



# Misiunea, direcțiile strategice și obiectivele generale

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A.

2022

## MISIUNEA, DIRECȚIILE STRATEGICE ȘI OBIECTIVELE GENERALE

ALE C.N.A.I.R. - S.A.

Nr.: DG1/2435/13.12.2022

### Cuprins

<b>I.</b>	<b>C.N.A.I.R. - ADMINISTRATORUL INFRASTRUCTURII RUTIERE</b> .....	<b>2</b>
<b>II.</b>	<b>MISIUNEA ȘI DIRECȚIILE STRATEGICE</b> .....	<b>4</b>
<b>III.</b>	<b>OBIECTIVELE COMPANIEI</b> .....	<b>5</b>
	III.1. Dezvoltarea unitară a rețelei de infrastructură rutieră de interes național în concordanță cu cerințele economiei naționale și cu cele de apărare .....	5
	III.2. Administrarea și întreținerea infrastructurii de transport de interes național, în scopul asigurării unor condiții de circulație optime .....	14
	III.3. Creșterea siguranței rutiere, asigurarea sustenabilității și a condițiilor de circulație fluentă ...	16
	III.4. Stabilirea și încasarea obligațiilor utilizatorilor pentru folosirea infrastructurii rutiere de interes național.....	21
	III.5. Conformitatea cu cerințele și bunele practici în domeniul calității, protecției mediului, controlului, transparenței și comunicării.....	26
<b>IV.</b>	<b>DOCUMENTE STRATEGICE CE DEFINESC NEVOIA DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII ȘI A COMPANIEI</b> .....	<b>28</b>
<b>V.</b>	<b>Anexe</b> .....	<b>34</b>

## **I. C.N.A.I.R. - ADMINISTRATORUL INFRASTRUCTURII RUTIERE**

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere – S.A., denumită în continuare C.N.A.I.R. - S.A. este persoană juridică de interes strategic național, care desfășoară activități specifice în domeniul infrastructurii rutiere de transport, respectiv activități de proiectare, construire, modernizare, reabilitare, întreținere, reparare, administrare a autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, în condiții de siguranță a circulației, precum și activități privind implementarea programelor de dezvoltare unitară a rețelei de drumuri publice, în concordanță cu strategia Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cerințele economiei naționale și cu cele de apărare.

Potrivit reglementărilor legale în vigoare, C.N.A.I.R. - S.A. își desfășoară activitatea sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, dispozițiile legale privind organizarea și funcționarea Companiei fiind statuate de legiuitor prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru 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 și prin Ordonanța de urgență a Guvernului 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., aprobată prin Legea nr. 50/2021, cu modificările și completările ulterioare.

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (6) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările și completările ulterioare, C.N.A.I.R. - S.A. desfășoară în principal activități de interes public național în domeniul administrării drumurilor naționale și autostrăzilor, în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

De asemenea, activitatea desfășurată de către C.N.A.I.R. - S.A. este legiferată și prin Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare.

În structura organizatorică a C.N.A.I.R. - S.A. se regăsesc 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, Buzău, Iași și Constanța, un Centru de Studii Tehnice, Rutiere și Informatică (CESTRIN), precum și puncte de lucru în cadrul subunităților, respectiv 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, puncte de sprijin, formații, etc.

Ca principal beneficiar al investițiilor și administrator al rețelei de autostrăzi, drumuri expres și drumuri de interes național, C.N.A.I.R. - S.A. joacă un rol esențial în dezvoltarea proiectelor de infrastructură de transport care asigură conectivitatea cu coridoarele de transport europene și care contribuie la creșterea mobilității populației și a mărfurilor, influențând în mod direct relațiile economice și dezvoltarea mediului de afaceri la nivel național.

Întreaga activitate desfășurată de către C.N.A.I.R. - S.A., dat fiind specificul acesteia, necesită o permanentă relaționare cu mediul instituțional național, atât la nivelul autorităților publice centrale, cât și a autorităților publice județene și locale, dar și la nivel internațional, cu finanțatori externi cum ar fi Comisia Europeană, antreprenori și alți parteneri contractuali. De asemenea, activitatea specifică a C.N.A.I.R. - S.A. implică o relație și 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 necesitatea asumării din partea C.N.A.I.R. - S.A. a unui program clar de activități și acțiuni. Necesitatea acestui program derivă și din relația economico - socială pe care România o deține în cadrul Comisiei Europene, prin accesul și beneficiul direct al utilizării fondurilor europene.

Pentru realizarea obiectivelor sale, C.N.A.I.R. - S.A. poate utiliza fonduri externe nerambursabile, fonduri alocate de la bugetul de stat, venituri proprii, credite interne și externe contractate în nume propriu și alte surse legal constituite.

Proiectul bugetului de venituri și cheltuieli anual al C.N.A.I.R. - S.A. reflectă atât sumele prevăzute în legea bugetului de stat aferente Companiei, cât și veniturile proprii și alte surse, conform celor de mai sus și este întocmit în conformitate cu prevederile Legii bugetului de stat anuală/rectificările ulterioare, respectiv modificările aprobate la nivelul ordonatorului principal de credite, reprezentat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Bugetul de venituri și cheltuieli se aprobă prin Hotărâre a Guvernului, inițiată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, avizată inter-ministerial de către Ministerul Muncii și Solidarității Sociale din punctul de vedere al respectării politicii salariale stabilite de Guvern la elaborarea bugetelor de venituri și cheltuieli și ulterior de către Ministerul Finanțelor.

Execuția indicatorilor economico - financiari ai C.N.A.I.R. - S.A. este raportată la Ministerul Finanțelor, în conformitate cu procedura reglementată prin ordin al ministrului finanțelor publice, utilizând formularele impuse și serviciile portalului e-guvernare.ro. C.N.A.I.R. - S.A. este reclasificată în sectorul administrației publice centrale, iar bugetul Companiei constituie parte a bugetului general consolidat. Datele raportate de Companie sunt prelucrate statistic de Institutul Național de Statistică și transmise la EUROSTAT.

## **II. MISIUNEA ȘI DIRECȚIILE STRATEGICE**

Luând în considerare faptul că dezvoltarea și întreținerea infrastructurii rutiere de interes național reprezintă condiții esențiale pentru creșterea nivelului de trai, a calității vieții cetățenilor și a dezvoltării economice a țării, printr-o dezvoltare echilibrată a investițiilor, C.N.A.I.R. - S.A., prin acțiunile și proiectele implementate contribuie hotărâtor la dezvoltarea economică și socială a țării.

Necesitatea dezvoltării infrastructurii de transport de interes național în următorii 10 ani, prin finalizarea marilor proiecte de infrastructură rutieră, precum și promovarea noilor proiecte care vor asigura conectivitatea cu coridoarele de transport europene, reprezintă pentru C.N.A.I.R. - S.A., ca și pentru Guvernul României una din prioritățile strategice ale României în următoarea decadă.

Misiunea Companiei este caracterizată de următoarele elemente:

- Responsabilitate față de utilizatorul infrastructurii rutiere prin asigurarea unor servicii de calitate, siguranță și confort;
- Stabilirea și implementarea unor programe echilibrate în baza priorităților pentru eficientizarea legăturilor rutiere;
- Creșterea nivelului de viabilitate a drumurilor prin întreținere adecvată și gestionare responsabilă a riscurilor identificate;
- Eficientizarea activității prin implementarea unui management performant, care implică monitorizare, control și răspuns adecvat la riscurile identificate pentru atingerea obiectivelor;
- Dialog permanent cu partenerii instituționali și utilizatorii infrastructurii pentru dezvoltarea sistemului de transport național, stabilirea soluțiilor tehnice și protecția mediului;
- Intensificarea procesului de modernizare a rețelei de transport rutier în corelare cu sistemele de transport europene;
- Îmbunătățirea siguranței rutiere în concordanță cu politica Uniunii Europene.

Astfel, pentru materializarea misiunii sale, C.N.A.I.R. - S.A. își asumă următoarele direcții strategice:

- Creșterea calității studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice;
- Adaptarea și armonizarea normativelor existente pentru a accelera gradul de implementare a proiectelor;
- Elaborarea și pregătirea documentațiilor, astfel încât proiectele atribuite să poată fi contractate și implementate în mod eficient; maturizarea proiectelor promovate;
- Creșterea cooperării cu autoritățile locale și centrale și a performanței Companiei ca beneficiar al investițiilor naționale;
- Participarea activă la procesul legislativ din domeniul infrastructurii, apelând la resurse tehnice existente. Dinamica societății influențează și domeniul Dreptului, respectiv cel al legislației în domeniul infrastructurii;
- Monitorizarea atentă și eficientă a implementării proiectelor;
- Valorificarea capitalului uman disponibil în vederea realizării eficiente a proiectelor și a identificării unor noi soluții pentru regiunile subdezvoltate din punct de vedere al infrastructurii și conectivității rutiere.

### **III. OBIECTIVELE COMPANIEI**

**Obiectivele Generale** ale C.N.A.I.R. - S.A., prezentate în continuare și detaliate în subsecțiunile următoare, sunt:

1. Dezvoltarea unitară a rețelei de infrastructură rutieră de interes național în concordanță cu cerințele economiei naționale și cu cele de apărare;
2. Administrarea și întreținerea infrastructurii de transport de interes național, în scopul asigurării unor condiții de circulație optime;
3. Creșterea siguranței rutiere, asigurarea sustenabilității și a condițiilor de circulație fluentă;
4. Stabilirea și încasarea obligațiilor utilizatorilor pentru folosirea infrastructurii rutiere de interes național;
5. Conformitatea cu cerințele și bunele practici în domeniul calității, protecției mediului, controlului, transparenței și comunicării.

#### **III.1. Dezvoltarea unitară a rețelei de infrastructură rutieră de interes național în concordanță cu cerințele economiei naționale și cu cele de apărare**

În conformitate cu prevederile legale, care stau la baza organizării și funcționării sale, C.N.A.I.R. - S.A. are ca obiect de activitate<sup>1</sup>:

- Proiectarea, construirea, modernizarea, reabilitarea, repararea, administrarea autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare pentru proiectele pe care le are în implementare;
- Implementarea programelor de dezvoltare unitară a rețelei de drumuri publice pentru proiectele pe care le are în implementare, în concordanță cu strategia Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cerințele economiei naționale și cu cele de apărare.

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 în infrastructura rutieră de transport a Uniunii Europene va permite intensificarea comerțului intern și internațional prin reducerea costurilor de transport, 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.

##### **III.1.1. 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;
4. Programul Investițional 2021-2030;
5. Programul Operațional Transport 2021-2027;

---

<sup>1</sup> Până la finalizarea proiectelor aflate în implementare, C.N.A.I.R. S.A. desfășoară și activități în acest scop (art. 77 alin. (1) din O.U.G. nr. 55/2016)

## 6. Planul Național de Redresare și Reziliență 2021-2026.

**III.1.2. Principiile care stau la baza dezvoltării infrastructurii rutiere**, pentru realizarea scopurilor propuse, au în vedere:

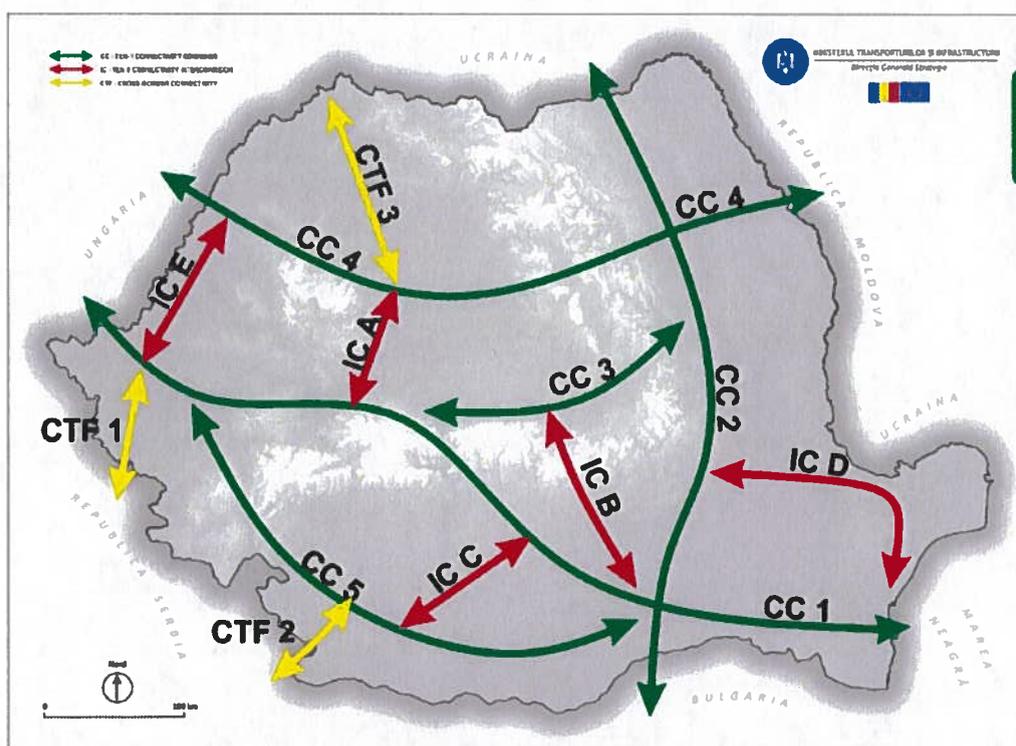
- *Eficiența economică*: Asigură conectivitatea rapidă și sigură a regiunilor și localităților aflate în lungul traseului. Sistemul de transport trebuie să fie eficient în ceea ce privește operațiunile de transport și utilizatorii acestuia. În mod specific, beneficiile sistemului de transport ar trebui să depășească costurile. Acest obiectiv măsoară beneficiul oferit utilizatorilor și furnizorilor de servicii din sistemul de transport, iar măsurile cantitative ale acestuia sunt: Raportul Beneficiu Cost (RBC), Valoarea Actualizată Netă (VAN) și Rata Internă de Rentabilitate Economică (RIRE).
- *Sustenabilitate*: Acest concept include sustenabilitatea financiară, economică și de mediu. Modurile de transport sustenabile (feroviar, transportul public, transportul naval, etc.) care sunt mai eficiente energetic și cu un grad mai scăzut de emisii trebuie dezvoltate în mod prioritar. În cadrul evaluării economice a costurilor operaționale și emisiilor, acestora li se atribuie valori monetare, iar înscrierea sustenabilității ca obiectiv separat respectă atât intențiile Guvernului României și ale Uniunii Europene, cât și preocupările generațiilor viitoare.
- *Siguranță*: Investițiile în transporturi ar trebui să conducă la asigurarea unui sistem de transport mai sigur. Astfel, costul economic al accidentelor este transformat în valori monetare în cadrul evaluării economice. În același timp, unul dintre obiectivele principale ale Guvernului și ale Uniunii Europene este reprezentat de către reducerea accidentelor din sectorul transporturilor, astfel încât siguranța va rămâne un obiectiv distinct în cadrul strategiei de transport.
- *Impactul asupra mediului*: Sistemul de transport nu trebuie să aibă un impact negativ asupra mediului. Introducerea și dezvoltarea rețelei de alimentare cu combustibili alternativi reprezintă, de asemenea, un obiectiv strategic al componentei de transport.
- *Dezvoltarea economică*: Sistemul de transport trebuie configurat astfel încât să permită dezvoltarea economică atât la nivel național cât și la nivel regional. Investițiile în transporturi trebuie, de asemenea, să favorizeze dezvoltarea echitabilă față de toate regiunile și față de toți locuitorii României.
- *Dubla utilizare a infrastructurii de transport*: Construcția sau dezvoltarea infrastructurii de transport trebuie să faciliteze în mod continuu, indiferent de condițiile meteorologice, asigurarea serviciilor de transport atât pentru pasageri și mărfuri, cât și pentru mobilitatea militară și transportul echipamentelor aferente acestora.
- *Finanțarea*: Există un deficit substanțial de finanțare a transporturilor în România. La nivelul proiectelor, disponibilitatea fondurilor europene prin intermediul instrumentelor structurale (Fondul de Coeziune - FC, Fondul European de Dezvoltare Regională - FEDR, Connecting Europe Facility/Mecanismul pentru Interconectarea Europei - CEF, PNRR (Planul Național de Redresare și Reziliență) / RRF (Facilitatea pentru Redresare și Reziliență), împrumuturi prin implicarea IFI-urilor și mecanisme de tip PPP) vor afecta oportunitatea implementării acestora, dar și prioritizarea lor. Programul general de investiții va trebui să se încadreze în limita unor estimări realiste a fondurilor naționale și internaționale disponibile pe perioada planificată.

**III.1.3. Programul Investițional** pentru dezvoltarea infrastructurii de transport din România pe perioada 2021-2030 reprezintă o actualizare a Master Planului General de Transport al României.

Cu toate aspectele pozitive aduse prin adoptarea Master Planului General de Transport al României, în implementarea acestuia s-au remarcat câteva deficiențe precum: proiectele nu s-au maturizat în ordinea prioritizării lor, convențiile internaționale din domeniul transporturilor sunt negociate și agreate fără a se corela cu listele de priorități ale Master Planului General de Transport al României, elemente noi de politică europeană cum ar fi mobilitatea militară nu sunt acoperite de Master Planul General de Transport al României. Prin urmare s-a impus stabilirea unui document unic pentru programarea investițiilor în infrastructura de transport pe termen mediu/lung, respectiv un Program Investițional coerent și integrator al politicilor naționale, europene și internaționale, ca document de referință pentru dezvoltarea sectoarelor economice complementare în România, precum și ca reper de negociere în numele țării în relațiile internaționale.

Programul acoperă nevoile integrale de dezvoltare a infrastructurii de transport din România și prevede necesitatea realizării a 6624.1 km de rețea rutieră (autostrăzi, drumuri expres, transregio, variante ocolitoare) din care 2900.5 km aferenți rețelei primare și 3723.6 km aferenți rețelei secundare.

