



**ARGUMENTAȚIE TEHNICO-ECONOMICĂ  
PRIVIND CONSTRUIREA ETAPIZATĂ  
A ÎNTREGII AUTOSTRĂZI A8  
(TÂRGU MUREȘ – IAȘI – UNGHENI)  
PENTRU REALIZAREA UNOR TRONSOANE PRIN  
P.N.R.R., ÎN PERIOADA 2021 – 2026  
ȘI REALIZAREA CELORLALTE TRONSOANE  
RĂMASE PRIN P.O.T. 2021 – 2027 / 2030**



## Cuprins

Cuprins.....	2
Introducere .....	4
Grupul de Inițiativă și Strategie cu privire la Autostrada Unirii - A8, Iași, Ianuarie 2021 .....	5
Prof. Univ. Dr. Ing. Florin Nistor Varlam.....	5
Prof. Univ. Dr. Ing. Nicolae Boțu .....	6
Ing. Mugurel Laicu .....	7
Dipl. ing. MSc. Doru Nicolae .....	7
Ing. Cătălin Urtoi .....	8
Ing. Ionel Apostol .....	8
Specialist IT Irinel Bucur .....	8
Situația la zi a proiectului Autostrăzii Unirii – A8 .....	9
1. Tronsonul Târgu Mureș – Ditrău – Târgu Neamț – 211 km .....	9
2. Ungheni (Golăiești) – Iași – Târgu Neamț (Moțca) (SF+PTE) - 100 km.....	10
3. Pod Ungheni (Studiu de Fezabilitate – SF).....	11
LEGISLATIE: .....	12
FINANȚARE.....	13
A. Programul Național de Redresare și Reziliență - PNRR – 2021 – 2026.....	14
Pilonul I – Tranziție verde și schimbările climatice .....	14
1. Tronsonul Târgu Frumos – Podu Iloaiei – Lețcani – Vânători – Victoria (Cotu Morii) – Golăiești – 55 km .....	15
2. Tronsonul Târgu Mureș – Acățari, conexiune A3 cu A8 - 15 km .....	19
3. Tronsonul Târgu Neamț – Moțca – 23 km .....	21
Sumar finanțare prin PNRR .....	22
Alocare financiară prin PNRR per Județe .....	23
B. Programul Operațional de Transport (POT) de finanțare multianuală a Comisiei Europene 2021 – 2027 .....	24
1. Acățari - Ditrău - 76,6 km .....	24
2. Ditrău – Târgu Neamț - 95,1 km.....	25
3. Moțca – Târgu Frumos – 30 km .....	26
4. Golăiești – Ungheni – 10 km .....	27



**ASOCIAȚIA ÎMPREUNĂ PENTRU A8**

CUI: 39953002

Str. Costache Negri nr. 41, Jud. Iași, Mun. Iași

Tel: +40-740.844.986, +40-735.174.081

E-mail: contact@ipta8.ro

5. Pod Ungheni – 1,4 km.....	28
Sumar finanțare prin POT .....	28
Bibliografie .....	29
Asumare.....	30



## Introducere

Având în vedere actualul context geo-politic, economic și social cu privire la dezvoltarea regiunii de Nord-Est a României și a județelor din estul Transilvaniei și ținând cont de situația la zi **privind implementarea proiectului Autostrăzii Unirii – A8**, s-a format prezentul **grup civic de inițiativă și strategie** pentru **identificarea** celei mai **facile soluții tehnice și economice** care să rezolve și problemele identificate, în cel mai scurt timp posibil și cu cele mai mari beneficii economice și sociale.

În evaluarea acestei analize și în susținerea unui punct de vedere argumentat și sustenabil, s-a ținut cont de următoarele aspecte:

- **Situația la zi** a proiectului Autostrăzii Unirii – A8.
- **Legislația în vigoare** cu privire la proiectele de investiții în infrastructura României.
- **Argumentațiile tehnico-economice** emise de către **Guvernul României**, respectiv **Ministerul Transporturilor și CNAIR** în perioada 1997 – 2020 cu privire la Autostrada Unirii – A8.
- **Argumentațiile tehnico-economice** emise de către **Comisia Europeană** cu privire la **strategia de dezvoltare a infrastructurii rutiere** pe cele doua culoare de transport, respectiv **TEN-T CORE** și **TEN-T COMPREHENSIVE NETWORK** în perioada 2014 – 2030 și 2030 – 2050.
- **Argumentațiile tehnico-economice** emise de către **asociațiile: Împreună Pentru A8, Moldova Vrea Autostradă și Mișcarea pentru Dezvoltarea Moldovei** cu privire la **finanțarea autostrăzii A8** prin PNRR, POT și Bugetul de Stat.

Asociația „Împreună Pentru A8” așteaptă un răspuns oficial din partea dumneavoastră și vă stă la dispoziție pentru orice informație de care aveți nevoie la adresa de e-mail: [contact@ipta8.ro](mailto:contact@ipta8.ro).



## **Grupul de Inițiativă și Strategie cu privire la Autostrada Unirii - A8, Iași, Ianuarie 2021**

Scurta descriere a persoanelor care au contribuit la realizarea acestui document. Câte o pagină de prezentare a fiecărui semnatar al documentului

### **Prof. Univ. Dr. Ing. Florin Nistor Varlam**

- Profesor Universitar, Universitatea Tehnica Gh. Asachi, Facultatea de Construcții – Drumuri și Poduri, secția Geotehnică și Fundații
- Verificator de proiecte Drumuri și Poduri - atestat MLPAT nr. 1187/1994
- Expert tehnic, atestat MLPAT nr. 601/1994
- Brevete de invenții:
  - Încalinometru inductive T. Ciurescu, C. Capatu, F. Varlam, T. Broșteanu. Brevet nr. 85797/12.04.1983
  - Dispozitiv pentru măsurarea săgeților la poduri. T. Ciurescu, F. Varlam, C. Jantea, G. Axinte. Brevet nr. 88286/31.07.1985
  - Instalație pentru încercarea podurilor în regim dinamic. F. Varlam, T. Ciurescu, C. Jantea, O. Baltag, C. Chiriță, F. Vlad. Brevet nr. 96478/31.08.1988
  - Instalație pentru încercarea podurilor în regim dinamic. T. Coirescu, Roman C. V, C. Capatu, Ilies D., F. Varlam, Imperatu D. Brevet nr. 101876/10.12.1988
  - Tabliere cu profil variabil cu secțiuni în "PI" prefabricate monobloc, precomprimate, pentru poduri de cale ferată, cu deschiderea 9-12 m. C. Capatu, N. Benchea, F. Varlam, R. Mühlbacher, C. Jantea, C. Georgescu. Brevet nr. 26/19.07.1975.
  - Tabliere cu structură compusă oțel-beton pentru poduri de cale ferată cu deschideri de 9-18 m, având dale prefabricate din beton ușor și elemente de legătură de concepție originală. C. Capatu, R. Mühlbacher, N. Benchea, F. Varlam, C. Jantea, G. Axinte, T. Broșteanu. Brevet nr. 153/29.04.1978.
- Membru al asociațiilor profesionale:
  - AGIR - Asociația Generală a Inginerilor din Romania (1990)
  - AICR - Asociația Inginerilor Constructori din Romania (1990)
  - CNCISC - Comisia Generală pentru Comportarea in Situ a Construcțiilor (1986 - 1992)
  - MLPAT - Comisia Tehnică nr. 13 Iași pentru atestarea tehnico-profesională a responsabililor tehnici cu execuția lucrărilor de construcții (1992)
  - APDP - Comisia C11 - Lucrări de artă rutiere (1994)
- Lucrări elaborate și / sau publicate:
  - peste 200 obiective – proiecte tehnice și detalii de execuție.
  - peste 1000 obiective – expertize tehnice.



- peste 3000 obiective - verificare tehnică a proiectelor.
- 75 articole științifice;
- 7 cărți de specialitate.

