



ACASĂ

ACTUALITATE

CULTURĂ

EXCLUSIV

INTERVIURI 7EST

LOCAL

NAȚIONAL

MONDEN

OPINII

SPORT

7 FĂRĂ UN SFERT

BREAKING NEWS

[Interviurile 7 est in oglindă](#)



Ovidiu Laicu: "Mulți privați câștigă licitațiile și apoi ne confirmă la "firul ierbii" că sunt ori depășiți ori descoperiți" – Daniel Achiței: "Un drum cu îmbrăcămintea rutieră foarte degradată degeaba îl plombezi azi căci el va arăta la fel de degradat în cel mai scurt timp"

Autor: **7est** - 1:09 - 19 ianuarie 2017

Șefii de la ”drumuri” sunt poate cele mai înjurate persoane din România. O groapă sub roțile mașinii ori un drum înfundat de viscol și zăpadă provoacă nervi tuturor șoferilor. Despre cum se administrează rețelele de drumuri, despre cât de pregătiți suntem pentru a înfrunta nămeții sau cât mai trebuie să așteptăm până când vom circula în condiții civilizate, încercăm să aflăm de la Ovidiu Laicu, șeful Direcției Regionale de Drumuri și Poduri, și de la Daniel Achiței, directorul drumurilor județene.

1. În fiecare an, în România și chiar în județul Iași, avem drumuri blocate sau închise la prima ninsoare mai serioasă sau la primul viscol. De ce nu reușesc niciodată autoritățile să facă față unei situații de criză și de ce nu se trag învățăminte din evenimentele petrecute în fiecare an?

Ovidiu Laicu: În județul Iași avem 425 km de drumuri naționale. În general nu am avut probleme cu viabilitatea lor. Pe timp de viscol asociat cu ninsori abundente ce generează Coduri galbene, portocalii sau roșii sunt situații când oricât ne-am dori nu ne putem pune cu forțele naturii. Conform prevederilor “NORMATIVULUI privind prevenirea și combaterea înzăpezirii drumurilor publice, indicativ AND 525—2013”, după încetarea acestor fenomene avem între 20 – 36 de ore timp să le redăm circulației. Niciodată nu am depășit acești timpi, din contră am deschis drumurile după 4 – 5 ore, maxim. DRDP Iași nu a închis și nu va închide niciun drum național din alte motive, decât de viscol combinat cu ninsori și aceasta după consultări și aviz de la Poliția Rutieră, ISU și autoritățile locale.

Daniel Achiței: În prezent în județul Iași deszăpezirea se face cu 41 de utilaje grupate în 6 puncte de deszăpezire (Iași, Pașcani, Târgu Frumos, Țibănești, Răducăneni și Vlădeni). Intervențiile utilajelor aferente fiecărei baze de deszăpezire se fac pe drumurile județene din aria bazei respective. Județul Iași totalizează un număr de 993,5 kilometri de drumuri județene ceea ce înseamnă că fiecărei baze îi revine în medie 165 de kilometri. Intervenția se face în funcție de nivelul de viabilitate al drumului județean respectiv. În concluzie, nu putem aprecia, în cazul în care bazele de deszăpezire funcționează la capacitate maximă, că viscolul ne prinde descoperiți. Mai degrabă putem spune că intervențiile pe anumite tronsoane de drum se fac mai repede iar pe altele ceva mai târziu. În caz de viscol puternic nu putem interveni dar suntem în măsură să asigurăm urgențele medicale.

2. Cât de pregătite din punct de vedere profesional și al dotării tehnice sunt instituțiile pe care le conduceți și de ce după fiecare iarnă rămânem cu impresia că statul este incapabil să facă față unor situații dificile?

Ovidiu Laicu: Deoarece în perioada 1996 – 2000 compania națională de drumuri naționale a fost “decapitată”, adică lăsată fără utilaje, sedii și forță umană, toate lucrările de întreținere, de vară și de iarnă, fiind externalizate, precizându-se cu subiect și predicat că Normele Europene nu mai permit statului să facă lucrări în regie proprie, totul trebuind făcut cu structuri private, am trecut printr-o mare dramă a infrastructurii. Practic noi plătim, alții executau cum executau și noi decontam Nota de Plată.

Începând cu anul 2013 am insistat la nivelul CNADNR motivate că lucrurile nu mai pot merge în direcția aceasta și am solicitat să executăm lucrările în regie proprie. În acest sens am achiziționat pentru DRDP Iași 20 de autofreze noi și cu încă 37 vechi avem câte o autofreză la 50 de km(la fiecare district). De asemenea, avem contract cu prestatori pe patru ani pentru deszăpezire și pentru achiziția de material antiderapante, față de contractele anuale de până acum. Toate acestea ne vor permite să acționăm

cu responsabilitate mărită și să nu mai avem niciun fel de sincope.

