



**COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI
DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA S.A.**

Bdul Dinicu Golescu 38, sector 1, Bucuresti, Romania, 010873
Tel.: (+4 021) 264 32 00 Fax: (+4 021) 312 09 84
Email: office@andnet.ro
CUI 16054368; J40/552/15.01.2004; Capital social 16.377.920 Lei
Operator de date cu caracter personal nr.16562



COMUNICAT DE PRESĂ

Contractul “*Proiectare și execuție Autostrada Orăștie – Sibiu, Lot 3: km 43+855 – km 65+965*” a fost atribuit prin licitație publică firmei Salini Impregilo SpA.

În data de 20.05.2011 a fost semnat Acordul Contractual.

Data de începere a lucrărilor a fost 20.06.2011.

Data de finalizare a execuției lucrărilor conform Contractului a fost 17.04.2013.

În data de 14.11.2014 a avut loc deschiderea oficială a traficului pe tronsonul de autostradă Orăștie – Sibiu, lot 3.

Valoarea de contract acceptată este de 604.791.600,00 lei fără TVA.

Prin semnarea Contractului, **Antreprenorul Salini Impregilo SpA a acceptat responsabilitatea totală pentru care și-a prevazut toate dificultățile și costurile pentru finalizarea cu succes a Lucrărilor.**

Obligațiile Antreprenorului conform Condițiilor Contractului și prevederilor legislației în vigoare **Legea nr. 10/1995**(...), cu privire la Proiectarea Lucrărilor:

„Antreprenorul va proiecta, executa si termina Lucrarile in conformitate cu prevederile Contractului si va remedia orice defecte ale Lucrarilor. (...) Lucrarile vor include orice lucrare care este necesara pentru a satisface Cerintele Beneficiarului, Propunerea Antreprenorului si Listele, sau impuse de prevederile Contractului, precum si toate lucrarile care (desi nu sunt mentionate in Contract) sunt necesare pentru asigurarea rezistentei, stabilitatii si sigurantei in exploatare a Lucrarilor”

“Antreprenorul are obligatia asigurarii unui standard ridicat pentru toate aspectele necesare proiectarii Lucrarilor, standard ce poate fi verificat de catre Inginer. In plus, Antreprenorul are obligatia de a se asigura ca toate aspectele privind proiectarea Lucrarilor respecta cerintele impuse de catre Comitetul Tehnic si Economic al CNADNR in cadrul procedurii de aprobare”.

Obligații si raspunderi ale proiectantilor : (...)asigurarea prin proiecte si detalii de executie a nivelului de calitate corespunzator cerintelor, cu respectarea reglementarilor tehnice si a clauzelor contractuale;„Specialistii verifcatori de proiecte atestati raspund in mod solidar cu proiectantul in ceea ce priveste asigurarea nivelului de calitate corespunzator cerintelor proiectului.”

Pentru ca situatia actuala a tronsonului de autostrada Orastie – Sibiu, Lot 3, sa poata fi inteleasa corect, prezentam in continuare **evolutia proiectarii si executiei Lucrarilor** aferente obiectivului mentionat:

1. Proiectarea Lucrarilor:

I. Studiu de Fezabilitate

Studiul de Fezabilitate a fost realizat in perioada 2008-2009. In cadrul acestei documentatii, care a fost pusa la dispozitia Ofertantilor din cadrul procedurii de atribuire a obiectivului mai sus mentionat, **se trateaza aspectul fenomenelor de instabilitate ce au fost semnalate ca dificultati geotehnice**, pe baza cercetărilor și observațiilor din teren. In context a fost semnalata si stratificatia litologica uneori paralela cu panta, favorizand aparitia unor alunecari cat si **prezenta pamanturilor argiloase cu umflari si contractii mari (PUCM)** sensibile la variatii climatice si avand un comportament mecanic specific defavorabil in prezenta apei.

II. Proiect Tehnic

Solutii tehnice initiale

Investigatiile pentru etapa urmatoare, respectiv Proiect Tehnic/Detalii de Executie, au fost demarate in anul 2011. Studiile Geotehnice, aflate in sarcina Salini Impregilo SpA, executate pentru proiectare (elaborare PT si DE), premergator fazei de executie, in general respecta continutul unui Studiu Geotehnic **prin volumul de investigatii**, fara insa a fi fost extinse pentru profile transversale in zonele cu lucrari specifice de terasamente (debleuri) si in zonele cu semne de instabilitate (alunecari de teren), conform legislatiei in vigoare.