## **Prof. Univ. Dr. Ing. Nicolae Boțu**

- Profesor Universitar, Universitatea Tehnică Gh. Asachi, Facultatea de Construcții – Drumuri și Poduri, secția Geologie, Geotehnică și Fundații
- Expert și Verificator de proiecte - atestat MLPAT domeniu AF
- Manager societate de proiectare și execuție stabilizări alunecări de teren prin utilizarea drenurilor sifon invenție Franța
- Expert tehnic, atestat MLPAT nr. 601/1994
- Consilier Ministru – Ministerul Transporturilor (Sept. 2014 – Feb. 2015)
- Membru al asociațiilor profesionale:
  - International Consortium of Landslide – Expert și consultant internațional pe probleme de alunecări de teren
  - British Society of Rheology - membru
  - Societatea Română de Reologie – membru fondator
  - Societatea Română de Geotehnică și Fundații – membru
  - Societatea Internațională de Mecanica Pământului și Fundații (ISSMGE) – membru
  - Asociația Română a Geosinteticelor – membru
- Lucrări elaborate și / sau publicate:
  - 75 articole științifice publicate în România, Franța, Canada, Elveția, Egipt, Columbia, Japonia, SUA
  - 48 articole științifice comunicate în România, Canada, Franța, Elveția, Peru, SUA, Moldova
  - 151 studii și expertize geotehnice
  - 4 inovații
  - Peste 200 de expertize, studii de fezabilitate și proiecte de execuție
- Documente științifice abordate:
  - Geotehnică: Studii și Expertize Geotehnice; Alunecări de teren și stabilizarea versanților
  - Mediu: Ziduri de sprijin; Consolidarea terenurilor cu ajutorul geosinteticelor
  - Fundații: Consolidarea fundațiilor de suprafață și de adâncime
  - Reologie: Comportarea reologică a pământurilor



## **Ing. Mugurel Laicu**

- Fost director general DRDP Iași 2012 - 2019
- Specialist drumuri și poduri
- Ing constructor CFDP
- Diriginte Șantier DN și AUTOSTRĂZI, RTE-ist
- Director General CITADIN IAȘI 2004 -2012 (unitate a PMI care se ocupă de infrastructura rutieră a mun. Iași)
- Manager Proiecte Europene PMI (exec Axei Rutiere N-E a mun. Iași)
- Președinte APDP Moldova (Asociația Profesionistă a Drumarilor și Podarilor)
- Vicepreședinte APDP ROMÂNIA
- Coordonator lucrări de modernizare DN 24 Iași - Crasna, DN 24B Crasna - Huși - ALBIȚA, DN 2D (Focșani - OJDULA), DN 29 Suceava - Botoșani, DN 18 Iacobeni - Moisei, VO BACĂU, VO RĂDĂUȚI
- Proiecte maturizate până la părăsirea DRDP Iași: VO BÂRLAD, VO IAȘI TRAFIC GREU, VO VASLUI, DN 28 N Târgu Frumos - Botoșani, DN 29 D Stefănești - Botoșani

## **Dipl. ing. MSc. Doru Nicolae**

- Președinte - Director Coordonator Zonal Filiala Județului Iași a C.T.D.S.
- Director Adjunct - Consultanță Internațională - infrastructură rutieră
- Director Executiv - C.E.O. - companie privată de consultanță și inginerie
- Membru ARIS; Membru E.A.E.E.; Atestat MDRAP-ISC- lucrări civile și infrastructură rutieră națională; Membru SRGF; Membru European Conferences on Soil Mechanics and Geotechnical Engineering; Membru A.S.C.E. (American Society Civils Engineers);
- Studii doctorale, Universitatea Tehnica Gh. Asachi Iași, Facultatea de Construcții și Instalații
- Studii masterat inginerie geotehnica - U.T.I. Gh. Asachi Iași
- Autorizat Consultant Key – Expert - Hill Intl. - Marlton, NJ 08053, U.S.A.
- Expert cheie infrastructură rutieră națională



## **Ing. Cătălin Urtoi**

- Absolvent al Facultății de Construcții Hidrotehnice - promoția 1989.
- În perioada 1991- 1993 a condus lucrările de execuție și amenajarea avanportului amonte de pe malul sârbesc, în Porțile de Fier 2, având funcția de șef șantier Rusănești detașat în PF2.
- Specializat în lucrări de construcții hidrotehnice, având o experiență de peste 30 de ani.
- În prezent execută lucrări de construcții civile pe raza municipiului Iași și este membru activ al asociației Împreună Pentru A8, fiind implicat activ din 2017 în monitorizarea proiectelor de infrastructură din regiunea Moldovei și în mod special pe cel al proiectului Autostrăzii Unirii - A8.
- Fost Consilier Onorific la Ministerul Transporturilor în perioada Dec. 2019 – Feb. 2020.

## **Ing. Ionel Apostol**

- inginer mecanic
- Președinte al asociației Împreună Pentru A8 fiind implicat activ din 2017 în monitorizarea proiectelor de infrastructură din regiunea Moldovei și în mod special pe cel al proiectului Autostrăzii Unirii - A8

## **Specialist IT Irinel Bucur**

- Director Executiv - C.E.O – companie privată furnizare soluții IT de înaltă performanță pentru industria turistică
- Absolvent Universitatea Al. I. Cuza Iași, Facultatea de Informatică
- Studii masterat Ingineria Sistemelor Software (fără susținerea disertației) - Universitatea Al. I. Cuza Iași, Facultatea de Informatică
- Consultant Internațional pe probleme de performanță și arhitectura software soluții Enterprise de calcul distribuit pentru industria turistică.
- Membru activ al asociației Împreună Pentru A8





## Situația la zi a proiectului Autostrăzii Unirii – A8

Situația la zi a proiectului Autostrăzii Unirii – A8, așa cum rezultă el din informațiile transmise de către CNAIR, pe fiecare din cele 2 tronsoane și podul de la Ungheni, se prezintă astfel:

### 1. Tronsonul Târgu Mureș – Ditrău – Târgu Neamț – 211 km

În acest moment este în derulare contractul de „**Completare Studiu de Fezabilitate**” având data de **finalizare până la 25 iulie 2021**.

Situația lucrărilor, conform raportărilor CNAIR, prezintă un **progres** iar **gradul de realizare a SF-ului** este de **aproximativ 55%** pe mai multe operațiuni aflate în derulare:

- **Finalizarea studiului topografic și depunerea la ANCPI pentru avizare.**
- **Aprobarea traseului Autostrăzii A8 – tronsonul Târgu Mureș – Ditrău – Târgu Neamț, în lungime de 211 km, în cadrul Comisiei Tehnico-Economice a CNAIR în data de 6 Noiembrie 2020.**
- **Efectuarea studiilor geo-tehnice în procent de 52%.**
- **Aprobarea de către CNAIR a rezultatelor investigațiilor geo-tehnice în proporție de 55%.**
- **Inițierea forajelor de mare adâncime în zona montană.**
- **Inițierea oficială a procedurii de obținere a Acordului de Mediu în Iunie 2020.**
- **Efectuarea de către Agenția de Protecție a Mediului, în luna septembrie 2020, a vizitei pe amplasament.**
- **Emiterea deciziei ANPM de evaluare inițială în 18 Septembrie 2020.**
- **Studii Arheologice realizate în procent de 65%.**
- **Studiu de Trafic realizat în procent de 80%.**
- **Activitățile de proiectare – elaborare plan general de ansamblu, plan de situație, profile transversale tip, analiză constrângeri, corecții și adaptări ale soluțiilor tehnice, lucrări de drum, lucrări de artă – poduri, pasaje, viaducte, tuneluri, care sunt realizate în procent de 40%.**
- **CertIFICATELE DE Urbanism din partea C.J. Târgu Mureș, Harghita, Neamț și Iași**
- **Existența unor avize, autorizații și acorduri în procent de 70%.**



