



MINISTERUL TRANSPORTURILOR  
COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA

# **PLANUL DE ACȚIUNE AL CNADNR SA PENTRU ANUL 2015**



**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA**

**CUPRINS**

INTRODUCERE .....	1
1. SCOP: .....	2
2. INFORMAȚII GENERALE .....	2
2.1. Descrierea rețelei de drumuri naționale și autostrăzi.....	2
2.2. Regimul juridic al organizării CNADNR SA.....	3
2.3. Analiza SWOT .....	3
2.4. Finanțarea proiectelor de investiții privind infrastructura rutieră din fondurile europene .....	5
2.4.1. Perioada 2007-2014 .....	5
2.4.2. Unele aspecte privind strategia Programului Operațional Infrastructura Mare .....	5
2.4.3. Principalele direcții privind Masterplanul General de Transport - domeniul Rutier (orizont 2030).....	6
3. PREMISE PENTRU ANUL 2015 .....	7
3.1. Premise financiare .....	7
3.2. Obiective generale .....	8
3.3. Strategii/direcții de acțiune/obiective specifice.....	11
3.3.1. Proiecte .....	11
3.3.2. Activități privind întreținerea rețelei de Drumuri Naționale și Autostrăzi, monitorizarea și siguranța traficului rutier .....	13
3.3.3. Activități comerciale .....	15
3.3.4. Activități tehnice .....	15
3.3.5. Activități administrative .....	18
3.3.6. Activități din domeniul resurselor umane .....	19
3.3.7. Activități de comunicare publică a CNADNR SA.....	20
3.3.8. Activități din domeniul juridic-patrimonial specific CNADNR SA.....	20
3.3.9. Activități în domeniul gestionării situațiilor de urgență privind salvarea de vieți omenești .....	22
3.3.10. Activități din domeniul reglementărilor financiar-contabile conform Directivei a-IV-a C.E.E.....	22
4. INDICATORI DE PERFORMANȚĂ .....	25



# MINISTERUL TRANSPORTURILOR

## COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA

### INTRODUCERE

Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România-S.A., este înființată prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Națională a Drumurilor din România", în baza O.U.G. nr. 84/2003, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările și completările ulterioare.

CNADNR SA este persoană juridică română, cu capital social integral de stat, cu statut de societate pe acțiuni, fiind de interes strategic național atât timp cât statul este acționar majoritar.

Scopul și obiectul de activitate al CNADNR SA:

- Gestionarea, dezvoltarea, administrarea și exploatarea pe principii economice a elementelor infrastructurii rutiere de autostrăzi și drumuri naționale, pentru desfășurarea traficului rutier în condiții de siguranță a circulației, de fluență și continuitate;
- Obiectul de activitate al CNADNR SA este prevăzut în O.U.G. nr. 84/2003, aprobată de Legea nr. 47/2004.

CNADNR SA are în structură:

- CNADNR Central;
- șapte subunități, fără personalitate juridică, denumite Direcții Regionale de Drumuri și Poduri (D.R.D.P.), situate în: București, Craiova, Timișoara, Cluj, Brașov, Iași, Constanța;
- Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică (CESTRIN);
- 45 de Secții de Drumuri Naționale (SDN);
- Districte, Agenții de Control și Încasare (ACI), Agenții de Încasare (AI), Centre de Întreținere și Coordonare (CIC).

La sfârșitul anului 2014 au fost stabilite 6035 de posturi bugetate.

Pentru anul 2015, CNADNR propune suplimentarea cu 562 de posturi (din care 19% vor fi asigurate prin redistribuirea personalului existent), determinată de:

- extinderea Sistemului Informatic de Emisă, Gestire, Monitorizare și Control al Rovinietei (S.I.E.G.M.C.R.);
- redimensionarea activităților de întreținere vară-iarnă, de monitorizare a traficului și de menținere a siguranței circulației pe sectoarele de autostradă aflate în folosință, prin înființarea Centrelor de Întreținere și Coordonare (C.I.C.);
- organizarea de Agenții de Control și Încasare suplimentare în punctele de trecere a frontierei ca urmare a înființării, prin hotărâre de guvern, a unor noi puncte de trecere a frontierei;
- reorganizarea unor activități interne care vor aduce valoare adăugată Companiei (înființarea Serviciilor de proiectare la nivel de subunități, înființarea Atelierelor mecanice la nivel de subunități, etc.);



## MINISTERUL TRANSPORTURILOR

COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA

### 1. SCOP:

**Scopul *Planului de Acțiune* este îmbunătățirea calitativă a activităților desfășurate de CNADNR SA pentru proiectarea, construirea, modernizarea, reabilitarea, repararea, administrarea, întreținerea și exploatarea autostrăzilor și drumurilor naționale, în scopul desfășurării traficului rutier în condiții de confort și siguranță a circulației.**

### 2. INFORMAȚII GENERALE

#### 2.1. Descrierea rețelei de drumuri naționale și autostrăzi

La sfârșitul anului 2014 lungimea rețelei de drumuri naționale și autostrăzi aflată în administrarea CNADNR SA este de 16.360 km, din care 15.665 km drumuri naționale și 695 km autostrăzi.

Pe rețeaua de drumuri naționale sunt 4130 poduri în lungime totală de 212.681 m și 10 tuneluri rutiere în lungime de 1.967,41 m.

În urma evaluării stării tehnice a rețelei de drumuri naționale și autostrăzi, circa 61% are durata de serviciu expirată, pentru care este necesară efectuarea unor lucrări de întreținere periodică și reparații curente în scopul asigurării unei viabilități corespunzătoare.

La sfârșitul anului 2014, conform stării de viabilitate a rețelei de drumuri și autostrăzi din administrare, structura pe tipuri de îmbrăcămînți rutiere se prezintă astfel:

- îmbrăcămînți modernizate (beton de ciment, beton asfaltic) 93,26%;
- îmbrăcămînți rutiere ușoare 5,21 %;
- îmbrăcămînți pietruite 1,40 %;
- îmbrăcămînți din pământ 0,13 %.

În anul 2015 este necesară execuția lucrărilor de întreținere la cel puțin 1.380 km la partea carosabilă, deși periodicitatea executării acestor lucrări, stabilită potrivit normativului de întreținere și reparare a drumurilor publice, este de 3.000- 3.500 de km/an.

Din totalul de 4130 de poduri, viaducte și pasaje, un număr de 63 de structuri (1,6%) au durata de viață depășită și necesită înlocuirea de urgență în 5 ani, cu structuri noi, reprezentând un cost de investiții de circa 48,7 mil. lei/ an.

Circa 63% din podurile de pe rețeaua de drumuri naționale au o durată medie de exploatare de 40 ani, iar conform normativelor specifice, durata de funcționare între două reparații capitale este de 30 ani.

Necesarul de fonduri estimat pe anul 2015 pentru asigurarea unor condiții minime de viabilitate a drumurilor naționale este de 1.700.010 mii lei. Potrivit Legii bugetului de stat nr. 186/29.12.2014 suma prevăzută pentru activitatea de întreținere finanțată din transferuri curente de la bugetul de stat este în valoare de 311.209 mii lei la care se adaugă venituri proprii în sumă de 203.148,32 mii lei, reprezentând numai 30,25 % din necesar.



## MINISTERUL TRANSPORTURILOR

COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA

Pentru execuția lucrărilor de întreținere a podurilor se estimează un necesar de 135.000 mii lei/an care a fost asigurat numai în proporție de 18.31% (același procent ca pentru întreaga activitate de întreținere) prin bugetul de venituri și cheltuieli aprobat.