Rezultatele investigatiilor geotehnice din etapa de proiectare nu au fost puse in valoare, explicitate si folosite in cadrul acestor **Studii Geotehnice**, astfel:

- Investigatiile s-au realizat numai pe traseul drumului si ca atare s-au prezentat numai profile litologice longitudinale.
- Desi s-a realizat o cartare a zonelor, evidentiata prin fotografii nu s-au pus in evidenta si **nici nu s-au analizat in mod explicit problemele de stabilitate preexistente si evidente in unele fotografii.**
- In partea scrisa nu au fost identificate si explicitate semne ale alunecărilor vechi.
- Nu s-au încadrat concret zonele de risc (hazard) la alunecări;
- Din aceste rezultate reflectand principalii parametrii geotehnici **rezulta clar preponderenta argilelor de tip PUCM** si existenta in baza forajelor a marnelor care pun probleme specifice cunoscute in cazul excavatiilor si stabilitatii pantelor expuse la variatii climatice;
- Recomandarile pentru specificul lucrărilor de terasamente in special pentru zonele de debleu sunt generale indicand **necesitatea calculelor de stabilitate a taluzurilor la ramblee/deblee si lucrari de consolidare**

- **Problema apei subterane nu este evidențiată în mod special, indicandu-se cotele la care a fost observata și stabilizata pe parcursul forajelor și specificand în unele cazuri ca se afla sub presiune (cca. 10m), aspect deosebit de important cu efecte în cazul excavațiilor adânci.**
- **Studiile geotehnice au încadrat amplasamentele în categoria geotehnica 2 (risc geotehnic mediu) și respectiv 3 (risc geotehnic major).**

Având în vedere aceste încadrări ca și existența unor date tehnice specifice din literatura tehnică de specialitate, conform cerințelor din NP-074-2007 **era necesară aprofundarea aspectelor geotehnice semnalate din faza SF respectiv prezenta PUCM, stabilitatea generală și locală a pantelor naturale existente, ținând seama de profilul longitudinal proiectat și acceptat al traseului (linia roșie), implicând deblee adânci, ramblee înalte și lucrări de artă.**

Pe baza informațiilor din aceste studii a fost elaborat (2011 -2012) Proiectul Tehnic inițial, prin care, cu toate că Antreprenorul avea cunoștința asupra naturii terenului în acea zonă, a stabilit soluțiile tehnice alegând soluții clasice de consolidate a terenului în detrimentul unui tunel rutier prin metoda tranșeei deschise, respectiv a unui tunel rutier realizat prin metode miniere de execuție (soluție tehnică recomandată prin studiu geotehnic la faza Proiect Tehnic).

Soluții tehnice revizuite

La începutul anului 2012 în cadrul lucrărilor de terasamente s-au manifestat fenomene locale de instabilitate a pantelor care au continuat apoi pe diferite zone, ceea ce a generat întreruperea execuției și elaborarea unei Expertize tehnice (în perioada 2012 - 2013) de către Antreprenorul Salini Impregilo SpA, prin Expert atestat MLPTL la cerința Af, Prof. Dr. Ing. Anton Chirica. În context s-a desfășurat un amplu program de investigații geotehnice cuprinzând cercetări specifice pe teren și în laborator, prevăzând în consecință și un program de monitorizare a zonelor instabile și a lucrărilor aferente.

Urmare a acestor activități și a recomandărilor Expertizei tehnice, Proiectul Tehnic inițial a fost adaptat și revizuit în două etape (2013 / 2014) prin prevederea unor soluții de stabilizare a zonelor afectate de alunecări.

CNADNR, în baza unei expertize tehnice, a susținut și susține că încă de la apariția primelor fenomene de instabilitate și a informațiilor geotehnice de detaliere edificatoare pentru problemele specifice ale amplasamentului (2012), de altfel cunoscute din fazele SF și PT, era posibilă limitarea desfășurării unor astfel de fenomene și se impunea recalcularea și optimizarea soluțiilor. Continuarea lucrărilor de excavații pe zone fără instabilități, în același mod, aplicând proiectul inițial, fără prevederea unor soluții adecvate de desfășurare a operațiunilor tehnologice a condus la apariția unor noi zone instabile.