## **2. Ungheni (Golăiești) – Iași – Târgu Neamț (Moțca) (SF+PTE) - 100 km**

În acest moment licitația este în desfășurare, procedura de depunere a ofertelor pentru proiectare completă (Studiu de Fezabilitate – SF + Proiect Tehnic de Execuție - PTE) este încheiată, au fost depuse 3 oferte iar termenul până la care CNAIR trebuia să desemneze câștigătorul licitației fiind prelungit, fără a se specifica o dată exactă ci doar prima decadă a lunii februarie 2021:

- **Stadiu SF: 0% (necontractat).**
- **Licitația de proiectare completă (Studiu de Fezabilitate – SF + Proiect Tehnic de Execuție – PTE) se află în faza finală.**
- **În luna februarie 2021 va fi desemnat proiectantul celor 100 km de la Golăiești până la Moțca.**



### **3. Pod Ungheni (Studiu de Fezabilitate – SF)**

Conform calendarului de execuție, dacă toate procedurile se vor desfășura într-o manieră corespunzătoare, în luna iunie 2022 se va obține Acordul de Mediu pentru podul de la Ungheni. Ulterior în perioada iunie – decembrie 2022 se pot aproba prin HG indicatorii tehnico-economici ai investiției:

- **Stadiu execuție SF: 80%.**
- Aceasta investiție transfrontalieră se află **în procedura de obținere a Acordului de Mediu.**
- Conform calendarului, **în perioada iunie – decembrie 2022 se pot aproba prin HG indicatorii tehnico-economici ai investiției.**
- **În 2023 se poate lansa licitația de execuție pentru podul de la Ungheni.**



## LEGISLATIE:

- **Legea 291/2018** privind aprobarea obiectivului de investiții Autostrada Unirii / Târgu Mureș – Târgu Neamț – Iași – Ungheni .
- **Ordonanța de urgență nr. 105/2020** pentru completarea Legii nr. 291/2018.
- **Planul de Dezvoltare Regională Nord-Est 2014 – 2020** – Avizat de către Comitetul Regional pentru elaborarea Planului de Dezvoltare Regională Nord-Est în data de 23 octombrie 2014.
- **Planul de Dezvoltare Regională Nord-Est 2021 – 2027** elaborat de Agenția pentru Dezvoltare Regională Nord-Est Serviciul Politici, Strategii și Analize Teritoriale – versiunea octombrie 2020.
- **Master Planul General de Transport al României** Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 778bis din 04 octombrie 2016.
- **Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii Europene pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport COM(2011) 650 final/2 2011/0294 .**
- **Strategiile de dezvoltare județene și locale ale UAT-urilor (Unităților Teritoriale Administrative) din Regiunea de Nord-Est.**
- **Autostrada A8** face parte dintr-un document cu **caracter strategic al Master Planului General de Transport** aprobat prin **HG 666/2016**.
- **Autostrada Iași – Târgu Mureș** se regăsește din 2006 în **Planul de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea I – Rețeaua de Transport (Legea 363/2006)**, document strategic care cuprinde direcțiile de dezvoltare a infrastructurii de transport.
- Odată cu extinderea Rețelei Trans-Europene de Transport (TEN-T), **Autostrada A8 se regăsește pe coridorul principal de transport european Timișoara – Sebeș – Turda – Câmpia Turzii – Târgu Mureș – Iași – Ungheni** conform **Regulamentul (UE) nr. 1315/2013** al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii Europene pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a **Deciziei nr. 661/2010/UE**, din anul 2012.

Date fiind cele expuse mai sus trebuie precizat faptul că **dezideratul european impune anul 2030 ca termen pentru finalizarea rețelei de transport principale (TEN-T Core Network).**



## FINANȚARE

**Sursele de finanțare identificate** de grupul de civic de inițiativă și strategie, **disponibile** în acest moment sunt:

- Finanțare europeană nerambursabilă în procent de 75% - 85% prin cele trei forme de finanțare, adică Programul National de Redresare și Reziliență până în 2026 (P.N.R.R.), Programul Operațional de Transport conform ciclului financiar multianual 2021 – 2027 cu extindere până în 2030 (POT) și POIM 2014 - 2020 care are deja proiecte în derulare cu închidere financiară în 2023.
- Bugetul de Stat pentru completarea sumelor cu 15% - 25% a finanțărilor europene.
- În acest context al finanțării europene, avem trei cereri de finanțare depuse și două contracte de finanțare încheiate – cod SMIS 122606, 127920 și 140334 pentru finanțarea studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice ale A8 din POIM 2014 - 2020. Contractul de finanțare a Studiului de Fezabilitate și a Proiectului Tehnic de Execuție pentru Autostrada Târgu Neamț – Iași - Ungheni (cod SMIS 140334) urmează a fi semnat în acest an.
- Strategia europeană obligă statele membre de a-și finaliza rețeaua principală de transport până în anul 2030 (A8 este pe acest culoar)!
- Proiectul autostrăzii A8 are și un angajament politic al Guvernului României, susținerea Parlamentului și a Președintelui României prin aprobarea și promulgarea Legii 291/2018 (Legea Autostrăzii Unirii).

Plecând de la aceste elemente enunțate mai sus, considerăm că în acest moment Autostrada UNIRII - A8 se află într-un context favorabil de finanțare și de asumare politică în vederea finalizării execuției acestui obiectiv strategic național până în 2030.

Grupul nostru de inițiativă și strategie în infrastructura rutieră consideră că există premise sustenabile pentru ca autostrada A8 să fie finanțată astfel:



## A. Programul Național de Redresare și Reziliență - PNRR – 2021 – 2026

Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) – 30,4 miliarde de euro pentru Mecanismul de Redresare și Reziliență în intervalul 2021 – 2026, din care 3,5 miliarde euro pentru autostrăzi și 1 miliard euro pentru centuri ocolitoare.

Această sumă promisă de Comisia Europeană are drept scop recuperarea economică a României după criza COVID-19. În acest context, fiecare națiune europeană trebuie să identifice proiectele prioritare care vor fi finanțate prin mecanismul european de redresare NextGenerationEU, existând trei piloni de finanțare care vor drena aceste fonduri.

În cazul României, cei trei piloni de finanțare sunt :

1. Tranziție verde și schimbări climatice;
2. Servicii publice, dezvoltare urbană și valorificarea patrimoniului;
3. Competitivitate economică, digitalizare și reziliență.

### Pilonul I – Tranziție verde și schimbările climatice

Pilonul antrenează cea mai mare sumă (21,4 miliarde euro), ceea ce înseamnă aproximativ 2/3 din bugetul aferent României. Dintre cele cinci domenii de finanțare ale pilonului I (Transport durabil, Schimbări climatice, Mediu, Energie și tranziție verde și Eficiență energetică și rețele inteligente pentru serviciul public de energie termică), Transportul durabil este cel mai bine dezvoltat.

Acest domeniu are cinci categorii de finanțare:

1. Rutier: Autostrăzi și drumuri expres (TEN-T),
2. Rutier: Variante Ocolitoare și conexiuni municipii la rețeaua TEN-T,
3. Feroviar: investiții în cale ferată,
4. Feroviar: investiții în material rulant,
5. Metrou: cale de rulare, material rulant.

Având în vedere faptul că Moldova are, în contextul național, cele mai mari deficiențe în domeniul infrastructurii rutiere, va trebui să ne concentrăm în principal pe primele două categorii de finanțare, iar din această categorie face parte și A8 cu centurile aferente.

În capitolul **Prezentarea domeniilor finanțate**, subcapitolul **Transport durabil** se precizează că „*Accesul la coridoarele vest-europene, precum și la cele est și sud-europene, este îngreunat și limitat de capacitatea de circulație și calitatea redusă a*



*infrastructurii de transport din România, limitând, astfel, libera circulație a mărfurilor și persoanelor și diminuând posibilitățile de creștere ale traficului internațional de mărfuri sau călători care tranzitează România”.*

Faptul că nici unul dintre proiectele rutiere propuse pentru Moldova în prima lista PNRR nu se înscrie pe vectorul Vest-Est (vectorul principal de mobilitate la nivelul regiunii noastre europene), de altfel singurul care poate să ne scoată din izolare la nivel transfrontalier regional, reprezintă o carență majoră a PNRR.