Prin Programul Investițional au fost stabilite 5 coridoare cheie de conectivitate rutieră la nivel național și mai multe intercoridoare și coridoare transfrontaliere care să asigure nevoia de conectivitate a populației și a mediului de afaceri. Aceste coridoare stau la baza identificării ulterioare a proiectelor din sectorul rutier.



**Figura – Harta coridoarelor de conectivitate rutieră din România**

**i. Coridoare de Conectivitate Rutieră**

Cele 5 coridoare de conectivitate rutieră, prezentate în detaliu mai jos, surprind statusul proiectelor la nivelul trimestrului IV al anului 2021, respectiv:

- *Coridorul de conectivitate 1 (Transcarpați)* – este compus din 13 proiecte de autostradă și asigură legătura între Marea Neagră și granița de vest a țării, pe o lungime de

aproximativ 978 km, din care 650 km sunt în operare. Întregul coridor se suprapune atât rețelei TEN-T Core cât și ramurii nordice a coridorului european Rin-Dunăre. Proiectele de autostradă necesare a fi implementate pentru a se realiza continuitatea acestui coridor sunt: Autostrada Inel București + drumurile radiale (ramura nordică), Autostrada Inel București (ramura sudică), Autostrada Pitești – Sibiu, sectorul de autostradă Holdea – Margina.

- *Coridorul de conectivitate 2 (Moldova)* – este compus din 9 proiecte de autostradă/drum expres care asigură legătura pe axa nord – sud între Moldova și Muntenia dar și între Ucraina/Moldova și Bulgaria, la nivel de tranzit continental. Lungimea coridorului este de aproximativ 570 km din care 96.2 km sunt în operare. Întregul coridor se suprapune rețelei TEN-T Core. Proiectele de autostradă/drum expres necesare a fi implementate pentru a se realiza continuitatea acestui coridor sunt: drumul de mare viteză Giurgiu Frontieră – București, drumul de mare viteză Ploiești – Buzău, drumul de mare viteză Buzău – Focșani, drumul de mare viteză Focșani – Bacău Sud, drumul de mare viteză Bacău Nord – Pașcani, drumul de mare viteză Pașcani – Suceava și drumul de mare viteză Suceava – Siret Frontieră.
- *Coridorul de conectivitate 3 (Coridorul Carpatia)* – este compus din două proiecte de autostradă și un proiect de conectivitate între acestea. Coridorul, în lungime de aproximativ 300 km, asigură legătura între sudul Transilvaniei și Moldova și reprezintă o cale rapidă de acces la coridorul de conectivitate 1. Întreg coridorul se suprapune rețelei europene de transport TEN-T Comprehensive. Coridorul de conectivitate este compus din proiectele de autostradă Sibiu – Brașov și Brașov – Bacău care sunt legate de proiectul de autostrada ByPass Brașov – Nord.
- *Coridorul de conectivitate 4 (Coridorul Unirii)* – este compus din 9 proiecte de autostradă care conectează Moldova de Transilvania prin partea central-nordică a României. Coridorul are o lungime de aproximativ 577 km și se află în operare și în faze avansate de construire între Târgu Mureș și Nădășelu (aproximativ 110 km). Sectorul de coridor estic (Ungheni – Iași – Târgu Mureș – Turda) se suprapune rețelei europene TEN-T Core, iar sectorul vestic (Turda – Gilău – Suplacu de Barcău – Borș) face parte din rețeaua europeană TEN-T Comprehensive. Intervențiile necesare pentru realizarea coridorului sunt reprezentate de 4 importante proiecte de autostradă în lungime totală de aproximativ 470 km: autostrada Ungheni (inclusiv pod peste Prut) – Iași – Târgu Neamț, autostrada Târgu Neamț – Târgu Mureș, respectiv autostrada Nădășelu – Poarta Sălajului și Poarta Sălajului – Biharia.
- *Coridorul de conectivitate 5 (Coridorul Danubius)* – este compus din 5 proiecte de drum expres care conectează Muntenia, Oltenia de Banat și mai departe de Europa Centrală. Coridorul de conectivitate are o lungime de aproximativ 450 km, din care doar 11 km, corespunzător legăturii autostrada A1 – varianta de ocolire Lugoj, se află în operare. Coridorul de conectivitate rutieră se suprapune atât rețelei europene TEN-T Core cât și celei TEN-T Comprehensive, după cum urmează: sectoarele București – Alexandria – Craiova și Drobeta Turnu Severin – Lugoj aparțin TEN-T Core, respectiv sectorul Craiova – Filiași – Drobeta Turnu Severin care aparține rețelei TEN-T Comprehensive. De asemenea, la nivel european această axă se suprapune coridorului european Orient East-Med, ce unește Europa Centrală cu porturi de la Marea Nordului, Marea Baltică, Marea Neagră și Marea Mediterană. Intervențiile necesare pentru realizarea coridorului de conectivitate Danubius sunt: drum expres București – Alexandria – Craiova, drum expres Craiova – Drobeta Turnu Severin, drum expres Drobeta Turnu Severin – Caransebeș – Lugoj.

## **ii. Intercoridoarele de conectivitate rutieră - 5 intercoridoare**

Mobilitatea și schimbul de fluxuri de transport între cele 5 coridoare de conectivitate rutieră prezentate mai sus sunt asigurate de către 5 intercoridoare de conectivitate rutieră, după cum urmează:

- *InterCoridorul de conectivitate A (Intercoridorul Ardeal)* – se suprapune rețelei europene TEN-T Core și este compus din 4 proiecte de autostradă (70 km în total) care conectează coridoarele de conectivitate 1 – Transcarpați de coridorul de conectivitate 4 – Unirii între Sebeș și Turda. Loturile 1 și 2 corespunzătoare sectoarelor de autostradă dintre Turda și Aiud sunt în operare din anul 2018, iar loturile 3 și 4 dintre Aiud, Teiuș, Alba Iulia și Sebeș sunt în operare din 2020 - 2021.
- *InterCoridorul de conectivitate B (Intercoridorul Autostrada zăpezii)* – este compus din două proiecte de autostradă și are o lungime de aproximativ 105 km, suprapunându-se rețelei TEN-T Comprehensive între Ploiești și Brașov. Intercoridorul asigură mobilitatea între mai multe coridoare de conectivitate: CC 1 Transcarpați, la sud, respectiv CC 3 Carpatia, la nord. Coridorul este compus din autostrăzile Ploiești – Comarnic și Comarnic – Râșnov - Cristian - Ghimbav (Brașov). În operare se află aproximativ 6.3 km de autostradă corespunzătorii secțiunii dintre Cristian și Râșnov.
- *InterCoridorul de conectivitate C (Intercoridorul Oltenia)* – acest intercoridor este constituit de proiectul drumului expres Pitești – Craiova și este compus din 5 proiecte aflate în diverse faze de execuție, pe o lungime de 121 km. Intercoridorul se suprapune rețelei europene TEN-T Comprehensive și va crește mobilitatea între coridoarele de conectivitate CC 1 Transcarpați și CC 5 Danubius. Pe de altă parte, acesta va constitui o axă de descongestionare a traficului de-a lungul DN65, în special la nivelul orașelor Slatina și Balș.
- *InterCoridorul de conectivitate D (Intercoridorul Dobrogea)* – acest intercoridor asigură legătura între Moldova și Marea Neagră, respectiv între coridorul de conectivitate CC 2 Moldova în nord-vest și coridorul de conectivitate CC 1 Transcarpați în sud-est. Lungimea intercoridorului este de aproximativ 406.8 km și este compus din mai multe proiecte: drumul expres dintre Autostrada A7 (ramurile Focșani și Buzău) și Brăila (102 km), drumul expres Brăila - Galați (11 km), podul suspendat peste Dunăre (2 km – aflat în execuție), drumul expres Măcin – Tulcea – Constanța (Ovidiu) (187 km), autostrada ByPass Constanța – legătura spre Portul Constanța (21.8 km – aflat în operare din 2011/2013). Toate proiectele aparțin rețelei europene TEN-T Comprehensive.
- *InterCoridorul de conectivitate E (Intercoridorul Țara Crișurilor)* – acest intercoridor asigură legătura și mobilitatea între coridorul de conectivitate CC 4 Unirii și coridorul de conectivitate CC 1 Transcarpați, între Oradea și Arad. Lungimea intercoridorului este de 134 km și se suprapune rețelei europene TEN-T Comprehensive. De asemenea, acest intercoridor este parte integrantă a traseului Via Carpatia ce are ca obiectiv major conectarea rutieră a Mării Baltice cu Marea Mediterană.

Proiectele aparțin rețelei TEN-T Core și Comprehensive și se suprapun peste rețeaua rutieră primară din România.

## **iii. Coridoarele transfrontaliere**

Legătura coridoarelor de conectivitate cu rețelele rutiere din statele vecine se realizează de-a lungul coridoarelor TEN-T, în mod direct sau indirect.

Legătura directă a coridoarelor de conectivitate cu rețelele rutiere ale statelor vecine se realizează prin 3 coridoare de conectivitate, după cum urmează:

- **Coridorul de conectivitate CC 1 Transcarpați:** asigură conectivitatea cu Ungaria prin punctul transfrontalier (PTF) Nădlac II în vest, respectiv cu alte state prin portul Constanța, la est. Mobilitatea rutieră națională și transfrontalieră se realizează de-a lungul coridorului TEN-T Core și a coridorului Rin – Dunăre (ramura nordică);
- **Coridorul de conectivitate CC 2 Moldova:** asigură conectivitatea cu Bulgaria prin PTF Giurgiu în sud, respectiv cu Ucraina prin PTF Siret, în nord. Mobilitatea rutieră națională și transfrontalieră se realizează de-a lungul coridorului TEN-T Core;
- **Coridorul de conectivitate CC 4 Unirii:** asigură conectivitatea cu Ungaria prin PTF Borș II în vest, respectiv cu Republica Moldova prin PTF Ungheni II, în est. Mobilitatea rutieră națională și transfrontalieră se realizează de-a lungul coridorului TEN-T Core.

Legătura indirectă a coridoarelor de conectivitate cu rețelele rutiere ale statelor vecine se realizează prin intermediul coridoarelor de conectivitate transfrontaliere, astfel:

- **Coridorul transfrontalier CTF 1 (Coridorul Banat)** – conectează coridorul de conectivitate CC1 Transcarpați în nord (zona Timișoara), cu Serbia prin PTF Moravița, în sud. Lungimea coridorului este de aproximativ 88 km. Mobilitatea rutieră națională și transfrontalieră se realizează de-a lungul coridorului TEN-T Core.
  - **Coridorul transfrontalier CTF 2 (Coridorul Tracia)** – conectează coridorul de conectivitate CC5 Danubius în nord (Dr. Tr. Severin/Craiova) cu Bulgaria prin PTF Calafat, în sud. Lungimea coridorului este de aproximativ 150 km. Mobilitatea rutieră națională și transfrontalieră se realizează de-a lungul coridorului TEN-T Core, prin intermediul a două proiecte rutiere: Drobeta Turnu Severin – Calafat (72 km), respectiv Craiova – Calafat (78 km).
  - **Coridorul transfrontalier CTF 3 (Coridorul Someș)** – leagă coridorul de conectivitate CC4 Unirii în partea de sud (Turda, Cluj-Napoca), atât cu Ungaria, prin PTF Oar, cât și cu Ucraina, prin PTF Halmeu II. Lungimea coridorului este de aproximativ 264 km, dintre care 19.5 km se află în operare. Mobilitatea rutieră națională și transfrontalieră se realizează parțial de-a lungul coridorului TEN-T Comprehensive. Coridorul asigură conectivitatea la rețeaua rutieră rapidă, în mod direct, a municipiilor Satu Mare și Baia Mare, respectiv indirect a municipiului Bistrița.
- iv. **Coridorul ORBITAL BUCUREȘTI asigurând conectivitatea pentru o dezvoltare urbană echilibrată în zona municipiului București (10 drumuri radiale și 2 noduri rutiere)**

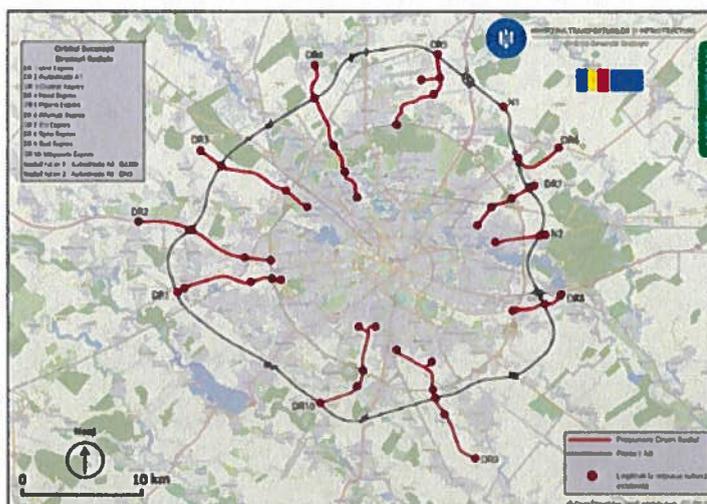


Figura - Harta drumurilor radiale și a nodurilor, parte componentă a proiectului Orbital București

**În sinteză, coridoarele prezentate mai sus, rezultate din obiectivele de conectivitate ale României, însumează aproximativ 4140 km, din care 973 km se află în operare (trimestrul 4 al anului 2021), 221 km se află în diverse faze de implementare, iar peste 2950 km sunt în faza de concept.**

Din același total de 4147.8 km, o repartizare în funcție de coridoarele predefinite se prezintă astfel:

- ✓ coridoarele de conectivitate rutieră reprezintă 2889 km;
- ✓ intercoridoarele de conectivitate rutieră reprezintă 754.8 km;
- ✓ 504.2 km sunt reprezentați de coridoarele transfrontaliere.

Sinteza costurilor totale necesare pentru implementarea proiectelor de-a lungul coridoarelor se prezintă astfel:

Nr. Crt.	Costuri coridoare	Cost estimat (mil. EUR fără TVA)	Cost estimat (mil. EUR cu TVA)
1	<b>Total Coridoare Conectivitate (5)</b>	24031.2	28597.2
2	<b>Total Intercoridoare Conectivitate (5)</b>	5002.9	5953.4
3	<b>Total Coridoare Transfrontaliere (3)</b>	2381.2	2833.6
<b>Total</b>		<b>31415.3</b>	<b>37384.2</b>

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 tehnică.

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

#### **Definirea rețelei rutiere din România**

Au fost definite două tipuri de rețele rutiere, cu un grad ridicat de complementaritate, care vor acoperi întreaga țară și care vor răspunde cerințelor de mobilitate pentru o dezvoltare economică rapidă și sustenabilă. Cele două rețele rutiere identificate, fundamentate prin analiza detaliată din *Master Planul General de Transport al României*, sunt reprezentate de:

- *Rețeaua rutieră primară* – constituie structura rutieră de bază a României în context național (coridoarele de conectivitate rutieră) și european (coridoarele TEN-T din România). Întreaga rețea TEN-T Core și cea mai mare parte din rețeaua TEN-T Comprehensive se suprapune rețelei rutiere primare.
- *Rețeaua rutieră secundară* – se constituie atât într-o rețea de complementaritate a rețelei primare, cu rol de alimentare a acesteia dar și într-o rețea de legătură între aceasta și rețeaua de drumuri naționale și județene.

##### **i. Sectorul rutier – rețeaua primară**

Rețeaua rutieră primară conectează toate regiunile de dezvoltare și cei mai importanți poli de creștere economică din România. Pe de altă parte, din rețeaua rutieră primară fac parte și primele 18 orașe din România în raport cu nivelul populației (peste 125 000 locuitori). Astfel, rețeaua rutieră primară inter-conectează în mod direct municipiile București, Cluj-Napoca, Timișoara, Iași, Constanța, Craiova, Brașov, Galați, Ploiești, Oradea, Brăila, Arad, Pitești, Sibiu, Bacău, Baia Mare, Buzău, Drobeta Turnu Severin, importante centre socio-economice și demografice.

Rețeaua rutieră primară care acoperă echilibrat teritoriul României, reprezintă un veritabil motor de dezvoltare economică națională și regională, care poate dinamiza investițiile, generând efecte benefice directe asupra îmbunătățirii calității vieții locuitorilor României.

Pe de altă parte, rețeaua rutieră primară se suprapune peste întreaga rețea europeană TEN-T Core și pe cea mai mare parte a rețelei TEN-T Comprehensive din România, contribuind astfel la dezvoltarea mobilității rutiere generale, atât la nivel național, cât și la nivel European.

În cadrul rețelei primare sunt incluse drumurile radiale ca parte a proiectului de Autostrada A0 - Orbital București (proiectul din rețeaua primară vizat: Inel București (Nord) + drumuri radiale).

*Drumurile radiale*, care ajută la creșterea atractivității investiției autostrăzii A0 - Inel București prin conectarea acesteia la municipiul București și la aria metropolitană, sunt în număr de 10 și însumează o lungime totală estimată de 96.03 km. Drumurile radiale înglobate într-un singur proiect denumit *Orbital București* au fost trasate respectând obiectivele proiectului, astfel încât, acestea leagă marile bulevarde radiale ale Municipiului București și Centura București cu A0, dar creează și conexiuni între localități din aria metropolitană la A0, intersectând un număr total de 30 unități administrativ-teritoriale. Astfel, s-au propus noduri și descărcări rutiere în număr de 29 pentru conectarea acestor drumuri radiale. De asemenea, proiectul presupune 10 drumuri radiale și două noduri rutiere asociate proiectului A0 pentru realizarea conexiunii la rețeaua rutieră existentă.

Costul estimat al proiectelor este de 586.10 milioane EUR fără TVA și 697.47 milioane EUR cu TVA, iar, costul pe km este de aproximativ 7.26 milioane EUR cu TVA. De asemenea, sursa de finanțare a proiectului Orbital București va fi din Programul Operațional Infrastructură Mare, Programul Operațional Transport și Buget de Stat.