2. Executia Lucrarilor:

Din istoricul derularii lucrarilor de executie:

- lucrarile de terasamente au fost incepute in paralel pe intregul tronson prin decopertarea generala de teren vegetal in perioada de (toamna 2011) - iarna 2011/2012 – primavara 2012
- **lucrarile initiale s-au efectuat prin decopertarea pe suprafete mari a suprafetei terenului si excavatii cu pante mai abrupte decat cele prevazute in proiect** (conform PT pantele prevazute pentru excavatii au fost 1:2 pe primii 6m de la suprafata terenului, berme si pante 1:3 in adancime), fotografiile din acea perioada atestand aceste aspecte.
- **lucrarile s-au realizat fara o etapizare rationala**, nerespectand prevederile Proiectului- Caiet de sarcini terasamente. Caiet de sarcini lucrari de consolidare – astfel incat pe nici o zona decopertata si excavata lucrarile nu au fost finalizate si protejate in perioada de inghet –dezghet si cu precipitatii caracteristica sfarsitului de iarna si primaverii.

Rezulta astfel ca Proiectul initial (2011) practic nu a putut fi aplicat, primele semne de instabilitate fiind vizibile din faza de excavare.

Posibilitatea aparitiei fenomenelor de instabilitate trebuia avuta in vedere, existand suficiente argumente pentru ca astfel de fenomene sa poata fi prevazute.

Momentul aparitiei unor pierderi de stabilitate era dificil de apreciat desi din experienta nationala dar si din informatii tehnice publicate si raportate in literatura de specialitate, sunt cunoscute perioadele propice declansarii instabilitatilor, ca si factorii favorizanti si declansatori, intre care **factorul antropic este decisiv in cazul de fata prin activitatile de decopertari si excavatii neprotejate pe suprafete mari in terenuri dificile.**

In cazul amplasamentului, pe fondul unor conditii geotehnice complexe generate de natura si caracteristicile geotehnice ale terenului, **elementele principale declansatoare a primelor fenomene de instabilitate (02.2012) sunt dezgolirea si expunerea in perioade climatice dificile (toamna tarzie, iarna) a argilelor de tip PUCM cu mare sensibilitate la ciclurile de inghet – dezghet si la actiunea apei, pe suprafete mari de teren cu taluzuri abrupte, (pante mari) si fara aplicarea unor masuri de protectie la fenomenele de inghet – dezghet si eroziune provocata de actiunea apei din precipitatii.**

Evolutia in timp a fenomenelor de instabilitate a luat astfel o amploare mare, chiar si in timpul derularii noilor investigatii geotehnice printr-un vast program de cercetari pe teren si in laborator si a expertizelor.

Pe baza datelor si observatiilor au fost generate proiecte cu solutii noi (2013) revizuite ulterior cu recomandarile Expertului Tehnic Anton Chirica (2014) adaptate conditiilor la care s-a ajuns prin evolutia fenomenelor de instabilitate.

Urmare a acestui mod de abordare a lucrarilor in zonele afectate de alunecari executia pe aceste zone a fost oprita pe perioade lungi. Conform datelor din jurnalele de executie se observa ca in cursul anului 2013 nu s-au efectuat lucrari de terasamente pe zonele cu instabilitati.

In aceste perioade de stagnare a executiei pe suprafetele excavate, expuse si neprotejate, nu s-au adoptat si aplicat unele masuri de urgenta care in principal trebuiau sa limiteze efectul destabilizator si distructiv al apei de precipitatii, cunoscand faptul ca fenomenele de umflare contractie ale argilelor sunt ciclice.

Aplicarea proiectului revizuit, acceptat de Beneficiar, cu noi profile transversale in zonele de debleu, cu adoptarea unor pante mult mai line (1:4-1:6) s-a inceput abia in anul 2014.

Solutiilor noi de excavare li s-au asociat solutii de drenare a apelor de adancime mica si de suprafata, prevazand pe etaje drenuri inclinate si transei drenante.