Obiectivele generale, și anume „realizarea rețelelor de transport transeuropene TEN-T, îmbunătățirea legăturilor/conectivității la acestea, creșterea mobilității la nivel național, regional, urban și transfrontalier, optimizarea traficului, siguranța pasagerilor, a mărfurilor și calitatea în ansamblu a serviciilor oferite” nu sunt decât parțial atinse.

Din lista PNRR lipsesc segmente extrem de importante din perspectiva mobilității la scările de analiză locale, regionale și transfrontaliere (A8 în ansamblul său, de exemplu), dar și segmente problematice din perspectiva traficului aglomerat și al accidentelor rutiere – E58/E583, pe vectorul pe care se va înscrie autostrada A8, între Iași și Târgu Frumos, în prezent cel mai aglomerat drum din Moldova, dar și cel mai periculos – din perspectiva accidentelor – aflându-se într-un Top3 național, conform raportului PNRR.

În aceste condiții, propunem finanțarea unor tronsoane din A8 prin PNRR, finanțare care va permite asumarea și realizarea într-un termen bine stabilit (2026) a următoarelor tronsoane de autostrada:

## **1. Tronsonul Târgu Frumos – Podu Iloaiei – Lețcani – Vânători – Victoria (Cotu Morii) – Golăiești – 55 km**

**COST ESTIMAT pentru EXECUȚIE – 886,05 milioane euro.**

### **Fundamentare**

Este un tronson care va asigura centura de Vest – Nord – Est a Municipiului Iași și a orașelor Podu Iloaiei și Târgu Frumos, orașe aflate la distanță geografică mică față de Municipiul Iași, reprezentând cel mai important obiectiv de pe toată Autostrada Unirii, din următoarele considerente:

- **Rezolvă** problema traficului în zona de Nord a Municipiului Iași, prin **realizarea centurii de Nord**, obiectiv care **va face legătura cu Aeroportul Internațional Iași, Spitalul Regional de Urgență** (cu finalizare în 2026), DN 24 spre punctul vamal cu Republica Moldova de la **Sculeni**, DN 24C spre **Combinatul de Seminte** și fermele agricole **din Lunca Prutului și a Jijiei**, din zona de Nord-Est a județului Iași.
- **Deviază traficul greu și de tranzit** care provine **din zona de Nord-Est** a Municipiului Iași, dinspre și spre Republica Moldova, **trafic care în acest**



**moment traversează Municipiul Iași pe DN24/ E58, diminuând astfel gradul de poluare, Iașul fiind deja în procedură de infringement, alături de Municipiul București și Brașov privind poluarea aerului, procedură aflată pe rolul CJUE.**

- Având în vedere **apropierea geografică** a orașelor **Iași, Podu Iloaiei și Târgu Frumos** cât și zonele metropolitane ale acestora, orașe ce se confruntă cu probleme în ceea ce privește poluarea și traficul care le traversează median, **centurile ocolitoare ale acestora ajung să fie unite, formând în fapt Tronsonul de autostradă Iași – Lețcani – Podu Iloaiei – Târgu Frumos**. Prin realizarea acestor centuri ocolitoare, pe traseul autostrăzii A8 și la profil de autostradă, se vor rezolva problemele de trafic existente în aceste zone cu probleme, **zone unde se produc frecvent accidente rutiere și blocări în trafic** dar și **problemele de poluare existente**, cum ar fi cele de pe DN28/E58 de la Târgu Frumos – Podu Iloaiei - Lețcani, prin ocolirea acestor localități.
- **Odată cu construirea Spitalului Regional de Urgență** (finalizare 2026) va apărea **problema asigurării fluenței traficului rutier** generat de funcționarea acestuia, **dinspre județele Moldovei**.

Aceasta va fi asigurată de către **Centura de Nord a Iașului**, parte din autostrada A8, prin **descărcarea în dreptul localității Cotu Morii / Vânători**, unde se va intra **pe DN24 cu acces la viitorul Spital Regional de Urgență, ocolind orașul Iași pe la Vest - Nord**.

Astfel se va **asigura fluidizarea traficului dinspre județele Bacău, Neamț, Botoșani și Suceava spre Spitalul Regional de Urgență Iași**.

- Finalizarea acestui Spital în 2026 impune realizarea centurei de Nord a Iașului, parte din autostrada A8, până în 2026.
- **Centura de Nord va realiza și conexiunea cu Aeroportul Internațional**, aici fiind studiate mai multe variante.
- **Se reduc timpii de transport pentru transportul utilitar și de intervenție** care se deplasează **din județele Moldovei spre și dinspre Iași, la obiectivele de interes strategic, gen Aeroportul Internațional Iași și spitalele centrului universitar din oraș, inclusiv către viitorul Spital Regional de Urgență Iași**, obiective care **deservesc întreaga regiune a Moldovei**.

Conform datelor **CESTRIN**, date preluate și de un **Studiu de Fundamentare** din **ianuarie 2019**, pe tronsonul **Târgu Frumos – Podu Iloaiei – Lețcani (Iași)** avem cel mai aglomerat trafic din Moldova, adică **peste 20.000 de autovehicule** conform indicatorului **MZA (Medie Zilnică Anuală)**.

**În perioada 2025 – 2030**, acest indicator **MZA va înregistra o creștere semnificativă** și va ajunge la **peste 30.000 de autovehicule** medie zilnică anuală.





**Acest indicator ne arată că, în acest moment, actualul tronson DN28/E58 de la Târgu Frumos la Iași este un tronson cu trafic de autostradă.**

**Tronsonul Târgu Frumos – Podu Iloaiei – Lețcani – Vânători – Golăiești se încadrează în Pilonul 1 – Tranziție verde și schimbări climatice, având posibilitatea de a acoperi mai multe domenii de finanțare, cum ar fi:**

