PFA HERMENIUC LAURENTIU
e-mail:hermeniuc_laurentiu@yahoo.com
Tel. 0744 502 044
Nr. 415 din 12.12.2025

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.
15 DEC 2025
Nr. înregistrare 92 / 150 423

7A/7159/16.12.2025

Către:

COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE (C.N.A.I.R.)

SERVICIUL AUDIT, INSPECȚII RUTIERE, COOPERARE PIARC

București, B-dul. Dinicu Golescu nr.38, sector 1.

Vă înaintez alăturat:

Un exemplar original al Raportului de audit de siguranță rutieră pentru proiectul **„Pod pe DN15 km. 304+680, județul Neamț" - stadiul 1.**

În conformitate ORDIN nr. 1.679 din 20 noiembrie 2017 pentru aprobarea Metodologiei de contractare a evaluării de impact asupra siguranței rutiere şi a auditului de siguranță rutieră, completat cu Ordin 2262/2022, vă rog să confirmați primirea exemplarului original la adresa de e-mail: hermeniuc_laurentiu@yahoo.com, prin transmiterea numărului de înregistrare alocat raportului de audit.

Cu respect,

Ing. Laurențiu Hermeniuc

Șef Serviciu

15.12.2025

Daniela Ștefănescu

16.12.2025

RAPORT
DE
AUDIT DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ

Stadiul 1
Studiu de fezabilitate

„POD PE DN15 KM. 304+680, JUDEȚUL NEAMȚ”

Noiembrie - Decembrie 2025

Auditor: Ing. Laurențiu Hermeniuc

Contract Autoritatea Rutieră Română – **A.R.R. nr. 32023/ 21.11.2025**

Cuprins

I. Scopul și obiectivele auditului de siguranță rutieră 3

II. Descrierea generală a proiectului 3

III. Date Specifice proiect 4

IV. Descrierea detaliată a neconformităților identificate, motivarea lor din punct de vedere al siguranței rutiere și recomandări pentru eliminarea sau reducerea incidenței acestora. 8

1.Funcționalitatea drumului, elemente de proiectare și operare. 8
2.Profilul transversal și structura rutieră: 8
3.Plan de situație și profil longitudinal 9
4. Intersecții, accesuri. 8
5. Servicii, spații de odihnă, transport public 9
6. Cerințele utilizatorilor vulnerabili 9
7. Semnalizarea rutieră. Marcaje. Iluminat 9
8. Dispozitive de siguranță pasivă 10
8.1 Parapete: 10
8.2 Lucrări de artă: 10
8.3 Amenajări peisagistice: 10
8.4. Alte obstacole: 10

V. Tratarea nevoilor utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor 10

VI. Opis cu planurile, documentele, standardele și formularele utilizate: 10

VII. Normative, standarde și alte documente: 11

I. Scopul și obiectivele auditului de siguranță rutieră

Scopul auditului de siguranță rutieră constă în asigurarea creșterii gradului de siguranță a circulației pe infrastructura rutieră, prevenirea pierderii de vieți și a vătămării corporale a persoanelor, precum și evitarea unor pagube materiale importante ca urmare a accidentelor rutiere, prin verificarea detaliată, tehnică, sistematică și independentă, din punct de vedere a siguranței rutiere a caracteristicilor drumului, de la primele etape de proiectare și până la darea în exploatare.

Auditorul (echipa de auditori, după caz) elaborează seturi de recomandări de natură a elimina anumite neajunsuri sau erori cu impact asupra siguranței și confortului circulației, recomandări care urmează a fi implementate de către investitor.

În cadrul auditului se verifică elementele drumului care concură la asigurarea și maximizarea siguranței rutiere în timpul deplasării, urmărindu-se **eliminarea într-o cât mai mare măsură a riscului** producerii unor accidente rutiere și a diminuării consecințelor acestora.

Obiectivele auditului de siguranță rutiera sunt următoarele:

- Îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere;
- Scăderea numărului accidentelor de circulație soldate victime omenești, respectiv cu decedați sau răniți grav;
- Creșterea capacității instituționale de implementare si extindere a gestionarii siguranței circulației pe infrastructura rutiera.

II. Descrierea generală a proiectului

Denumirea și stadiul proiectului:
Pod pe DN15 km. 304+680, județul Neamț, stadiul 1.

