

Opinii:

# Protejarea drumurilor naționale, în sarcina administratorului acestora

**Apariția articolului din numărul precedent al revistei, referitor la protejarea drumurilor naționale, prin care se propune reînființarea echipajelor de control ale C.N.A.I.R., ne-a stârnit interesul și satisfacția că se prezintă situația reală privind această problemă. Susținem demersul deoarece considerăm că numai așa se va stopa accentuata degradare a drumurilor naționale din România. În acest sens, solicităm modificarea legislației astfel încât patrimoniul drumurilor naționale să fie din nou protejat de drumari prin controale drastice.**

Au fost reabilitate foarte multe drumuri și poduri, au apărut artere noi de circulație, dar, deși rezultatele obținute sunt evidente, se vorbește mai mult negativ despre breasla drumarilor. O mare parte din critici vine și ca urmare a degradărilor apărute pe drumurile reabilitate sau pe care au fost efectuate lucrări de întreținere prin așternerea de covoare asfaltice, nu numai pentru drumurile îmbătrânite. Iar prin acuzațiile formulate, se pune la îndoială calitatea activităților desfășurate, inclusiv a celor realizate de firmele private.

Este dificil să demonstrezi că un carosabil calibrat suportă tonaje totale ale camioanelor de până la 40 de tone, iar pe drumurile noastre se circulă chiar și cu greutatea de peste 60 de tonă/autovehicul. Este evident însă că pe drumurile naționale din zona balastierelor sau a exploatărilor forestiere au apărut făgașe (chiar și pe drumurile reabilitate recent), motivul principal fiind nerespectarea greutății autovehiculelor. Iarăși motive de nenumărate reproșuri la adresa drumarilor cu privire la disconfortul din trafic și lipsa siguranței circulației!...

Din analiza pe care o poate face oricine, vizual, pe drumurile naționale, precum și informațiile din actele I.S.C.T.R., se distinge clar o singură concluzie: drumurile naționale nu mai au niciun organism care să le protejeze infrastructura. I.S.C.T.R. pare că a devenit doar în acte un organism de control al respectării legislației drumurilor. Din documente se poate vedea că în timp ce fiecare echipaj E.M.C.A.T.R. efectua zilnic peste 50 de cântăriri, echipajele de la I.S.C.T.R. au înregistrat doar câte o cântărire/lună, deși I.S.C.T.R. are drept de oprire în trafic, iar E.M.C.A.T.R. depindea de polițiști. Justificarea I.S.C.T.R. pentru lipsa controlului: nu au amplasamente de cântărire. De parcă, după desființare, E.M.C.A.T.R. și-a luat parcările...

În acest timp, nu am auzit ca inspectorii I.S.C.T.R. să fi închis vreo balastieră, stație de betoane, stație de asfalt sau firmă de prelucrare a lemnului pentru că ar fi expedit sau recepționat autovehicule care au greutatea mai mare decât prevede legea. De altfel, sunt străine I.S.C.T.R. prevederile HG 1373/2008, un excelent act normativ propus de C.N.A.D.N.R. prin care se începuse „disciplinarea” celor care distrugeau drumurile publice.

Astfel, HG 1373/2008 precizează la art.5, printre altele: „*Obligațiile beneficiarilor ce recepționează bunuri divizibile, distribuite folosind rețeaua de drumuri publice din România, sunt următoarele:*

**b) să țină evidența tichetelor de cântar eliberate de furnizor, pentru bunurile divizibile recepționate, precum și corespondența acestora cu evidențele contabile privind bunurile divizibile re-**

*cepționate pentru o perioadă de minimum 5 ani de la eliberare;*

**c) să prezinte personalului de control prevăzut la art. 8 alin. (4) evidența tichetelor de cântar eliberate de furnizor pentru bunurile divizibile recepționate, precum și corespondența acestora cu evidențele contabile privind bunurile divizibile recepționate”.**

Așadar, legislația permite I.S.C.T.R. să efectueze control la toți cei ce expediază sau primesc bunuri divizibile și îi poate sancționa cu aplicarea de amenzi și ridicarea autorizației de funcționare. Majoritatea controalelor I.S.C.T.R. la agenții economici nu au ca temă respectarea HG 1373/2008, iar acum se vede rezultatul: au fost scăpați de sub control total cei ce trebuie să respecte drumurile naționale.

Ne punem întrebarea firească: De câte ori au efectuat controale timp de câteva zile, non-stop, cei de la I.S.C.T.R.? De câte ori, au schimbat echipajele de control din județe între ele, dar timpul a fost tot de câteva ore.