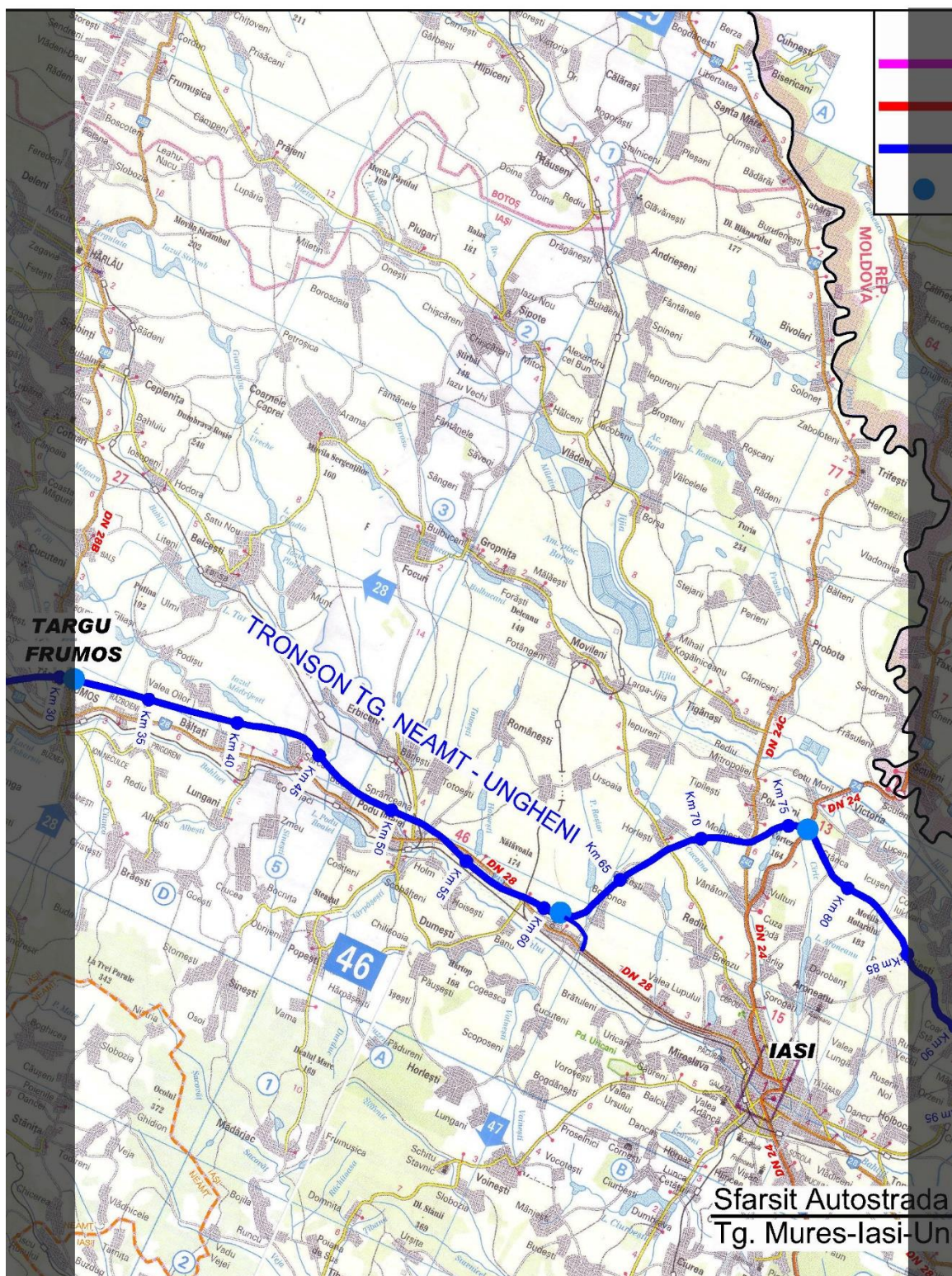
- **Transport durabil** prin porțiunea de autostradă **Târgu Frumos – Iași, Variante Ocolitoare și conexiuni municipii la TEN-T Core Network.**
- **Mediu, reușind prin Variantele Ocolitoare de la Târgu Frumos, Podu Iloaiei, Lețcani,** dar în mod special **Varianta Ocolitoare Vest-Nord-Est a Iașului** să scoată, în afara zonelor intens populate, traficul greu și traficul ușor care tranzitează aceste orașe, **reducând considerabil poluarea** cu Monoxid de Carbon, Hidrocarburi, Dioxid de Sulf, Oxizi de Azot etc. în interiorul acestor orașe.

Toate **aceste motive arată clar** că, în acest moment, pentru **acest tronson de autostradă se justifică finanțarea prin PNRR.**

În acest moment, **tronsonul de 55 km**, din punct de vedere al documentației, **se află în faza de finalizare licitație și semnare contract pentru SF + Proiect Tehnic, făcând parte din tronsonul de Autostradă Moțca – Iași – Ungheni** iar realizarea acestui tronson, până în 2026, nu ridică probleme, putându-se realiza în intervalul de timp rămas la dispoziție.

Etapele de derulare a acestui proiect:

- Martie 2021 - Aprilie 2023 realizare SF + Proiect Tehnic.
- Avizul de Mediu poate fi obținut în baza OG 105/2020 la Legea 291/2018 în condiții mult simplificate prin aplicarea Ordonanței cu aplicarea clauzei suspensive la procedura de mediu.
- Licitație și semnare contract de execuție până la 31 Decembrie 2023 (conform calendar PNRR).
- Execuție 55 km în perioada 2023 – 2026 (conform calendar PNRR).





## **2. Tronsonul Târgu Mureș – Acățari, conexiune A3 cu A8 - 15 km**

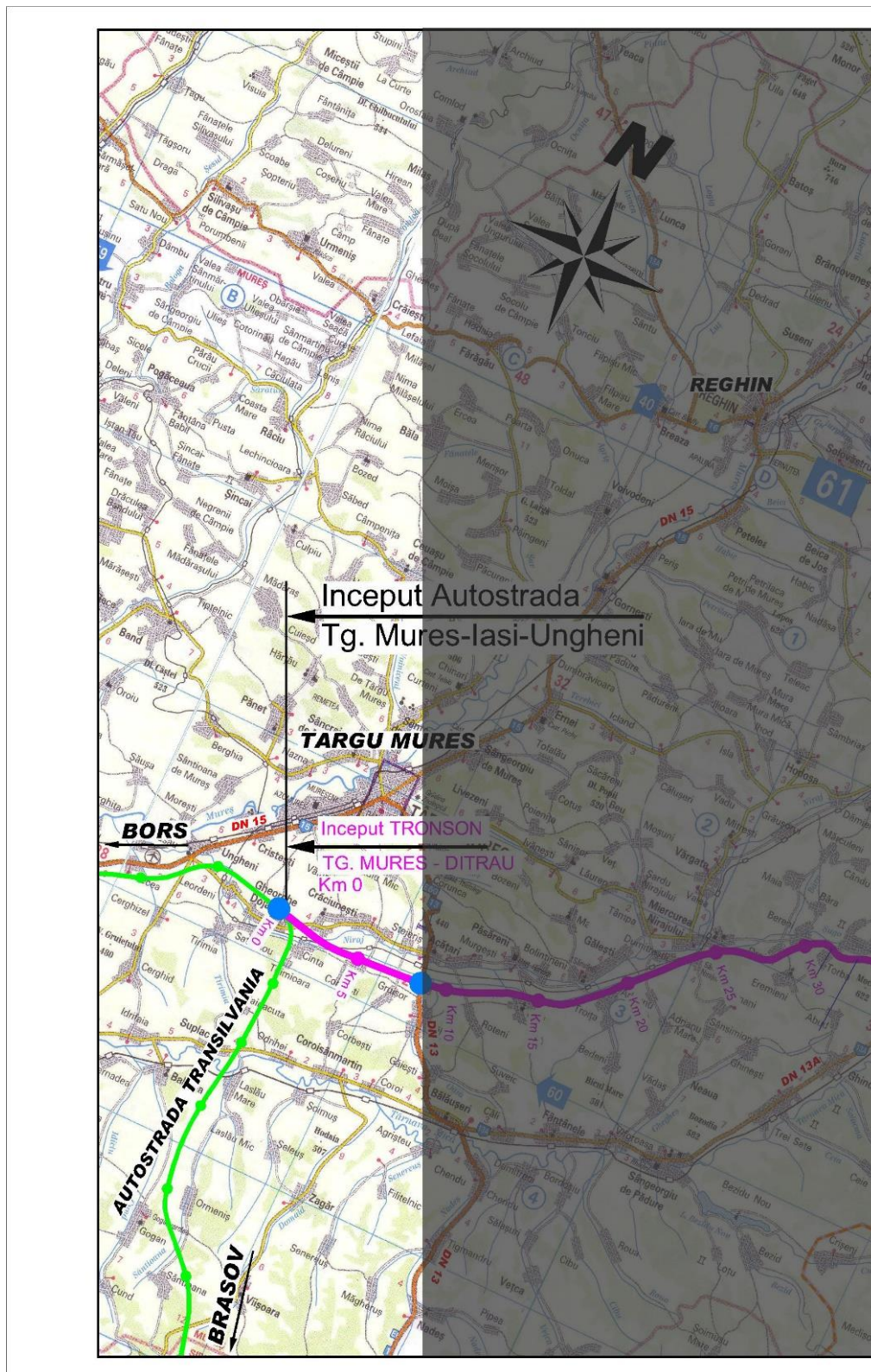
**COST ESTIMAT** pentru **EXECUȚIE** – 67,05 milioane euro

### **Fundamentare**

Conform argumentației tehnice prezentată de asociația Moldova Vrea Autostradă, se consideră că există premise  **fezabile și reale** de a lansa **licitația de proiect tehnic de execuție** a “**capetelor**” din tronsonul Târgu Mureș – Ditrău – Târgu Neamț în termenul de maturitate definit în Planul de Relansare și Reziliență plus definitivarea acestor tronsoane până în anul 2026.