Data realizării proiectului:
Iunie 2025

Beneficiar:
Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere. C.N.A.I.R.- S.A.

Proiectant:
S.C. RUTIER CONEX XXI S.R.L. BACĂU
Str. Vadul Bistriței nr.29/A/2, Bacău
J04/351/28.02.1998, CUI RO 10402889
Email: rutierxxi@gmail.com

Categoria drumurilor:
DN15, km.304+680
Drum național principal, clasa tehnică III.

III. Date Specifice proiect

Obiectivele generale ale proiectului:

- Ameliorarea accesului la rețeaua de drumuri comunale, județene, naționale, la exploatările agricole, obiective de importanță socială, turistice, economice.
- Sprijinirea activităților economice și turistice prin dezvoltarea unei infrastructuri minime.
- Ameliorarea calității mediului și diminuarea surselor de poluare.
- Creșterea confortului circulației pe acest traseu.
- Creșterea siguranței în trafic
- Îmbunătățirea calității mediului prin reducerea emisiei de noxe.
- Îmbunătățirea condițiilor de colectare și preluare a apei în zona drumului.

Amplasament:

Podul este amplasat pe drumul național DN15, km. 304+680, peste râul Bistrița, în apropierea localității Viișoara, comuna Alexandru cel Bun, cu suprastructura alcătuită din două grinzi continue din beton armat și infrastructuri compuse din trei pile și două culee masive din beton. Podul are patru deschideri: 32,05m – 33,80m – 32,40m – 32,45m, lungimea totală a podului, inclusiv zidurile întoarse este de 146,20m. Podul este poziționat în aliniament normal față de cursul de apă. Lățimea totală a podului între grinzile parapet, este de 9,40m, din care partea carosabilă de 7,00m și două trotuare încadrate de borduri, cu lățimea de 1,20m fiecare. Parapetul rigid din beton armat este poziționat pe coronamentul zidurilor întoarse din beton armat care are lățimea de 0,50m.

Paralel cu podul de șosea este poziționat la cca. 24m interax și 5 m între tabliere un pod de cale ferată cu infrastructuri similare și suprastructura din metal.

Cele trei pile sunt prevăzute cu avantbec din zidărie de piatră pe înălțimea de 5,55m. Elevația pilei 1 are 11,80m, a pilei 2 are 11,20m și a pilei 3 este de 9,20m și sunt prevăzute cu banchete de rezemare cu capete circulare și lățimea de 2,30m.

Înălțimea vizibilă a elevației culeei dinspre Piatra Neamț este de 4,80m, iar pe înălțimea de 2,80m este protejată de sfertul de con din zidărie de piatră. Înălțimea vizibilă a culeei Bicaz este de 8,30m. Culeele sunt prevăzute cu ziduri întoarse de 6,50m la culeea Piatra Neamț și de 8,20m, la culeea Bicaz.

Bancheta de rezemare are înălțimea de 0,75m, lățimea culeelor și a pilelor este similară de 7,15m. Suprastructura este alcătuită din două grinzi din beton armat, la distanța de 5,40m interax, cu înălțimea constantă de 2,80m și lățimea variabilă, de la 0,70m în câmp la 1,00m pe reazemele intermediare din dreptul pilelor. Grinzile sunt solidarizate transversal prin antretoaze, dispuse la 5,42m distanță interax. Grinzile sunt prevăzute cu placă armată care susține calea și console cu lățimea de 1,95m, pe care sunt amplasate trotuarele și parapetele metalic pietonal. Aparate de reazem din neopren armat. Nu există dispozitive de protecție antiseismică.

Calea pe pod este din îmbrăcăminte asfaltică. Trotuarele sunt încadrate cu borduri înalte prefabricate din beton armat tip apără – roată. Pe fiecare deschidere există câte 4 guri de scurgere, cu aruncătoare dreptunghiulare din tablă, amplasate în consola de trotuar.

Podul este poziționat în aliniament normal față de cursul de apă.

Albia este relativ conturată, fără lucrări de protecție dar sunt vizibile depuneri de material sedimentar în amonte și prezența unei vegetații consistente.

Instalații pozate sau suspendate pe pod – sunt vizibile sisteme de susținere dezafectate, instabile existente fiind relocate pe stâlpi în amonte de pod.