#### *ii. Sectorul rutier – rețeaua secundară*

Rețeaua rutieră secundară este complementară rețelei rutiere primare, asigurând legăturile funcționale între aceasta și rețeaua de drumuri naționale și județene. O altă funcție importantă a rețelei rutiere secundare este de alimentare și distribuție, spre și dinspre rețeaua primară, a fluxurilor de trafic, într-o manieră modernă, rapidă și în armonie cu mediul înconjurător și cu politicile europene de conectivitate.

Rețeaua rutieră secundară deservește municipiile reședință de județ (altele decât cele localizate de-a lungul rețelei primare) și asigură conexiunea acestora la rețeaua rutieră primară. Așadar, din totalul de 42 de reședințe de județ din România, 30 se află pe rețeaua rutieră primară, iar restul de 12 se conectează indirect la aceasta, prin intermediul rețelei secundare. Putem afirma astfel, că toate municipiile reședință de județ din România sunt conectate direct sau indirect la rețeaua rutieră primară.

De asemenea, rețeaua rutieră secundară poate asigura, la nivel de drum național cu câte una sau doua benzi pe sens, conexiunea cu rețelele rutiere din statele vecine (exemplu Albița – Republica Moldova și Vama Veche - Bulgaria).

#### *Lista proiectelor rutiere*

Lista proiectelor rutiere a fost definită în concordanță cu necesitățile de conectivitate la nivel național și european, cu coridoarele de conectivitate și cu cele TEN-T, dar și în funcție de rețeaua rutieră primară și secundară.

Așa cum au fost definite mai sus, coridoarele rutiere sunt formate din mai multe sectoare de autostrăzi sau drumuri expres care se află în diverse faze de dezvoltare (în operare, în construcție sau în proiect). În programul investițional, realizat în baza analizei detaliate dezvoltate la nivelul Master Planului General de Transport, se face referire doar la proiectele

aflate în fazele de construire și cele în fazele de pregătire/proiectare sau în proiect, cele aflate deja în operare fiind excluse din analiză, având rol doar de definire a rețelei în integralitatea ei.

***i. Proiectele rutiere localizate pe rețeaua primară***

În urma analizei menționate anterior, a fost stabilită o primă listă de proiecte care aparțin rețelei primare, formată din proiectele aflate în faza de execuție și cele aflate în faza de proiectare. Lista cuprinde 40 de proiecte rutiere de autostrăzi și drumuri expres a căror lungime însumează peste 3257 km. *Lista proiectelor localizate pe rețeaua primară* este prezentată în anexă.

Prin urmare, proiectele din rețeaua primară însumează circa 3257 km, având o valoare estimată de 31415.4 milioane EUR fără TVA, din care 703.3 km reprezintă proiecte din scenariul de referință și 2553.7 km reprezintă proiecte prioritizate.

***ii. Proiecte rutiere localizate pe rețeaua secundară***

Rețeaua rutieră secundară este complementară rețelei rutiere primare, asigurând legăturile funcționale între aceasta și rețeaua de drumuri naționale și județene. În acest program investițional, lista proiectelor rutiere de pe rețeaua secundară este compusă din 51 de proiecte de *drumuri expres, drumuri transregio și drumuri de conectivitate* în lungime de aproximativ 3708 km. *Listele cu proiectele rutiere localizate pe rețeaua secundară* (listă drumuri expres și listă drumuri de conectivitate și drumuri transregio) sunt prezentate în anexă.

Variantele de ocolire asigură tranzitul facil al vehiculelor evitând localitățile și are beneficii directe atât pentru transportul persoanelor și al mărfurilor, cât și pentru îmbunătățirea calității vieții comunităților din localitățile pentru care se realizează variantele de ocolire.

Proiectele de variante de ocolire sunt în număr de 24 și însumează o lungime de 217.1 km. Costul estimat pentru realizarea acestor proiecte este de 574 milioane EUR fără TVA.

Proiectele de variante de ocolire regionale (părți componente ale proiectelor de infrastructură rutieră transregio) sunt în număr de 37 și însumează o lungime de 263.4 km. Costul estimat pentru aceste proiecte este de 745.4 milioane EUR fără TVA.

Astfel, proiectele din rețeaua secundară însumează o lungime de aproximativ 4189.2 km, având o valoare estimată de 6687 milioane EUR fără TVA și reprezintă proiecte prioritizate.

**Forma finală a portofoliului de investiții, așa cum a fost definit prin Programul Investițional 2021-2030, a rezultat în urma unei analize cost beneficiu realizate la nivelul modelului național de transport, în baza unor criterii și ponderi alocate:**

- 1. Eficiență economică – 35%;**
- 2. Reducerea emisiilor de carbon – 20%;**
- 3. Conectivitate strategică – 25%;**
- 4. Utilizarea duală a infrastructurii – 15%;**
- 5. Maturitatea pregătirii proiectului – 5%.**

### **III.2. Administrarea și întreținerea infrastructurii de transport de interes național, în scopul asigurării unor condiții de circulație optime**

Un alt obiect de activitate stabilit de legiuitor prin prevederile legale, care stau la baza organizării și funcționării sale, C.N.A.I.R. – S.A. este și<sup>2</sup>:

- Întreținerea, repararea, administrarea [...] autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, precum și a altor elemente de infrastructură rutieră definite conform legii, în scopul desfășurării traficului rutier în condiții de siguranță a circulației (inclusiv în regie proprie);

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 prematură 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, prin programele anuale de întreținere urmărindu-se întreținerea infrastructurii.

Astfel, C.N.A.I.R. - S.A. 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;

În cadrul lucrărilor de întreținere curentă, un capitol foarte important îl reprezintă activitățile și serviciile efectuate pentru pregătirea drumurilor pentru sezonul de iarnă și deszăpezirea drumurilor pe timpul iernii;

- 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;
- lucrări de reparații curente, care se execută periodic în scopul compensării parțiale sau totale a capacitații portante și uzurii produse drumurilor, podurilor și anexelor acestora, pentru a li se reda condițiile normale de exploatare și de siguranța circulației rutiere;
- lucrările de reparații capitale, care se execută periodic în scopul compensării totale a uzurii fizice și morale sau a ridicării caracteristicilor tehnice ale drumurilor, podurilor și anexelor acestora, la nivelul impus de creșterea traficului rutier și în raport cu cerințele categoriei din care face parte drumul, ținând seama atât de condițiile prezente cât și de cele de perspectivă.

#### ***Întreținerea Infrastructurii Rutiere***

Infrastructura rutieră reprezintă elementul central într-un sistem de transport rutier, iar întreținerea rețelei rutiere – autostrăzi, drumuri expres și drumurilor naționale – este unul dintre obiectivele principale de activitate ale C.N.A.I.R. - S.A, care se realizează în baza unor programe anuale pentru lucrări și servicii de întreținere la drumuri, poduri și anexele acestora, stabilite în conformitate cu normative și reglementari tehnice specifice, în funcție de resursele

<sup>2</sup> CNAIR are ca obiect principal de activitate al CNAIR în conformitate cu art. 4 alin. (1) din O.U.G nr. 84/2003, cu modificările și completările ulterioare

financiare aprobate, durata normală de funcționare a drumurilor și periodicitatea lucrărilor de întreținere la drumurile publice.

Un obiectiv principal al C.N.A.I.R. - S.A. pentru perioada 2022-2025 se axează pe creșterea calității infrastructurii rutiere de transport, de interes național, printr-un amplu program de întreținere curentă și periodică, implementat în perioada 2022-2025.

Este bine cunoscut faptul că infrastructura rutieră necesită volume de finanțare din ce în ce mai mari, deoarece rețeaua de drumuri pentru care sunt necesare lucrări de întreținere crește anual pe măsura executării și intrării în exploatare a noi sectoare de autostrăzi, drumuri expres și variante ocolitoare, dar și din cauza volumelor de trafic greu de marfă în creștere atât din punct de vedere al numărului de vehicule, cât și din punct de vedere al creșterii cantităților de mărfuri transportate.

În ceea ce privește podurile și podețele, C.N.A.I.R. - S.A. are în vedere definirea unor pachete de intervenție pe rețelele rutiere primară și secundară, care să conducă la creșterea gradului de siguranță, eliminarea restricțiilor de viteză și creșterea capacității portante. Aceste pachete de intervenție vor fi definite la nivelul fiecărei unități subordonate C.N.A.I.R. - S.A., pentru cele opt direcții regionale de drumuri și poduri (D.R.D.P.: București, Craiova, Timișoara, Cluj, Brașov, Iași, Buzău, Constanța). Pachetul de intervenție va include lucrări de consolidare pentru podurile și podețele existente din lungul autostrăzilor și drumurilor naționale.

Având în vedere starea infrastructurii rutiere și volumul insuficient al finanțării din alocări bugetare și venituri proprii, C.N.A.I.R. - S.A. caută noi surse de finanțare, pentru care acționează pe trei direcții:

***i. Creșterea calității și cantității lucrărilor de întreținere și reparații***

Creșterea calității lucrărilor de întreținere și reparații care se impune în cadrul procesului de achiziție a lucrărilor prin criterii tehnice moderne și eficiente, urmărirea îndeaproape a execuției lucrărilor și creșterea calității recepției acestora.

Din punct de vedere al cantității lucrărilor, pe lângă achizițiile cu firme specializate, C.N.A.I.R. - S.A. execută lucrări în regie proprie pe lungimi și complexitate din ce în ce mai mari.

***ii. Creșterea finanțării***

Creșterea finanțării lucrărilor de întreținere se poate realiza prin atragerea de fonduri nerambursabile, creșterea alocațiilor bugetare și creșterea veniturilor proprii.

Dacă fondurile nerambursabile sunt dirijate îndeosebi către lucrările speciale, cum ar fi reparații capitale la drumuri și lucrări de artă, alocațiile bugetare pot varia în funcție de nivelul de colectare la bugetul de stat, creșterea veniturilor proprii reprezintă o sursă sigură pentru întreținerea infrastructurii de drumuri.

În acest sens, C.N.A.I.R. - S.A. analizează principalele surse de finanțare din venituri proprii – tariful de utilizare (rovinieta), tarifele de trecere (peaj), tarifele suplimentare de utilizare (AST) și tarifele pentru utilizarea zonei drumurilor (UZD) – și își propune optimizarea și modernizarea aplicării în încasării.

***iii. Protejarea infrastructurii rutiere***

Protejarea infrastructurii rutiere pe care C.N.A.I.R. - S.A. o administrează este una dintre priorități, pentru care există măsuri și analizează măsuri suplimentare de modernizare în ceea ce privește autorizarea, extindere a controlului asupra vehiculelor grele de marfă, limitare și control ale lucrărilor edilitare care produc degradări ale sistemului rutier și corpului drumului în colaborare cu instituțiile abilitate ale statului (Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier).

### **III.3. Creșterea siguranței rutiere, asigurarea sustenabilității și a condițiilor de circulație fluentă**

Obiectele de activitate ale Companiei, stabilite de legiuitor, respectiv<sup>3</sup>:

- Proiectarea, construirea, modernizarea, reabilitarea, repararea, administrarea autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, cât și
- Întreținerea, repararea, administrarea [...] autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, precum și a altor elemente de infrastructură rutieră,

vizează o desfășurare a traficului rutier în condiții de siguranță a circulației, în acest sens Compania planificând și realizând activități pentru diminuarea numărului cât și a impactului accidentelor rutiere.

#### **III.3.1. Măsuri pentru îmbunătățirea siguranței rutiere - Strategia Națională privind Siguranța Rutieră**

Comisia Europeană a reafirmat, în decembrie 2020, angajamentul pe termen lung de a ajunge la aproape zero decese rutiere până în anul 2050 - „Viziunea zero” și ca etapă intermediară, reducerea cu încă 50% a numărului persoanelor decedate în accidente rutiere și cu 50% a persoanelor rănite grav în perioada 2021-2030.

În perioada 2010-2020 numărul deceselor cauzate de accidentele rutiere a scăzut cu 37% la nivelul U.E., de la 29.691 decese la 18.844 decese, o scădere care nu atinge însă obiectivul stabilit pentru această decadă, și anume reducerea cu 50% a numărului de decese în accidente rutiere.

România a înregistrat, în intervalul 2010-2020, o reducere cu 31% a numărului persoanelor decedate în accidente rutiere (de la 2.377 la 1.646 persoane), comparabilă cu media europeană de 37%.

În 2016, a fost elaborată o evaluare a riscurilor în materie de siguranță rutieră, în conformitate cu strategiile naționale existente, cu scopul de a corobora toate informațiile și acțiunile prioritare propuse în Strategia Națională privind Siguranța Rutieră, cu problemele, obiectivele și intervențiile identificate în Master Planul General de Transport.

Strategia Națională pentru Siguranța Rutieră, aprobată de Guvernul României prin Hotărârea Guvernului nr. 755/2016 aferentă perioadei 2016-2020, a fost elaborată pe principiile clasice de siguranță rutieră (abordarea pe persoană).

Având în vedere situația din România în ceea ce privește numărul crescut de accidente rutiere, scăzute doar prin prisma creșterii exponențiale a parcului auto, Strategia Națională de Siguranță Rutieră a fost revizuită în anul 2022, rezultând Strategia Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 682/2022, care a fost elaborată pe noua abordare privind siguranța rutieră pentru deceniul 2021-2030, respectiv „sistemul sigur”.

Potrivit abordării ”sistemului sigur”, ”decesele și vătămările grave cauzate de accidentele rutiere nu reprezintă un preț inevitabil al mobilității. Accidente se vor produce mereu, dar decesele și vătămările grave pot fi prevenite în mare măsură. Abordarea „sistemului sigur” vizează un sistem rutier mai puțin punitiv. Aceasta acceptă că oamenii fac greșeli, și susține o combinație de măsuri pe mai multe niveluri, pentru a preveni decesul persoanelor din cauza greșelilor lor, luând în considerare caracteristicile vulnerabilității umane. De exemplu, o construcție optimizată a vehiculelor, îmbunătățirea infrastructurii rutiere, viteze reduse, toate

<sup>3</sup> CNAIR are ca obiect principal de activitate al CNAIR în conformitate cu art. 4 alin. (1) din O.U.G nr. 84/2003, cu modificările și completările ulterioare

acestea au capacitatea de a reduce impactul accidentelor. Împreună, acestea ar trebui să onoreze niveluri de protecție, care asigură că, în cazul în care un element eșuează, un alt element va compensa pentru a preveni rezultatul cel mai grav.

Scopul "sistemului sigur" pe termen lung este eliminarea deceselor și a rănilor grave pe drumurile unei țări. Sistemul sigur este adoptat de un număr din ce în ce mai mare de țări, și stă la baza Deceniului de Acțiune al Organizației Națiunilor Unite pentru siguranța rutieră.

De asemenea, Strategia include indicatori-cheie de performanță clar definiți și cuantificați privind reducerea numărului de accidente, eliminarea punctelor negre, quantumul amenzilor precum și entitățile responsabile cu monitorizarea punerii în aplicare a strategiei. Aceste aspecte fac parte din planul de acțiune aferent strategiei de siguranță rutieră.

Strategia se adresează în mod integrat și multidisciplinar tuturor actorilor implicați în asigurarea siguranței rutiere și conține obiective specifice pentru:

- consolidarea aplicării legii (enforcement), sancțiuni mai mari pentru încălcarea legii;
- reducerea limitelor de viteză în anumite zone sau pe anumite drumuri, în funcție de datele privind accidentele/analiza riscurilor și de cele mai bune practici la nivelul Uniunii Europene, introducerea elementelor obligatorii de siguranță, revizuirea normelor de circulație, inclusiv asigurarea priorității pentru utilizatorii vulnerabili;
- reducerea punctelor negre atât în mediul urban, cât și în cel extraurban, incluzând un plan specific de acțiune în domeniul investițiilor pentru reducerea numărului de puncte negre cu 48% până în 2026, comparativ cu numărul inițial de 267 de puncte negre;
- eliminarea treptată din registrul național a vehiculelor vechi/deficitare, inspecții și verificări sporite în materie de siguranță;
- educație și formare continuă, formală și informală;
- campanii de informare;
- integrarea cu Programul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport pe perioada 2021-2030;
- integrarea cu strategia ITS și reformarea și eficientizarea sistemului național de intervenții de urgență precum și eficientizarea achitării amenzilor;
- pregătirea infrastructurii și a legislației pentru vehiculele „inteligente”;
- introducerea unui sistem de management al vitezei, etc.

C.N.A.I.R. - S.A. își asumă Viziunea urmărită prin această strategie, respectiv „Viziunea Zero”, prin implementarea "sistemului sigur", cu accent pe următoarele mesaje cheie enunțate de Asociația Mondială a Drumurilor - (PIARC-World Road Association, 2020):

- Responsabilitatea principală a unei autorități cu atribuții în domeniul rutier, și a altor entități și instituții implicate, este de a sprijini utilizatorii drumurilor să ajungă la destinația dorită în condiții de siguranță;
- Abordarea sistemului sigur se bazează pe o poziție etică (Viziune Zero) în care nu poate fi niciodată acceptabil ca oamenii să fie grav răniți sau uciși pe rețeaua rutieră. Oferă un set de principii de proiectare și funcționare pentru a ghida acțiunile întreprinse în coordonate favorabile atingerii obiectivului asumat pe termen lung - cel de eliminare a victimelor;
- Există o responsabilitate partajată între proiectanții de sisteme (care proiectează și administrează drumurile) și utilizatorii drumurilor, pentru a rezulta o deplasare sigură pe rețeaua rutieră;

- Abordarea sistemului sigur îi obligă pe proiectanții de sistem să ofere un mediu sigur, și să considere sistemul combinat ca fiind cel preferat, față de abordarea tradițională, care a pus cel mai mare accent pe responsabilizarea utilizatorului drumului;
- Proiectarea și funcționarea sistemului trebuie să devină iertătoare pentru erorile factorului uman (utilizator de drum);
- Sunt necesare strategii de intervenție la nivelul întregului sistem pentru a elimina accidentele soldate cu morți și răniți grav, precum și pentru a îmbunătăți inclusiv asistența de urgență și cea medicală pentru victimele accidentelor;
- Abordarea sistemului sigur este cel mai eficient mod de a lua în considerare și de a anihila riscurile de accidente mortale și grave într-o rețea rutieră;
- Utilizarea noilor tehnologii orientate atât pentru protecția pasagerilor autovehiculelor noi/moderne cât și pentru dezvoltarea mecanismelor de prevenire, monitorizare și intervenție rapidă.

