

Problemă majoră:

Traficul greu din județul Suceava, controlat de o instituție cu o mână de oameni și un singur cântar

Traficul greu din județul Suceava este verificat de câțiva ani de zile de o singură instituție, Inspectoratul de Stat pentru Controlul Transporturilor Rutiere (I.S.C.T.R.) Suceava, special creată pentru verificarea transportatorilor. Ar părea poate greu de crezut, dar la această instituție este un singur cântar omologat pentru verificarea maselor maxime autorizate ale transporturilor de pe drumurile naționale din Suceava. Nici dacă ar fi mai multe nu ar avea însă cine le folosi, pentru că la I.S.C.T.R. Suceava lucrează doar opt oameni. Asta în condițiile în care I.S.C.T.R. verifică tot ce ține de transportatori auto de persoane și de marfă, din toate punctele de vedere, dar și școli de șoferi, autogări sau furnizori de bunuri divizibile, iar controalele ar trebui să se facă atât în trafic, cât și la sediile unităților.

De la patru cântare la unul singur

Revista „Drumuri și Poduri”, care aparține Asociației Profesionale de Drumuri și Poduri din România, a publicat un material amplu pe această temă. Până în anul 2011, controlul vehiculelor grele era făcut de Secțiile de Drumuri Naționale Suceava și Câmpulung Moldovenesc, care aveau fiecare în dotare câte două cântare.

„La presiunea transportatorilor, începută de prin anul 2005, Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale a fost obligată să renunțe la protejarea infrastructurii sale, singura activitate rămasă în sarcina sa fiind aceea de la Agențiile de Control și Încasare din punctele de frontieră. Rezultatul acestei măsuri îl regăsim astăzi pe majoritatea drumurilor naționale: nenumărate fâgașe, crăpături, dar și alte tipuri de degradări. Cine sunt primii care strigă și acuză că drumurile sunt proaste și că nu se repară? Transportatorii și liderii acestora!”, se arată în materialul revistei scrise de specialiștii în drumuri și poduri. Din 4 decembrie 2011, controlul și impunerea respectării greutății maxime admise a autovehiculelor pe drumurile naționale a revenit exclusiv I.S.C.T.R., instituție nou înființată la acea vreme.

Ce au făcut inspectorii acestei instituții de control reiese și din rapoartele anuale ale I.S.C.T.R.

Un exemplu elocvent este cel din anul 2014. Atunci, peste 300 de inspectori ISCTR din România au efectuat aproape 200.000 de controale (la toate capitolele lor de acțiune). Prin comparație, în 2010, când încă mai aveau drept de control, 18 echipaje de la Direcția Județeană de Drumuri și Poduri Iași (aici intră doar secțiile de drumuri naționale din Moldova) au efectuat peste 70.000 de controale la autovehicule numai privind greutatea și rovinietă.

O altă problemă este legată și de controalele foarte puține la furnizorii de bunuri



divizibile din județ (balastiere, stații de sortare, stații de betoane, stații de asfalt etc.) de unde pleacă vehiculele grele care strică drumurile.

Platformele de cântărire, o altă mare problemă

În acest context general detaliat de Revista „Drumuri și Poduri”, situația de la Suceava pare a fi și mai proastă decât media din țară. Deși avem cea mai întinsă rețea de drumuri naționale, cu două șosele naționale europene care străbat mai tot județul (D.N. 2, de la intrarea în județ dinspre Iași și până la Siret și D.N. 17, de la Suceava spre Ardeal) controalele în ceea ce privește MMTA (masele maxime totale autorizate) se fac cu un singur cântar. Iar asta nu este tot. Puținii operatori de transport amendați în ultimii ani au contestat în instanță, mulți dintre ei cu succes, amenziile, pe motiv că platforma de cântărire (n.r. suprafața pe care sunt așezate benzile pentru cântărire) nu este omologată metrologic. Platformele de cântărire sunt practic refugiiile de pe drumurile naționale, iar problema legată de omologarea lor este în responsabilita-

tea administratorului drumului, Compania de Administrare a Infrastructurii Rutiere.

Fără cântar în Vama Siret

Ca și cum nu ar fi de ajuns, cântarul Companiei de Administrare a Infrastructurii Rutiere din Vama Siret nu este funcțional de aproximativ trei ani de zile. Motivul invocat ar fi că nu s-a găsit o firmă autorizată pentru a realiza verificarea metrologică la acel tip de cântar, în ciuda a numeroase licitații organizate în acest sens.

Drumuri mai bune, dar distruse de vehiculele supraîncărcate

Toate acestea se întâmplă într-un județ aflat la granița Uniunii Europene, cu foarte mult trafic greu, dar și cu o medie mare de accidente cu implicarea vehiculelor grele. La un moment dat, în anii trecuți, Suceava s-a aflat chiar pe primul loc la nivel național la capitolul accidente grave provocate de autovehicule grele. Revenind la materialul scris de cei de la Revista „Drumuri și Poduri”, se remarcă faptul că deși calitatea drumurilor a cunoscut îmbunătățiri majore în ultimii ani, degradările apar mult prea repede. „Constatăm că se înregistrează degradări serioase ale carosabilului, cele mai evidente urme fiind cele lăsate de autovehiculele grele, în special în zona balastierelor, așa cum se întâmplă, de exemplu, pe D.N. 2, în zona dintre râurile Moldova, Siret și Prut”, mai atrag atenția cei de la revista de specialitate.

Amenzile pentru vehiculele care depășesc masa maximă autorizată sunt date în baza OG 43/1997, cu modificările ulterioare. După ultimele modificări, amenzile cresc gradual cu cât de mult este depășită masa autorizată a respectivului transport.

**Monitorul de Suceava/8 iulie 2017/
de Florin PAIU**