Amplasamentul aparține zonei de climat temperat – continental cu puternice influențe baltice, ceea ce conferă un regim de precipitații bogat atât pe timpul iernii, cât și pe timpul verii.

Din punct de vedere climatic, amplasamentul se caracterizează prin: media lunară a temperaturilor 9 -10°C. Temperatura minimă coboară până la -20° și valorile maxime de cca. 39°C.

Media precipitațiilor atmosferice circa 500 – 700 mm/an, cu valori mai ridicate (600 – 700mm) în lunile de vară și valori mai scăzute în lunile de iarnă (ianuarie – februarie).

Adâncimea maximă de îngheț 1,00 -1,10 m.

Presiunea de referință a vântului, mediată pe 10 min qref=0,60kPa, conf. Indicativ CR 1-1-4/2012. Încărcarea din zăpadă pe sol $S_{0,k}$=2,0kN/mp, Indicativ CR 1-1-3/2012.

Zona de macroseisme cu grad de intensitate seismică 7,1 pe scara MSK, cu IMR =225 ani și 20% probabilitate de depășire în 50 de ani. Accelerația terenului ag=0,25g, Tc=0,7s, cf. Normativului P100/1-2013, Cod proiectare seismică.

Categoria geotehnică 2, Risc geotehnic moderat.

Pe amplasamentul studiat nu au fost identificate zone cu forme de alunecări de teren.

Din punct de vedere al riscului de inundații amplasamentul aparține zonei cu o cantitate maximă de precipitații căzută în 24 de ore, estimată la 100 -150mmcu posibilitatea apariției unor inundații ca urmare a deversării de râuri sau scurgeri de pe versanți.

Se impune consolidarea podului existent cu înlocuirea suprastructurii.

Lungime:

Început proiect: km: 304+650
Sfârșit proiect: km: 304+851

Categorie/ Importanță/ Clasa tehnică

- Categoria de importanță C.
- DN15, drum național principal, Clasa tehnică III

Structura și componența traficului

Nu este cazul

Studiu de vizibilitate:

Nu este cazul

Clasa de încărcare:

- EUROCAD 1-8

Viteza de proiectare:

- Nu rezultă din proiect

Viteza maximă legală:

- 90 km/h

Traseul în plan orizontal:

- aliniament

Traseul în profil longitudinal:

- pantă 0,185%

Profilul transversal:

- Clasa tehnică III
  - Lățime totală pod: 12,00 m;
  - Lățime parte carosabilă: 7,80 m;
  - Panta transversală parte carosabilă: acoperiș 2,5%;

Sistem rutier:

Pod:

- Hidroizolație tip membrană, dispusă direct peste placa din beton, peste care se dispune protecția hidroizolației cu beton asfaltic BA8în grosime de 3cm.
- 4 cm, strat inferior BAP16;
- 4 cm strat superior MAS 16.

Rampe de acces:

- 4 cm, strat de uzură MAS16;
- 6 cm, strat de legătură BAD22,4;
- Geogrilă antifisură
- 8 cm, strat de bază din AB31,5;
- 20 cm, strat superior de fundație din balast stabilizat cu lianți hidraulici;
- 25 cm, strat inferior de fundație piatră spartă;
- 35 cm, strat de formă piatră spartă.

Intersecții cu calea ferată:

Nu este cazul

Lucrări de poduri:

Înlocuirea suprastructurii existente.

Podul reabilitat va avea caracteristicile generale:

După structura de rezistență	Pod beton armat cu suprastructura cu structura compozită compusă oțel beton
După modul de execuție	Pod pe grinzi
Deschideri	4/ 32,80m+32,40m+33,80m+32,40 m
Lățimea părții carosabile	7,80m
Lățimea părții carosabile	12,00
Lățimea trotuarelor	2x1,70m și lisa parapet 2x0,40m
Lungimea totală a podului	146,20m
Aparate de reazem	Neopren
Infrastructuri	2 culei și 3 pile din beton armat fundații indirecte pe piloți forați
Îmbrăcăminte pe pod	Beton asfaltic
Parapete de siguranță	H4b
Racordări cu terasamente	Sferturi de con pereate
Apărări de mal	-

Lucrările de reabilitare se vor desfășura cu devierea circulației pe o variantă provizorie de circulație.