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

Proiectele generale pe care le avem în vedere privind siguranța rutieră, sunt:

- Creșterea siguranței rutiere prin montarea de elemente pasive de siguranță rutieră (parapete rutier din beton, metalic, cu rulouri, cu cabluri, etc.);
- Măsuri de îmbunătățire a siguranței traficului prin amenajarea trecerilor la nivel a drumurilor cu calea ferată, amenajarea intersecțiilor în soluție giratorie, amplasarea parapetelor rutiere cu rulouri și cabluri, a atenuatorilor de impact, precum și implementarea de măsuri specifice în zona trecerilor pentru pietoni;
- Sporirea siguranței rutiere pe timp de noapte, prin iluminarea sectoarelor de drum periculoase cu surse de lumină ce utilizează energie verde;
- Semnalizarea corespunzătoare verticală (indicatoare rutiere) și orizontală (marcaje rutiere) a infrastructurii rutiere;
- Implementarea de măsuri specifice pentru siguranța utilizatorilor parcarilor adiacente drumurilor naționale;
- Campanie națională de educare și informare pentru creșterea siguranței rutiere.

Ca parte a implementării Strategiei Naționale pentru Siguranța Rutieră, se pregătește punerea în aplicare a Strategiei privind eliminarea punctelor negre (hotspot-uri) de pe rețeaua de drumuri naționale și autostrăzi. Astfel C.N.A.I.R. - S.A. va implementa în perioada 2021- 2030, măsuri fizice de îmbunătățire a siguranței rutiere în cadrul proiectelor cu finanțare europeană.

### ***III.3.2. Dezvoltarea și integrarea Sistemelor de Transport Inteligente pentru infrastructura rutieră de interes național - Strategia ITS***

Creșterea volumului transportului rutier, asociat cu creșterea economiei și a cerințelor de mobilitate ale cetățenilor și mărfurilor sunt cauzele principale ale creșterii congestiei pe rețeaua de drumuri naționale, creșterii consumului de energie, precum și ale unor probleme sociale și de mediu. Răspunsul la aceste provocări majore nu se poate limita la măsurile tradiționale, cum ar fi extinderea infrastructurii de transport rutier existente. Inovația are un rol major în găsirea de soluții adecvate pentru transport.

Sistemele de Transport Inteligente sunt aplicații telematice avansate, care au ca scop furnizarea de servicii inovatoare privind diferitele tipuri de transport și management al traficului, cât și de a permite diverșilor utilizatori să fie mai bine informați și să folosească rețelele de transport într-un mod mai sigur, mai coordonat și mai "inteligent". Sistemele de Transport Inteligente

integrează telecomunicații, electronică și tehnologiile informației cu ingineria transporturilor, în vederea planificării, proiectării, operării, întreținerii și gestionării sistemelor de transport.

Din perspectiva ținutelor politicilor, implementarea Sistemelor de Transport Inteligente, inclusiv a soluțiilor de management al traficului și mobilității în transportul rutier, contribuie cu succes la atingerea obiectivelor de durabilitate:

- a) Un mediu înconjurător mai curat;
- b) Utilizarea optimă și mai redusă a energiei și resurselor naturale pentru transport.

Totodată, ținuturile strategice "tradiționale" pentru sectorul de transport sunt și ele atinse prin implementarea Sistemelor de Transport Inteligente, inclusiv a soluțiilor de management al traficului și mobilității. Astfel că, implementarea Sistemelor de Transport Inteligente contribuie semnificativ la atingerea cu succes a obiectivelor specifice sistemelor de transport, precum:

- a) Trafic eficient și eficace - durate reduse de deplasare, capacitate sporită a rețelelor rutiere, reducerea congestiei;
- b) Nivel ridicat de calitate serviciilor - predictibilitate și punctualitate în transport, locuri de parcare integrate în sistemul de transport;
- c) Modele comportamentale de deplasare durabilă - integrare modală, repartiție modală către modurile durabile;
- d) Nivel ridicat de siguranță a transporturilor - număr redus de accidente, victime și pagube;
- e) Îmbunătățirea calității mediului înconjurător, prin reducerea impactului asupra climei, îmbunătățirea calității aerului și scăderea nivelului zgomotului.

Digitalizarea activităților umane (în special a celor economice și a proceselor specifice acestora) este una dintre cele mai importante direcții de dezvoltare la nivel european și național. Acest lucru se poate realiza la nivelul rețelei rutiere de transport prin implementarea sistemelor de transport inteligente și utilizarea serviciilor și datelor furnizate de către acestea.

La nivelul rețelei de autostrăzi noi construite s-a pus un accent deosebit pentru echiparea acestora cu diferite tipuri de echipamente necesare colectării datelor privind starea drumurilor, trafic și date de călătorie cât și pentru informarea participanților la trafic în timp real. În acest moment, toate aceste date sunt gestionate de către Centre de Monitorizare și Informare regionale existente și sunt utilizate atât pentru asigurarea managementului pe aceste sectoare de autostradă, cât și pentru informarea în timp real a participanților la trafic prin intermediul Panourilor cu Mesaje Variabile (VMS), a rețelelor de socializare sau canale media. Pe lângă aceste metode de informare, a încheiat și un protocol de colaborare cu aplicația Waze prin intermediul căreia sunt puse la dispoziția utilizatorilor o serie de informații referitoare la restricțiile de trafic (temporare și permanente), lucrări, puncte de plată a taxei de drumuri.

Sistemele de Transport Inteligente constituie principalele instrumente de culegere a datelor privind starea infrastructurii rutiere și a traficului rutier în scopul creșterii eficienței activităților de administrare, operare și de informare a utilizatorilor. Ele sunt compuse din rețele de senzori în contact cu elementele monitorizate, respectiv infrastructura rutieră și trafic, o rețea de echipamente și module pentru achiziția datelor, o rețea de unități locale de procesare a datelor, o rețea de comunicații pentru transmiterea datelor și informațiilor între componentele sistemului, legate la centrul de monitorizare și informare (CMI) și un set de interfețe și/sau terminale cu alte Sistemele de Transport Inteligente pentru schimbul de date.

Sistemele de Transport Inteligente contribuie la armonizarea la nivel național și european a serviciilor de informare pentru participanții la trafic, a managementului rețelei rutiere și asigură furnizarea unor servicii ca:

- a) Servicii de informare privind evenimentele în timp real și avertizări;
- b) Servicii de informare privind condițiile de trafic;
- c) Servicii de informare privind limitele de viteză;
- d) Servicii de informare asupra timpului de călătorie;
- e) Servicii de control al respectării legislației privind viteza;
- f) Servicii de avertizare asupra evenimentelor rutiere;
- g) Servicii pentru managementul strategic al traficului pe coridoare;
- h) Servicii de management al incidentelor rutiere;
- i) Servicii privind reglementările transporturilor speciale și de mărfuri periculoase;
- j) Servicii de informare și management a parcărilor pentru vehicule de transport marfă;
- k) Servicii de monitorizare și control a maselor și gabaritului vehiculelor;
- l) Servicii de monitorizare, siguranță și securizare a infrastructurii.

În acest cadru pe rețeaua de autostrăzi din România în cadrul sistemelor de transport inteligent se implementează infrastructura „digitală”, care asigură furnizarea serviciilor de mai sus și care cuprinde subsistemele ce asigură:

- a) Contorizarea și clasificarea traficului;
- b) Detecția automată a incidentelor;
- c) Monitorizarea video;
- d) Măsurarea condițiilor meteo;
- e) Informarea prin panouri cu mesaje variabile;
- f) Cântărirea dinamică;
- g) Detecția vitezei de deplasare a autovehiculelor;
- h) Comunicații de mare viteză prin fibră optică;
- i) Securizarea echipamentelor instalate;
- j) Managementul defectelor din sistem.

Obiectivul general al *Strategiei naționale privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022 – 2030* aprobată prin *Hotărârea Guvernului nr. 1086/2022* este reprezentat de definirea cadrului și priorităților de dezvoltare a sistemelor de transport inteligente care să contribuie la creșterea nivelului de siguranță rutieră, creșterea eficienței activității de transport și reducerea impactului negativ asupra mediului pentru rețeaua rutieră națională, precum și interfețele cu celelalte moduri de transport. Pentru atingerea obiectivului general adoptat în *Strategia națională privind sistemele de transport inteligente* au fost definite obiectivele specifice. Aceste obiective specifice acoperă atât rețelele rutiere interurbane și urbane, cât și conexiunile cu celelalte moduri de transport. Direcțiile de acțiune și acțiunile specifice propuse, completate cu măsuri/proiecte vor conduce la obținerea rezultatelor, respectiv la îndeplinirea obiectivelor propuse de *Strategia națională privind sistemele de transport inteligente*.

Listele obiectivelor specifice, direcțiilor de acțiune, măsurilor/ proiectelor cuprinse în *Strategia națională privind sistemele de transport inteligente* și *Planul de Acțiuni* ce urmează a fi implementate pentru rețeaua rutieră de transport de interes național se regăsesc în Anexă.

### **III.4. Stabilirea și încasarea obligațiilor utilizatorilor pentru folosirea infrastructurii rutiere de interes național**

De asemenea, prin prevederile legale, care stau la baza organizării și funcționării sale, C.N.A.I.R. – S.A. are ca obiect de activitate<sup>4</sup>:

- [...] exploatarea autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, precum și a altor elemente de infrastructură rutieră definite conform legii, în scopul desfășurării traficului rutier în condiții de siguranță a circulației;
- Încasarea în punctele de frontieră și în alte puncte a obligațiilor datorate de către utilizatori pentru folosirea autostrăzilor și drumurilor naționale;
- Activități comerciale, industriale, precum și alte activități necesare îndeplinirii obiectului său de activitate.

În calitate de administrator al drumurilor de interes național, C.N.A.I.R. – S.A. 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 republicată, cu modificările și completările ulterioare și ale Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare.

Această activitate a fost atribuită de legiuitor administratorului drumurilor, respectiv C.N.A.I.R. - S.A., pentru drumurile de interes național. Prin urmare, una dintre activitățile principale ale C.N.A.I.R. – S.A. este de responsabilizare a utilizatorilor care să aibă ca rezultat creșterea gradului de colectare a veniturilor proprii.

Modalitățile prin care activitatea se poate îmbunătăți:

- Modernizarea și/sau înlocuirea sistemelor de taxare;
- Implementarea de măsuri care să determine și să atragă utilizatorul să își achite obligațiile de plată;
- Automatizarea sistemelor de control și interconectarea cu alte sisteme cu funcții de control;
- Automatizarea și digitalizarea emiterii documentelor necesare utilizatorilor.

Abordarea surselor de finanțare pentru întreținerea, repararea și dezvoltarea rețelei rutiere ar trebui realizată pornind de la cei în beneficiul cărora sunt acestea realizate, cei cărora o rețea rutieră bine dezvoltată și întreținută le aduce cele mai mari beneficii, respectiv utilizatorii acestei rețele.

Sursele de finanțare ar trebui să fie constituite din tarife de utilizare a rețelei rutiere bazate pe de o parte prin contributivitatea tuturor celor care utilizează în mod corect rețeaua rutieră și pe de altă parte prin contributivitatea sporită (sanționatorie) a celor care prin utilizare aduc prejudicii acestei rețele. Nivelul contributivității este direct proporțional cu nivelul de calitate al rețelei rutiere. Cu cât spectrul acesteia este mai larg, cu atât mai ridicată este capacitatea sursei de finanțare de a asigura un nivel calitativ ridicat al rețelei rutiere. Un indicator în acest sens este modul în care majoritatea statelor membre ale Uniunii Europene își constituie sursele de finanțare precum și rezultatele (vizibile) în ceea ce privește aspectul și funcționalitatea rețelelor rutiere proprii. Majoritatea acestor state au ales să tarifeze diferențiat traficul ușor de cel greu, în funcție de perioada de utilizare și respectiv de distanța parcursă însă toate aceste state aplică tarife în funcție de clasa de emisii poluante, o transpunere a principiului “poluatorul

<sup>4</sup> C.N.A.I.R. are ca obiect principal de activitate al C.N.A.I.R. în conformitate cu art. 4 alin. (1) din O.U.G nr. 84/2003, cu modificările și completările ulterioare

plătește”. Acest mod de tarifare este cel mai probabil să fie aplicat și în România. În România, rovineta plătită anual pentru un autoturism este de 28 de euro, ceea ce reprezintă cel mai mic nivel al taxei de drum plătit într-un stat membru al Uniunii Europene, urmată de Bulgaria unde însă valoarea acesteia este de 52 de euro, deci aproape dublu comparativ cu România.

În ceea ce privește tarifarea traficului greu, sumele variază, în funcție de categoria drumului și de norma de poluare, între 2 eurocenți/km și 4 eurocenți/km.

Stabilirea tarifelor de utilizare a rețelei rutiere va fi guvernată de principii precum transparența, nediscriminarea, justețea și protecția mediului.

Pentru a putea stabili și aplica astfel de tarife de utilizare ar trebui să existe seturi complete de date în timp real, cu privire la dinamica utilizării rețelei rutiere pe intervale de timp determinate, respectiv cunoașterea în permanență a caracteristicilor și traseului unui vehicul care utilizează rețeaua rutieră.

Fiabilitatea aplicării unor astfel de tarife ar trebui să fie maximă, fapt ce presupune unicitatea seturilor de date, respectiv colectarea, gestiunea și utilizarea acestora în mod unic, prin intermediul unui sistem cu aplicabilitate la nivel național.

Măsurile ce pot fi adoptate în vederea atingerii acestor obiective:

1. Actualizarea sistemului de tarifare rutieră prin introducerea sistemului de tarifare rutieră electronică;
2. Interconectarea sistemului de tarifare rutieră electronică cu sistemele de autorizare ale traficului cu depășiri de mase, dimensiuni și cu sistemele de control ale acestora;
3. Asigurarea accesului automat la informații oricărei instituții abilitate în ceea ce privește controlul circulației rutiere, fiscalitatea transportului rutier, etc.

#### ***III.4.1. Actualizarea sistemului de tarifare prin introducerea sistemului de tarifare rutieră electronică***

- introducerea sistemului de tarifare rutieră electronică pentru vehiculele cu masa totală maximă autorizată (MTMA) > 3,5 tone, în funcție de distanța parcursă de acestea pe sectoare de autostrăzi, drumuri expres și drumuri naționale din România cu caracteristici tehnice superioare, interoperabil cu sistemele de tarifare rutieră electronică din statele membre ale Uniunii Europene;
- actualizarea sistemului de tarifare pentru autoturisme și vehicule cu masa totală maximă autorizată (MTMA) ≤ 3,5 tone, în funcție de perioada de utilizare a rețelei de drumuri.

Sistemul de tarifare rutieră electronică presupune:

- identificarea, în permanență, a traseului urmat de un vehicul pe rețeaua de drumuri naționale (prin intermediul unui echipament de bord – OBE conectat la satelit/ rețele de comunicații mobile) sau în baza unei declarații, în format informatic, a utilizatorului – tichet de rută);
- stabilirea în mod automat a tarifului datorat în funcție de distanța parcursă cu acest vehicul, de categoria de drum și de caracteristicile vehiculului (MTMA, număr de axe, grad de poluare);
- virarea tarifului datorat în contul entității responsabile cu aplicarea tarifului.

Sistemul permite stabilirea automată a tarifelor datorate și în condițiile variației acestora pentru recuperarea unor eventuale costuri legate de congestie, de poluarea atmosferică sau fonică, dacă sunt prevăzute.

Sistemul de tarifare rutieră electronică presupune dezvoltarea accelerată și utilizarea de hărți digitale ale drumurilor publice din România și a aplicațiilor GIS (Geographic Information System) pentru folosirea datelor înscrise în acestea, în cazul tarifelor aplicate de C.N.A.I.R. – S.A., în special cu privire la:

- Agențiile de control și încasare ale C.N.A.I.R. – S.A. din punctul de trecere al frontierei și de pe rețeaua internă;
- sectoarele de drumuri pe care se aplică tarife de trecere (în funcție de distanța parcursă) și sectoarele pe care se aplică tarife de utilizare (în funcție de perioada de utilizare);
- sectoarele de drumuri pe care se aplică tarife de congestie/ tarife de poluare a aerului/ fonică;
- amplasamentele fixe de control automat din punctul de trecere al frontierei și de pe rețeaua internă precum și echipele mobile de control;
- sectoarele de drumuri cu limitele maxime admise, restricțiile de circulație temporare și permanente instituite precum și a variantelor ocolitoare pentru acestea.

#### ***III.4.2. Interconectarea sistemului de tarifare rutieră electronică cu sistemele de autorizare ale traficului cu depășiri de mase și dimensiuni și cu sistemele de control al maselor și dimensiunilor***

La momentul de față datele privind autorizarea și controlul vehiculelor cu depășiri de mase și dimensiuni sunt gestionate prin intermediul unei aplicații care permite accesul la acestea a Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, Agenția Națională de Administrare Fiscală și Autoritatea Națională a Vămilelor, însă nu asigură verificarea trasabilității.

Interconectarea acestei aplicații în cadrul sistemului de tarifare rutieră electronică, dezvoltarea hărților digitale ale drumurilor publice din România și a aplicațiilor GIS, precum și localizarea permanentă a vehiculului va elimina acest neajuns.

Interconectarea celor două platforme va aduce un alt avantaj atât pentru utilizatori cât și pentru mediul de control. Astfel, prin dotarea punctelor fixe de control cu echipamente de clasificare, măsurare și cântărire a vehiculelor se va asigura preselecția traficului în vederea controlului, fapt ce va conduce la asigurarea unei fluente sporite pe rețeaua internă și în punctele de frontieră.