### 2.2. Regimul juridic al organizării CNADNR SA

CNADNR SA își desfășoară activitatea sub autoritatea Ministerului Transporturilor, conform HG nr. 21/14.01.2015, este organizată și funcționează pe bază de gestiune economică și autonomie financiară, în conformitate cu:

- Legea nr. 47 din 17 martie 2004 privind aprobarea Ordonanței 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", cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 82 din 15 aprilie 1998 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul Civil, republicată;
- Legea nr. 53/2003 - Codul Muncii, republicată;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile, republicată;
- O.U.G. nr. 96/2012, privind stabilirea unor măsuri de reorganizare în cadrul administrației publice centrale și pentru modificarea unor acte normative, aprobată prin Legea nr. 71/2013;
- O.U.G. nr. 11/2014, privind adoptarea unor măsuri de reorganizare la nivelul administrației publice centrale și pentru modificarea și completarea unor acte normative;
- O.U.G. nr. 86/2014, privind stabilirea unor măsuri de reorganizare la nivelul administrației publice centrale și pentru modificarea și completarea unor acte normative;
- Contractul Colectiv de Muncă al CNADNR SA.

### 2.3. Analiza SWOT

Pentru evaluarea sistemului de control intern managerial, în anul 2014 a fost elaborată analiza SWOT, pe baza informațiilor cuprinse în rapoartele de audit (intern și extern) din perioada 2010-2013, legislației relevante, informațiilor publicate pe site-urile oficiale ale autorităților publice centrale, documentelor interne cât și pe experiența auditorilor interni ai CNADNR SA.

Analiza SWOT a fost utilizată în modelul de planificare strategică propus prin **Planul de acțiune pentru anul 2015**.

Analiza SWOT a identificat principalele "**puncte tari**" ale CNADNR:

- este singura companie din domeniul administrării drumurilor naționale și autostrăzilor și dispune de o structură organizatorică distribuită teritorial, ceea ce permite administrarea operativă și coerentă a întregii infrastructuri de autostrăzi și drumuri naționale;



## MINISTERUL TRANSPORTURILOR

COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA

- a implementat din anul 2010, un **Sistem Informatic pentru Emiterea, Gestiunea, Monitorizarea și Controlul Rovinierei (SIEGMCR)**, prin care s-a urmărit asigurarea:
  - unei platforme centralizate pentru procesul de gestionare și reconciliere a informațiilor despre roviniete,
  - unui cadru unificat de gestiune a informațiilor, relațiilor și comunicărilor în activitățile de rezolvare a cererilor și cazurilor,
  - unui cadru de comunicare on-line cu consumatorii,
  - unei platforme care să asigure analiza datelor din sistem, furnizând elemente suport pentru decizie și gestiunea riscului.

Analiza SWOT a identificat principalele "**puncte slabe**" ale CNADNR:

- sistemul de control intern/managerial (SCIM) la nivelul companiei parțial implementat;
- întârzieri în procesul privind intabularea terenurilor aflate în patrimoniul CNADNR și a căror valoare ar trebui să majoreze capitalul social al companiei;
- întârzieri în procesul privind intabularea dreptului de proprietate publică a statului asupra imobilelor primite în concesiune de către CNADNR;
- întârzieri în actualizarea inventarului bunurilor aparținând domeniului public al statului, date în concesiune CNADNR SA;
- dotarea insuficientă a punctelor de lucru cu utilaje și echipamente necesare asigurării unor lucrări minime de întreținere a infrastructurii rutiere. CNADNR nu este în măsură să desfășoare activități specifice de întreținere curente, fără a contracta cu terții aceste servicii.
- nesoluționarea eficientă atât pentru utilizatori cât și pentru companie, a modului de încasare a tarifelor de trecere pentru utilizarea podului peste Dunăre de la Fetești-Cernavodă.

Analiza SWOT a identificat principalele "**oportunități**" ale CNADNR:

- Posibilitatea ca CNADNR să poată beneficia de atragerea într-o proporție sporită a fondurilor puse la dispoziție de Comisia Europeană pentru dezvoltarea și modernizarea infrastructurii rutiere;
- Extinderea perioadei pentru utilizarea fondurilor structurale aprobate pentru perioada 2007-2013 în anul 2015 și posibilitatea "fazării" proiectelor de investiții cu finalizarea în perioada de programare bugetară europeană 2014-2020;
- Poziția geo-strategică și potențialul României în ceea ce privește conexiunile de transport intermodal;
- Crearea premiselor pentru finanțarea execuției lucrărilor în regim de concesiune sau PPP (atragera finanțării private în proiectele de investiții în infrastructura rutieră).

Analiza SWOT a identificat principalele "**amenințări**" ale CNADNR:

- Insuficiența resurselor financiare, în special pentru asigurarea menținerii viabilității drumurilor la nivelul prevăzut de normativele specific activității cât și pentru cheltuielile privind obiectivele de investiții.



## MINISTERUL TRANSPORTURILOR

### COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA

Concluziile analizei SWOT au evidențiat necesitatea elaborării și aprobării, conform prevederilor legale, a strategiei de dezvoltare a CNADNR SA pe termen scurt, mediu și lung și insuficiența resurselor financiare provenite de la bugetul de stat pentru acoperirea cheltuielilor de întreținere curentă și periodică.

#### 2.4. Finanțarea proiectelor de investiții privind infrastructura rutieră din fondurile europene

##### 2.4.1. Perioada 2007-2014

În perioada 2007-2014 au fost solicitate pentru rambursare cheltuieli în **valoare de 1.915.386.107,60 Euro**, din totalul alocat prin **POS-T 2007-2013 în valoare de 2.266.751.909,00 Euro** (84,5%).

Până la 31.12.2014, urmare analizelor efectuate de Autoritatea de Management privind solicitările CNADNR SA de rambursare a cheltuielilor, au fost aplicate, conform prevederilor legale, unele corecții financiare ca urmare a deficiențelor constatate la procedurile de achiziție publică sau a constatării unor cheltuieli neeligibile (10%, 15% sau 25%).

La 31.12.2014, valoarea Declarațiilor de Cheltuieli transmise la Ministerul Finanțelor Publice de către MT – AM POST a fost de **1.503.538.969,97 Euro, reprezentând un grad de absorbție de 66,33%**.

Rezultă că, până la 31.12.2015, a rămas de utilizat valoarea de **763.212.939,03 Euro**, reprezentând **33,67%** față de sumele alocate de C.E.E. în cadrul POS-T 2007-2013.

CNADNR SA își propune în anul 2015, ca împreună cu Ministerul Transporturilor și Ministerul Finanțelor Publice, să identifice soluții pentru utilizarea integrală a acestei sume (proiecte în sectorul de transporturi, proiecte retrospective în domeniul infrastructurii rutiere, etc), având în vedere că CNADNR SA deține în prezent un portofoliu de proiecte în diferite stadii, care pot acoperi parțial sumele rămase de utilizat.

##### 2.4.2. Unele aspecte privind strategia Programului Operațional Infrastructura Mare

Programul Operațional Infrastructura Mare (POIM) 2014-2020 reprezintă continuarea perioadei de program 2007-2013 și a fost elaborat pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare a României identificate în Acordul de Parteneriat 2014-2020 și în acord cu CSC și Documentul de Poziție al serviciilor Comisiei Europene.

Prioritățile de finanțare stabilite prin POIM contribuie la realizarea obiectivului general al Acordului de Parteneriat, respectiv, de a reduce disparitățile de dezvoltare economică și socială dintre România și Statele Membre ale UE, prin abordarea directă a două din cele cinci provocări de dezvoltare identificate la nivel național: *Infrastructura și Resursele*.