Infrastructurile podului vor fi consolidate astfel încât să preia noile încărcări transmise de suprastructură.

Se vor monta rosturi de dilatație ce vor asigura o deplasare de 250mm (± 125mm). Trecerea de la sistemul rigid la sistemul elastic se va face prin montarea de dale de racordare cu lungimea de 6 m.

Delimitarea părții carosabile de trotuare se va face cu borduri din piatră naturală 20x25. Umplutura de trotuar se va realiza din beton clasa C25/30. La marginea părții carosabile se montează guri de scurgere prevăzute cu sistem de colectare a apelor pluviale de pe pod. Pe trotuare se va turna beton asfaltic BA8 în grosime 3 cm. La marginea părții carosabile se montează parapet cu nivel de protecție H4b. La marginea trotuarelor se montează parapet metalic pietonal.

După demolarea suprastructurii se vor efectua lucrări de infrastructură. Se va executa un drum de acces care să permită accesul la fiecare element de infrastructură. Se execută sondaje pentru

determinarea unui releveu exact al fundațiilor. Se execută piloți forați cu diametrul de 1,20m aferenți fiecărui element de infrastructură. La nivelul pilelor se execută câte 7 piloți cu fișa de 15m, iar la nivelul culeelor câte 5 piloți în fața fiecărei culei.

Lucrările de reabilitare se vor desfășura cu devierea circulației pe rută ocolitoare.

Scurgerea apelor și podețele:

Pe pod prin pantele transversale și gurile de scurgere montate la marginea părții carosabile.

Lucrările la albie și rampe de acces:

Se curăță albia de vegetație și depuneri pe două lungimi de pod amonte și o lungime în aval. Se reprofilează și se reface pereul la sferturile de con. Se execută reparații locale cu mortare speciale la aripile din aval. Se refac casiurile de descărcare și scările de acces.

Se reface structura rutieră pe o lungime de 25m în spatele podului, pe fiecare rampă.

Utilități/ relocări de utilități

Au fost obținute avizele și acordurile necesare de la proprietarii utilităților din zona podului, solicitate în Certificatul de Urbanism 172/2024, emis de Primăria Alexandru cel Bun.

Siguranța circulației (parapete, semnalizări și marcaje):

- Treceri de pietoni:
  Nu.

- Amenajarea stațiilor de autobuz:
  Nu.

- Trotuare:
  Pe pod

- Parapete de protecție:
  H4b pe pod și 25 m pe rampe.

- Semnalizare verticală și marcaj rutier
  Marcaje rutiere continue și indicatoare rutiere.

Iluminatul public.

Da

Accesuri la proprietăți și drumuri laterale:

Nu se fac referiri.

Amenajare peisagistică:

Nu s-a realizat studiu peisagistic.

Costul lucrărilor:

Scenariul 2- Inlocuirea suprastructurii existente

Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		Lei	Lei	Lei
1	2	3	4	5
TOTAL GENERAL =		56,977,791.60	11,885,945.69	68,863,437.29
Din care C + M (1.2+1.3+1.4+2+4.1+4.2+5.1.1)		34,368,203.55	7,217,322.75	41,585,526.30

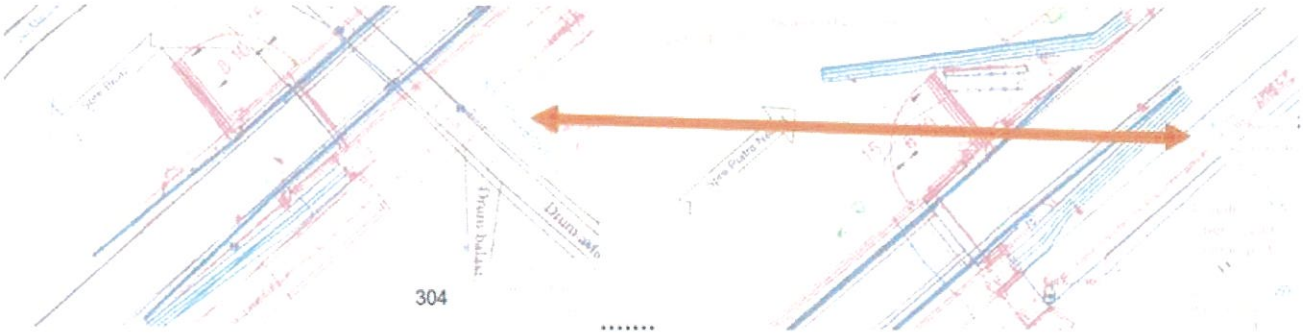
IV. Descrierea detaliată a neconformităților identificate, motivarea lor din punct de vedere al siguranței rutiere și recomandări pentru eliminarea sau reducerea incidenței acestora.