În același scop, ar trebui valorificate și datele colectate de sistemele de monitorizare a traficului existente pe rețeaua rutieră. Prin urmare, este necesară interconectarea sistemului de tarifare electronică cu Sistemele Inteligente de Transport.

#### ***III.4.3. Asigurarea accesului automat la informații oricărei instituții abilitate în ceea ce privește controlul circulației rutiere, fiscalitatea transportului rutier, etc.***

Realizarea celor două măsuri va conduce la crearea unui platforme unice a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii prin intermediul căreia vor fi gestionate, în mod unitar, toate informațiile privind circulația vehiculelor pentru care se aplica tarife de trecere și de utilizare dar și pentru acelea care circulă cu depășiri ale maselor și/sau dimensiunilor maxime admise/ autorizate. Va fi asigurată astfel trasabilitatea acestora, ceea ce va permite accesul automat al oricărei instituții abilitate la aceste date, pentru controlul circulației rutiere, fiscalitatea transportului de marfă, etc.

Măsurile enunțate la punctele III.4.2. și III.4.3. ar trebui avute în vedere integrat, odată cu realizarea măsurii de la punctul III.4.1. Stadiul măsurilor la data prezentei este următorul:

- a fost transpusă legislația primară privind sistemul de tarifare rutieră electronică în România;

- documentația tehnică a acestui sistem este în curs de elaborare, urmând ca până la finele trimestrului 2 al anului 2023 să fie inițiată procedura de achiziție publică;
- a fost inițiat, împreună cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Banca Europeană de Investiții, un studiu pentru stabilirea rețelei rutiere tarifabile, a structurii tarifelor și pentru elaborarea legislației naționale aferente, urmând ca până la finele trimestrului 2 al anului 2023 să fie finalizate.
- la nivelul Planului Național de Redresare și Reziliență au fost incluse o serie de măsuri pentru digitalizarea sectorului de transport ce țin de operaționalizarea sistemelor de trafic inteligent și a celor destinate taxării și controlului, după cum urmează:
  - Infrastructura de taxare și control – instalații automate de măsurare a greutății camioanelor pentru zonele de frontieră, sisteme integrate de control rutier, taxarea camioanelor pe distanță parcursă;
  - Modernizarea a 22 de instalații de cântărire situate în 10 puncte de frontieră, inclusiv automatizarea acestora;
  - Instalarea de porți de gabarit (34);
  - Implementarea de sisteme integrate de inspecție rutieră în vederea asigurării unei monitorizări efective a traficului, inspecția siguranței traficului și cântărirea vehiculelor destinate transportului de mărfuri;
  - Implementarea unui sistem de taxare în funcție de distanța parcursă;
  - Necesarul de finanțare și alocările orientative.

Pentru identificarea de surse suplimentare de fonduri, în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență a fost asumată o reformă care include aprobarea unui pachet legislativ necesar pentru implementarea noului sistem de taxare/impozitare conform principiului „poluatorul plătește” și a principiului taxării ecologice care constă în taxarea pe baza distanței pentru vehiculele de marfă poluante, de tonaj greu (de tipul camioanelor și alte tipuri de autoutilitare).

#### **III.4.4. Concesiuni**

Standardele de proiectare ale autostrăzilor din România au fost aliniate la standardele europene, în principal la „*TEM Standards and Recommended Practice - 2002*” care recomandă, printre facilitățile pe care trebuie să le cuprindă o autostradă / drum expres, și construirea și dotarea Spațiilor de Servicii și a spațiilor de odihnă pentru transportatori (parcări sigure și securizate).

*Dotările și combinațiile de servicii* necesare care trebuie asigurate în Spațiile de Servicii aflate pe tronsoanele de autostradă / drumuri expres construite în România sunt specificate în Normativele Tehnice de proiectare întocmite în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, *Normele tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor* aprobate prin ordinul ministrului transporturilor nr. 1296/2017 cu modificările și completările ulterioare, a *Standardelor pentru autostrada transeuropeană nord-sud – T.E.M./2001* și *Acordul European asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR)*.

Începând cu anul 2020, C.N.A.I.R. - S.A. a demarat acțiunile necesare pentru punerea în aplicare a etapei finale a strategiei privind dotarea, operarea și întreținerea spațiilor de servicii / parcărilor de lungă durată aflate pe tronsoanele de autostrăzi, drumuri expres și variante ocolitoare deschise traficului rutier.

Scopul strategiei îl reprezintă concesionarea serviciilor (în baza *Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, cu modificările și completările ulterioare*)

în vederea utilării/dotării, operării și întreținerii Spațiilor pentru Servicii / Parcărilor de Lungă Durată aflate pe tronsoanele de autostrăzi, drumuri expres și variante ocolitoare deschise traficului rutier, pentru creșterea siguranței, eficienței, confortului și limitării impactului asupra mediului în transportul rutier, conform proiectului Uniunii Europene "Connecting Europe" în conformitate cu legislația, standardele și normativele tehnice în vigoare precum și introducerea în Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030 a unor obiective pentru 2025 și 2030 privind numărul de autovehicule cu emisii zero sau scăzute și stații de încărcare (electrice, hydrogen, CNG (Compressed Natural Gas), LNG (Liquefied natural gas)).

În acest sens, au fost semnate în anul 2021 primele 13 *Contracte de concesiune de servicii în scopul utilării / dotării, operării și întreținerii spațiilor pentru servicii aflate pe autostrăzile din România, deschise traficului rutier, situate pe rutele Nădlac – Sibiu și Pitești - București (A1) și Cernavodă – Constanța (A2).*

Având în vedere strategia C.N.A.I.R. - S.A. conturată până în prezent în ceea ce privește operarea și întreținerea spațiilor de servicii / parcărilor de lungă durată de pe rețeaua de autostrăzi / drumuri expres / variante ocolitoare, în luna decembrie 2021 a fost demarată procedura de atribuire a 12 *contracte de concesiune de servicii în vederea utilării/dotării, operării și întreținerii spațiilor pentru servicii / parcărilor de scurtă durată / parcărilor de lungă durată aflate pe autostrăzile și drumurile naționale din România, deschise traficului rutier, situate pe autostrăzile A1, A3, A4, A10, DN2 – VO Suceava, DN65F VOS – VO Craiova, DN1K – VO Brașov.*

Totodată, s-a demarat etapa de identificare și pregătire a documentațiilor necesare pentru atribuirea unor noi contracte de concesiune de servicii pentru dotarea, operarea și întreținerea unor noi Spații pentru Servicii, Parcări de lungă durată aflate pe Autostrăzi / Drumuri Expres (DEX) / Variante de Ocolire (VO) deschise traficului rutier începând cu anul 2021. Au fost identificate următoarele Spații pentru Servicii:

- Spații pentru Servicii km 64+000 (stânga/dreapta), Biharia, Autostrada A3, Gilău – Borș, Secțiunea 3C;
- Spații pentru Servicii km 47+490 stânga/dreapta, Gilău, Autostrada A3, Câmpia Turzii – Gilău;
- Spații pentru Servicii km 10+840 stânga/dreapta, Nodul Turda, Autostrada A3, Câmpia Turzii – Gilău;
- Spații pentru Servicii km 46+800 (stânga) / km 46+600 (dreapta), Aiud, Autostrada A10, Sebeș – Turda;
- Spații pentru Servicii km 23+500 dreapta și 26+600 stânga, Moara Vlăsiei, și Parcări de Scurtă Durată aflate la Km 17+000 (stânga/dreapta) și Km 34+900 (stânga/dreapta) Autostrada A3, București – Ploiești;
- Spații pentru Servicii km 63+500 dreapta/stânga, Bărcănești, și Parcări de Scurtă Durată aflate la Km 56+900 (stânga/dreapta) și Km 49+100 (stânga/dreapta), Autostrada A3, București – Ploiești;
- Spații pentru Servicii km 4+000 (stânga/dreapta), Ovidiu, Autostrada A4, VO Constanța;
- Parcări de Lungă Durată Varianta de ocolire Craiova – DN 65F VOS, km 4+460 dreapta și km 3 + 780 stânga;
- Drumul Expres Craiova – Pitești, Tronson 2, LOT 1, Km 29+240;
- Drumul Expres – Craiova – Pitești, Tronson 2, LOT 2, Km 55+300;

- Autostrada Sebeș – Turda, LOT 2, Km 22+800 stânga / 23+400 dreapta;
- Varianta de Ocolire Satu Mare;
- Varianta de Ocolire Mihăilești.

Pe lângă dotarea, operarea și întreținerea spațiilor de servicii este necesară și punerea la dispoziția transportatorilor a unor parcări sigure și securizate pe rețeaua de autostrăzi și drumuri expres.

Parcările securizate sunt esențiale pentru îmbunătățirea condițiilor pentru șoferii de vehicule grele de transport marfă pe perioada în care aceștia se odihnesc. Dincolo de siguranță, acestea trebuie să ofere și servicii tipice precum toalete și dușuri, facilitate pentru spălat, acces la internet cât și posibilitatea de cumpărare a unei mese/băuturi, pentru a furniza un standard de confort.

Prin aceste beneficii pentru șoferi, parcările de acest tip vor contribui la îmbunătățirea condițiilor de muncă și siguranță pe drum. Printr-o mai mare securizare, acestea vor diminua furtul de marfă și vor aborda problema din ce în ce mai frecventă a îmbarcărilor ilegale în camioane.

În prezent, se află în dezbatere publică Proiectul de ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru aprobarea *Strategiei Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. privind dezvoltarea parcărilor sigure și securizate pe rețeaua de autostrăzi și drumuri expres din administrare*, care a fost aprobată de către Consiliul de Administrație al C.N.A.I.R. - S.A..

Conform strategiei privind parcările sigure și securizate, construirea, finanțarea, operarea și întreținerea parcărilor securizate de pe rețeaua de autostrăzi și drumuri expres se va face prin contracte de concesiune ce vor fi pregătite și atribuite în baza prevederilor Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, cu modificările și completările ulterioare.

Implementarea va ține cont de metodele de finanțare pentru dezvoltarea parcărilor sigure și securizate și de situația specifică a fiecărei locații identificate. În acest sens, fiecare proiect este încadrat în funcție de termenul de dare în folosință în una din cele 3 faze de implementare (termen scurt, mediu și lung). Lista completă a Spațiilor de parcare sigure și securizate se regăsește în Anexă.

### **III.5. Conformitatea cu cerințele și bunele practici în domeniul calității, protecției mediului, controlului, transparenței și comunicării**

#### ***III.5.1. Managementul Calității***

C.N.A.I.R. – S.A. a implementat și dezvoltat un Sistem Integrat de Management Calitate și Mediu, astfel încât procesele care folosesc aceleași resurse (financiare, informaționale umane, materiale, infrastructură) să fie interconectate pentru a îndeplini obiectivele stabilite.

C.N.A.I.R. – S.A. este certificat ISO 9001:2015 și SR EN ISO 14001:2015 pentru a demonstra și menține capabilitatea organizației de a asigura satisfacerea cerințelor utilizatorilor finali, creșterea credibilității și a încrederii în activitățile realizate, de aplicare a principiilor dezvoltării durabile și protecției mediului/ responsabilității fata de mediu ca mod de lucru standard, precum și de promovare în activitățile sale a soluțiilor tehnice/ tehnologiilor "nepoluante" și a celor mai bune practici în domeniul mediului.

În cadrul Companiei politica referitoare la calitate și mediu, precum și obiectivele din domeniul Sistemului de Management Integrat Calitate și Mediu sunt stabilite pentru a asigura că:

- există infrastructura și mediul de lucru necesare pentru a realiza conformitatea cu cerințele;
- se realizează ridicarea permanentă a nivelului de competență al personalului, implicarea și angajarea acestuia în asigurarea calității și în domeniul protecției mediului;
- se monitorizează încrederea privind capacitatea organizației de a trata și preveni eventualele neconformități.

### **III.5.2. Mediul de control**

Activitatea Companiei este auditată și controlată atât la nivel intern, de structuri funcționale dedicate, cât și extern de către entități cu atribuții în domeniu.

Datorită modului de organizare și funcționare al C.N.A.I.R. – S.A., caracterizat de utilizarea fondurilor publice și a fondurilor comunitare, este exercitat și un control suplimentar asupra operațiunilor C.N.A.I.R. – S.A. realizat de către entități aparținând statului.

### **III.5.3. Controlul intern managerial**

La nivelul Companiei sunt implementate standardele de control intern managerial în conformitate cu prevederile Ordinului Secretariatului General al Guvernului nr. 600/ 2018 privind aprobarea Codului controlului intern managerial al entităților publice.

### **III.5.4. Transparența și Comunicarea**

Comunicarea C.N.A.I.R. – S.A. este structurată în concordanță cu obiectivele și proiectele implementate de către Companie, având în vedere impactul ridicat pe care îl au informațiile despre infrastructura rutieră atât în mass-media, cât și în mediul societății civile. Stabilirea fluxului de informații este prioritară pentru etapa de informare, cât și pentru etapa de creare și consolidare a imaginii realiste a Companiei.

Transparentizarea asigură continuu un acces facil la toate informațiile de interes public: actualizarea lunară a stadiului proiectelor, actualizarea lunară a Hărții Interactive, promovarea prin social media a activităților desfășurate de către Companie.

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

Pentru îmbunătățirea activității de construcție, întreținere și administrare a autostrăzilor și drumurilor naționale, este importantă intensificarea procesului de cunoaștere și informare reciprocă între Companie și partenerii de dialog.

Conform elementelor strategiei de comunicare ale Companiei, sunt stabilite principalele direcții în ceea ce privește comunicarea externă: transparentizarea activităților Companiei, actualizarea informațiilor în timp real, îmbunătățirea dialogului cu terții: O.N.G.-uri, Asociații, etc.

Totodată, ținând cont de specificul mediului informațional modern, pe lângă metodele consacrate de comunicare, strategia de comunicare a Companiei este adaptată abordării specifice mediului online.

Activitatea de comunicare se desfășoară preponderent on-line, prezentarea activității Companiei se realizează prin comunicate de presă emise în timp real, care prezintă activitatea zilnică și răspunsuri la solicitările reprezentanților mass-media. Aceste acțiuni de comunicare se concretizează în apariția C.N.A.I.R. – S.A. în mediul online, în presa locală, în materiale TV, în presa centrală și în materiale radio.

## IV. DOCUMENTE STRATEGICE CE DEFINESC NEVOIA DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII ȘI A COMPANIEI

### IV.1. Dezvoltarea unitară a rețelei de infrastructură rutieră de interes național în concordanță cu cerințele economiei naționale și cu cele de apărare

**IV.1.1. Programul de Guvernare.** Principalele direcții de dezvoltare stabilite la nivel guvernamental prin Programul de Guvernare:

- creșterea calității infrastructurii rutiere de transport, de interes național, printr-un amplu program de întreținere curentă și periodică, implementat în perioada 2021-2024;
- îmbunătățirea siguranței rutiere, în concordanță cu politica Uniunii Europene, prin implementarea unor programe de investiții naționale sau finanțate în baza unor parteneriate cu instituții financiare internaționale;
- stabilirea ca obiectiv, ca până în anul 2030, majoritatea municipiilor să dispună de variante alternative de deviere a transportului greu de marfă care în prezent tranzitează centrul localităților provocând numeroase daune (aglomerează traficul urban, contribuie la înrăutățirea calității aerului, afectează localitățile cu profil turistic).
- mutarea accentului pe aspectele „soft” precum digitalizarea, mobilitatea curată, conectată și autonomă sau utilizarea combustibililor alternativi, respectiv o integrare mai bună a obiectivelor urmărite prin Pactul Ecologic European.

**IV.1.2. Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport din România pe perioada 2021-2030** (anexa la Hotărârea Guvernului nr. 1312/2021 privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 666/2016 pentru aprobarea documentului strategic Master Planul General de Transport al României) document unic pentru programarea investițiilor în infrastructura de transport pe termen mediu/lung, integrator al politicilor naționale, europene și internaționale, ca document de referință pentru dezvoltarea sectoarelor economice complementare în România, precum și ca reper de negociere în numele țării în relațiile internaționale.

Programul Investițional 2021-2030 reprezintă o actualizare a Master Planului General de Transport al României, nemodificând aspectele importante ale acestuia.

Principalele strategii/acte normative/documente programatice care, pe lângă Master Planul General de Transport al României, influențează perspectivele de dezvoltare a infrastructurii de transport din România, cu mențiunea că aceste documente sunt **integrate în Programul Investițional**, cerințele/condiționările acestora fiind luate în considerare la întocmirea listei ierarhizate a proiectelor prioritare:

#### **i. Reglementări, strategii și politici europene în domeniul transporturilor**

**a. Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 1315/2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE**, trasează politica UE în sectorul de transport, abordând implementarea și dezvoltarea, la nivel european, a unei rețele de linii de cale ferată, drumuri, căi navigabile interioare, rute maritime, porturi, aeroporturi și terminale feroviare. Obiectivul final este de a elimina lacunele, blocajele și barierele tehnice, precum și de a consolida coeziunea socială, economică și teritorială în UE.

**b. Mecanismul pentru Interconectarea Europei** (Connecting Europe Facility - CEF) este implementat în baza Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 1153/2021 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1316/2013 și (UE) nr. 283/2014 și sprijină implementarea

proiectelor de interes european, vizând accelerarea investițiilor în domeniul rețelilor transeuropene, în special în finalizarea coridoarelor de transport la nivel european și urmărește să mobilizeze finanțarea care provine atât din sectorul public cât și din cel privat.

Un element de noutate introdus pentru perioada programatică 2021 – 2027 (Connecting Europe Facility 2) se referă la inițiativa privind mobilitatea militară. În cadrul acestei inițiative, statele membre vor identifica și vor promova acele proiecte de infrastructură de transport cu dublă utilizare: civilă și militară.