De asemenea in scopul cresterii rezistentei la forfecare s-a prevazut imbunatatirea in adancime a terenului de la baza taluzurilor prin amestec in loc cu ciment (deep mixing)

Realizarea lucrarilor de suprafata s-a efectuat din nou pe suprafete mari in paralel pe mai multe zone, astfel ca pana la data prezentei nici o sectiune nu a fost finalizata prin protejarea taluzurilor.

Cu ocazia inspectiilor tehnice s-au constatat abateri fata de solutiile noi proiectate, prin pozitia realizata a drenurilor orizontale si contrapante ale bazei transeilor drenante, ceea ce in unele cazuri au facut nefunctionale lucrarile cu rol drenant, permitand acumulari de ape care au generat tasari si prabusiri locale ale terenului insotite de deplasari ale sistemului drenant abia realizat.

Totodata terenul taluzat la noile pante, nefiind protejat si astfel expus la variatiile climatice specifice climatului, este din nou afectat in suprafata de ravenari, fisurari, creind noi posibilitatii de infiltrare a apelor.

CNADNR, in baza unei expertize tehnice, a considerat si considera ca factorul antropic (activitatea de executie) a avut un rol hotarator in aparitia/declansarea si evolutia fenomenelor de instabilitate din amplasament prin modul de organizare si desfasurare a lucrarilor fara respectarea prevederilor proiectului si a Caietelor de sarcini de terasamente si consolidari, ca si a altor reguli specifice existente in normele tehnice din Romania.

Sistarea lucrarilor pe zonele instabile si cu potential instabil pe perioade mari de timp (cca.1-1,5ani) fara luarea unor masuri de urgenta de protectie si reaparare a suprafetelor decapate si fisurate in scopul limitarii efectului apei din precipitatii a avut de asemenea un rol negativ asupra stabilitatii generale a amplasamentului.

3. Calitatea Lucrarilor executate

Un factor important care a influentat in mod semnificativ intarzierea finalizarii tronsonului de autostrada Orastie – Sibiu, lot 3 il reprezinta slaba calitate a lucrarilor executate de catre Antreprenor, aspect evidentiat prin numarul considerabil de rapoarte de neconformitate emise de catre Inginer in cadrul Contractului (aprox. 300 – nerespectarea Proiectului Tehnic, nerespectarea caietelor de sarcini, calitatea materialelor, executia necorespunzatoare a lucrarilor, etc).

In continuare detaliem defectele majore constatate in Santier, nesolutionate la data prezentei:

– Defecte constatate la Viaductul Aciliu

Ca urmare a cantitatilor relativ mari de precipitatii din ultima perioada si datorita faptului ca sistemul de colectare si evacuare a apelor meteorice nu a functionat (gurile scurgere fiind infundate), apele pluviale s-au scurs in lungul viaductului spre culeea Sebes (viaductul avand panta unica in profil longitudinal, pe directia Sebes) si de-acolo prin zona mediana dintre cele doua structuri, pe bancheta cuzinetilor la culee si pe pereul sfertului de con. Sub actiunea efectelor hidrometeorologice din ultima perioada pereul sfertului de con a fost subspalat, conducand astfel la aparitia de fisuri, crapaturi, tasari si burdusiri ale dalelor din beton.

Totodata s-a constatat deformarea glisierii parapetului din zona de imbinare dintre parapetul din cale curenta si parapetul de pe viaduct. Deformarea glisierii a fost cauzata atat de racordarea deficitara dintre cele doua tipuri de parapet, cat si datorita faptului ca rosturile prevazute pentru preluarea eforturilor (din dilatatie si contractie) nu au lucrat corespunzator.

Avand in vedere cele prezentate mai sus, Antreprenorul a hotarat remedierea acestor probleme prin demolarea dalelor din beton ale sfertului de con, reprofilarea acestuia si refacerea protectiei cu dale din beton. Termenul de remediere comunicat de catre aceste este in data de 31.08.2015.

La data prezentei se executa lucrari pentru decolmatarea sistemului de colectare si evacuare a apelor pluviale, si se constata ca protectia existenta a pereului (dalele din beton) a fost demolata.



