerii de dialog:

- asociații profesionale;
- organizații neguvernamentale;
- mass media;
- instituții de stat și organe alese;
- cetățenii.



#### **IV. DIRECȚII STRATEGICE ALE CNAIR PENTRU ADMINISTRAREA ȘI DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII RUTIERE**

- *Responsabilitate față de utilizatorul infrastructurii rutiere prin asigurarea unor servicii de calitate, siguranță și confort;*
- *Stabilirea și implementarea unor programe regionale echilibrate în baza priorităților pentru eficientizarea legăturilor rutiere;*
- *Menținerea unei infrastructuri de calitate, prin întreținere adecvată și gestionare responsabilă a riscurilor identificate;*
- *Eficientizarea activității companiei prin implementarea unui management performant, care implică monitorizare, control și răspuns adecvat la riscurile identificate pentru atingerea obiectivelor companiei;*
- *Dialog permanent cu partenerii instituționali și utilizatorii infrastructurii pentru stabilirea soluțiilor tehnice de dezvoltare a sistemului de transport național;*
- *Intensificarea procesului de modernizare a rețelei de transport rutier în corelare cu sistemele de transport europene;*