Precizăm faptul că lansarea primilor kilometri de autostradă în execuție și finalizarea până în 2026 prin PNRR este posibilă și oportună date fiind următoarele argumente:

- “Capătul” vizat nu presupune dificultăți tehnice cronofage în execuție (de exemplu tunele, viaducte etc.) și are lungime și costuri estimate relativ mici.
- Studiul geotehnic este finalizat și avizat de CNAIR pentru tronsonul T1S1 pe primii 8 km pe relația Gheorghe Doja – Acățari (sud de Târgu Mureș).
- Traseul autostrăzii A8 pe relația Târgu Mureș - Târgu Neamț a fost avizat în CTE la CNAIR.
- Proiectul de autostradă (sub-etapa proiectarea lucrărilor de drum) este finalizat pentru tronsonul 1 (Târgu Mureș – Ditrău).
- Cele mai avansate sectoare din Târgu Mureș - Târgu Neamț sunt “capetele” autostrăzii.
- Având experiența pozitivă de la Sibiu – Pitești unde au fost lansate sectoarele mai ușoare (capetele reprezentate de loturile 1 și 5), putem replica această experiență și pe A8.
- Se creează premisele solide și certe ale execuției ulterioare a sectorului montan dificil prin Program Operațional Transport 2021 – 2027.
- Conexiune A3 cu A8 (lot de 15 km lungime) ar asigura inclusiv ocolirea municipiului Târgu Mureș pe sectorul sudic, la profil de autostradă.





### **3. Tronsonul Târgu Neamț – Moțca – 23 km**

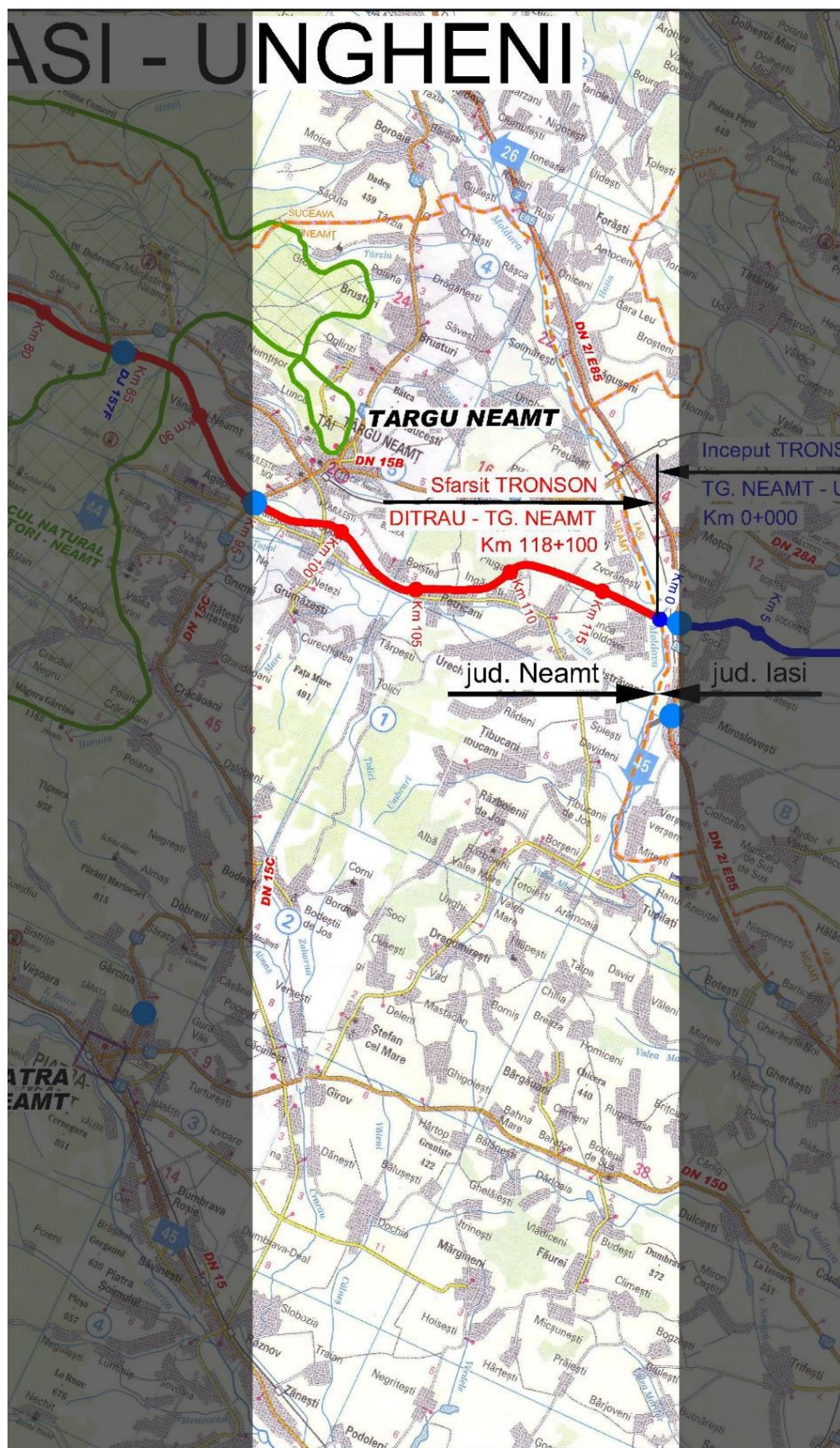
**COST ESTIMAT** pentru **EXECUȚIE** – 102,81 milioane euro

#### **Fundamentare**

Conform argumentației tehnice prezentată de asociația Moldova Vrea Autostradă, se consideră că există premise  **fezabile și reale** de a lansa **licitația de proiect tehnic de execuție a “capetelor”** din tronsonul Târgu Mureș – Ditrău – Târgu Neamț în termenul de maturitate definit în Planul de Relansare și Reziliență plus definitivarea acestor tronsoane până în anul 2026.

Precizăm faptul că lansarea primilor kilometri de autostradă în execuție și finalizarea până în 2026 prin PNRR este posibilă și oportună date fiind următoarele argumente:

- “Capătul” vizat nu presupune dificultăți tehnice cronofage în execuție (de exemplu tunele, viaducte etc.) și are lungime și costuri estimate relativ mici.
- Traseul autostrăzii A8 pe relația Târgu Mureș - Târgu Neamț a fost avizat în CTE la CNAIR.
- Cele mai avansate sectoare din Târgu Mureș - Târgu Neamț sunt “capetele” autostrăzii.
- Având experiența pozitivă de la Sibiu – Pitești unde au fost lansate sectoarele mai ușoare (capetele reprezentate de loturile 1 și 5), putem replica această experiență și pe A8.
- Se creează premisele solide și certe ale execuției ulterioare a sectorului montan dificil prin Program Operațional Transport 2021 – 2027.
- Conexiunea Moțca - Târgu Neamț (lot de 23 km lungime) ar asigura inclusiv ocolirea orașului Târgu Neamț la profil de autostradă și un acces rapid spre zona turistică reprezentată de mănăstirile Agapia și Văratec.



## Sumar finanțare prin PNRR

**COST ESTIMAT** pentru **EXECUȚIA** tuturor tronsoanelor propuse spre finanțare prin Programul Național de Redresare și Reziliență 2021 – 2026, cu termen de finalizare



până la 31.12.2026, este de 1.055,91 milioane euro incluzând o lungime totală de 93 km și un cost mediu per km de 11,354 milioane euro.