Totodata, cu referire la articolul de presa “Pericol iminent! autostrada Sibiu Orastie a plecat la vale”, clarificam urmatoarele:

- "Tevile de scurgere contorsionate" sunt defapt teville de canalizatie ale sistemului ITS care datorita dilatatiilor viaductului au fost desprinse din zona de mufare. Aceasta deficianta va fi remediata in cursul zilei de 21.07.2015.



- Placa de ornament de pe grinda parapet a fost degradata datorita lovirii cu cupa excavatorului in momentul taluzarii umpluturii la sfertul de con.
- Panoul de semnalizare de la km 60+300 dr. (km 272) a fost miscat de o alunecare de suprafata. Fundatia este realizata la o adancime de 1.50m. Pe zona respectiva sunt prevazute in proiect consolidari cu coloane deep-mixing, care nu au fost inca realizate.

– ***Fisurile aparute la riglele pilelor Viaductului de la Aciliu***

Antreprenorul a emis un raport tehnic detaliat, semnat de un expert, prin care se ilustreaza solutiile tehnice pentru a remedia microfisurile aparute la riglele pilelor viaductului de la Aciliu, iar lucrarile de remediere vor incepe la finele lunii iunie 2015 si se vor finaliza in aproximativ 2 luni.

– ***Crapatura km 60+595 - km 60+717, calea 1***

In data de **20.11.2014** s-a constatat aparitia unor fisuri la pozitia km 60+660, calea 1, in corpul autostrazii care pleaca din banda de stationare sub forma de arc de cerc.

La data prezentei se constata executia lucrarilor la sistemul de drenaj aflat in partea de aval a autostrazii, si s-a constatat ca Antreprenorul a efectuat lucrari de reparatii provizorii a pe ambele cai, pe o lungime de 122.0 m (calea 2, banda a 2-a, iar pe calea 1 pe toata latimea). In momentul de fata sunt in curs de elaborare 2 expertize tehnice, una efectuata de Antreprenor, si una de CNADNR, in baza carora Antreprenorul va adopta solutii de remediere a problemelor, degradarilor aparute.

– ***Alunecare km 64+300 - 64+500, calea 1***

S-au constatat ravenari (eroziuni) si usoare alunecari ale taluzului debleului ca urmare a actiunii apelor meteorice si a lipsei protectiei acestuia. Alunecarile

observate nu sunt de natura sa puna in pericol siguranta circulatiei pe aceasta zona, in perioada imediat urmatoare.

In momentul de fata este in curs de elaborare o expertiza tehnica, in baza careia Antreprenorul va adopta solutii de remediere a problemelor, de stabilizare a alunecarilor existenta, si a refacere a elementelor degradate.

– ***Defecte constatate km 44+305 – km 44+380, calea 1***

In zona km 44+360, calea 1 s-a constatat un ebulment (denivelare) pe banda de stationare de urgenta, la limita cu dispozitivul de colectare a apelor pluviale (sant). Zona afectata este zona de conexiune a lotului 2 cu lotul 3

Pana in prezent Antreprenorul nu a remediat definitiv defectele constatate, iar in Santier defectele au evoluat constatandu-se urmatoarele: dislocare tub camin dren, fisura bancheta din fata zidului de gabioane, fisuri sant de scurgere a apelor, fisurare acostament betonat. In momentul de fata este in curs de elaborare o expertiza tehnica, in baza careia Antreprenorul va adopta solutii de remediere a problemelor, de stabilizare a alunecarilor existenta, si a refacere a elementelor degradate.

– ***Infiltratii pasajul CF***

Dupa realizarea umpluturilor peste pasajul CF si in urma ploilor cazute se constata ca printre rosturile dintre elementele prefabricate curge apa. Actiuni corective propuse: Se va convoca proiectantul in vederea aplicarii solutiei optime de remediere. Se va emite Dispozitie de Santier in acest sens.

– ***Defecte constatate km 59+950 (cale 1)***

S-a constatat aparitia unei denivelari in banda de urgenta, banda 1 si banda 2 , care continua si pe calea 2.

In momentul de fata este in curs de elaborare o expertiza tehnica, in baza careia Antreprenorul va adopta solutii de remediere a problemelor, de stabilizare a alunecarilor existenta, si a refacere a elementelor degradate

– ***Defecte constatate km 62+090 – 62+140 (cale 1)***

S-a constatat o denivelari aparute in banda de urgenta.