Având în vedere gradul ridicat de corelare și complementaritate a tipurilor de investiții în infrastructură, precum și experiența perioadei 2007-2013, promovarea investițiilor în domeniul infrastructurii și alocarea resurselor se vor realiza într-un program care are ca obiectiv global:



## MINISTERUL TRANSPORTURILOR

COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA

*Dezvoltarea infrastructurii de transport, mediu, energie și prevenirea riscurilor la standarde europene, în vederea creării premiselor unei creșteri economice sustenabile, în condiții de siguranță și utilizare eficientă a resurselor naturale.*

Conform prevederilor Acordului de Parteneriat 2014-2020, CNADNR SA, în calitate de beneficiar al POIM 2014-2020, are acces la finanțarea din fonduri europene pentru infrastructura de transport rutier.

### **2.4.3. Principalele direcții privind Masterplanul General de Transport - domeniul Rutier (orizont 2030)**

În conformitate cu Hotărârea de Guvern nr. 24/2013 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, acesta se constituie ca organul de specialitate al administrației publice centrale cu rol de elaborare și implementare a strategiilor, politicilor și programelor de dezvoltare în domeniul infrastructurii de transport, în speță domeniul rutier.

În acest sens, elaborarea **Master Planului General de Transport** reprezintă obiectul contractului de „Asistență Tehnică pentru elaborarea unui Master Plan de Transport” derulat de către Ministerul Transporturilor, având drept scop crearea unui instrument de planificare strategică pentru perioada 2014-2030. Obiectivul principal vizează asigurarea condițiilor pentru realizarea unui sistem de transport eficient, durabil, flexibil și sigur.

**Master Planul General de Transport (MPGT)** va sta la baza planificării investițiilor în transporturi, reprezentând un document obligatoriu pentru accesarea fondurilor europene nerambursabile. De asemenea, va reprezenta un instrument de modelare în transporturi pentru testarea și selecția proiectelor.

**Obiectivul general al MPGT** va avea în vedere asigurarea condițiilor pentru a realiza un 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.

**Concluziile Master Planului General de Transport** pentru domeniul rutier vizează următoarele aspecte: acoperirea în totalitate a rețelei de transport TEN-T Centrale prin intervențiile specifice propuse în MPGT; prioritizarea proiectelor; identificarea nevoilor de dezvoltare a drumurilor Transregionale pentru conectarea la rețeaua TEN-T și drumurile Transeuropene pentru asigurarea conectivității la rețeaua de transport a statelor vecine; fundamentarea deciziilor de identificare a soluțiilor tehnice pentru proiectele recomandate, permițând în același timp posibilitatea extinderii la nivel de autostradă a drumurilor expres, simultan cu dezvoltarea economică a regiunilor pe care le deservește.





**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA**

### **3. PREMISE PENTRU ANUL 2015**

#### **3.1. Premise financiare**

Proiectul bugetului de venituri și cheltuieli pentru anul 2015 a fost elaborat ca un element de legătură între execuția preliminară la 31.12.2014 și estimările pentru anii 2016-2017, respectând structura și conceptul bugetului multianual.

Fundamentarea bugetului a fost efectuată pe baza principiului prudenței și al continuității activității în condițiile creșterii eficienței economice la dimensionarea resurselor financiare necesare finanțării activităților CNADNR SA.

Potrivit Normelor Metodologice aprobate prin HG nr.225/2014, privind prioritizarea proiectelor de investiții publice, CNADNR SA a transmis la Ministerul Finanțelor Publice propunerile privind listele proiectelor semnificative prioritizate în domeniul drumurilor naționale și autostrăzilor.

Ministerul Finanțelor Publice, în limita cheltuielilor prevăzute în bugetul de stat a asigurat pentru anul 2015 finanțarea proiectelor, în ordinea priorităților, astfel:

- proiecte finanțate din fonduri externe nerambursabile postaderare;
- proiecte finanțate din fonduri rambursabile;
- proiecte finanțate din fonduri externe nerambursabile preaderare;
- proiecte finanțate de la bugetul de stat.

**În anul 2015 CNADNR SA are prevăzută prin bugetul de stat suma de 6.162.922 mii lei, cu 31,98% mai mult față de prevederile bugetare ale anului 2014 (4.669.588 mii lei), astfel:**

- credite externe (inclusiv cofinanțarea): 900.000 mii lei;
- fonduri externe nerambursabile (inclusiv cofinanțare și neeligibile): 3.891.631 mii lei;
- buget de stat: 1.371.291 mii lei.

**Principalele programe incluse în proiectul de buget pe anul 2015 în domeniul transportului rutier sunt:**

- program construcție autostrăzi: 2.294.694 mii lei;
- program construcție variante de ocolire: 745.080 mii lei;
- program reabilitare/modernizare drumuri naționale: 2.236.431 mii lei;
- program reabilitare poduri și pasaje și eliminarea efectelor inundațiilor: 460.804 mii lei.

**Total investiții: 5.737.009 mii lei**

- cheltuieli pentru întreținerea infrastructurii rutiere: 311.209 mii lei;
- serviciul datoriei publice externe: 114.704 mii lei.



## MINISTERUL TRANSPORTURILOR

COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA

La sumele alocate prin Legea bugetului de stat se adaugă **1.166.777 mii lei** reprezentând "**venituri proprii**", provenite din încasarea tarifelor pentru: rovinietă, trecere poduri dunărene, utilizarea zonei drumului, autorizații de transport, etc.). Rezultă astfel **bugetul total pentru 2015, în valoare de 7.329.699 mii lei**, reprezentând o creștere de 26% față de anul 2014 (5.833.482 mii lei).

### 3.2. Obiective generale

#### I. Creșterea eficienței cheltuirii banului public

Analiza efectuată de misiunea comună a Fondului Monetar Internațional, Comisia Europeană și Banca Mondială a evidențiat că, în perioada 2007-2013, elementul negativ al investițiilor în infrastructură îl reprezintă eficiența scăzută a acestora.

CNADNR SA își propune pentru anul 2015, în vederea creșterii eficienței utilizării resurselor financiare, următoarele acțiuni:

- a. execuția integrală (100%) a prevederilor bugetare;
- b. organizarea tuturor activităților privind obiectivele de investiții finanțate din fonduri externe nerambursabile, în etapele de achiziție – contractare - execuție și control, pentru respectarea necondiționată a prevederilor legale, astfel încât toate cererile de rambursare a cheltuielilor să fie asigurate la nivelul de 85% și corespunzător, o componentă bugetară de 15%;
- c. stoparea degradării rețelei de drumuri naționale și menținerea stării de viabilitate a acestora la nivelul condițiilor prevăzute în normele specifice.

#### II. Creșterea gradului de satisfacție a utilizatorului final al infrastructurii rutiere

CNADNR SA își propune pentru anul 2015, atingerea acestui obiectiv prin realizarea unor proiecte de investiții vizând fluidizarea traficului rutier, reducerea timpilor de deplasare și a numărului de accidente de circulație, în acele zone administrativ-teritoriale critice prin impactul semnificativ negativ asupra participanților la trafic și mediului, prin:

- a) eliminarea congestiilor de trafic în punctele critice și punctele de conflict prin implementarea unor sisteme inteligente de monitorizare și control al traficului (Fetești);
- b) monitorizarea traficului rutier prin dotarea cu echipamente performante și organizarea unor centre de monitorizare a traficului care să asigure informații în timp real utilizatorului;
- c) monitorizarea dinamicii accidentelor grave de circulație prin asigurarea măsurilor specifice tehnico-ingineresti în vederea reducerii cu 50% etapizat, până în anul 2020, a numărului de accidente de circulație cu consecințe grave;
- d) achiziția de echipamente pentru executarea unor lucrări de întreținere a drumurilor în regie proprie și care să asigure operativitate și calitate corespunzătoare (deszăpezire, accidente tehnice, reparații gropi, plombări);
- e) îmbunătățirea semnalizării verticale și orizontale prin utilizarea unor materiale și tehnologii cu caracteristici de înaltă performanță;



**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA**

- f) demersuri pentru întocmirea aplicațiilor pentru finanțare în vederea accesării fondurilor nerambursabile disponibile pentru achiziția de echipamente, sisteme inteligente de monitorizare și control a traficului, etc.