Nr. Crt.	Tronson	Lungime (KM)	Cost mediu / KM milioane euro	Valoare milioane euro
1.	Târgu Frumos – Podu Iloaiei – Lețcani – Vânători – Victoria (Cotu Morii) – Golăiești	55	16,11	886,05
2.	Târgu Mureș – Acățari, conexiune A3 cu A8	15	4,47	67,05
3.	Târgu Neamț – Moțca	23	4,47	102,81
<b>TOTAL</b>		<b>93</b>	<b>11,354</b>	<b>1.055,91</b>

### **Alocare financiară prin PNRR per Județe**

După cum se poate observa, costurile totale pentru realizarea acestor obiective prin PNRR sunt in valoare de 1.055,91 milioane euro defalcate, pe județe, astfel:

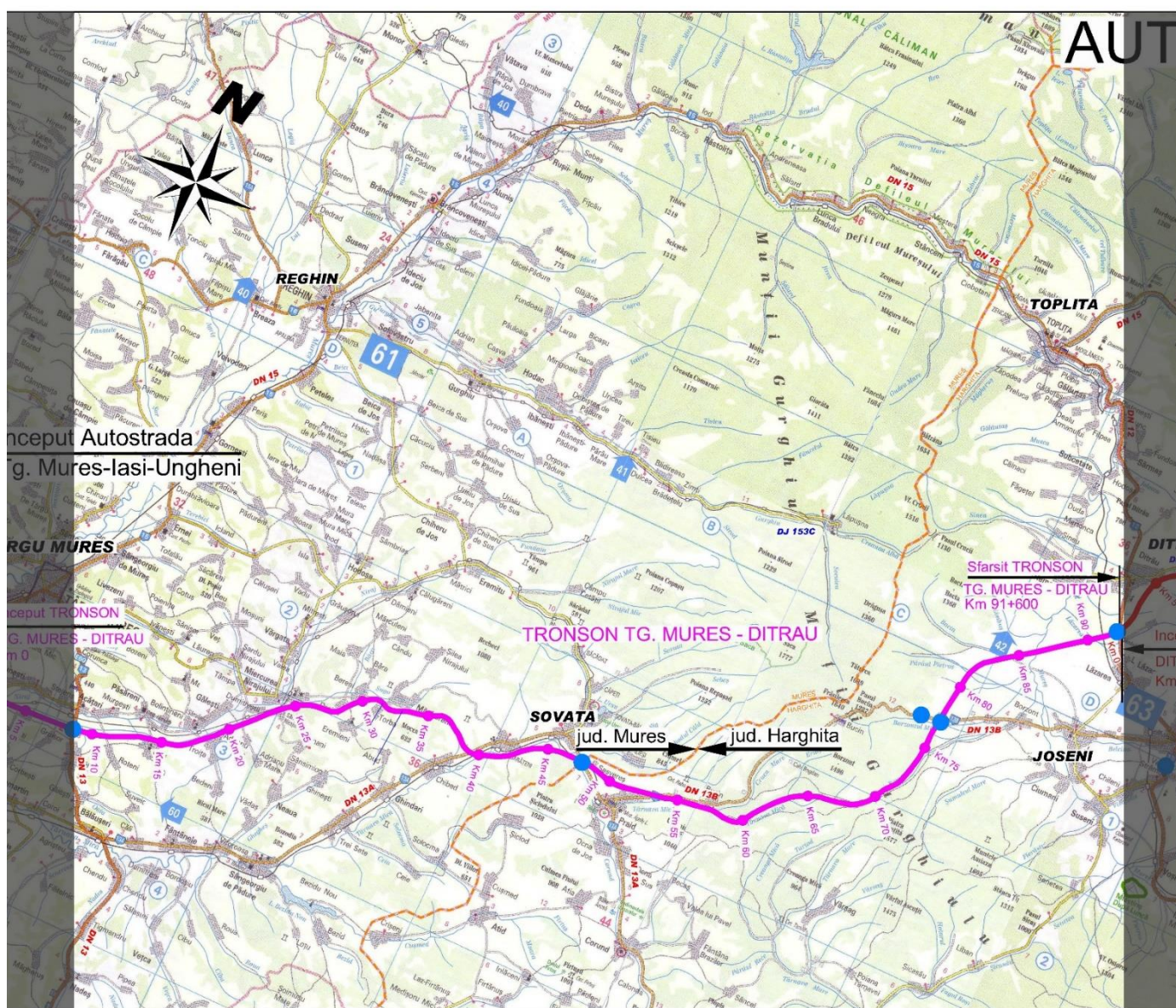
- **Județul Iași** – 886,05 milioane euro
- **Județul Neamț** – 102,81 milioane euro
- **Județul Mureș** – 67,05 milioane euro

## B. Programul Operațional de Transport (POT) de finanțare multianuală a Comisiei Europene 2021 – 2027

Prin acest program de finanțare se va "securiza" execuția următoarelor tronsoane din Autostrada Unirii - A8, în perioada 2021 – 2027 (2030).