1. Funcționalitatea drumului, elemente de proiectare și operare.

1.1.Analiză:

Din piesele desenate (planuri de situație și profiluri în lung) rezultă că stabilirea kilometrajului pe sectorul de drum național, afectat de lucrările de reabilitare a podului, s-a făcut eronat, din direcția Piatra Neamț – Bicaz, culee Piatra Neamț km. 304+655,41 respectiv culee Bicaz km.304+851. Corect, partea dreaptă a drumului în sensul creșterii kilometrajului, este în sensul Bicaz – Piatra Neamț.

DN 15 Limita Jud. HARGHITA - Poiana Largului - Bicaz - Piatra Neamț - Roznov - Limita Jud. BACĂU 223 + 411 345 + 100



Măsuri de remediere:

Se va efectua materializarea pozițiilor kilometrice, pe piesele desenate, în concordanță cu situația reală din teren.

2. Profilul transversal și structura rutieră:

2.1. Analiză:

Planșele 12 și 13, Secțiuni culee și pilă nu reflectă situația din teren. Secțiunile nu au fost efectuate considerând direcția Bicaz – Piatra Neamț (sensul de creștere al kilometrajului pe DN15 respectiv, considerând sensul de curgere al apei malul drept culee Bicaz și malul stâng culee Piatra Neamț). La planșa 11, Elevație +Vedere plană, s-a considerat, în mod eronat, malul drept culee Piatra Neamț iar malul stâng culee Bicaz.

Măsuri de remediere:

Se vor reface piesele desenate în concordanță cu kilometrajul pe drumul național și cu sensul de curgere al apei.

3. Plan de situație și profil longitudinal

3.1.Analiză:

După cum am menționat și la punctul 1.1, sensul de creștere al kilometrajului, pe planurile de situație și profilurile în lung este eronat, nu corespunde cu situația din teren.

Măsuri de remediere

Se va efectua materializarea pozițiilor kilometrice, pe piesele desenate, în concordanță cu situația reală din teren.

4. Intersecții, accesuri.

Nu este cazul.

5. Servicii, spații de odihnă, transport public

Nu este cazul.

6. Cerințele utilizatorilor vulnerabili

Nu este cazul, amplasamentul studiat se află în extravilan.

7. Semnalizarea rutieră. Marcaje. Iluminat

7.1. Indicatoare rutiere si marcaje

7.1.1 Analiză:

Pentru această fază de proiectare nu este prevăzută prezentarea proiectului de reglementare a circulației prin indicatoare și marcaje.

Măsuri de remediere:

În faza următoare de proiectare se va prezenta proiectul de reglementare a circulației prin indicatoare și marcaje.

7.1.2. Analiză:

Din Memoriul justificativ rezultă că pe timpul executări lucrărilor circulația se desfășoară pe rută alternativă.

Pentru această fază de proiectare nu este prevăzută prezentarea Proiectului de management de trafic în conformitate cu „Normele metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumurilor publice..." aprobate prin Ordinul comun MI – MT nr. 1112/411(M.O. nr.397/2000).

Măsuri de remediere:

În faza următoare de proiectare se va prezenta Proiectul de management de trafic cât și avizele necesare pentru devierea traficului pe alte categorii de drumuri.

7.2. Iluminat

7.2.1 Analiză:

Din documentație rezultă că a fost proiectat Sistem de iluminat nou pe pod.

Măsuri de remediere:

În etapa următoare de proiectare se va completa documentația cu proiectul instalațiilor de iluminat.

8. Dispozitive de siguranță pasivă

8.1 Parapete:

Nu există observații.

8.2 Lucrări de artă:

Nu există observații.