### **III. Creșterea nivelului de calificare și competență a personalului CNADNR SA**

Pentru anul 2015 CNADNR SA își propune să acceseze fondurile Programului Operational "Capacitatea Administrativă" 2014-2020 (POCA) în vederea realizării unui proiect privind elaborarea strategiei de adaptare profesională la cerințele postului și ale locului de muncă specifice obiectului său de activitate, iar rezultatele vor fi utilizate la accesarea fondurilor pentru:

- instruirea anuală a câte 10% din personal, cu finanțare din bugetul de venituri și cheltuieli, din venituri proprii și din bugetele proiectelor cu finanțare externă, în domeniile control – calitate, financiar – contabil, juridic, întreținere drumuri și autostrăzi, managementul proiectelor;
- calificarea/recalificarea, la inițiativa sindicatului reprezentativ la nivelul companiei, pentru 4% din personal, anual;
- instruire angajată de Ministerul Transporturilor și Ministerul Fondurilor Europene pentru personalul implicat în gestionarea portofoliului de proiecte finanțate din fonduri europene;
- stagii de practică și specializare în țară și străinătate pentru 5% din personal, anual;
- pregătirea individuală și autoinstruirea pentru tot personalul, anual.

### **IV. Elaborarea planului de management pentru perioada de programare 2014-2020**

Necesitatea unui Plan de Management a rezultat în urma analizei efectuată în activitatea Companiei, în urma recomandărilor constante venite din partea Curții de Conturi a României, precum și în urma întâlnirilor cu FMI, Banca Mondială, Comisia Europeană și alte Instituții Financiare Internaționale. Planul de Management vizează în principal pregătirea și implementarea strategiilor legate de absorbția fondurilor europene din exercițiul financiar 2014-2020, alocate infrastructurii de transport rutier. Totodată, el se vrea a fi un instrument managerial pe termen mediu, care să vină în sprijinul creșterii performanței Companiei în folosul utilizatorului final de infrastructură rutieră.

**Termen de finalizare: trim. IV-2015**

### **V. Protejarea mediului și măsuri legislative în domeniul drumurilor naționale și a organizării CNADNR SA**

Pentru anul 2015, principalele măsuri legislative în domeniul drumurilor naționale vizează promovarea unor acte normative, astfel:



**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA**

**1. Ordonanță de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România**

Prin proiectul de Ordonanță de urgență a Guvernului se propune transpunerea în legislația națională a prevederilor art. 7a din Directiva 2011/76/CE și reglementarea, la nivel general, a încasării tarifelor de trecere în România și, în mod particular a încasării, gestiunii și controlul achitării tarifului de trecere prin intermediul SIEGMCR.

Propunerea referitoare la încasarea, gestiunea și controlul achitării tarifului de trecere prin intermediul Sistemului Informatic de Emitere, Gestiune, Monitorizare și Control al Rovinietei (S.I.E.G.M.C.R.) are drept scop:

- a. evitarea aglomerărilor și a ambuteiajelor create acolo unde se încasează tariful de trecere pentru podurile peste Dunăre la Fetești și Cernavodă;
- b. aplicarea, colectarea și urmărirea plății acestor tarife, astfel încât fluxul liber de trafic să nu fie perturbat și să permită utilizatorilor să plătească tarifele de trecere în cât mai multe locații și prin toate mijloacele de plată;
- c. asigurarea siguranței rutiere normale și prevenirea posibilelor accidente rutiere în zonele în care în prezent se percep tarifele de trecere.

**S-a realizat conform O.U.G. nr. 8/22.04.2015 pentru modificarea și completarea unor acte normative.**

**2. Ordonanță de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței 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"**

Prin proiectul de act normativ se propune modificarea art. 11 lit. d) din 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", în sensul ca alocațiile de la bugetul de stat să poată fi utilizate inclusiv pentru plata contravalorii lucrărilor suplimentare rezultate în urma schimbării soluțiilor tehnice și/sau constructive și a exproprierilor aferente acestora.

Având în vedere prevederea actuală din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 84/2003 și pentru a se evita respingerea proiectelor de acte normative privind declanșarea procedurilor de expropriere care au ca sursă de finanțare bugetul de stat, astfel cum s-a procedat în anii precedenți de către Ministerul Finanțelor Publice, minister coavizator care motiva respingerea proiectelor de acte normative mai sus menționate întemeindu-se pe interpretarea dispozițiilor art. 11 lit. d) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 84/2003, prin faptul că acestea trebuie suportate din venituri proprii CNADNR SA, în cazul lucrărilor suplimentare, prin prezenta modificare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 84/2003 se propune modificarea art. 11 lit. d) în sensul ca alocațiile de la bugetul de stat să poată fi utilizate "inclusiv pentru plata contravalorii lucrărilor suplimentare



**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA**

rezultate în urma schimbării soluțiilor tehnice și/sau constructive și a exproprierilor aferente acestora".

De asemenea, prin proiectul de Ordonanță de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 84/2003 se propune și instituirea unor reglementări care să permită clarificarea aspectelor referitoare la modul de tratare a sumelor obținute din executarea garanțiilor de participare la licitații, a garanțiilor de bună execuție și a garanțiilor aferente sumelor reținute.

În plus, prin proiectul de act normativ mai sus menționat se propune corelarea unor dispoziții legale prevăzute în 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" cu cele cuprinse în Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, privind regimul drumurilor, în ceea ce privește bunurile proprietate publică a statului care se concesionează Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A.

**Termen de finalizare: trim. IV-2015**

### **3.3. Strategii/ direcții de acțiune/ obiective specifice privind:**

#### **3.3.1. Proiecte**

##### **I. Proiecte critice:**

Au fost identificate și definite drept "Proiecte Critice" acele proiecte fie gata executate, fie în curs de execuție și întârziate, care, prin stadiul/funcțiunea îndeplinită, provoacă disconfort utilizatorilor și/sau riveranilor.

Motivele principale care au condus la încadrarea unor proiecte în această categorie au fost :

- contracte reziliate sau suspendate;
- constructori în insolvență;
- disconfort în trafic;
- management slab de proiect din partea constructorului;
- documentație tehnică de slabă calitate;
- lipsa finanțare sau finanțare parțială.

În anul 2015 CNADNR propune pentru aceste proiecte să intensifice obținerea surselor necesare finanțării execuției acestora.



**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA**

Proiectele identificate și încadrate în categoria "Proiectelor Critice" sunt:

1. DN 18 Moisei-Iacobeni;
2. DN 67C (Transalpina);
3. Pasaj Domnești;
4. Pasaje la Arad;
5. Centura Suceava;
6. Centura Nord București;
7. Centura Sud București;
8. Stația de Taxare Fetești;
9. DN 76 Beiuș – Oradea;
10. DN 66 Bumbesci Jiu - Petroșani;
11. DN 1S Șercaia-Hoghiz;
12. DN 73 Câmpulung-Brașov;
13. DN 17C Bistrița-Salva-Moisei;
14. DN 17D Beclean-Cârlibaba;
15. Drum de legătură A3-DN 1 (zona loc. Mărtinești);
16. Sens giratoriu pe DN 1, la Florești (Cluj);
17. Pod Borcea - A2, km 145+215;
18. Pod Cernavodă - A2, km 158+900.

