



D.R.D.P. Iași la 100 de ani:

Scurtă incursiune istorică

Direcția Regională de Drumuri și Poduri Iași, asemeni suratelor de la București, Craiova și Constanța, se apropie de pragul unui secol de existență, motiv pentru care considerăm de interes o trecere în revistă a celor mai importante informații despre drumarii din această structură din Moldova, a Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere.

La cucerirea Daciei de către romani, populația autohtonă era deținătoarea unei culturi și civilizații aproape de nivelul celei a cuceritorilor. Pe teritoriul Daciei apariția și dezvoltarea căilor de comunicație terestre precede cu mult perioada cuceririlor romane. Astfel, încă din prima jumătate a mileniului al II-lea î.Hr., populația băștinașă avea relații comerciale cu regiunea din nord-vestul Italiei. La acea vreme, în Moldova, era cunoscut un singur drum de legătură spre vest, dinspre Galați, pe valea Siretului și a Troțușului, prin pasul Oituz, pe unde trece astăzi DN 11.

Inginerul francez Bolssano, angajat de Gh. Bibescu în anul 1845 să realizeze harta rețelei rutiere necesară țării pentru dezvoltarea economică și a legăturilor cu vecinii, spunea că **„șoselele sunt cel mai întâi semn al începerii civilizației unui neam și singurul mijloc al dezvoltării sale”**.

Odată cu apariția Regulamentului Organic, în anul 1831 în Țara Românească și în anul 1832 în Moldova, se pomenește pentru prima dată de lucrări publice, când au fost pregătite premisele declanșării unor lucrări de amploare în dezvoltarea căilor de comunicații terestre, în special construcția drumurilor și a podurilor; este primul act normativ care acordă atenție lucrărilor publice, creând și o instituție cu atribuții legate, printre altele, de activitatea de amenajare și administrare a drumurilor și a podurilor.

La data de 10 august 1862, apare Decretul pentru Organizarea Ministerului Lucrărilor Publice, semnat de domnitorul A.I. Cuza, decret prin care ministerul preia responsabilitatea administrării drumurilor din principate. Ca urmare a acestei decizii, în același an Direcția Lucrărilor Publice București se contopește cu Departamentul Lucrărilor Publice din Iași în cadrul Ministerului Agriculturii, Comerțului și Lucrărilor Publice, iar drumurile de interes național sunt organizate în 12 circumscripții, printre acestea regăsindu-se și unele structuri actuale.

Prima lege unitară a drumurilor din statul român este dataată 30 martie 1868, respectiv „Legea drumurilor din Principatele Ro-

mâne”, care menționa titlul de „drum public” și face în premieră o clasificare a drumurilor (naționale – cu lățimea de 26 m, județene – 20 m, vicinale și comunale – străzile din orașe – 15 m).

La 9 august 1912 se înființează „Direcția Generală de Poduri și Șosele, Studii și Construcții” formată prin comasarea Direcției Generale de Studii și Construcții cu Serviciul de Poduri și Șosele, iar la 15 ianuarie 1919 Serviciile Județene de Poduri și Șosele se grupează pe „Direcțiuni de Poduri și Șosele”. Conform extrasului din Decretul semnat în anul 1919 de Majestatea Sa Ferdinand I, privind reorganizarea direcțiilor de poduri și șosele județene în „direcțiuni de poduri și șosele”, se înființează actuala Direcție Regională de Drumuri și Poduri Iași:

„Ferdinand I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României, ...

Pe baza art. 7 și 8 din Regulamentul asupra organizării și funcționării direcțiunii generale de poduri și șosele.

Am decretat și decretăm:

Art. 1. Pe ziua de 15 Ianuarie 1919, direcțiile de poduri și șosele județene se grupează pe direcțiuni de poduri și șosele precum urmează:

... Direcțiunea IV, cu reședința la Iași, cuprinzând județele: Botoșani, Dorohoi, Iași, Suceava, Neamțu, Roman, Vaslui și Fălciu.

... București, 17 ianuarie 1919”.