Daniel Achiței: Nu sunt de acord cu acest punct de vedere. Am demonstrat, în timpul scurt de când am fost numit director la Direcția Județeană de Administrare a Drumurilor și Podurilor Iași că având la dispoziție utilaje performante și personal calificat suntem capabili să facem față provocărilor naturii.

3. Ce le lipsește „drumarilor”, în afară de vreme bună, ca să nu mai avem drumuri închise și oameni blocați prin nămeți?

Ovidiu Laicu: Repet, Compania de Drumuri Naționale a fost “decapitată” în perioada 1996 – 2000. Dacă mă întrebați anul trecut spuneam că ne lipsesc utilajele, acum odată cu achiziția de utilaje în valoare de aproximativ 3 milioane de euro (stație asfalt, reciclator, repartizator, freze asfalt, camioane 6×4 și 4×4, traylere etc) putem spune că suntem provocați să executăm lucrări de anvergură, astfel încât participanții la trafic, plătitorii de TVA, să simtă că sunt respectați și să circule în condiții de siguranță și confort. De asemenea, dotarea cu utilaje proprii, în special autofreze de mare capacitate, și contractele încheiate pe patru ani cu prestatori pentru utilaje și materiale antiderapante, ne fac să fim optimiști și încrezători că lucrurile au intrat pe un făgaș normal, iar participanții la trafic vor putea circula în condiții de confort și siguranță pe drumurile naționale.

Daniel Achiței: Nu putem spune că e neapărat să lipsească ceva firmelor cu care avem contracte de dezăpezire. Pregătirea drumurilor pentru sezonul de iarnă este un factor important, și aici mă refer la lucrările specifice de pregătire a drumurilor pentru sezonul rece, la identificarea zonelor înzăpezibile și montarea în aceste locuri a parazăpezilor etc. Am inițiat un plan de apărare împotriva efectelor fenomenelor meteorologice periculoase care are ca scop implementarea unui program comun între Direcția Județeană de Administrare a Drumurilor și Podurilor și Inspectoratul de Poliție, program ce cuprinde o serie de măsuri pentru menținerea viabilității drumurilor județene în sezonul rece. Acest program va fi publicat pe site-ul instituției după ce va primi avizul Consiliului Județean.

4. Cine își face mai bine treaba la dezăpezire: statul sau firmele private?

Ovidiu Laicu: Putem spune că este o combinație între stat și privat. Statul nu poate face 100% lucrările și atunci apelează la privați. Probleme intervin aici, mulți privați câștigă licitațiile și apoi ne confirmă la “firul ierbii” că sunt ori depășiți ori descoperiți.

În ambele cazuri, în fața opiniei publice, noi, Compania, suntem vinovații, ei decontează financiar, dar cu imaginea pătată rămânem noi. Cu toate acestea, milităm pentru încurajarea capitalului românesc. Nu e normal ca în condițiile în care în Moldova ai constructori de drumuri renumiți, cei mai mari din țară, să vină să îți facă Variante Ocolitoare parteneri străini, de multe ori nepregătiți și interesați doar de profit fără responsabilitate prea mare. Faptul că avem contracte pentru dezăpezire pe patru ani, cred că le va permite constructorilor să investească în utilaje noi, performante de ultimă generație, astfel încât să aibă eficiență maximă.

Daniel Achiței: La ora când noi discutăm, regulamentul de funcționare al drumurilor județene nu prevede și posibilitatea de a face orice tip de lucrare de întreținere. Spre exemplu drumurile județene Botoșani au în componență 3 sau 4 districte care

funcționează ca o mică organizare de șantier și care pot să asigure o mentenanță rapidă vara sau iarna. Intenționăm să reorganizăm Direcția Județeană de Drumuri prin revenirea la aceste districte.

5. Paginile ziarelor sunt pline de dezvăluri despre „furăciuni” la drumuri, firme private care ne trag în piept, lucrări care sunt făcute în bătaie de joc. Cât de mult se fură în realitate la drumuri și cum pot fi prevenite aceste combinații eterne?

Ovidiu Laicu: Toate autoutilajele care lucrează pe drumurile naționale sunt dotate cu sisteme GPS, ceea ce ne permite să avem o situație exactă a intervenției acestora. Inclusiv autoutilajele noastre sunt prevăzute cu GPS. Decontarea lucrărilor executate se bazează doar pe citirea informațiilor din acest sistem, eliminând astfel orice suspiciune, așa cum se întâmpla în urmă cu peste patru ani, când era foarte dificilă stabilirea lucrărilor executate. La celelalte lucrări executate avem un sistem de control foarte exigent și este foarte greu să mai apară furturi sau lucrări de proastă calitate. Specialiștii pe care-i avem, dar și cei care ne controlează, sunt garanția că banul public ajunge numai acolo unde spune legea. Deși au fost scrise unele articole despre noi, pot spune că toate controalele instituțiilor de specialitate nu au descoperit ilegalități și sunt convins că așa va fi și în viitor, deoarece ne facem treaba cu responsabilitate și profesionalism.