## **II. Proiecte existente**

Abordarea proiectelor în derulare, indiferent de stadiul în care ele se găsesc ( SF, PT, Lucrări, Perioada de Garanție, etc.) reprezintă o preocupare majoră a managementului Companiei. Abordarea lor într-un mod pragmatic și profesionist reprezintă o garanție a îndeplinirii obiectivului numit "cheltuirea eficientă a banului public". Proiectele au fost repartizate astfel:

- a) Proiecte privind construcția de autostrăzi;
- b) Proiecte privind realizarea / modernizarea drumurilor naționale și construcția variantelor de ocolire.

## **III. Proiecte noi**

CNADNR SA a fost – și este – preocupată de exigențele utilizatorului final al infrastructurii rutiere. În acest sens, siguranța rutieră, confortul în trafic și timpii de deplasare sunt trei factori importanți pe care îi luăm în calcul atunci când ne construim strategia pe termen scurt sau mediu.

CNADNR SA și-a propus ca, anual, să identifice proiecte de infrastructură rutieră care vin în sprijinul utilizatorului final, proiecte subordonate factorilor menționați mai sus.



## MINISTERUL TRANSPORTURILOR



COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA

Pentru anul 2015 propunerile sunt :

Nr. Crt.	Proiectul	Motivația
1	Varianta de ocolire pentru stațiunile Eforie Nord și Sud	Fluidizarea traficului pe DN 39, înspre și dinspre sudul litoralului
2	Preluarea DJ 102I, Câmpina – Săcele (Valea Doftanei) de la Consiliul Județean Prahova și încadrarea lui ca DN 1V	Varianta alternativă spre Brașov
3	Sporirea capacității de circulație pe DN 1, Comarnic-Azuga : - By pass Comarnic; - By pass Bușteni;	Fluidizarea traficului pe DN 1 între Comarnic și Azuga
4	Drum pe amplasamentul căii ferate Râmnicu Vâlcea – Vâlcele	Inceperea construcției autostrăzii Sibiu – Pitești, folosindu-se un amplasament existent
5	Sporirea capacității de circulație pe Valea Oltului: identificarea zonelor, proiectarea și construcția unei a 3-a benzi de circulație	Fluidizarea traficului pe DN 7, Valea Oltului
6	Imbunătățirea acceselor de pe DN 1 la Centura Nord București, zona Otopeni	Fluidizarea traficului în zonă prin descongestionarea nodului rutier

### 3.3.2. Activități privind întreținerea rețelei de Drumuri Naționale și Autostrăzi, monitorizarea și siguranța traficului rutier

- a) Proiecte – Pilot pentru **operarea și întreținerea** unor sectoare de autostradă și a unor sectoare de drumuri naționale, folosindu-se contractele pe baza criteriilor de performanță:
- Autostrada București – Ploiești;
  - DN 1 Brașov - Veștem
  - DN 5 Adunații Copănceni - Giurgiu

#### Ce sunt contractele pe baza criteriilor de performanță (CpBCP) ?

- In contractele tradiționale, Administratorul drumului (Clientul) specifică tehnologiile, materialele și cantitățile de materiale care trebuie folosite, împreună cu perioada de timp în care trebuie să se desfășoare lucrările de întreținere. Plata către contractor se face pe baza cantităților de lucrări efectuate, respectându-se ratele acceptate la ofertare.
- In **CpBCP** Clientul nu va mai specifica nicio metodă sau vreo cerință de material (fiind cunoscute standardele și normativele tehnice care trebuie îndeplinite). În schimb, el va specifica indicatorii minimi de performanță pe care contractorul va trebui să-i atingă atunci când va oferi serviciile de întreținere. Contractorul nu este plătit pentru lucrările fizice executate, ci pentru rezultatele finale (sau pentru nivelul de servicii) livrate.



**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA**

**Beneficiile unui CpBCP**

Pentru Administratorul drumului :

- reduce volumul de muncă;
- ajută la asigurarea finanțării pe termen lung a întreținerii;
- ofera transparență și responsabilitate îmbunătățite;
- reduce costul întreținerii;
- îmbunătățește orientarea spre client;
- îmbunătățește controlul și aplicarea standardelor de calitate;
- evită pretențiile frecvente și amendamentele contractuale făcute de contractor în scopul creșterii cantităților de lucrări;

Pentru utilizatorul drumului

- oferă drumuri mai bune și mai sigure;
- reduce costurile personale în legătură cu drumul;

b) Concesionarea spațiilor de servicii de pe sectoarele de autostradă aflate în circulație

Cu excepția autostrăzilor A1 : București – Pitești și A2 : București – Constanța, autostrăzile aflate în circulație nu beneficiază de Spații de Servicii funcționale, cu spații de odihnă, toalete, dușuri, benzinării, etc.

Pentru a remedia această situație, CNADNR SA și-a propus concesionarea acestora.

- c) Achiziționarea și montarea elementelor de siguranță pe anumite sectoare de DN pentru prevenirea accidentelor rutiere (parapeți de siguranță New Jersey).
- d) Finalizarea activităților specifice pentru iarna 2014-2015 și pregătirea activităților pentru iarna 2015-2016: depozite acoperite pentru material antiderapant, instalații pentru clorură de calciu, rezervoare, cisterne, etc.
- e) Finalizarea auditării serviciilor de pază și protecție a bunurilor CNADNR și completarea/modificarea legislației în domeniu, având în vedere specificul sectorului de drumuri și autostrăzi (semnalizare, CIC, spații de servicii, districte, secții) în scopul diminuării costurilor generate de implementarea soluțiilor recomandate de auditori;
- f) Continuarea activităților planificate și bugetate privind întreținerea curentă și RK.





**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA**

### **3.3.3. Activități comerciale**

CNADNR propune pentru anul 2015 să realizeze următoarele acțiuni:

#### **a) Incasările din tarifele de "Utilizarea Zonei Drumurilor" (UZD)**

CNADNR SA propune pentru anul 2015 finalizarea unor măsuri legislative, tehnice și administrative prin care să fie soluționate aspectele negative privind încheierea și urmărirea contractelor pentru "Utilizarea Zonei Drumurilor".

Aceste măsuri constau în:

- reanalizarea situațiilor în care este necesară încheierea acestor contracte;
- reorganizarea atribuțiilor de serviciu;
- asigurarea controlului permanent privind această activitate;
- reanalizarea principiilor de tarifare prin modificarea tarifelor existente și a modului de aplicare a acestora.
- reanalizarea conținutului cadru privind documentația tehnico-economică și a procedurilor privind obiectivele existente și/sau obiectivele noi

#### **b) Camerele video pentru roviniete**

CNADNR SA dispune de un sistem informatic pentru emiterea, gestiunea, monitorizarea și controlul rovinietei format din 51 puncte fixe de control și 14 mobile.

Punerea în funcțiune s-a realizat etapizat în perioada 2010-2014 astfel:

- 10 în anul 2010
- 1 în anul 2011
- 22 în anul 2013
- 18 în anul 2014

În anul 2015 CNADNR SA va pune în funcțiune 23 puncte fixe de control.