În anii următori au apărut mai multe reglementări în domeniu, dovadă fiind interesul autorităților noului stat înființat.

Prin Decretul 153 din 22 aprilie 1953, privind construirea, întreținerea și administrarea drumurilor publice, se face clasificarea în funcție de sistemul administrației publice, respectiv în drumuri naționale, regionale, raionale, comunale precum și drumuri agricole și industriale. Prin același act normativ este categorisită pentru prima dată și strada, ca drum public dar este reglementată și protecția împotriva înzăpezirilor cu benzi de plantații. Decretul 162 din 1973 aduce iarăși modificări legislative, respectiv Direcția Regională de Drumuri și Poduri își schimbă denumirea în Direcția Drumuri și Poduri, iar Secțiile de Drumuri și Poduri își schimbă denumirea în Secții de Intreținere, Reparații Drumuri și Siguranța Circulației. De asemenea, se desființează șantierele de Drumuri, loturile din cadrul acestora fiind preluate de secții sub titulatura de „Formații Mixturi Asfaltice” sau „Betoane”.

Cea mai lungă perioadă de aplicare a avut-o Legea nr. 13 din 26 iulie 1974, privind drumurile, care, printre altele, reglementează pentru prima dată noua categorie a drumurilor, respectiv autostrăzile. Noua lege aduce și îmbunătățiri în proiectarea, construirea, modernizarea, întreținerea, exploatarea și administrarea drumurilor dar stabilește pentru prima dată tonajele și gabaritele admise pentru autovehiculele care circulă pe drumurile publice.

Prin Hotărârea de Guvern nr. 1257 din 8 XII 1990, odată cu încetarea sistemului comunist, se fac primele schimbări organiza-





torice, în locul Direcției Drumurilor fiind înființată Regia Autonomă Administrația Națională a Drumurilor, iar Direcțiile de Drumuri și Poduri reprimesc denumirea de Direcții Regionale de Drumuri și Poduri, denumire valabilă și în prezent.

Ordonanța Guvernului 43/28 august 1997, aprobată de Parlamentul României prin Legea 82 din 15 aprilie 1998, aduce noi reglementări care dau startul unor profunde schimbări de structură dar și de atitudine. Astfel, se realizează pentru prima dată clasificarea de drumuri publice și drumuri de utilitate privată, iar drumurile naționale sunt categorisite în autostrăzi, drumuri expres, drumuri naționale europene (E), drumuri naționale principale și drumuri naționale secundare.

Guvernul adoptă în anii 1997 și 1998 mai multe hotărâri prin care stabilește înființarea unor societăți comerciale de reparații și lucrări drumuri și poduri, unități care preiau activitatea de mecanizare de la DRDP-uri. Ulterior acestea au fost privatizate, rămânând la administrator doar echipele din cadrul districtelor de drumuri naționale, și se schimbă modalitatea încredințării lucrărilor din domeniu prin scoaterea lor la licitație.

Prin Ordonanța de Urgență nr. 84 din 18 septembrie 2003, aprobată prin Legea nr. 47 din 17 martie 2004, a fost reorganizată instituția, fiind transformată în Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A., prin reorganizarea Regiei Autonome „Administrația Națională a Drumurilor din România”.

Actuala formă de administrare a drumurilor naționale a fost stabilită și reglementată prin ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 55 din 14 septembrie 2016, privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. și înființarea Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. și a Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A.

Structura administratorului drumurilor naționale, ca instituție și activitate, cunoaște schimbări radicale prin aplicarea noii legislații, noua concepție fiind orientată spre atragerea de fonduri de la organisme financiare internaționale pentru investiții, dar și găsirii mecanismelor care să permită autofinanțarea activității într-o cât mai mare măsură, astfel încât să se degrezeze bugetul de stat al României.