### 1. Acățari - Ditrau - 76,6 km

**COST ESTIMAT pentru EXECUȚIE – 1,532 miliarde euro**

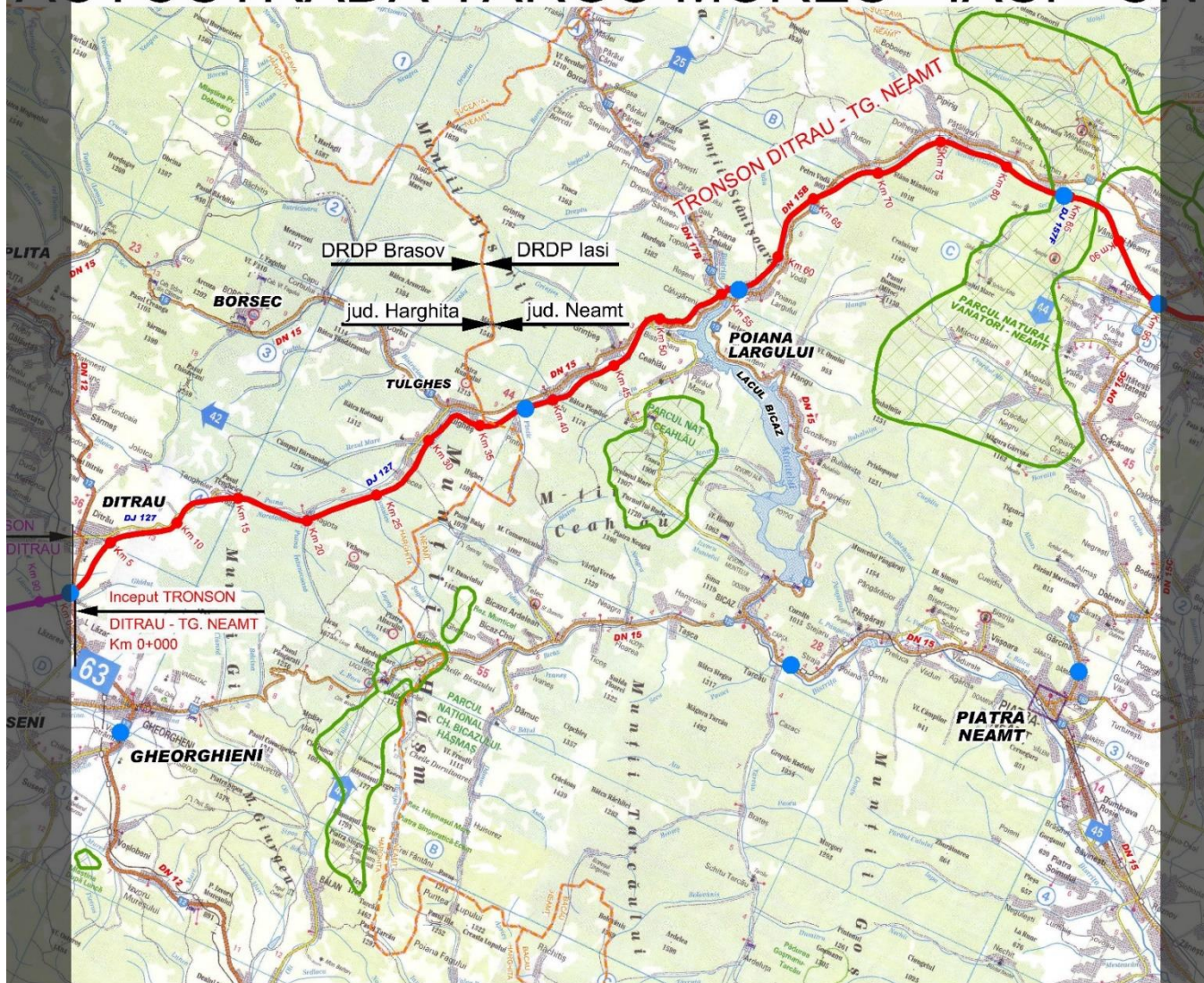




## 2. Ditrău – Târgu Neamț - 95,1 km

COST ESTIMAT pentru EXECUȚIE – 3,543 miliarde euro

# AUTOSTRADA TARGU MURES - IASI - UN



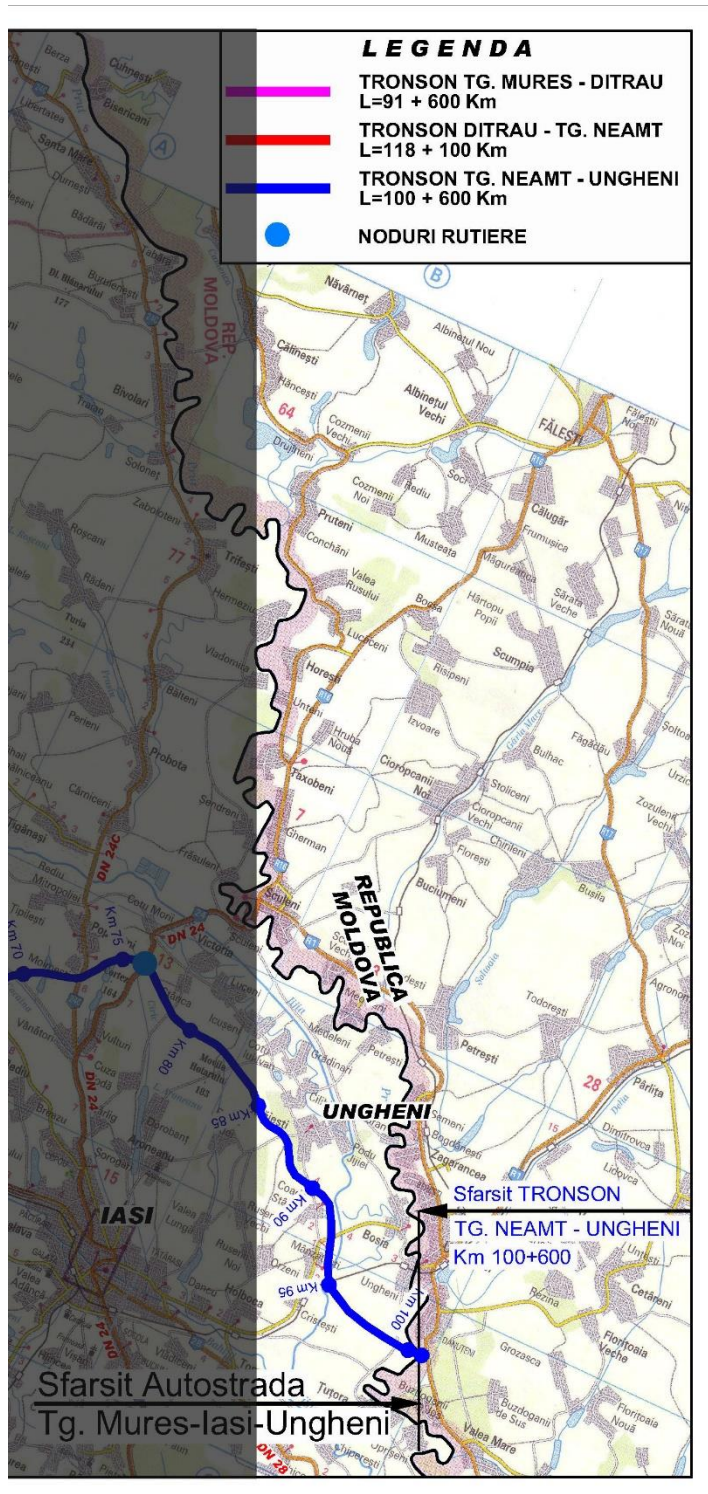
### 3. Moțca – Târgu Frumos – 30 km

**COST ESTIMAT pentru EXECUȚIE – 525 milioane euro**



#### 4. Golăiești – Ungheni – 10 km

**COST ESTIMAT pentru EXECUȚIE – 125 milioane euro**





## 5. Pod Ungheni – 1,4 km

**COST ESTIMAT** pentru **EXECUȚIE** – 100 milioane euro

### Sumar finanțare prin POT

**COST ESTIMAT** pentru **EXECUȚIA** tuturor tronsoanelor / obiectivelor propuse spre finanțare prin Programul Operațional de Transport 2021 – 2027, cu posibilitate de prelungire până la 31.12.2030, este de 5,825 miliarde euro incluzând o lungime totală de 213,1 km și un cost mediu per km de 27,335 milioane euro.

Nr. Crt.	Tronson / Obiectiv	Lungime (KM)	Cost mediu / KM milioane euro	Valoare miliarde euro
1.	Acățari - Ditrău	76,6	20	1,532
2.	Ditrău – Târgu Neamț	95.1	37,26	3,543
3.	Moțca – Târgu Frumos	30	17,5	0,525
4.	Golăiești – Ungheni	10	12,5	0,125
5.	Pod Ungheni	1,4	71,43	0,100
<b>TOTAL</b>		<b>213,1</b>	<b>27,335</b>	<b>5,825</b>



## Bibliografie

Pentru evaluarea și realizarea acestui document s-au folosit informații din mai multe surse oficiale, astfel:

- Master Planul General de Transport al României – MPGT
- Legislația Națională
- Directive ale Comisiei Europene
- Rapoarte / Studii de Fezabilitate (Târgu Mureș – Iași – Ungheni) 2012
- Memoriu de Prezentare Autostrada Târgu Mureș – Iași, Iunie 2012
- Informații site Ministerul Transporturilor
- Informații site Ministerul Fondurilor Europene
- Informații site CNAIR
- Studiu de Fundamentare Autostrada Târgu Neamț – Iași, Ianuarie 2019
- Analiza în cadrul CNAIR – Evaluare și termene / proceduri documentație caiete de sarcini pentru SF – Proiect Tehnic – Execuție, Februarie 2020
- Argumentații tehnico-economice emise de către asociațiile: Împreună Pentru A8, Mișcarea pentru Dezvoltarea Moldovei și Moldova Vrea Autostradă.
- Studiu de Prefezabilitate - Bretea patru benzi, legatură A8 - Spitalul Regional de Urgență - Departament Proiectare DRDP Iași, 2018



## Asumare

Prezentul document este întocmit, redactat și asumat, astăzi, 31 ianuarie 2021, de următorii semnatari:

1. Prof. Univ. Dr. Ing. Florin Nistor Varlam

2. Prof. Univ. Dr. Ing. Nicolae Boțu

(semnătura)

(semnătura)

3. Ing. Mugurel Laicu  
specialist drumuri și poduri

4. Ing. Doru Nicolae  
expert cheie infrastructură

(semnătura)

(semnătura)

5. Ing. Ionel Apostol  
inginer mecanic

6. Ing. Cătălin Urtoi  
inginer constructor hidrotehnic

(semnătura)

(semnătura)

7. Specialist IT Irinel BUCUR  
specialist IT

(semnătura)