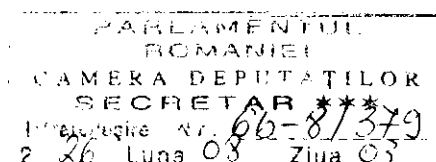




Nr. 9102, 9103, 9104, 9105, 9106, 9107, 9125, 9126, 9127, 9128/2026

30 -07- 2026

Către: Doamna Deputat Oana MURARIU
Secretar al Camerei Deputaților



Ref.la: Răspunsuri la întrebări formulate de deputați

Stimată doamnă secretar,

Vă transmitem, alăturat, răspunsurile instituțiilor vizate cu privire la unele întrebări/interpelări formulate de deputați, potrivit tabelului anexat.

Cu deosebită considerație,

NINI SĂPUNARU

SECRETAR DE STAT



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

CABINET MINISTRU

Nr. 9105 / DRP
DATA 29.07.2026

-5752A-

Nr.22237

Data: 29.07.2026

Către: Domnului deputat ANDREI COSMIN
PARLAMENTUL ROMÂNIEI - CAMERA DEPUTAȚILOR

Ref: Răspuns întrebare

Stimate domnule deputat,

Referitor la întrebarea dumneavoastră, înregistrată la Camera Deputaților cu nr. 5752A/14.07.2026 și la Departamentul pentru Relația cu Parlamentul cu nr. 8671/DRP/2026 având ca obiect "Surparea repetată a Autostrăzii A10 Sebeș-Turda și recuperarea costurilor de reparație de la constructori" vă comunicăm următoarele:

Răspuns la întrebarea nr. 1

Defectul apărut în februarie 2023 la km 66+400 constă în instabilitate rambleu pe partea dreaptă a autostrăzii, cedare locală care afectează sistemul rutier al căii 1 de rulare. Expertul tehnic angajat de D.R.D.P. Cluj menționează următoarele aspecte drept potențiale cauze ale instabilității rambleului pe partea dreaptă a autostrăzii:

- **Cauze interne**, care privesc execuția lucrărilor: utilizarea unor pământuri improprii pentru realizarea terasamentelor rambleului, lipsa unui strat de material granular la baza rambleului, precum și identificarea prin măsurători piezo-înclinometrice a unui plan de alunecare la adâncimea de 7,50 m. Aceste neconformități se află în interiorul corpului de terasament, la adâncime, și nu erau identificabile prin verificările vizuale, prin testele de suprafață și prin probele efectuate la recepție. Ele întrunesc elementele viciilor ascunse ale construcției, pentru care răspunderea revine executantului lucrării.

- **Cauze externe**: amplasarea rambleului pe un teren cu pantă transversală de cca 10%, scurgerea apelor pluviale de pe platforma autostrăzii și infiltrarea acestora în corpul rambleului prin acostament, precum și posibilitatea infiltrării apelor din precipitațiile scurse de pe versantul de debleu și din pânza freatică, de pe partea stângă a autostrăzii, pe sub baza rambleului, către DN1.

Precizăm că soluția tehnică de tratare a acestor condiții de amplasament a fost stabilită de Antreprenor prin proiectul tehnic, contractul fiind de tipul proiectare și execuție.

Potențiale cauze pentru care lucrările de consolidare efectuate în anul 2023 au cedat atât de repede:

- Declanșarea unor fenomene de instabilitate în aval de autostradă (în amonte și aval de DN1) și apariția „la zi” a infiltrațiilor de apă, cu exfiltratii în șanțul DN1, respectiv la -60 cm față de nivelul terenului din aval de autostradă.
- Reducerea capacității portante a terenului de la baza rambleului și implicit cedarea rambleului, respectiv apariția fisurilor și crăpăturilor în platforma autostrăzii. S-a constatat prezența apelor de infiltrații care se adună pe traseele torențiale din amonte de autostradă și circulă prin fisurile din corpul versantului, respectiv apele din debleul autostrăzii (km 67), care se infiltrează prin fisurile șanțurilor (fără nivel crescut al infiltrațiilor de apă).

Analizele de stabilitate au arătat că în condiții normale, terenul din rambleul autostrăzii era stabil.



Răspuns la întrebarea nr.2

Expirarea perioadei de garanție nu exonerează Antreprenorul de răspundere. Potrivit art. 29 din Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, executantul răspunde pentru viciile ascunse ale structurii de rezistență timp de 10 ani de la recepția lucrării, iar potrivit art. 1.879 alin. (1) Cod civil, răspunderea pentru viciile structurii de rezistență se întinde pe toată durata de existență a construcției.

Constatările expertizei privind natura pământurilor puse în operă și lipsa stratului granular de la baza rambleului se încadrează în această categorie. Pe acest teren, C.N.A.I.R. S.A. a menținut și a susținut constant demersurile de angajare a răspunderii Antreprenorului, finalizate prin asumarea de către acesta, în integralitate, a execuției și a costurilor lucrărilor de remediere definitivă. În data de 08.07.2026 a avut loc o întâlnire de lucru între echipele tehnice ale C.N.A.I.R.-S.A. și cele ale constructorului PORR, pentru stabilirea soluțiilor de remediere a surpării de teren apărute în zona km 66+400 al autostrăzii A10, Sebeș-Turda, lotul 4. În urma discuțiilor, constructorul și-a asumat execuția lucrărilor de remediere definitivă și suportarea integrală a costurilor aferente sectorului afectat.

Până la finalizarea lucrărilor de consolidare, riscul de extindere a fenomenului este ținut sub control prin măsurile dispuse de C.N.A.I.R. - S.A.: redirecționarea traficului pe sensul afectat, monitorizarea permanentă a zonei și capacitatea de intervenție imediată.

Răspuns la întrebarea nr.3

Documentele de recepție tehnică pentru reparațiile efectuate în anul 2023 pe acest tronson au fost semnate de către diriginții de șantier ai Antreprenorului, deoarece au fost realizate:

- în afara perioadei de garanție a contractului de lucrări (recepția finală se realizase în august 2022);
- în baza expertizei tehnice și a proiectului tehnic de remediere, realizate de către Antreprenor.

Răspuns la întrebarea nr.4

Orice defect apărut pe autostrada Sebeș - Turda nu a avut o asemenea amploare încât să pună în pericol viața participanților la trafic. În oricare situație, măsurile dispuse de către C.N.A.I.R. S.A. au constat în instituirea de restricții rutiere pentru siguranța participanților la trafic, monitorizarea permanentă a zonei afectate.

Expertizele tehnice realizate în anul 2026, atât de către Antreprenor, cât și de către C.N.A.I.R. S.A. prin D.R.D.P. Cluj, fundamentate pe studii geotehnice, foraje și monitorizare instrumentată, au permis identificarea mecanismului real de cedare, respectiv o instabilitate de versant cu plan de alunecare la adâncimea de cca 7,50 m. Soluția de remediere se fundamentează pe aceste concluzii și tratează cauza de adâncime a fenomenului, nu efectele de suprafață.

Dacă alte studii se vor face în acest scop și acestea vor identifica necesitatea unui program extins de monitorizare geotehnică pe întreg traseul Autostrăzii A10 Sebeș-Turda, atunci C.N.A.I.R. - S.A. îl va implementa de urgență.

Vă mulțumim pentru interesul manifestat și înțelegem să dovedim la rândul nostru o preocupare dedicată pentru a răspunde cu toată considerația solicitărilor dumneavoastră.

Cu deosebită considerație,

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII, INTERIMAR

RADU DINEL MIRUȚĂ

