

Drumarii

Întreținerea drumurilor naționale necesită suplimentarea fondurilor alocate

Pe lângă construirea de noi autostrăzi, Guvernul trebuie să aibă în vedere și necesitatea întreținerii rețelei de drumuri naționale.

Ing. Elena Răileanu, președinta Sindicatului Drumarilor "Elie Radu" ce reprezintă interesele salariaților din cadrul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere, este de părere că trebuie să fie suplimentate fondurile alocate anual pentru întreținerea drumurilor. "Consider că este necesară înființarea unei entități în care să fie transferați cei care, actualmente, se ocupă de partea de construire a autostrăzilor, iar în acest sens sperăm ca înființarea CNIR să fie reală și funcțională în timp cât mai scurt", spune doamna Răileanu.

Lucrările de întreținere și reparare a drumurilor publice trebuie realizate cu drumarii

Sindicaliștii spun că este deja un lucru cunoscut că sunt câștigate licitații de firme care au doar un laptop și un apartament închiriat.

"Doar noi, drumarii, cunoaștem drumul și nevoile lui, doar noi avem tot interesul de a-l repara cum trebuie, pentru a nu avea mai târziu probleme", spune Elena Răileanu.



Drumarii speră că ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu, va soluționa favorabil solicitările sindicatului și va angaja muncitori, deservenți de utilaje, respectiv va aloca buget pentru achiziționarea de utilaje. Aceasta pentru a face în regie proprie lucrările de reparații suprafețe degradate (plombări), reparații ziduri de sprijin, întreținere podețe, decolmatări și desfundări șanțuri și camere de cădere, întreținerea mijloacelor pentru siguranța circulației, semnalizare rutieră verticală și orizontală și a parapetelor direcționali etc.

Față de investiții de altă natură, pe infrastructura rutieră trebuie executate periodic lucrări ce au menirea de a consolida structurile proiectate inițial. Acestea sunt necesare atât din cauza depășirii duratei de exploatare luată în calcul, cât și a influenței agenților atmosferici. Lucrările de întreținere curentă fac obiectul de activitate al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere, iar acestea se fac de către muncitori. Or, numărul muncitorilor de la Districtele de drumuri a scăzut foarte mult în ultimii ani, ajungând la 42% din totalul personalului companiei.

Situația s-a reflectat asupra calității drumurilor care nu pot fi întreținute cu un număr mic de muncitori, fără unelte și utilajele necesare. De suferit au participanții la trafic care își strică mașina pe drumurile din România. Spre exemplu, spune doamna Răileanu, Transfăgărășanul, care pe sectorul cuprins între Bâlea Lac și Vidraru are 4 tunele, 394 podețe, peste 30 poduri și peste 20.000 metri de ziduri de sprijin, a ajuns să fie întreținut de 8 muncitori, un deservent de utilaj și 2 șefi de district.

Salarii "scandaloase" au angajații TESA din structurile centrale ale CNAIR, nicidecum cei din teritoriu

Sindicaliștii consideră că ar trebui să aibă aceleași drepturi ca toți ceilalți constructori din România, respectiv un muncitor calificat să câștige cel puțin 3.000 lei net, iar un inginer 5.000 lei net. Aceasta ținând cont că într-una dintre cele mai mari firme private de profil salariile ajung la 8.000 – 9.000 lei lunar pentru un inginer iar un muncitor câștigă 4.500-5.000 lei.

"Din păcate, în CNAIR, acum, toți muncitorii sunt la salariul minim pe economie de 2550 lei brut, fie că sunt calificați, fie că sunt necalificați", spune doamna Răileanu.

Analizând grila de salarizare din contractul colectiv de muncă se pot vedea limitele de salarizare stabilite. Ele sunt structurate pe fiecare meserie, condiții de studii și funcție.

Dar conducerea companiei și cele ale direcțiilor regionale nu tratează de fiecare dată cu aceeași unitate de măsură angajările pe care le fac.

Elena Răileanu spune: "Ne confruntăm cu situații în care un inginer de drumuri de la o Secție de drumuri din Regionala Moldova este încadrat cu minimul din grilă, adică 3.531 lei (salariu brut) iar în CNAIR Central, același inginer de drumuri, cu aceeași experiență în domeniu, este încadrat cu maximum din grilă 6.586 lei (salariu brut).

În mediul online se prezintă «situații scandaloase» cu angajați ai CNAIR ce primesc salarii sau sporuri mari. În fapt, aceste salarii «scandaloase» le întâlnim la personalul TESA din structurile centrale ale CNAIR, nicidecum în teritoriu, unde inginerii sau contabilii muncesc pe un salariu net cuprins între 2.200-3.000 lei net/lună."

În teritoriu, la nivelul Secțiilor și al Districtelor de drumuri, sunt posturi care nu se ocupă, deși sunt scoase în mai multe rânduri la concurs.

"Momentan, oamenii calificați preferă să lucreze în privat unde se oferă condiții mai bune de muncă iar salariile sunt mult mai competitive. Iar când spunem condiții mai bune de muncă facem referire la dotările minime necesare cum ar fi: grupuri sanitare, sursă de apă potabilă, unelte și mașini cu care să muncească. Momentan, sunt colegi în țară care, pentru a putea munci, vin cu unelte de acasă", atrage atenția președinta sindicatului drumarilor.