Pe drumurile naționale din Moldova

Direcția Regională de Drumuri și Poduri Iași desfășoară activități de administrare a drumurilor naționale în opt județe, respectiv Bacău, Botoșani, Galați, Iași, Neamț, Suceava, Vaslui și Vrancea, având în administrare 3.276,326 km drumuri naționale, din care:

- 3.102,89 km - drumuri naționale cu două benzi de circulație;
- 24,636 km - drumuri naționale cu trei benzi de circulație;
- 148,800 km - drumuri naționale cu patru benzi de circulație;
- 84,087 km - drumuri naționale pietruite;
- 872 poduri în lungime totală de 35.704,25 m și un tunel în lungime de 46,4 m.

Secția de producție

Se poate spune că ultimii ani au fost foarte buni pentru Direcția Regională de Drumuri și Poduri Iași, rezultatele înregistrate fiind net superioare anilor precedenți, la majoritatea capitolelor. Cea mai importantă realizare a Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Iași este punerea în funcțiune, la Vaslui, a propriei stații pentru producerea de mixturi asfaltice: prima stație de la nivelul C.N.A.I.R.! Stația de asfalt model AMMANN este nouă, face parte

din „Trusa de intervenție rapidă” achiziționată de CNAIR și are o productivitate medie de 70 de tone pe oră.

Un rol esențial îl au experiența conducerii formației, cât și deservenții utilajelor, unii dintre ei lucrând în trecut și pe marile șantiere de la autostrăzile românești. Se poate spune astfel că prin intermediul Formației de producție, DRDP Iași a trecut la o nouă etapă, prin care a realizat lucrări și în regie proprie, astfel încât deja execută toate tipurile de operațiuni tehnologice multiple necesare la repararea și construcția de drumuri, respectiv la: lucrări de infrastructură, lucrări de asfaltare, de frezare a îmbrăcăminților din beton de ciment și a celor din beton asfaltic, intervenții la evenimente accidentale, cât și a lucrărilor de reparații a îmbrăcăminților existente: colmatări de fisuri, reparații în straturi succesive (vară - iarnă). Astfel, regionala este în măsură să desfășoare activități specifice de întreținere curentă fără a mai depinde de contractele de servicii de la terți.

Pe lângă Stația de asfalt, DRDP Iași are o formație cu utilajele specifice, precum: autoutilitare transport mixt, mașini multifuncționale cu echipamente, autobasculante 6X4, autobasculante 8X4 (care sunt dotate cu lamă pentru zăpadă și răspânditor materiale antiderapante, fiind deja folosite în activitatea de iarnă), buldoexcavator CASE 580 ST, generator 400 kVA pentru stația de asfalt cisterne apă 10 mc, freze pentru asfalt, cilindri compactori 3.5 tf, mașini de colmatat fisuri, echipamente pentru reparații în straturi succesive, autovidanțe combinate, finisor de asfalt, autogreder, mașină de marcaj, sonetă de montat parapete și altele.

„Pentru noi, ca drumari ai Moldovei, putem spune că ultimul secol a fost unul al transformărilor. În calitate de continuatoare a Direcțiunii a IV-a de Drumuri și Poduri, înființată prin decret regal de Majestatea Sa Regele Ferdinand I, la 15 ianuarie 1919, DRDP Iași are o responsabilitate imensă în acest an centenar. În primul rând, ne propunem să ducem la bun sfârșit marile proiecte de infrastructură ale Moldovei – variante ocolitoare la profil de autostradă sau modernizări de drumuri naționale strategice. În al doilea rând, ne propunem recâștigarea și apărarea blazonului de administratori ai drumurilor naționale. Astfel, dacă ultimul secol a fost unul al transformărilor instituționale, 2019 ne dorim să fie unul al recâștigării încrederii românilor în breasla drumarilor. Iar acest lucru nu se poate face decât prin execuția unor lucrări de calitate și, mai ales, prin intervenții prompte pentru rezolvarea problemelor de infrastructură, pentru creșterea siguranței și a nivelului de confort pe drumurile naționale care străbat Moldova”, ne-a spus ing. Ovidiu Mugurel LAICU, directorul general regional al DRDP Iași.

Nicolae POPOVICI