### **3.3.4. Activități tehnice**

#### **a) Revizuirea și corelarea normelor tehnice de specialitate din domeniul drumurilor cu cerințele UE**

Având în vedere că în cadrul Uniunii Europene au apărut și apar cerințe noi privind materialele de construcții pentru drumuri, noi metode de calcul ale structurilor rutiere flexibile și mixte, tehnologii performante privind întreținerea drumurilor și podurilor, etc., este necesar să fie elaborate /actualizate / revizuite reglementările tehnice pentru domeniul rutier.



## MINISTERUL TRANSPORTURILOR

COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA

CNADNR SA desfășoară atât activități de elaborare/revizuire reglementări tehnice pentru domeniul rutier, cât și activități de elaborare, revizuire a standardelor române și de preluare a standardelor europene.

### ***1. Activități de elaborare / revizuire reglementări tehnice pentru domeniul rutier***

Programul de revizuire/elaborare a reglementărilor tehnice pentru perioada 2014-2015 constă în revizuirea următoarelor:

- a) Normativ privind determinarea stării tehnice a drumurilor moderne - indicativ CD 155-2001;
- b) Normativ pentru dimensionarea structurilor rutiere suple și semirigide (metoda analitică) - indicativ PD 177-2001;
- c) Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumuri publice - indicativ AND 600-2010;
- d) Caiete de sarcini comune lucrărilor de drum - indicativ AND 589-2004 – revizuire;
- e) Caiete de sarcini generale comune lucrărilor de artă - indicativ AND 590-2004;
- f) Normativ departamental privind proiectarea autostrăzilor extraurbane - indicativ PD 162-2002;
- g) Catalog de soluții de ranforsare a structurilor rutiere suple și semirigide pentru sarcina de 115kN pe osia simplă - indicativ AND 571-2002;
- h) Normativ pentru evaluarea stării de degradare a îmbrăcăminții pentru structuri rutiere suple și semirigide - indicativ AND 540-2003;
- i) Instrucțiuni tehnice pentru marcaje rutiere;
- j) Metodologie de evaluare a aptitudinii de exploatare a podurilor rutiere corespunzătoare cerințelor clasei "E" de încărcare – conform Eurocod-uri;
- k) Normativ privind întreținerea și repararea drumurilor publice - AND 554;
- l) Normativ pentru revizia drumurilor publice - AND 504;
- m) Normativ "Mixturi asfaltice executate la cald - condiții tehnice privind proiectarea, prepararea și punerea în operă"- AND 605;
- n) Normativ privind prevenirea și combaterea înzăpezirii drumurilor publice-AND 525-2013;
- o) Normativ privind organizarea și funcționarea districtului de drumuri, CIC, secției de drumuri și a secției de autostrăzi.

### ***2. Activitatea de standardizare***

CNADNR SA este membru ASRO și deține secretariatul Comitetului Tehnic de Drumuri (CT187), în cadrul căruia se elaborează /revizuiesc standardele pentru domeniul drumuri.

Obiectivele și propunerile CNADNR SA privind standardizarea națională sunt:

- a. Promovarea și participarea la elaborarea de proiecte de standarde române (ținând seama de condițiile de climă specifice, materialele locale și disponibilitatea de utilizare a materialelor reciclate) și susținerea acestora pentru introducerea ca referențiale în standardele europene;



**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA**

- b. Implicarea Centrului de Studii Tehnice Rutiere și Informatică (CESTRIN) în elaborarea / revizuirea de norme, având la dispoziție băncile de date ale CNADNR SA și capacitatea tehnică de efectuare de investigații tehnice de laborator și "in situ" pentru stabilirea nivelelor tehnologice și de calitate pentru infrastructura rutieră;
- c. Efectuarea de instruirii profesionale;
- d. Prevederea în documentații a standardelor în vigoare, pentru realizarea obiectivelor calității și conformității cu cerințele esențiale ale construcțiilor de infrastructură rutieră, impuse de destinația funcțională (drum, autostradă, pod, viaduct, etc.).

**b) Constituirea și informatizarea bazelor de date**

CNADNR are în dotare la finele anului 2014 echipamente și tehnică de calcul subdimensionate necesităților reale. Pentru clarificarea stării reale a acestora și pentru evaluarea softurilor utilizate, compania a încheiat un contract de auditare, cu termen de finalizare trim I 2015.

După finalizarea concluziilor și recomandărilor societății de audit, CNADNR central și DRDP 1-7 își propun ca în anul 2015 să realizeze:

- redimensionarea necesarului de tehnică de calcul și echipamente la toate nivelurile organizatorice din teritoriu, de la subunități până la nivel de district;
- demersurile necesare accesării fondurilor Programului Operațional "Capacitatea Administrativă" 2014-2020 (POCA) pentru dotarea corespunzătoare a compartimentelor tehnice și economice în vederea asigurării urmăririi stadiului realizării obiectivelor de investiții;
- crearea unor baze de date accesibile, cu posibilități reale pentru informarea utilizatorilor în timp real și a mass media;
- demersuri pentru întocmirea aplicațiilor pentru finanțare în vederea accesării fondurilor nerambursabile disponibile pentru acest gen de activități.

**c) Dezvoltarea activităților de proiectare in house**

CNADNR central și DRDP 1-7 vor realiza in anul 2015, pentru dezvoltarea activităților de proiectare în regie, următoarele:

- organizarea unor compartimente cu specific de proiectare pentru necesitățile proprii cât și pentru alți beneficiari, privind activitățile de investiții și administrare și întreținere a drumurilor naționale și autostrăzilor;
- dotarea compartimentelor de proiectare cu tehnică și echipamente specifice precum și programe competitive la standarde europene;
- selectarea de personal de specialitate (drumuri, poduri, geo, analize cost beneficiu, etc);
- demersuri pentru întocmirea aplicațiilor pentru finanțare în vederea accesării fondurilor nerambursabile disponibile pentru acest gen de activități;
- activități de proiectare.



**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA**

**d) Urmărirea calității execuției lucrărilor / proiectelor**

CNADNR a fost și este preocupată de asigurarea calității execuției lucrărilor / proiectelor.

În anul 2015 compania va asigura:

- dotarea cu echipamente performante, recomandate de normele europene tehnice în vigoare, specifice laboratoarelor de încercări și probe, pentru CESTRIN și DRDP 1-7;
- demersuri pentru întocmirea aplicațiilor pentru finanțare în vederea accesării fondurilor nerambursabile disponibile pentru acest gen de activități;
- efectuarea sistematică a inspecțiilor tehnice la obiectivele de investiții și a reviziilor la lucrările de întreținere, de către personalul tehnic de la subunități și responsabilizarea acestuia în vederea obținerii calității lucrărilor conform standardelor, normelor și normativelor în vigoare;
- implicarea DRDP 1-7 în echipele de proiect;
- colaborarea cu universitățile tehnice de construcții din țară și străinătate pentru realizarea, în parteneriat cu specialiștii de la CESTRIN și DRDP 1-7, a unor programe de cercetare-dezvoltare specifice sectorului de drumuri și poduri și pentru elaborarea/revizuirea unor normative privind studiile geologice și/sau studiile de fezabilitate;
- cadrul legal pentru înființarea unei structuri organizatorice instituționale, necesară certificării din punct de vedere al capacității tehnice, economice și funcționale, a societăților de proiectare, consultanță și construcții de drumuri și poduri care solicită să participe la licitații pentru realizarea lucrărilor de investiții, întreținere și administrare a drumurilor și podurilor.

