1553a/23.09.2026

ROMÂNIA

SENAT

INTERPELARE

Adresată: **Ministrului interimar al Transporturilor și Infrastructurii, Radu-Dinel Miruță**

De către domnul senator: **Daniela ȘTEFĂNESCU**

Circumscripția electorală: **nr.04 Bacău**

Ședința Senatului din data de: **23.09.2026**

Obiectul interpelării: **Prăbușirea podului de pe DN12A, în zona Ciobănuș – starea infrastructurii, respectarea restricțiilor de tonaj și responsabilitatea administratorului drumului național**

Domnule ministru,

În dimineața zilei de 23 septembrie 2026, în jurul orei 02:40, podul metalic de pe DN12A care traversează râul Trotuș, în zona Ciobănuș, județul Bacău (km 71+400 – 71+500), a cedat după trecerea unei macarale de mare tonaj. Circulația a fost blocată, iar autoritățile au instituit rute alternative. Nu au fost victime, dar riscul a fost real, iar acest lucru nu trebuie să ne liniștească.

Stabilirea cauzelor exacte și a responsabilităților directe revine anchetei tehnice aflate în curs. Există însă un fapt care nu poate aștepta finalizarea acesteia: pe acest sector exista deja, în evidențele publice ale stării drumurilor, o restricție de masă de 7,5 tone, motivată explicit prin degradarea podului. Cu alte cuvinte, administrația știa că structura este compromisă.

Întrebarea centrală nu este așadar doar cine a trecut podul cu un vehicul supraîncărcat, ci ce a făcut administratorul drumului național, timp de luni sau ani, pentru o structură pe care o declarase el însuși degradată.

DN12A este singura legătură rutieră directă între Valea Trotușului și zona Harghita. Închiderea lui nu e un incident izolat, e o ruptură în viața de zi cu zi a oamenilor din această zonă.

Vă solicit, domnule ministru, să precizați:

1. Care era starea tehnică a podului de pe DN12A, km 71+400 – 71+500, înainte de producerea incidentului din 23 septembrie 2026?

2. Când a fost efectuată ultima inspecție tehnică a podului și care au fost concluziile ei? Vă rog să transmiteți copia raportului sau fișei de inspecție.

3.Când a fost instituită restricția de 7,5 tone și pe ce fundamentare tehnică s-a bazat?

4.Odată constatată degradarea și instituită restricția, ce lucrări de consolidare, reparație sau înlocuire au fost dispuse și în ce termen trebuiau realizate?

5.Au existat sesizări către CNAIR, DRDP Iași sau alte structuri competente privind starea podului? Dacă da, la ce dată, cu ce măsuri dispuse și în ce stadiu au rămas?

6. Ce controale de respectare a restricției de tonaj s-au efectuat pe acest sector? Câte vehicule au fost verificate în ultimele 12 luni și câte sancțiuni au fost aplicate?

8. Care este soluția tehnică și financiară pentru refacerea legăturii rutiere și în ce termen estimați redeschiderea DN12A – întâi pentru trafic, apoi în condiții normale de circulație?

9. Câte alte poduri de pe drumurile naționale din județul Bacău se află în prezent sub restricție de tonaj din cauza degradării structurale? Vă rog lista completă, cu drum, kilometraj, stare tehnică, restricție instituită și lucrări planificate.

10. Ce măsuri urgente dispuneți pentru verificarea tuturor podurilor cu degradări structurale sau restricții de tonaj de pe drumurile naționale din județul Bacău? Solicit transmiterea răspunsului în scris.

Cu stimă,

Daniela Ștefănescu

Circumscripția electorală nr. 04 Bacău