8.3 Amenajări peisagistice:

Nu este cazul

8.4. Alte obstacole:

8.4.1. Analiză:

Din Memoriul justificativ rezultă că au fost obținute avizele și acordurile necesare de la proprietarii utilităților din zona podului. Există avize care conțin condiții speciale. Nu este exemplificat modul în care utilitățile menționate influențează execuția lucrărilor, soluțiile impuse pentru protejarea, devierea sau relocarea acestora.

Măsuri de remediere:

În etapa următoare de proiectare se vor prezenta soluțiile proiectate în scopul menționat, cu respectarea condițiilor din avizele de specialitate și a condițiilor tehnice stabilite în normele tehnice specifice, astfel încât să nu apară situații de risc în timpul execuției și ulterior în exploatare.

V. Tratarea nevoilor utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor

V1. *Pietoni*:

Nu este cazul, sector în afara localității

V2. *Bicicliști:*

Nu este cazul. În proiect se tratează un sector de lungime redusă de pe DN15.

VI. Opis cu planurile, documentele, standardele și formularele utilizate:

Documente supuse auditului:

A. Piese scrise:

1. Memoriu justificativ

B. Piese desenate:

1. Plan de încadrare în zonă.
2. Plan de situație – situația existentă.
3. Profil longitudinal, scenariul 1
4. Profil longitudinal, scenariul 2
5. Releveu pod existent elevație.
6. Releveu pod existent secțiune culee
7. Releveu pod existent secțiune transversală pile
8. Releveu pod existent Vedere plană
9. Plan de situație – situația proiectată Scenariul 1
10. Elevație și vedere plană lucrări de întreținere periodică Scenariul 1
11. Secțiuni transversale lucrări de întreținere periodică Scenariul 1
12. Plan de situație – situația proiectată Scenariul 2
13. Lucrări de reabilitare elevație + vedere plană Scenariul 2
14. Lucrări de reabilitare secțiune transversală culee Scenariul 2

15. Lucrări de reabilitare secțiune transversală pilă Scenariul 2
16. Profiluri transversale tip pe rampe de acces

VII. Normative, standarde și alte documente:

Legislație, Normative; Auditul a fost realizat în baza:

1. HG nr.907/2016, privind etapele de elaborare și conținutul - cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/ proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice
2. Legea nr. 265/2008 din 7 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, cu modificările și completările ulterioare.
3. Ordonanța guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare.
4. O.U.G.195/2002, republicată privind circulația pe drumurile publice.
5. STAS 863-85 - Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare.
6. Ordin MT nr. 1296/2017 - Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor.
7. SR 1848-1:2024 – Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 1: Clasificare, simboluri și amplasare.
8. SR 1848-2:2011 – Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 2: Prescripții tehnice.
9. SR 1848-3:2011 – Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 2: Scriere, mod de alcătuire.
10. SR 1848-7:2015 – Semnalizare rutieră. Marcaje rutiere.
11. AND 561-2001, Instrucție privind plantațiile rutiere.
12. Normativ pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi, indicativ AND 593-2012.
13. AND 600- 2010, Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumurile publice.
14. STAS 1948-2, Lucrări de drumuri. Parapete pe poduri. Prescripții de proiectare și amplasare
15. AND 603-2012, Ghidul privind condițiile de iluminat la drumuri naționale și autostrăzi.
16. Manual de securitate rutieră A.I.P.C.R. / P.I.A.R.C., – Comité Tehnique A.I.P.C.R. de la sécurité routière (C13). Version 1, 2003. Traducere în limba română.
17. AND604 -2012, Ghidul pentru planificarea și proiectarea semnalizării rutiere de orientare și informare pentru asigurarea continuității, uniformității și cogniscibilității acesteia.
18. Hotărâre nr.766/1977 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții.
19. Ordin nr. 1297/30.08.2017 pentru aprobarea Normelor privind încadrarea in categorii a drumurilor de interes național.
20. Ordin nr. 1295/30.08.2017 pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice.
21. AND 546/2013, Normativ privind executarea la cald a îmbrăcăminților bituminoase pentru calea pe pod

22. AND 590/2016, Instrucțiuni tehnice aferente caietelor de sarcini generale comune lucrărilor de artă
23. STAS 2924-91 Poduri de șosea. Gabarite

Raportul de audit a fost redactat în 2 exemplare originale, unul pentru Investitor, unul pentru Autoritatea Rutieră Română - A.R.R.

Auditor de siguranță rutieră:
Ing. Laurențiu Hermeniuc