**3.3.5. Activități administrative**

Datorită lipsei de resurse financiare și a unui program coerent privind informatizarea activităților desfășurate în cadrul companiei, a dotărilor cu echipamente și utilaje specifice sectorului de drumuri, a dotărilor cu birotică și tehnică de calcul, aparatură de laborator, se poate constata că CNADNR, la sfârșitul anului 2014 este o companie pentru care sunt necesare eforturi financiare majore pentru a fi adusă la standarde competitive de performanță de nivel european.

Astfel, pentru anul 2015 CNADNR central și DRDP 1-7 își propun:

- a) Inventarierea și clarificarea situațiilor juridice a mijloacelor fixe proprietatea CNADNR SA
- b) Inventarierea și analiza stării fizice a Districtelor aflate în proprietatea CNADNR SA
- c) Pregătirea Programului Rabla 2015
- d) Dezvoltarea in house a unor aplicații IT ca elemente-suport ale activităților
- e) Informatizarea comunicării inter și intra-departamentale din cadrul CNADNR SA
- f) Creșterea ponderii activităților de reparații mecanice in house



**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA**

**3.3.6. Activități din domeniul resurselor umane**

**i. Obiectiv specific 1 :**

Internalizarea unor activități în vederea îmbunătățirii relației Administrator drum – Utilizator final, cât și a creșterii rentabilității economice, prin folosirea personalului propriu.

**Modalități :**

**I. Măsuri organizatorice**

a) modificarea organigramei CNADNR SA prin introducerea unor structuri funcționale noi :

- atelier mecanic, la nivel de DRDP;
- serviciu de proiectare, la nivel de DRDP;
- birou de analiză a prețurilor, atât la nivel DRDP, cât și la nivel Central;

Personalul care va lucra în structurile noi va fi atât personal nou angajat, cât și personal propriu.

b) înființarea unei unități de reacție rapidă, capabilă să intervină ori de câte ori este nevoie, atât în activitatea de iarnă, cât și în activitatea de vară:

- stabilirea locației (de preferat în centrul țării pentru asigurarea deplasării rapide);
- stabilirea activităților de intervenție;
- stabilirea procedurilor de lucru;
- dotarea cu echipament specific activităților identificate și scopului;
- identificarea personalului de pe raza DRDP-ului unde s-a înființat;

**II. Calificarea personalului propriu în vederea internalizării unor lucrări de drumuri**

Accesarea și utilizarea Fondurilor Europene pentru specializarea și/sau calificarea forței de muncă în meserii specifice obiectului de activitate al CNADNR SA:

- identificarea programelor pe care le poate accesa CNADNR SA;
- stabilirea necesarului pentru: meserii, perfecționare, pregătire personal;
- planificare (calendar).

**ii. Obiectiv specific 2 :**

Creșterea eficienței muncii în cadrul organizației.

**Modalități :**

- a) Testarea personalului;
- b) Programarea și urmărirea activităților de training;
- c) Îmbunătățirea comunicării în cadrul organizației;
- d) Întărirea disciplinei în cadrul organizației.

**Elaborare calendar: trim. II - 2015**



**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA**

### **3.3.7. Activități de comunicare publică a CNADNR SA**

#### **Situația actuală :**

- A. Lipsa unor persoane calificate în domeniul comunicării publice și în gestionarea crizelor.  
Consecința : lipsa unei strategii de comunicare publică și de gestionare a crizelor.
- B. Lipsa unei strategii de comunicare publică și de gestionare a crizelor.  
Consecințe :
1. Imaginea Companiei și a angajaților ei este preponderent negativă;
  2. Relațiile de colaborare din interiorul Companiei sunt dezechilibrate.

#### **Modalități de remediere:**

- i. Identificarea și angajarea personalului specializat în comunicare publică și gestionare a crizelor;
- ii. Elaborarea și implementarea strategiei de comunicare publică;
- iii. Îmbunătățirea comunicării vizuale și informaționale cu utilizatorii infrastructurii rutiere de transport;
- iv. Editarea Raportului Anual al CNADNR SA;

**Elaborare calendar: trim. II - 2015**

### **3.3.8. Activități din domeniul juridic-patrimonial specific CNADNR SA**

#### **a) Inventarierea și clarificarea situațiilor juridice a tuturor terenurilor aflate în proprietatea CNADNR SA**

Potrivit prevederilor art. 3 alin. (6) din 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 prin Legea nr. 47/2004, cu modificările și completările ulterioare, potrivit căruia "*....Contravaloarea terenurilor aflate în proprietatea privată a statului și în administrarea Regiei Autonome «Administrația Națională a Drumurilor din România» nu este cuprinsă în capitalul social inițial prevăzut la art. 2 alin. (1). Aceste terenuri vor intra în patrimoniul companiei și se vor reevalua, potrivit prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 834/1991 privind stabilirea și evaluarea unor terenuri deținute de societățile comerciale cu capital de stat, cu modificările și completările ulterioare, în termen de un an de la încheierea protocolului de predare-preluare prevăzut la art. 2 alin.(5), modificându-se în mod corespunzător capitalul social al C.N.A.D.N.R. Acțiunile nou-emise, aferente modificării capitalului social cu valoarea terenurilor, vor reveni statului în calitate de acționar unic.*"



## MINISTERUL TRANSPORTURILOR

COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA

În prezent au fost identificate **510 terenuri** pentru care se aplică prevederile H.G. nr. 834/1991 privind stabilirea și evaluarea unor terenuri deținute de societățile comerciale cu capital de stat, din care **au fost obținute un număr de 20 certificate de atestare a dreptului de proprietate asupra terenurilor.**

CNADNR SA propune ca în anul 2015 să recupereze întârzierile semnificative privind certificatele de atestare a dreptului de proprietate și va acționa prin:

1. Emiterea unui Ordin al Ministrului Transporturilor pentru constituirea Comisiei pentru stabilirea și evaluarea terenurilor deținute de către CNADNR SA;
2. Reanalizarea alocării bugetare pentru achiziționarea serviciilor pentru actualizarea, completarea și întocmirea documentațiilor tehnice, în conformitate cu H.G. nr. 834/1991 privind stabilirea și evaluarea unor terenuri deținute de societățile comerciale cu capital de stat;
3. Reanalizarea situației terenurilor pentru care se aplică prevederile H.G. nr. 834/1991;
4. Reanalizarea situației terenurilor pentru care nu există documentele doveditoare ale dreptului de administrare și demararea acțiunilor în instanță pentru obținerea dreptului de proprietate;
5. Măsuri organizatorice privind creșterea responsabilizării Comisiilor din teritoriu, pentru întocmirea/completarea documentațiilor tehnice și urgentarea transmiterii la Comisia Centrală.

### **b) Inceperea activităților legate de cadastrul drumurilor**

Pentru inventarierea bunurilor publice concesionate de către Ministerul Transporturilor, reprezentând drumuri naționale și autostrăzi, CNADNR propune pentru anul 2015, demararea procedurilor legale privind efectuarea cadastrului la rețeaua de drumuri, împreună cu reprezentanții ordonatorului principal de credite.

### **c) Pregătirea actului normativ legat de înființarea unui "Ghișeu Unic pentru obținerea Autorizațiilor de Construcție"**

**Memorandul cu tema "Constituirea unui grup de lucru interministerial pentru eficientizarea procedurii aferente obținerii autorizației de construire precum și propuneri de îmbunătățire a cadrului legislativ".**

În cadrul procesului de derulare a proiectelor din domeniul infrastructurii rutiere, au fost identificate dificultăți în obținerea autorizației de construire, ceea ce a generat întârzieri semnificative în derularea acestora, și care afectează însăși finalitatea proiectelor, respectiv asigurarea unui trafic în condiții de siguranță.