Transporturile rutiere peste tonajul admis deteriorează drumurile în ritm accelerat

Drumurile naționale sunt proiectate pentru un anumit tonaj, însă drumarii nu mai au voie de 10 ani să verifice dacă transportatorii rutieri respectă legea.

■ **Sindicatul Drumarilor „Elie Radu” reprezintă circa 70% din totalul de cei aproape 6.900 de salariați ai CNAIR.**

La sfârșitul anului 2011 au fost desființate echipajele mobile de control și autorizare a transporturilor rutiere, echipaje care făceau parte din structura C.N.A.D.N.R. actualmente C.N.A.I.R. Acestea au fost înlocuite de controlul efectuat de către Inspectoratul de Stat pentru Control în Transporturi Rutiere. Scopul acestor echipaje mobile de control și autorizare a transporturilor rutiere era protejarea infrastructurii naționale prin eficiența controalelor pentru sancționarea în trafic în special a transporturilor de bunuri divizibile, transporturi ce pot degrada considerabil partea carosabilă. Controalele serveau cu precădere interesul administratorului drumurilor naționale, având în vedere că pentru reabilitarea și întreținerea acestora este alocată o mare parte din veniturile proprii ale companiei. Compania de drumuri a avut în dotare 120 de cântare mobile.

”Având în vedere fondurile reduse alocate pentru întreținerea drumurilor putem afirma că transporturile auto, care depășesc greutatea maximă admisă, distrug mai mult decât putem noi repara”, spune Elena Răileanu. Peste 61% din rețeaua de drumuri naționale are durata de viață depășită, iar prevederile bugetare acoperă numai 22% din necesarul de fonduri. În majoritatea țărilor din Europa, administrațiile drumurilor au echipaje pentru verificarea transporturilor ce se desfășoară pe drumurile naționale și autostrăzi.

Și drumurile recent construite pot avea probleme de calitate

Angajații CNAIR care se ocupă cu lucrările de întreținere semnaleză că există cazuri în care modul de execuție a noilor drumuri nu este corespunzător. Printre neconformități se întâlnesc: compactarea terasamentelor/umpluturilor, execuția necorespunzătoare a unor rosturi de dilatare la poduri (dispozitive de acoperire), nerespectarea temperaturii la așternerea asfaltului sau alegerea de către proiectant a unei soluții tehnice necorespunzătoare. Materialele folosite sunt în general corespunzătoare, se încadrează în normative și standard. Mulți antreprenori aleg o sursă alternativă pentru a face economii și profit mai mare, dar de regulă materialele sunt aprobate de către supervisor/consultant în baza testelor efectuate. Drumurile noi sau reabilite au o perioadă de garanție a lucrărilor. În perioada de garanție lucrările se remediază pe cheltuiala constructorului.

De regulă, în perioada de garanție se



deteriorează anumite părți ale unui drum: rosturile de dilatare la poduri/pasaje, rampele la poduri/pasaje (zonele de racordare), marcajele rutiere, calitatea stratului de uzură în cazul în care este folosit la o capacitate mai mare a traficului și, în special, a traficului greu față de datele avute din proiectare/ studii de trafic, așternere necorespunzătoare în zona rosturilor de lucru (longitudinal sau transversal).

Ținând cont că anumite tronsoane de drumuri sunt proiectate pentru un anumit tonaj, una dintre cauzele deteriorării este depășirea de tonaj al autocamioanelor firmelor de transport față de cel proiectat, spun drumarii. Acesta este un efect al eliminării echipelor cu cântarele mobile din cadrul CNAIR. Fără control și fără monitorizarea tonajului se ajunge la o deteriorare mai rapidă drumurilor.

Activitatea de întreținere a drumurilor este afectată de o mulțime de probleme

Președinta Sindicatului Drumarilor ”Elie Radu”, ing. Elena Răileanu, spune că drumarii se confruntă cu o alocarea bugetară insuficientă pentru întreținerea infrastructurii. Aceasta mai ales în condițiile în care prevederile bugetare actuale sunt insuficiente pentru asigurarea unei stări de viabilitate corespunzătoare (deși valoric sumele alocate sunt aproximativ egale cu cele din anii anteriori) din cauza creșterii prețurilor materialelor, energiei, carburanților și manoperei, sunt mult mai reduse cantitățile fizice de lucrări ce pot fi executate.

Lipsa personalului calificat în cadrul subunităților (districte, secții de producție, CIC, SDN, DRDP) face să fie impetuos necesare demararea unor cursuri de calificare. Mai ales pentru personalul cu studii medii ar trebui introduse cursuri specifice activităților de drumuri (ex. EUROHOT). Totodată, CNAIR ar trebui să atragă personal tehnic, absolvenți ai facultăților de căi ferate, drumuri și poduri.

Compania ar trebui dotată cu autoutilaje specifice de drumuri pentru executarea mai multor lucrări de întreținere în regie proprie (buldoexcavatoare, încărcătoare, cilindri compactori, utilaje de așternere a amestecurilor asfaltice). ”Prin executarea unui volum mai mare de lucrări în regie s-ar înregistra economii financiare substanțiale, la care s-ar adăuga și o viteză de reacție rapidă, acolo unde apar situații de urgență”, subliniază doamna Răileanu.

Având în vedere că durata de exploatare este depășită atât pe rețeaua de drumuri, cât și la poduri, este necesară identificarea unor surse de finanțare pentru reabilitarea și modernizarea acestora. Nu în ultimul rând, sindicaliștii sunt de părere că demararea procedurilor de achiziții și finalizarea acestora durează prea mult. ■