*c. Inițiativa celor Trei Mări (I3M)* reprezintă o platformă politică lansată în anul 2015, din care fac parte 12 state (Austria, Bulgaria, Croația, Cehia, Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, România, Slovacia, Slovenia și Ungaria), al cărei obiectiv principal este acela de a oferi susținere politică pentru o mai bună cooperare și interconectare a economiilor statelor din spațiul geografic cuprins între cele trei mări - Adriatică, Baltică și Neagră - în domenii precum energia, transporturile, telecomunicațiile sau protecția mediului.

Această inițiativă își propune să implementeze proiecte inclusiv în infrastructura de transport (de exemplu, căi ferate, navigație internă, porturi, autostrăzi, etc.), energie și infrastructură digitală. De asemenea, inițiativa susține și suplimentează programele finanțate cu fonduri europene, contribuind astfel la creșterea competitivității la nivelul întregii Uniuni.

*d. Strategia UE pentru Regiunea Dunării (SUERD)* este un instrument comunitar de cooperare macro-regională destinat dezvoltării economice și sociale a macro-regiunii dunărene prin punerea în aplicare a politicii de coeziune a Uniunii Europene. Aceasta reunește 14 țări situate de-a lungul Dunării: 9 state membre ale Uniunii Europene (Austria, Bulgaria, Republica Cehă, Croația, Germania, Ungaria, Republica Slovacă, Slovenia și România) și 5 state din afara Uniunii Europene (Bosnia și Herțegovina, Republica Moldova, Muntenegru, Serbia și Ucraina).

Strategia își propune o serie de măsuri pentru îmbunătățirea conectivității în regiune, prin dezvoltarea mobilității și a legăturilor de transport, inclusiv prin eliminarea blocajelor în ceea ce privește navigabilitatea pe fluviul Dunăre și îmbunătățirea siguranței navigației, prin proiecte precum FAIRWAY și DARIF – Forumul Dunării.

*e. Parteneriatul Estic (PaE)* este o dimensiune specifică a politicii europene de vecinătate. Acesta se bazează pe cooperarea între Uniunea Europeană și 6 parteneri estici ai Uniunii Europene: Ucraina, Republica Moldova, Republica Armenia, Republica Azerbaidjan, Republica Belarus și Republica Georgia.

Principalul obiectiv al Parteneriatului îl reprezintă accelerarea cooperării de natură politică între părți, precum și crearea cadrului și condițiilor pentru integrarea economică, inclusiv prin îmbunătățirea interconectării în domeniul energetic și al transporturilor.

*f. TRACECA (Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia)* este un program internațional de transport în cadrul căruia sunt partenere Uniunea Europeană și alte 12 state din Europa de Est, Caucaz și regiunea Asiei Centrale. Scopul programului constă în consolidarea relațiilor economice, a comerțului și a transporturilor în regiunile bazinului Mării Negre, Caucazul de Sud și Asia Centrală – în special în privirea armonizării cadrului instituțional și de reglementare în sectorul transporturilor.

De menționat, în mod specific, sunt coridoarele de transport internaționale la care România este sau dorește să facă parte prin prisma valorificării potențialului de a deveni hub principal de transport între Europa și Asia (Marea Neagră - Marea Caspică, TRACECA, Trans Caspian) dar și pe axa Nord-Sud (Inițiativa celor Trei Mări).

*g. Tratatul de Instituire a Comunității Transporturilor (Balcanii de Vest)* are ca scop dezvoltarea rețelei de transport dintre Uniunea Europeană și următoarele state din sud-estul

Europei: Republica Albania, Bosnia și Herțegovina, Republica Macedonia de Nord, Kosovo, Muntenegru și Republica Serbia. Comunitatea transporturilor își propune integrarea treptată a piețelor de transport ale acestor state în piața transporturilor din Uniunea Europeană, inclusiv în domeniul standardelor tehnice, al interoperabilității, al siguranței, al securității, al managementului traficului, al politicii sociale, al achizițiilor publice și al mediului, pentru toate modurile de transport (feroviar, rutier, maritim și căi navigabile interioare), cu excepția celui aerian.

**ii. Reglementările aplicabile la nivel național în domeniul transporturilor**

*a. Semestrul European pentru coordonarea politicilor economice* oferă un cadru pentru identificarea priorităților naționale în materie de reforme și monitorizarea implementării acestora. Statele membre își dezvoltă propriile strategii naționale multianuale în materie de investiții, în sprijinul acestor reforme.

Strategiile respective ar trebui, de asemenea, să servească la utilizarea în mod coerent a finanțării din partea Uniunii și la maximizarea valorii adăugate a sprijinului financiar care urmează să fie primit în special din fonduri, prin *Mecanismul de Redresare și Reziliență instituit prin Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 241/2021 și prin Programul InvestEU instituit prin Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 523/2021*.

*b. Strategia privind Cadru Național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi* este cuprinsă în Anexa Hotărârii Guvernului nr. 87/2018 și este elaborată în conformitate cu prevederile Capitolului II din Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, prin care se transpune Directiva 2014/94/EU privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi - puncte de reîncărcare de înaltă putere instalate pe rețeaua de drumuri naționale/autostrăzi, conform strategiei C.N.A.I.R. – S.A. privind instalarea de stații de reîncărcare pentru vehicule electrice pe rețeaua TEN-T din România, până în 2030;

*c. Legea nr. 291/2018* privind aprobarea obiectivului de investiții Autostrada Iași-Târgu Mureș, Autostrada Unirii cu modificările și completările ulterioare, care propune ca viitoare surse de finanțare bugetul de stat, credite externe/fonduri europene nerambursabile sau parteneriatul public-privat. Autostrada A8 (Târgu Mureș - Iași - Ungheni) este prevăzută în cadrul Master Planului General de Transport la categoria proiecte noi (TEN-T Core). Proiectul asigură o legătură directă între zona de nord-est a României, regiunea Cluj-Napoca și zona de vest - granița cu Ungaria/restul Europei via Sebeș/Timișoara sau Oradea via OR 12 (Gilău - Borș).

*d. Parteneriatul Public Privat* la nivel național este reglementat prin intermediul *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 39/2018 privind parteneriatul public-privat cu modificările și completările ulterioare*. Aceasta reglementează realizarea sau reabilitarea/extinderea unor bunuri prin cooperarea dintre partenerul public și cel privat, astfel încât bunurile respective vor aparține ulterior patrimoniului partenerului public. Finanțarea obiectivelor se realizează în principal din fonduri private și prevede o perioadă relativ lungă de derulare a raporturilor contractuale cu scopul de a permite investitorului recuperarea investiției și realizarea de profit.

*e. Documente de politică strategică în domeniul accesării finanțării nerambursabile* considerate referințe în aprobarea programelor operaționale, Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 și Programul Operațional Transport 2021-2027:

- Acordul de Parteneriat 2014-2020 încheiat între Comisia Europeană, Ministerul Fondurilor Europene și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru implementarea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii rutiere cuprinse în lista

proiectelor eligibile în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, cu regula de eligibilitate a cheltuielilor n+3 (decembrie 2023).

- Inițierea procesului de aprobare a Acordului de Parteneriat 2021-2027, ce urmează a fi încheiat între Comisia Europeană, Ministerul Fondurilor Europene și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru implementarea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii rutiere cuprinse în lista proiectelor eligibile în cadrul Programului Operațional Transport 2021-2027.

**IV.1.3. Planul Național de Redresare și Reziliență al României** aprobat de Consiliul Uniunii Europene pe 28.10.2021.

La nivelul legislației naționale, dispoziții referitoare la Planul Național de Redresare și Reziliență al României se regăsesc în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 124/2021 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului Național de Redresare și Reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență.

#### **IV.2. Administrarea și întreținerea infrastructurii de transport de interes național, în scopul asigurării unor condiții de circulație optime**

**Programul Investițional** pentru dezvoltarea infrastructurii de transport din România pe perioada 2021-2030 (*anexă la Hotărârea Guvernului nr. 1312/2021 privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 666/2016 pentru aprobarea documentului strategic Master Planul General de Transport al României*) și **Planul Național de Redresare și Reziliență al României** aprobat de Consiliul Uniunii Europene pe 28.10.2021.

#### **IV.3. Creșterea siguranței rutiere, asigurarea sustenabilității și a condițiilor de circulație fluentă**

**IV.3.1. Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră** pentru perioada 2016-2020, aprobată de Guvernul României prin Hotărârea Guvernului nr. 755/2016;

**IV.3.2. Strategia Națională privind Siguranța Rutieră** pentru perioada 2022 – 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 682/2022;

**IV.3.3. Strategia privind eliminarea punctelor negre (hotspot-uri) de pe rețeaua de drumuri naționale și autostrăzi**, ca parte a implementării Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră;

**IV.3.4. Programul Investițional** pentru dezvoltarea infrastructurii de transport din România pe perioada 2021-2030 (*anexa la Hotărârea Guvernului nr. 1312/2021 privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 666/2016 pentru aprobarea documentului strategic Master Planul General de Transport al României*);

**IV.3.5. Planul Național de Redresare și Reziliență al României** aprobat de Consiliul Uniunii Europene pe 28.10.2021;

**IV.3.6. Strategia Națională privind sistemele de transport inteligente** pentru perioada 2022 – 2030 aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1086/2022;

**IV.3.7. Ordonanța Guvernului nr. 7/2012** privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;

**IV.3.8. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 1/2021** privind stabilirea cadrului instituțional și adoptarea unor măsuri necesare pentru înființarea punctului național de acces, conform regulamentelor delegate de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport.

#### **IV.4. Stabilirea și încasarea obligațiilor utilizatorilor pentru folosirea infrastructurii rutiere de interes național**

**IV.4.1. Programul Investițional** pentru dezvoltarea infrastructurii de transport din România pe perioada 2021-2030 (anexa la Hotărârea Guvernului nr. 1312/2021 privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 666/2016 pentru aprobarea documentului strategic Master Planul General de Transport al României) și **Planul Național de Redresare și Reziliență al României** aprobat de Consiliul Uniunii Europene pe 28.10.2021;

**IV.4.2. Directiva 96/53/CE** a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional modificată prin Directiva (UE) nr. 2015/719;

**IV.4.3. Directiva 1999/62/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iulie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri;

**IV.4.4. Regulamentul (UE) nr. 1315/2013** privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE;

**IV.4.5. Regulamentul Delegat (UE) 2022/1012** al Comisiei din 7 aprilie 2022 de completare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește stabilirea de standarde care detaliază nivelul de servicii și de securitate al spațiilor de parcare sigure și securizate și procedurile de certificare a acestora.

#### **IV.5. Conformitatea cu cerințele și bunele practici în domeniul calității, protecției mediului, controlului, transparenței și comunicării**

##### **IV.5.1. Reglementari, strategii în domeniul Managementului calității**

- Standardul SR EN ISO 9001:2015 – Sisteme de management al calității;
- Standardul SR EN ISO 14001:2015 – Sisteme de management de mediu.

##### **IV.5.2. Reglementari, strategii ce vizează Sistemul de Control Intern Managerial**

- Standardele de control intern managerial aprobate prin ordinul secretarului general al Guvernului nr. 600/2018 privind aprobarea Codului controlului intern managerial al entităților publice;

##### **IV.5.3. Reglementari, strategii în zona de Comunicare, Transparență**

- Legea nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată;
- Strategia Națională Anticorupție 2021-2025;
- Memorandumul emis de Guvernul României în anul 2016 privind Creșterea transparenței și standardizarea afișării informațiilor de interes public;

- **Directiva 214/95/ UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 de modificare a Directivei 2013/34/UE în ceea ce privește prezentarea de informații nefinanciare și de informații privind diversitatea de către anumite întreprinderi și grupuri mari.**

## V. Anexe

### V.1. Lista proiecte C.N.A.I.R.

#### V.1.1. Lista proiectelor localizate pe rețeaua primară

Nr. Crt.	Proiect rețea primară	Rețea TEN-T	Tip proiect conform MPGT	Lungime (km)	Cost estimat (mil. EUR fără TVA)	Cost estimat (mil. EUR cu TVA)	Cost mediu estimat fără TVA (mil. EUR/km)
1	Inel București (Nord) + drumuri radiale	Core	A	145.7	1112.3	1323.6	7.6
2	Inel București (Sud)	Core	A	51.2	507.3	603.7	9.9
3	Pitești - Sibiu	Core	A	122.2	2773.5	3300.4	22.7
4	Holdea - Margina	Core	A	9.0	297.0	353.4	33.0
5	Giurgiu - București	Core	DX	55.2	289.8	344.9	5.3
6	Ploiești - Buzău (+drum de legătură la VO Buzău Nord)	Core	A	63.3	635.2	755.9	10.0
7	Buzău - Focșani	Core	A	82.4	797.3	948.8	9.7
8	Focșani - Bacău	Core	A	95.9	998.3	1188.0	10.4
9	Bacău - Pașcani	Core	A	77.4	654.7	779.1	8.5
10	Pașcani - Suceava	Core	A	60.5	423.8	504.3	7.0
11	Suceava - Siret	Core	DX	41.0	215.0	255.9	5.2
12	Sibiu - Brașov	Comprehensive	A	129.6	1479.9	1761.1	11.4
13	ByPass Brașov Nord	Comprehensive	A	19.7	118.2	140.7	6.0
14	Brașov - Bacău	Comprehensive	A	159.9	2364.0	2813.2	14.8
15	Ungheni - Iași - Târgu Neamț	Core	A	134.9	1179.5	1403.6	8.7
16	Târgu Neamț - Târgu Mureș	Core	A	176.9	5403.9	6430.7	30.5
17	Chețani - Câmpia Turzii	Core	A	15.7	58.3	69.4	3.7
18	Nădășelu - Poarta Sălajului	Comprehensive	A	42.0	409.0	486.7	9.7
19	Poarta Sălajului - Biharia	Comprehensive	A	110.0	1057.0	1257.8	9.6
20	București - Alexandria	Core	DX	70.0	367.5	437.3	5.3
21	Alexandria - Craiova	Core	DX	125.0	656.3	780.9	5.3
22	Craiova - Filiași - Drobeta Turnu Severin	Comprehensive	DX	104.0	700.5	833.6	6.7
23	Drobeta Turnu Severin - Caransebeș - Lugoj	Core	DX	142.0	1533.0	1824.3	10.8
24	Ploiești - Comarnic	Comprehensive	A	48.6	306.8	365.1	6.3
25	Comarnic - Brașov	Comprehensive	A	50.1	1264.9	1505.2	25.2
26	Pitești - Craiova	Comprehensive	DX	121.0	775.1	922.4	6.4
27	Buzău - Brăila	Comprehensive	DX	98.0	376.2	447.7	4.5
28	Focșani - Brăila	Alte rețele	DX	86.3	362.1	430.8	4.5
29	Brăila - Galați	Comprehensive	DX	11.1	75.5	89.8	4.5
30	Pod peste Dunăre	Comprehensive	DX	2.0	415.8	494.8	207.9
31	Măcin - Tulcea + drum de accesibilitate Delta Dunării) - Constanța	Comprehensive	DX	187.7	904.0	1075.7	4.8
32	Arad - Oradea	Comprehensive	DX	134.0	522.6	621.9	3.9
33	Timișoara - Moravița	Core	DX	88.1	343.6	408.9	3.9
34	Drobeta Turnu Severin - Calafat	Core	DX	72.8	283.9	337.8	3.9
35	Craiova - Calafat	Core	DX	78.7	306.9	365.2	3.9
36	A3 - Tureni	Partial Comprehensive	DX	9.0	65.5	77.9	7.3
37	Cluj Napoca (Apahida) - Dej	Partial Comprehensive	DX	75.0	450.0	535.5	7.3
38	Dej - Baia Mare - Halmeu	Partial Comprehensive	DX	95.2	608.9	724.6	6.2
39	Baia Mare - Satu Mare	Partial Comprehensive	DX	55.0	259.0	308.2	4.7
40	Satu Mare - Oar	Partial Comprehensive	DX	10.9	63.4	75.4	5.8
	<b>Total</b>			<b>3257.0</b>	<b>31415.3</b>	<b>37384.2</b>	

## V.1.2. Lista proiectelor localizate pe rețeaua secundară

### Drumuri expres\*

Nr. Crt.	Proiect rețea secundară (Drumuri Expres)	Tip intervenție	Lungime (km)	Cost estimat (mil. EUR fără TVA)	Cost estimat (mil. EUR cu TVA)	Cost mediu fără TVA (mil. EUR/km)
1	A0 - Aeroport Henri Coandă	Drum Expres nou (2+2)	9,0	43,1	51,3	4,8
2	DX - Dej - Bistrița	Drum Expres nou (2+2)	55,6	266,4	317,0	4,8
3	A7 - Suceava - Botoșani	Drum Expres nou (2+2)	26,0	124,5	148,2	4,8
4	A7 - Bacău - Piatra Neamț	Drum Expres nou (2+2)	61,0	239,1	284,5	3,9
5	Pitești (A1 Centura Pitești) – Mioveni (Centură Sud)	Drum Expres nou (2+2)	9,2	42,0	50,0	4,6
	Mioveni - Câmpulung - Brașov - A3	Drum Expres nou (2+2)	114,8	1182,1	1406,7	10,3
6	A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3	Drum Expres nou (2+2)	74,2	348,2	414,4	4,7
7	Alternativa Techirghiol (A2/A4 - Olimp)	Drum Expres nou (2+2)	27,5	129,1	153,6	4,7
Total drumuri expres cu valoare socio-economică		7 proiecte	262,5	1192,4	1419,0	
Total drumuri expres		1 proiect	114,8	1182,1	1406,7	
<b>Total general</b>		<b>8 proiecte</b>	<b>377,3</b>	<b>2374,5</b>	<b>2825,7</b>	

\*Drumurile expres de pe rețeaua secundară nu au caracter major de conectivitate, sunt dublate de legături rutiere din rețeaua primară