Daniel Achiței: Lucrez cu domnul președinte Maricel Popa deoarece este un om corect și cred că și dumnealui are aceeași părere despre mine. Pe de altă parte, vom iniția demersurile pentru a contracta serviciile unui laborator autorizat care să ne permită să facem verificări la timp asupra calității lucrărilor care se execută.

6. Dumneavoastră, în calitate de șofer, sunteți mulțumit de calitatea drumurilor din județul Iași și din România? Care e mașina ideală pentru starea infrastructurii din țară?

Ovidiu Laicu: Sunt mulțumit de calitatea drumurilor naționale din județul Iași, din Moldova și chiar din România, unde am realizat foarte multe lucrări de întreținere, astfel încât să asigurăm condiții de confort și de siguranță a circulației. Proiectele pe care le avem pentru acest an și următorii, concretizate într-un document unic în istoria DRDP Iași “Strategia de Dezvoltare a infrastructurii în Moldova”, sunt de natură a îmbunătăți total calitatea carosabilului pe toate drumurile naționale din județul Iași și din Moldova. În ceea ce privesc drumurile județene, trebuie să recunosc că nu sunt mulțumit de calitatea acestora. Sunt convins însă că proiectul meu din Campania electorală de la localele din anul trecut va fi pus în practică de către executivul Consiliului județean, astfel încât să se vadă o schimbare și la acestea, mai ales că există posibilitatea accesării fondurilor europene.

Daniel Achiței: Intervențiile care s-au făcut în ultimii ani la nivelul drumurilor județene Iași s-au axat în principal pe lucrări de întreținere (balastări, stropiri succesive, plombe clasice) și mai puțin pe reabilitări și modernizări. Sunt adeptul lucrărilor de investiții, lucrări bazate pe proiecte tehnice însușite de verificatori de proiecte atestați, bazate pe control din partea diriginților de șantier, lucrări supuse controlului de stat prin Inspectoratul de Stat în Construcții. Sunt necesare și lucrările de întreținere dar trebuie schimbată puțin optica (un drum cu un asfalt foarte degradat nu va mai fi plombat ci va fi scarificat, compactat astfel încât circulația să se desfășoare în condițiile unui drum balastat și nu a unui drum supus unor lucrări de reparații importune).

Aici vreau să mă explic puțin. Un tronson de drum cu îmbrăcămintea rutieră foarte degradată degeaba îl plombezi azi căci el va arăta la fel de degradat în cel mai scurt timp. Un singur aspect mai menționez și anume că lucrările de întreținere vor acorda prioritate sistemelor de scurgere și eliminare a apelor din zona drumului (curățirea șanțurilor, decolmatarea camerelor de cădere și a podețelor, înlocuirea podețelor nefuncționale etc). Ca noutate, întreținerea de vară se va licita pe 3-4 loturi de drumuri, constructorii urmând a executa în cadrul unui lot toate lucrările necesare tronsoanelor de drum aferente. Mai precis un constructor când va intra pe un drum va executa și balastare și covoare asfaltice și tratament bituminos, va înlocui și podețele nefuncționale etc. asigurând funcționalitatea aceluia sector de drum județean de la început până la sfârșit.

7. Care a fost cel mai bun ministru al transporturilor din perioada postdecembristă și de ce? Care au fost cele mai bune decizii luate de guvernanți în privința infrastructurii? Dar cele mai idioate?

Ovidiu Laicu: Am lucrat în această perioadă cu 9(nouă) miniștri la transporturi. Fiecare a venit cu un plus și cu dorință de materializare în practică a programului de refacere a infrastructurii românești. Pot spune că începând cu dl ministru Șova și continuând cu dl ministru Rus, dl ministru Matache, dl ministru Costescu și dl ministru Bușe s-a pus foarte mare accent pe finalizarea și aprobarea Masterplanului în infrastructură și recapitalizarea CNADNR – CAIR, astfel încât statul român, prin specialiștii din direcțiile regionale, să poată executa lucrări în regie proprie, o provocare efectivă pentru drumarii CNAIR.

Daniel Achiței: Ca botoșănean având în vedere că drumul național Târgu Frumos Botoșani nu a fost prioritate nici a unui ministru al Transporturilor, faptul că drumul național DN24 C este încă la nivel de pământ, faptul că autostrada este deocamdată doar o promisiune de campanie sper ca ministrul în funcție la data când noi discutăm să fie cel mai bun din câți am avut atingând și obiectivele de mai sus.

Rareș Neamțu