Pentru evitarea întârzierilor în procesul de obținere a autorizației de construire și pentru evitarea blocajelor în derularea proiectelor, în domeniul transporturilor rutiere și ținând cont de faptul că și alte organe de specialitate din cadrul administrației publice centrale se lovesc de problema creată de aceste întârzieri în obținerea autorizației de construire (ministere printre care se numără: Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul



## MINISTERUL TRANSPORTURILOR

COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA

Finanțelor Publice, Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale, Ministerul Energiei, Întreprinderilor Mici și Mijlocii și Mediului de Afaceri, Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, Ministerul Culturii), prin acest Memorandum s-a propus constituirea unui grup de lucru, la nivel interministerial, în scopul eficientizării procedurii aferente obținerii autorizației de construire, dar și în scopul îmbunătățirii cadrului legislativ, acolo unde acest lucru se impune.

**Termen de finalizare memorandum: trim. III - 2015**

### 3.3.9. Activități în domeniul gestionării situațiilor de urgență privind salvarea de vieți omenești

CNADNR își propune pentru anul 2015 următoarele:

- colaborarea cu instituțiile specializate (Ministerul Afacerilor Interne și Ministerul Apărării Naționale) pentru crearea în sediile districtelor, secțiilor de drumuri și poduri - subunități CNADNR, a unor spații amenajate pentru adăpostirea victimelor în cazuri de urgență (viscol, ploi torențiale, inundații, alte calamități naturale);
- demersuri pentru elaborarea unui protocol de colaborare cu reprezentanții Ministerului Apărării Naționale, Ministerului Sănătății, Ministerului Afacerilor Interne și Agenției Rezervelor Statului privind dotarea sediilor identificate cu echipamente de transport, comunicații, telefonie, apă, canal, hrană, etc.

**Termen de finalizare memorandum: trim. III - 2015**

### 3.3.10. Activități din domeniul reglementărilor financiar-contabile, conform Directivei a-IV-a C.E.E.

- a) realizarea procedurilor conform OMFP nr. 3055/2009

Deoarece OMFP nr.3055/2009 pentru aprobarea Reglementărilor contabile conforme cu directivele europene a fost abrogat și înlocuit cu OMFP nr.1802/2014 pentru aprobarea Reglementărilor contabile privind situațiile financiare anuale individuale și situațiile financiare anuale consolidate, CNADNR propune ca în anul 2015 să realizeze în domeniul financiar – contabil următoarele:

<b>I. REALIZAREA PROCEDURILOR OBLIGATORII POTRIVIT NOILOR REGLEMENTARI CONTABILE</b>		
Etape de realizat	Calendar/Termene	Responsabili
- Procedura privind inventarierea elementelor de natura activelor, datoriilor si	- Procedurile vor fi realizate până la data de 01.06.2015 de colectivul de lucru	- Colectivul de lucru numit prin Decizia Directorului General al CNADNR SA





**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA**

<p>capitalurilor proprii</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Procedura privind gestionarea creanțelor</li><li>- Procedura privind mijloacele fixe</li></ul>	<p>numit prin Decizia Directorului General al CNADNR SA.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Procedurile vor fi supuse aprobării Consiliului de Administrație până la data de 01.08.2015.</li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>- Nota: In vederea realizării acestei etape va fi numit prin decizie a Directorului General al CNADNR SA un colectiv de lucru alcătuit din 7 persoane, 4 salariați din cadrul CNADNR Central și 3 salariați din cadrul DRDP.</li></ul>		
<b>II. ACTUALIZAREA POLITICILOR CONTABILE ȘI MODIFICAREA PLANULUI ETALON DE CONTURI IN CONFORMITATE CU PREVEDERILE OMFP nr. 1802/2014</b>		
<p>Având in vedere că CNADNR beneficiază de împrumuturi externe acordate de bănci finanțatoare și de fonduri nerambursabile de la Uniunea Europeană, are obligația întocmirii și auditării situațiilor financiare anuale în conformitate cu IFRS. Până in prezent activitatea de întocmire a situațiilor financiare în conformitate cu IFRS a fost externalizată, ea realizându-se de către o societate specializată de contabilitate.</p> <p>Odata cu intrarea in vigoare a OMFP nr. 1802/2014 a aparut necesitatea actualizarii si modificarii politicilor contabile ale CNADNR SA. Totodata se va proceda la retratarea conturilor aferente exercitiului financiar al anului 2014 si obtinerea unui set de situatii financiare retratate in conformitate cu IFRS.</p>		
<b>Etape de realizat</b>	<b>Calendar/Termene</b>	<b>Responsabili</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Actualizarea politicilor contabile in conformitate cu prevederile OMFP nr. 1802/2014</li><li>- Modificarea Planului etalon de conturi in conformitate cu prevederile OMFP nr. 1802/2014</li><li>- Procedura privind retratarea contabila a cheltuielilor cu reabilitarea primara inregistrata in exercitii financiare precedente,</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Politicile contabile vor fi realizate până la data de 01.11.2015 de colectivul de lucru numit prin Decizia Directorului General al CNADNR SA.</li><li>- Politicile contabile vor fi supuse aprobării Consiliului de Administrație până la data de 30.11.2015.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Colectivul de lucru numit prin Decizia Directorului General al CNADNR SA</li></ul>



MINISTERUL TRANSPORTURILOR  
COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA

în scopul acoperirii pierderii contabile rezultate din tratamentul aplicat		
<p>- Nota: Această etapă va fi realizată de colectivul numit la punctul I. prin decizie a Directorului General al CNADNR SA.</p>		
<b>III. ANALIZA SISTEMULUI INFORMATIC CONTABIL ACTUAL</b>		
<p>În prezent, în vederea asigurării realizării evidențelor contabile se utilizează două aplicații informatice: o aplicație utilizată pentru proiectele finanțate din fonduri externe nerambursabile și una utilizată pentru celelalte proiecte, care răspund unor cerințe minime privind securitatea și confidențialitatea datelor.</p>		



**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
**COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA SA**

#### **4. INDICATORI DE PERFORMANȚĂ**

##### **A. FIZICI, privind:**

1. CONSTRUCȚIA DE AUTOSTRĂZI (nr. km în execuție/ nr. km punere în funcțiune)
2. CONSTRUCȚIA DE VARIANTE DE OCOLIRE (nr. km în execuție/ nr. km punere în funcțiune)
3. REABILITĂRI/ MODERNIZĂRI DRUMURI NAȚIONALE (nr. km în execuție/ nr. km punere în funcțiune)
4. ACTIVITATEA DE ÎNTREȚINERE ( plombări gropi/ mp; colmatări rosturi și fisuri/m; întreținere periodică DN și Autostrăzi/ km echiv.; marcaje rutiere/ km echiv.; montare parapeti New Jersey/ m; montare parapeti deformabili/ m; expertize tehnice poduri/ buc.; proceduri de achiziție de proiectare și execuție poduri/ buc.; activitate de iarnă/ număr de zile de blocaje pe DN și Autostrăzi care depășesc intervalul maxim admis stabilit conform normativului AND 525/2013)

##### **B. ECONOMICO-FINANCIARI, privind :**

1. Indicatori de risc/datorii (gradul de îndatorare, gradul de acoperire al dobânzilor, rata de îndatorare globală, rata solvabilității generale)
2. Indicatori de profitabilitate (rentabilitatea capitalului angajat, marja profitului operațional, rentabilitatea economică)
3. Indicatori privind realizarea bugetului (gradul de realizare a veniturilor conform bugetului/% ; gradul de realizare a arieratelor /%)