### Drumuri de conectivitate și transregio\*\*

Nr. Crt.	Proiect rețea secundară (drumuri transregio)	Tip intervenție	Lungime (km)	Cost estimat (mil. EUR fără TVA)	Cost estimat (mil. EUR cu TVA)	Cost mediu fără TVA (mil. EUR/km)
1	Hunedoara - Sântuhalm - A1 (profil 2+2)	Drum nou de legătură la rețeaua primară și modernizare drum existent (+ creșterea siguranței)	13,0	32,8	39,0	2,5
2	A8 - Lețcani Vest - Centura Iași (profil 2+2)	Drum nou de legătură la autostrada A8	8,8	43,7	52,0	5,0
3	Blaj - Teiuș - A10 (profil 1+1)	Modernizare DN14B + poduri (peste CF M200 - Teiuș și CF M300 - Crăciunel) (+ creșterea siguranței)	23,7	25,8	30,7	1,1
4	DX - Centura Craiova Est (profil 2+2)	Drum nou de legătură la rețeaua primară	4,3	18,8	22,4	4,4
5	A1 - Timișoara - Aeroport Traian Vuia/DNCT (profil 2+2)	Drum nou de legătură la rețeaua primară	7,7	22,3	26,5	2,9
6	DX - Jibou - Românași - A3 (profil 2+2)	Drum nou de legătură între A3 și DX	20,5	61,5	73,2	3,0
7	Slobozia - Drajna - A2 (profil 2+2)	Modernizare, extindere la 4 benzi + pod peste CF M800 Drajna (+ creșterea siguranței)	16,9	16,9	20,1	1,0
8	Călărași - Drajna Nouă - A2 (profil 2+2)	Modernizare și creșterea siguranței	22,0	11,0	13,1	0,5
	Brăila - Slobozia	Modernizare și creșterea siguranței	103,2	43,2	51,3	0,4
9	Reșița - Caransebeș - DX (profil 1+1)	Modernizare și creșterea siguranței	41,8	28,9	34,3	0,7
	Reșița - Voiteg - A9	Modernizare și creșterea siguranței	62,2	33,7	40,1	0,5
10	Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1) inclusiv VO Iași Est	Modernizare, construcție nouă și creșterea siguranței	85,9	128,9	153,4	1,5
	Vaslui - Bacău - A7	Modernizare și creșterea siguranței	65,1	43,6	51,9	0,7
11	Miercurea Ciuc - Sfântu Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1)	Modernizare și creșterea siguranței	73,8	39,9	47,4	0,5
	A8 - Ditrău - Gheorgheni - Miercurea Ciuc	Modernizare și creșterea siguranței	73,2	39,2	46,7	0,5
12	Râmnicu Vâlcea - Tigveni - A1 (profil 2+2, 2+1, 1+1)	Modernizare, extindere parțială și creșterea siguranței	20,4	30,6	36,4	1,5
	Râmnicu Vâlcea - Căinenii Mari - A1	Modernizare și creșterea siguranței	39,2	28,6	34,1	0,7
13	Târgu Jiu - Filași - DX2 (profil 2+2)	Modernizare și creșterea siguranței	70,9	106,4	126,6	1,5
	A1 - Simeria - Petroșani - Tg. Jiu	Modernizare și creșterea siguranței	155,1	101,1	120,2	0,7
14	Centura Metropolitană Cluj (Gilău - A3 - Cluj-Napoca - Apahida - DX4) (profil 2+2)	Drum nou + drumuri de legătură	63,0	580,7	691,0	9,2
15	A1 - Titu - Băldana (profil 2+2)	Drum nou, modernizare și creșterea siguranței	30,3	30,3	36,1	1,0

Nr. Crt.	Proiect rețea secundară (drumuri transregio)	Tip intervenție	Lungime (km)	Cost estimat (mil. EUR fără TVA)	Cost estimat (mil. EUR cu TVA)	Cost mediu fără TVA (mil. EUR/ km)
16	București - Bâldana - Târgoviște (profil 2+2)	Modernizare și creșterea siguranței (București - Bâldana), respectiv modernizare, extindere la profil 2+2 și creșterea siguranței (Bâldana - Târgoviște)	63.8	80.0	95.2	1.3
17	DX - Târgoviște - Sinaia - A3 (profil 1+1, 1+2, 2+2)	Drum nou de legătură Târgoviște Vest, modernizare drum existent, extindere parțială și creșterea siguranței	51.7	77.5	92.2	1.5
18	A4 Cumpăna - DN39 Constanța (profil 2+2)	Modernizare drum existent, extindere la 4 benzi și conexiune la noul nod rutier de pe A4 (plus creșterea siguranței)	3.4	5.1	6.0	1.5
19	Tudor Vladimirescu - Galați (+ drum de legătură DX Brăila - Galați - VO Galați - 6.45 km)	Modernizare drum existent, extindere parțială (plus creșterea siguranței), respectiv drum nou de legătură (profil 1+1)	38.5	63.2	75.2	1.6
	Vaslui - Tudor Vladimirescu (+ Tecuci - Tișija)	Modernizare și creșterea siguranței	167.0	83.5	99.4	0.5
20	A7 - Suceava - Bistrița (fără variantele de ocolire Vatra Dornei, Câmpulung Moldovenesc, Frasin, Gura Humorului)	Modernizare, extindere parțială și creșterea siguranței	152.4	152.4	181.4	1.0
	DX - Olimp - Mangalia - Vama Veche (Bulgaria)	Modernizare și creșterea siguranței	20.9	15.7	18.7	0.8
	DX - Botoșani - Tg. Frumos - A8	Modernizare și creșterea siguranței	71.5	36.5	43.4	0.5
	Corabia - Râmnicu Vâlcea	Modernizare și creșterea siguranței	152.0	76.0	90.4	0.5
	Beclean (Bistrița) - Salva - Moisei - Cărlibaba	Modernizare și creșterea siguranței	203.0	165.5	196.9	0.8
	A3 - Oradea - Satu Mare - DX4	Modernizare și creșterea siguranței	137.0	68.5	81.5	0.5
	Sărățel - Târgu Mureș - A8/A3	Modernizare și creșterea siguranței	78.0	44.0	52.4	0.6
	A7 - Focșani - Târgu Secuiesc - A13	Modernizare și creșterea siguranței	114.0	80.3	95.6	0.7
	A7 - Piatra Neamț - Târgu Neamț	Modernizare și creșterea siguranței	35.0	19.1	22.7	0.5
	A3 - Zalău - Satu Mare - DX4	Modernizare și creșterea siguranței	95.0	49.3	58.7	0.5
	Iacobeni - Borșa - Negrești Oaș	Modernizare și creșterea siguranței	235.0	129.1	153.6	0.5
	DX6 - Drobeta Turnu Severin - Târgu Jiu - Râmnicu Vâlcea	Modernizare și creșterea siguranței	185.0	99.3	118.2	0.5
	A1 - Deva - Oradea - A3	Modernizare și creșterea siguranței	94.4	54.5	64.9	0.6
	Transfăgărășan	Modernizare și creșterea siguranței	91.0	32.0	38.1	0.4
	Transalpina	Modernizare și creșterea siguranței	131.0	46.1	54.9	0.4
	Crasna - Albița (MD)	Modernizare și creșterea siguranței	50.0	27.0	32.1	0.5
	A3/A13 - Brașov - Sighișoara - Tg. Mureș - A3/A8	Modernizare și creșterea siguranței	161.0	120.8	143.7	0.8
	Total drumuri de conectivitate	20 proiecte	812.8	1556.5	1852.2	1.9
	Total drumuri transregio	23 proiecte	2518.7	1436.6	1709.5	0.6
	<b>Total general</b>	<b>43 proiecte</b>	<b>3331.5</b>	<b>2993.1</b>	<b>3561.8</b>	<b>0.9</b>

**\*\*Drumurile de conectivitate, în număr de 20 proiecte, însumează aproximativ 812.8 km, proiectele de drumuri TransRegio sunt în număr de 23 și însumează o lungime de aproximativ 2518 km.**

## V.2. Măsuri tehnice fizice implementate prin proiectele cu finanțare europeană pentru creșterea siguranței rutiere

La nivelul C.N.A.I.R. - S.A., cu sprijinul Băncii Europene de Investiții (BEI), a fost elaborată o cartografiere a zonelor de risc situate pe rețeaua națională de transport rutier, însoțită de intervenții specifice. Rezumatul și principalele intervenții ce vizează siguranța rutieră sunt incluse într-un capitol distinct al Programului Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport pe perioada 2021-2030, în vederea adoptării măsurilor necesare pentru eliminarea riscurilor identificate.

Prin proiectul de siguranță rutieră cu finanțare BEI (Banca Europeană de Investiții) intitulat RSIP (Road Safety Investment Program) ce se va derula în perioada 2021 – 2026 vor fi realizate:

- Măsuri de canalizare / semnalizare - 43 de locații în care se recomandă măsuri de canalizare / semnalizare;
- Construirea de sensuri giratorii - 40 de locații în care se recomandă construirea sensurilor giratorii ;
- Construirea de pasaje denivelate - 6 locații adecvate pentru pasaje denivelate;

Acțiunile adresate creșterii siguranței rutiere ce vor fi implementate prin Proiectele de siguranță rutieră cu finanțare din cadrul PNRR (Planului Național de Redresare și Reziliență) constau în:

- Creșterea siguranței rutiere prin protejarea conducătorilor auto împotriva ieșirilor în afara părții carosabile, prin amplasarea de parapete rutier din beton – 250.300 ml;
- Amplasarea de parapete rutier cu rulouri, pentru creșterea siguranței rutiere în zonele cu risc crescut de producere a accidentelor rutiere – 21.000 ml;
- Creșterea siguranței rutiere pe drumul național DN 7C Transfăgărășan, DN 67C - Transalpina și alte sectoare de drumuri montane prin montarea de parapete rutier cu cabluri la marginea părții carosabile - 25.000 ml;
- Măsuri de diminuare a consecințelor produse de coliziunile cu obiecte rigide din zona drumului, prin amplasarea atenuatoarelor de impact echipate cu sistem de detecție accidente și monitorizare trafic – 600 bucăți;
- Creșterea eficienței activității de întreținere a elementelor de siguranță rutieră prin achiziția de sonete pentru montarea/întreținerea parapetului metalic – 14 bucăți;
- Achiziționarea de sisteme pentru protejarea lucrătorilor care efectuează intervenții de urgență la infrastructura autostrăzilor și de drumuri naționale deschise traficului internațional, tip "Truck mounted attenuator"; 90 bucăți;
- Campanie de Siguranță rutieră adresată categoriilor vulnerabile de participanți la trafic – 1 campanie cu aproximativ 51.830 Kit-uri de educație rutieră pentru elevi, 545 workshop-uri pentru implementarea materialelor educaționale în școli și licee, 12 materiale video promoționale, 12 conferințe de presă;
- Sporirea siguranței rutiere pe timp de noapte, prin semnalizarea sectoarelor de drum periculoase cu surse de lumină ce utilizează energie verde – 1.000 bucăți.
- Dirijarea traficului rutier pe timp de noapte prin stâlpișori de dirijare, butoni luminoși, inclusiv elemente de semnalizare dedicate protejării participanților la trafic de animalele sălbatice – 27.059 bucăți;

- Creșterea siguranței rutiere prin iluminarea sectoarelor periculoase, precum și optimizarea consumurilor la sistemele de iluminat existente prin echiparea cu sistem de telegestiune – 1.277 bucăți stâlpi;
- Pasaje rutiere denivelate pentru creșterea siguranței rutiere și eliminarea blocajelor din trafic – 20 bucăți;
- Pasarele și pasaje subterane pietonale – 50 bucăți + 50 bucăți;
- Creșterea gradului de siguranță rutieră pe rețeaua de drumuri naționale, prin dirijarea traficului în soluție giratorie – 64 bucăți.
- Implementarea sistemului de circulație 2+1 - 137 km de drum;
- Măsuri de calmare a traficului rutier la intrarea în localități – 5 localități = 10 măsuri aplicate
- Facilități de circulație în condiții de siguranță a pietonilor în localitățile tranzitate de Drumuri Naționale - 11 localități cu facilități noi;
- Sporirea gradului de siguranță rutieră prin suplimentarea semnalizării cu semnificația "Acces interzis" pe bretelele autostrăzilor – 500 bucăți;
- Încurajarea păstrării distanței în mers pe autostrada A1 și DN1 prin semnalizare orizontală și verticală - 15 km de drum;
- Achiziția de utilaje specializate pentru ștergerea marcajelor rutiere în vedere reconfigurării semnalizării orizontale – 45 bucăți;
- „Achiziția unui Sistem de Management al Semnalizării Rutiere Verticale, Orizontale și a Elementelor Pasive de Siguranță Rutieră” – 1 soft + 17.000 km de drumuri inventariate + 150 km de drumuri măsurate + 55 dispozitive IT;
- Proiect pilot - Asigurarea unui grad ridicat de siguranță rutieră pe un sector de autostradă care să asigure circulația vehiculelor autonome;
- Achiziționarea a 1.000 limitatoare viteză, 300 radare mobile și 500 camere video.
- Prin proiectele propuse prin Planul Național de Redresare și Reziliență, se concentrează măsuri pentru eliminarea a cel puțin 129 de puncte periculoase (hotspoturi) de pe rețeaua de drumuri C.N.A.I.R.-S.A..

Pentru creșterea siguranței rutiere C.N.A.I.R.-S.A. și-a previzionat proiecte cu finanțare din cadrul POT (Programul Operațional Transport) și constau în:

- Eliminarea a 92 puncte periculoase – Studiu de Fezabilitate + Proiect Tehnic;
- Implementare măsuri de eliminare a 92 puncte periculoase – Lucrări;
- Îmbunătățirea condițiilor de siguranță pentru parcurile existente pe drumurile naționale și autostrăzi;
- Îmbunătățirea condițiilor de siguranță prin realizarea de parcări noi pe drumurile naționale și autostrăzi;
- Creșterea siguranței rutiere pe drumurile naționale prin eliminarea obstacolelor fizice și dotarea cu elemente pasive de siguranță pe sectoarele din afara localităților;
- Creșterea siguranței rutiere în zona trecerilor de pietoni prin îmbunătățirea rugozității și vizibilității prin covoare antiderapante și semnalizare verticală;
- Campanie de siguranță rutieră adresată categoriilor vulnerabile de participanți la trafic;
- Proiecte pilot de siguranță rutieră.

### V.3. Sisteme de Transport Inteligente

#### ***V.3.1. Lista Obiectivelor specifice din cadrul Strategiei Naționale privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022 – 2030***

**OS1.** Optimizarea colectării de date în timp real despre drum, trafic și condiții de călătorie. Acest obiectiv se referă atât la rețeaua de senzori necesară colectării datelor cât și la calitatea optimă a datelor (momentul colectării, acuratețe, acoperire spațială și temporară).

**OS2.** Dezvoltarea de servicii Sisteme de Transport Inteligente noi și creșterea calității celor existente: servicii Sisteme de Transport Inteligente de informare și de mobilitate; servicii Sisteme de Transport Inteligente de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului; servicii Sisteme de Transport Inteligente pentru siguranță și securitate rutieră; servicii de mobilitate cooperative, conectate și automatizate. Se are în vedere un nivel al serviciului oferit de sistemele de transport inteligente spre care se tinde prin servicii Sisteme de Transport Inteligente noi sau prin creșterea calității serviciilor Sistemelor de Transport Inteligente existente.

**OS3.** Integrarea Sistemelor de Transport Inteligente și a altor sisteme la nivel național și european. Se are în vedere integrarea sistemelor și serviciilor Sistemelor de Transport Inteligente la nivel național și european prin dezvoltarea unei arhitecturi cadru la nivel național, prin implementarea interfețelor hardware și software și prin dezvoltarea unor puncte de acces la datele Sistemelor de Transport Inteligente, inclusiv a punctului național de acces.

**OS4.** Integrarea multinodală, inclusiv servicii digitale de mobilitate multinodală. Dezvoltarea Sistemelor de Transport Inteligente și a unui set armonizat de formate și protocoale de schimb de date interoperabile, bazate pe soluțiile tehnice și standardele existente pentru diferite moduri de transport și digitalizarea sistemelor de transport va permite o integrare la nivel informațional a sistemelor specifice diferitelor moduri de transport. Acest lucru va facilita furnizarea armonizată și neîntreruptă a serviciilor de informare cu privire la călătoriile multinodale și dezvoltarea sistemelor integrate suport pentru serviciile digitale de mobilitate multinodală (MaaS - Mobility as a Service).

**OS5.** Integrarea urban-interurban. Abordarea integrată a sistemelor de transport urban-interurban are ca prim pas integrarea Sistemelor de Transport Inteligente între cele două categorii de sisteme și oferirea de servicii Sisteme de Transport Inteligente integrate. Acestea vor permite realizarea de planuri de management de trafic și previziuni ale evenimentelor și posibilelor congestii și incidente în trafic.

**OS6.** Reducerea impactului negativ asupra mediului. Implementarea soluțiilor Sistemelor de Transport Inteligente va avea ca obiectiv și reducerea impactului negativ asupra mediului prin identificarea măsurilor care pot utilizate în acest scop. Se au în vedere sistemele și serviciile Sistemelor de Transport Inteligente de informare privind impactul, de impunere a regulilor, de implementare a principiului poluatorul plătește și altele.

**OS7.** Creșterea siguranței rutiere. Implementarea soluțiilor Sistemelor de Transport Inteligente va avea ca obiective reducerea numărului de accidente rutiere și dezvoltarea unei rețele naționale sigure de drumuri prin informarea participanților la trafic, implementarea soluțiilor de siguranță activă și pasivă cu suport din partea sistemelor de transport inteligente.

**OS8.** Asigurarea continuității serviciilor Sistemelor de Transport Inteligente. Continuitatea serviciilor Sistemelor de Transport Inteligente se referă atât la schimbul de date între sistemele vecine cât și la uniformizarea modurilor de prezentare a informațiilor furnizate de Sistemele de Transport Inteligente, prin standardizarea calității datelor și a prezentării informațiilor. Continuitatea va fi asigurată atât la trecerea din zonele urbane către cele interurbane dar și între regiuni sau țări.