In momentul de fata este in curs de elaborare o expertiza tehnica, in baza careia Antreprenorul va adopta solutii de remediere a problemelor, de stabilizare a alunecarilor existenta, si a refacere a elementelor degradate

– ***Defecte constatate km 64+380 – 64+400 (cale 1)***

S-a constatat aparitia unei denivelari in banda de urgenta, aparuta in urma impingerilor provocare de taluz.

Conform informării transmise de către Antreprenor, în momentul de față este în curs de elaborare o expertiză tehnică, în baza căreia acesta va adopta soluții de remediere a defectelor constatate.

Pentru toate aceste defecte constatate, Inginerul FIDIC DRDP Brașov a emis rapoarte de neconformitate, conform prevederilor contractuale și legale.

Conform prevederilor Contractului “Proiectare și Execuție Autostradă Orăștie – Sibiu, lot 3, km 43+855 – km 65+965”, **Antreprenorul are responsabilitatea deplină pentru remedierea defectelor aparute atât în perioada de execuție a Lucrarilor cât și în perioada de garanție (4 ani). Astfel, lucrarile de remediere vor fi executate pe riscul și cheltuielile Antreprenorului.**

Referitor la deschiderea traficului rutier pe acest tronson, Antreprenorul a transmis în data de 12.11.2014 Cererea de Recepție a Lucrarilor în conformitate cu Condițiile de Contract. În acest sens, la nivelul CNADNR SA a fost desemnată o comisie în vederea evaluării lucrarilor executate în Santier.

Astfel, în data de 07.11.2014 și în perioada 11.11.2014 – 13.11.2014 au avut loc inspecții tehnice ale întregului Santier, realizate de către Beneficiar, Antreprenor și Inginer, în cadrul cărora Partile au constatat următoarele:

- stadiul fizic al lucrarilor executate pe întreg tronsonul de autostradă Orăștie – Sibiu, Lot 3, asigură desfășurarea circulației pe ambele cai unidirectionale;
- lucrarile privind siguranța circulației, respectiv marcajele rutiere, parapeti de protecție, indicatoarele rutiere, panourile de orientare sunt finalizate, inspectate și verificate de către Biroul de Poliție Autostradă Deva - Râmnicu Valcea și Inginerul FIDIC DRDP Brașov, și permit utilizarea autostrăzii;
- nu sunt îndeplinite toate condițiile necesare realizării recepției la terminarea lucrarilor.

Astfel, în conformitate cu prevederile **Hotărârii 273 din 14 iunie 1994 privind aprobarea Regulamentului de recepție a lucrarilor de construcții și instalații aferente acestora, art. 31:** *“În cazurile în care investitorul solicită prelucrarea unei părți din lucrare înainte de terminarea întregii lucrări prevăzute în contract, se va încheia un proces-verbal de predare-primire între executant și investitor, în care se va consemna starea părții de lucrare în cauză, măsurile de conservare, precum și cele de protecție reciprocă a desfășurării activității celor două părți. Toate riscurile și pericolele pentru partea preluată trec temporar asupra investitorului, cu excepția viciilor ascunse și a celor decurgând din executarea necorespunzătoare.*

*Procesul-verbal de predare-primire incheiat in aceste conditii nu este un proces-verbal de receptie pentru partea de lucrare in cauza, dar investitorul poate cere inscrierea in procesul-verbal de receptie, intocmit la terminarea lucrarii in intregime, a viciilor pe care le-a constatat cu ocazia predariiprimirii si le-a consemnat in procesul-verbal respectiv. Pentru partea de lucrara preluata de investitor, perioada de garantie pentru viciile care nu tin de siguranta constructiei incepe de la data terminarii remedierilor.”, in data de 13.11.2014 a fost emis Procesului Verbal de predare – preluare care a recomandat **preluarea lucrarilor executate la tronsonul de autostrada Orastie - Sibiu, lot 3: km 43+855 – km 65+965 in vederea deschiderii traficului rutier. Acest documentat a fost acceptat si insusit de catre Antreprenor, prin reprezentantul sau.***

CNADNR SA