**OS9.** Asigurarea unei viziuni integrate de dezvoltare a Sistemelor de Transport Inteligente - arhitectură cadru națională. Arhitectura cadru a Sistemelor de Transport Inteligente va fi corelată cu celelalte inițiative la nivel european și va permite dezvoltarea unor Sisteme de Transport Inteligente interoperabile și integrate ca parte dintr-un sistem general Sistem de Transport Inteligent dezvoltat la nivel național.

**OS10.** Dezvoltarea cadrului tehnologic și instituțional pentru asigurarea serviciilor Sistemelor de Transport Inteligente specifice mobilității cooperative, conectate și automatizate. Cadrul tehnologic va fi, în primă fază, dezvoltat la nivel de sisteme pilot și arii de testare, ulterior se vor implementa sisteme pe tronsoane sau zone extinse ale rețelei de drumuri. Se vor avea în vedere în principal soluțiile de comunicații de tip I2I, V2I și V2X și suport pentru V2V, dar și echipamente și componente necesare conducerii automatizate și autonome.

**OS11.** Date deschise, schimbul de date și prelucrarea în comun a datelor. Principalele Sisteme de Transport Inteligente care vor prelucra și stoca date vor permite și accesul deschis la aceste date pentru procesarea avansată și pentru dezvoltarea unor aplicații care pot conduce la optimizarea serviciilor Sistemelor de Transport Inteligente și la beneficii legate de accesul utilizatorilor la informații. Se vor avea în vedere și soluțiile care privesc utilizarea datelor furnizate de sisteme private precum și parteneriatele pentru prelucrarea și schimbul de date dintre entitățile publice și cele private.

**OS12.** Dezvoltarea cadrului pentru implementarea măsurilor de securitate cibernetică și securitate fizică. Sistemele de Transport Inteligente se bazează în mare parte pe tehnologii informaționale iar riscul de atacuri cibernetice are probabilitate de apariție și impact mari. În acest sens este necesară dezvoltarea cadrului de implementare a măsurilor de securitate cibernetică care să asigure o anumită disponibilitate a Sistemelor de Transport Inteligente și să limiteze posibilele atacuri cibernetice.

**OS13.** Asigurarea cadrului instituțional și legislativ pentru dezvoltarea Sistemelor de Transport Inteligente. Prin acest obiectiv se urmărește construirea unui cadru instituțional care să permită implementarea strategiei Sistemelor de Transport Inteligente și care să fie sprijinit de o serie de inițiative și modificări legislative pentru atingerea rezultatelor maxime ale implementării Sistemelor de Transport Inteligente.

**OS14.** Asigurarea resurselor umane calificate în domeniul Sistemelor de Transport Inteligente - prin instruirea și perfecționarea angajaților pentru utilizarea Sistemelor de Transport Inteligente. Diferitele categorii de utilizatori trebuie să aibă suficiente cunoștințe pentru utilizarea și operarea acestor sisteme. Calitatea serviciilor și eficiența Sistemelor de Transport Inteligente depinde și de nivelul de instruire și pregătire al utilizatorilor. Trebuie definit un cadru educațional care să permită dezvoltarea Sistemelor de Transport Inteligente în paralel cu resursele umane necesare și cu abilitățile utilizatorilor finali (călători sau conducători de vehicule).

**OS15.** Accelerarea dezvoltării Sistemelor de Transport Inteligente prin cooperare academică, cercetare și inovare (parteneriate cu universități, proiecte de cercetare și inovare). Se vor avea în vedere dezvoltarea programelor de studii în domeniul Sistemelor de Transport Inteligente, realizarea de consorții pentru proiecte de cercetare între principalii actori din domeniu și susținerea acțiunilor de inovare.

**OS16.** Acceptarea Sistemelor de Transport Inteligente de către utilizatori (promovare, instruire, comportament etc.). Una dintre principalele forțe ale dezvoltării domeniului Sistemelor de Transport Inteligente o constituie utilizatorii acestor sisteme și servicii și acceptarea de către aceștia a soluțiilor Sistemelor de Transport Inteligente. Se vor derula acțiuni de promovare și conștientizare a beneficiilor utilizării Sistemelor de Transport Inteligente precum și de instruire și modificare a comportamentului utilizatorilor.

**OS17.** Utilizarea standardelor și implicarea în activitatea de standardizare. Se vor avea în vedere acțiuni de promovare a standardelor (inclusiv traducerea acestora) pentru facilitarea accesului producătorilor și integratorilor de Sisteme de Transport Inteligente. Susținerea participării la comitetele de standardizare din domeniul Sistemelor de Transport Inteligente.

**OS18.** Monitorizarea dezvoltării sistemelor și serviciilor existente.

***V.3.2. Lista Direcțiilor de acțiune din cadrul Strategiei Naționale privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022 – 2030***

**DA1.** Dezvoltarea și implementarea conceptelor (specificațiilor), metodologiilor, cadrului tehnic, cadrului organizațional, componentelor și subsistemelor specifice furnizării serviciilor Sistemelor de Transport Inteligente de informare și de mobilitate;

**DA2.** Dezvoltarea și implementarea conceptelor (specificațiilor), metodologiilor, cadrului tehnic, cadrului organizațional, componentelor și subsistemelor specifice furnizării serviciilor Sistemelor de Transport Inteligente de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului;

**DA3.** Dezvoltarea și implementarea conceptelor (specificațiilor), metodologiilor, cadrului tehnic, cadrului organizațional, componentelor și subsistemelor specifice furnizării serviciilor Sistemelor de Transport Inteligente pentru siguranță și securitate rutieră;

**DA4.** Dezvoltarea și implementarea conceptelor, metodologiilor, cadrului organizatoric, componentelor și subsistemelor specifice furnizării serviciilor de mobilitate cooperative, conectate și automatizate;

**DA5.** Dezvoltarea cadrului instituțional și legal pentru implementarea Strategiei Sistemelor de Transport Inteligente;

**DA6.** Dezvoltarea instrumentelor și mecanismelor necesare implementării unor sisteme integrate, interoperabile și multimodale;

**DA7.** Factorul uman în dezvoltarea, implementarea, operarea și utilizarea Sistemelor de Transport Inteligente;

**DA8.** Cercetare, inovare și standardizare;

#### V.4. Parcări sigure și securizate

Ca punct de plecare în implementarea strategiei, este necesar a fi realizat un studiu de fezabilitate care să acopere toate locațiile identificate mai jos unde se vor realiza parcări sigure și securizate și care să identifice numărul de locuri de parcare necesar pentru fiecare locație, suprafața suplimentară necesar a fi expropriată, nivelul de servicii ce trebuie asigurat cât și valoarea estimată a investițiilor.

Tema de proiectare pentru studiul de fezabilitate de mai sus va trebui să prevadă o perioadă de perspectivă de 20 de ani având în vedere că la acest moment contractele semnate de concesiune de servicii pentru dotarea, operarea și întreținerea spațiilor de servicii cât și contractele de concesiune de servicii aflate în faza de atribuire prevăd, în medie, o durată a contractelor tot de 20 de ani.

Acolo unde există deja în trafic autostrada sau drumul expres ce va fi deservit de parcare sigură și securizată ce trebuie realizată, ulterior finalizării și aprobării indicatorilor tehnico-economici rezultați din studiul de fezabilitate amintit, se vor realiza formalitățile legale pentru exproprierea terenurilor suplimentare necesare.

După identificarea caracteristicilor tehnice ale locurilor de parcare sigure și securizate pentru fiecare locație, se va proceda fie la adiționarea contractelor de concesiune de servicii existente în locația respectivă, fie la demararea procedurilor de atribuire a contractelor de concesiune de servicii care să cuprindă și realizarea parcărilor sigure și securizate.

Acolo unde încă nu sunt finalizate autostrăzile/ drumurile expres, dar există proiecte finalizate care să cuprindă și realizarea de parcări sigure și securizate, după realizarea acestora împreună cu autostrada/ drumul expres deservit vor fi demarate procedurile de atribuire a contractelor de concesiune de servicii pentru operarea și întreținerea parcărilor sigure și securizate.

Pentru proiectele de autostrăzi și drumuri expres încă neproiectate, vor fi cuprinse în cadrul proiectelor și parcărilor sigure și securizate conform prezentei strategii.

Pentru determinarea amplasării parcărilor sigure și securizate au fost luate în considerare drumurile existente/în execuție/în proiectare de mare viteză din România (figura 1).

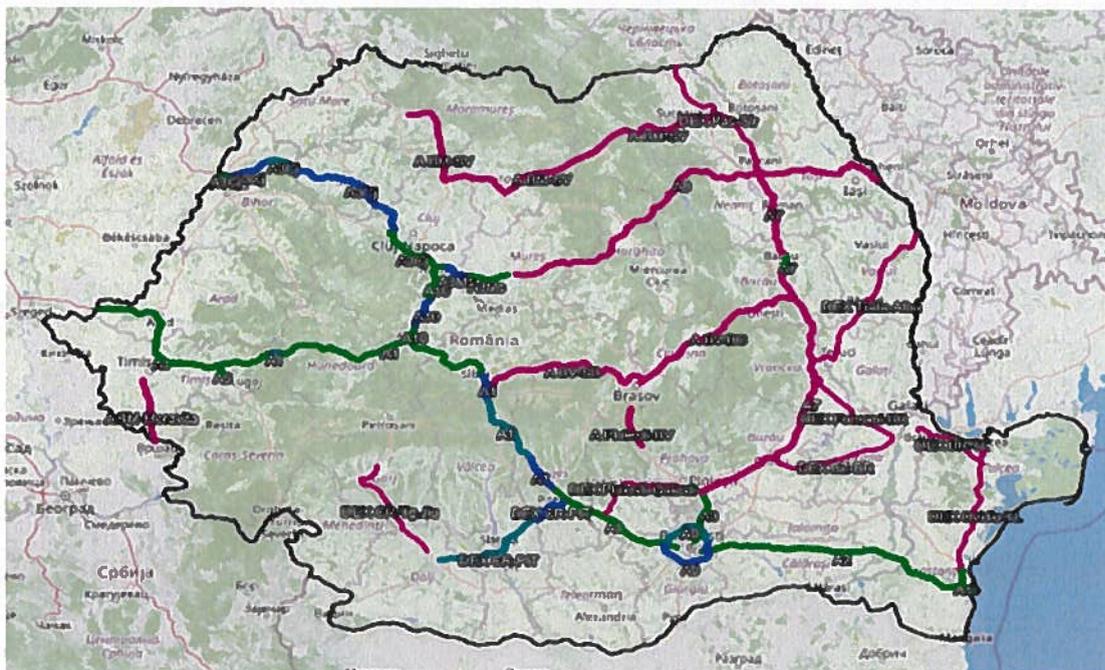


figura 1 Hartă infrastructură

În acest sens, rețeaua de drumuri de mare viteză din România a fost împărțită în 37 de sectoare astfel încât să se asigure o distanță de aproximativ 100 km între parcările sigure și securizate (figura 2).

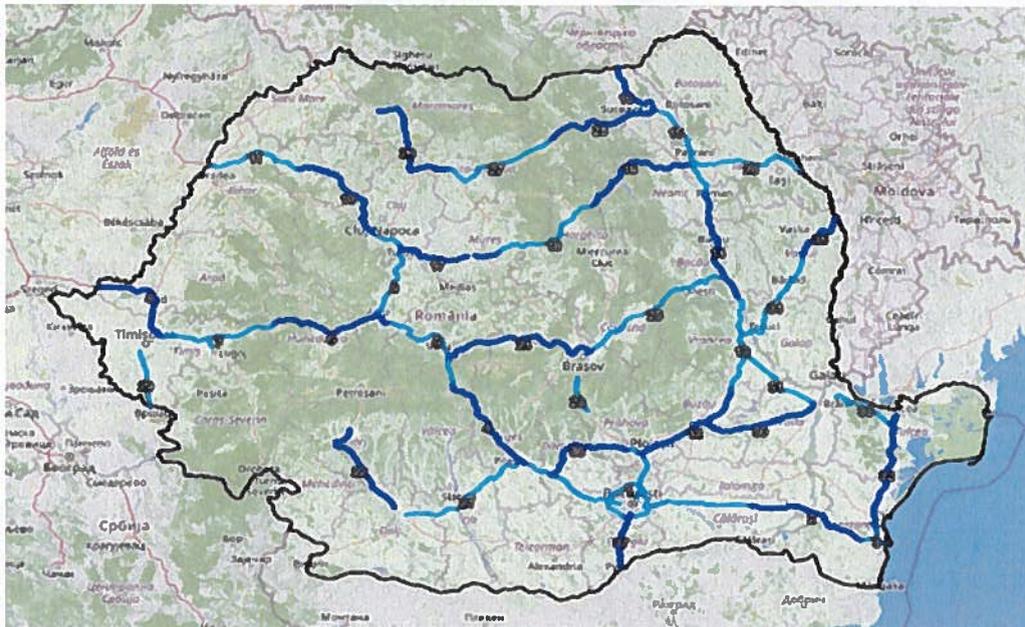


figura 2 Sectorizarea drumurilor de mare viteză

În figura 3 sunt reprezentate toate spațiile selectate pentru dezvoltarea parcărilor sigure și securizate.

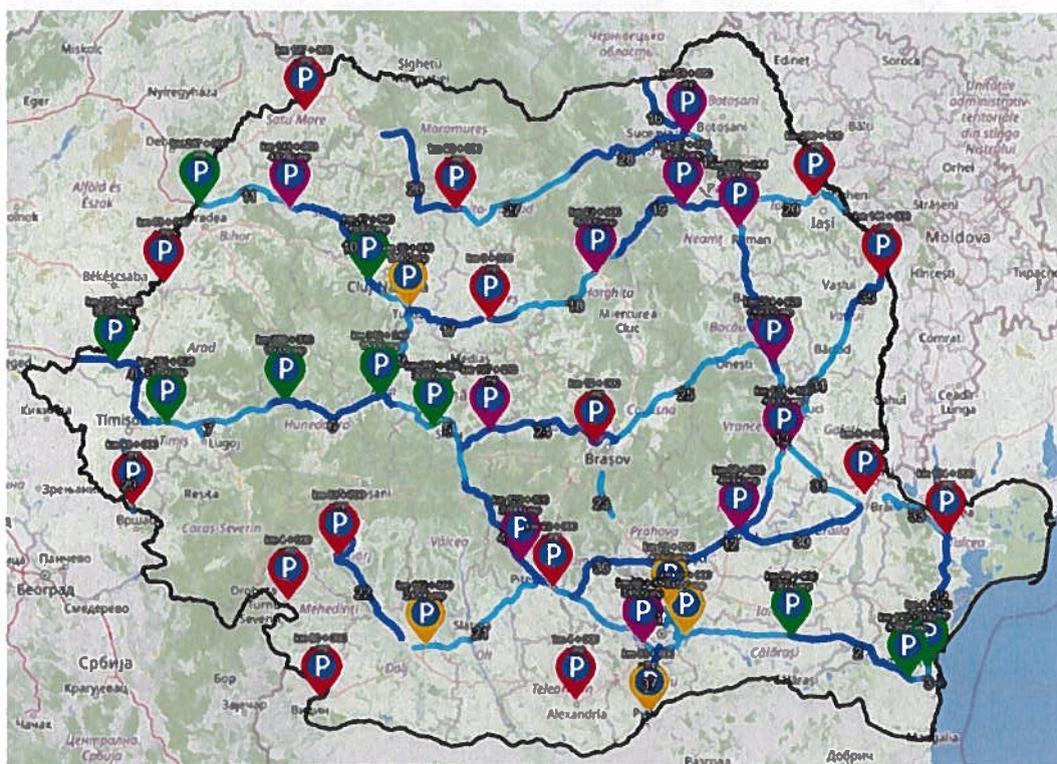
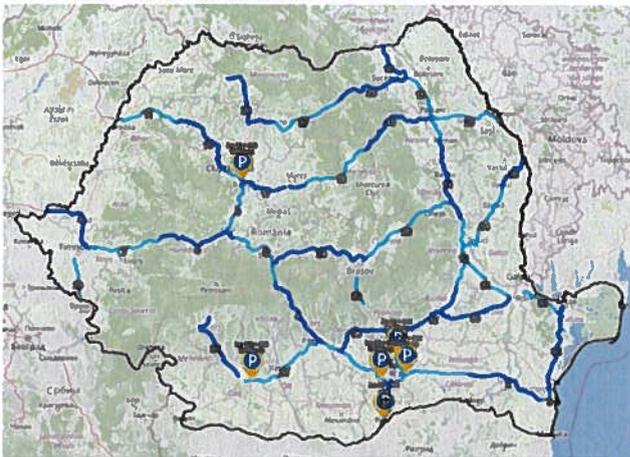


figura 3 Parcări tip SSTPA - Fazele 1,2,3



**Faza 1 - Termen scurt – 1 - 3 ani**

Spațiile selectate pentru această fază sunt spații de parcare cu concesiuni stabilite sau în curs de concesionare. În această etapă sunt acoperite sectoarele 1 (parțial), 2, 3, 5, 6, 7, 8 reprezentând aproximativ 80% din autostrăzile în folosință aflate pe coridorul 4 al rețelei TEN-T plus sectoarele 10 și 11 care asigură parcări sigure și securizate în zona Cluj-Napoca și a Punctului de Trecere a Frontierei Borș 2.



**Faza 2 - Termen mediu – 4 - 5ani**

Majoritatea parcărilor sigure și securizate selectate pentru această fază sunt amplasate pe autostrăzile în exploatare, altele decât cele cu contracte de concesiune de servicii, care necesită exproprieri sau alte proceduri de punere în ordine a situației existente



**Faza 3 - Termen lung – 6- 10 ani**

Spații de servicii prevăzute în proiecte. În această fază au fost selecționate locații prevăzute în studii de fezabilitate cu spații adiționale pentru dezvoltări ulterioare. Totodată faza mai conține și Locații estimative / Proiect inexistent.