Conducătorii auto își aduc aminte de perioada când erau controlați de echipajele drumarilor. Este cunoscută și exigența controalelor efectuate de către drumari. Erau organizate nenumărate controale, non-stop,





întreprinderilor sau operatorilor de transport rutier, în locurile unde au loc încărcarea, descărcarea și depozitarea temporară a mărfurilor, în stațiile și autogările utilizate la transportul rutier de persoane, în locurile în care are loc pregătirea personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere și pregătirea în vederea obținerii permisului de conducere, în trafic, în locurile unde este permisă staționarea vehiculelor și în parcări, precum și în punctele de trecere a frontierei de stat, la solicitarea autorităților care își exercită atribuțiile în punctul de trecere a frontierei de stat.

Așadar, o instituție de control a fost „gârbovită” din start de o sumedenie de sarcini care trebuie rezolvate în timpul normal de lucru, nefiind luate în calcul situațiile neprevăzute. De exemplu, la fiecare accident în care este implicat un autovehicul de transport marfă sau persoane trebuie să se prezinte și un inspector I.S.C.T.R., care, de cele mai multe ori, în momentul acela, nu este planificat pentru intervenția la evenimente. Desigur, este dat peste cap tot programul acestuia, iar planificarea zilnică a cântărilor devine o utopie. Să ne mai punem întrebarea: când să execute I.S.C.T.R. cântăriri sau controale la furnizorii și beneficiarii bunurilor divizibile?

Se vorbește oficial că I.S.C.T.R. a fost înființată ca o instituție puternică de control, dar posibilitățile sale sunt mult sub limita necesităților. Pe de altă parte, se discută de „succesul” transportatorilor care au militat consecvent și au reușit desființarea celei mai serioase și intransigente forme de control a drumarilor – E.M.C.A.T.R.

de câte 3 - 4 zile, pe drumurile naționale cele mai circulat și exploatate, fiind folosite mai multe echipaje. Desigur, trebuie să amintesc aici sprijinul consistent pe care-l primeau echipajele de la agenții de poliție rutieră, de frontieră sau de transporturi. Sunt cunoscute acțiunile organizate la nivelul D.R.D.P. Iași, pentru combaterea degradării drumurilor de către camioanele supraîncărcate.

Șoferii camioanelor supraîncărcate încercă să evite controalele, ascunzându-se prin parcări zile și nopți în șir sau pe câmpuri. Alții au făcut drumuri ocolitoare foarte lungi ca să evite controalele. Mai mult, unii au pus presiune pe echipajele de drumari și polițiști, încercând să forțeze blocajele doar pentru a scăpa camioanele supraîncărcate de cântar.

De exemplu, într-o singură noapte, bilanțul a fost următorul: 33 de conducători auto au fost sancționați cu amenzi pentru depășirea greutății, valoarea încasărilor din această acțiune fiind de peste un milion de lei! Desigur, amenzi au fost aplicate și de către ceilalți membri ai echipei de control, „beneficiari” fiind în total 42 de șoferi.

Asemenea activități de control ale drumarilor au fost dese, întărind puterea drumarilor de a-și proteja patrimoniul administrat.

Din păcate, eforturile drumarilor de a proteja drumurile au fost motiv de supărare totală a transportatorilor care au început să pună presiune pe guvernanți, astfel încât pasul până la desființarea E.M.C.A.T.R. a fost unul foarte mic, nefiind cineva care să atragă atenția că, astfel, se dispune o măsură care va aduce pagube enorme.

În prezent, este mult mai ușor pentru transportatori să încalce legislația și să

distruge drumurile naționale când știu că pot aplica sancțiuni pentru depășirea greutății dintr-un județ doar 4 - 5 inspectori de la I.S.C.T.R., personal care are sarcini cât pentru 25 de inspectori.

Reamintim că în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 26/2011, privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, articolul 2(1) I.S.C.T.R. este *organismul tehnic permanent specializat al Ministerului Transporturilor desemnat să asigure inspecția și controlul respectării reglementărilor interne și internaționale în domeniul transporturilor rutiere, la sediul*



De la drumuri naționale, nu și de la drumuri județene!...

Rezultatul? Imaginea negativă creată de persoane sau entități interesate de denigrarea conducerii C.N.A.I.R., cu efecte asupra întregii structuri din teritoriu. Rămăși fără pârghii, drumarii de la „naționale” privesc neputincioși la degradarea galopantă a carosabilului de către camioanele care gem sub povara zecilor de tone transportate peste limita maximă admisă. Sau asistă muți cum sunt „executați” de unii lideri de opinie ai transportatorilor. Și nu numai.

Care ar fi soluția? Așa cum arătam la început, este nevoie urgentă de reorganizarea activității proprii de control a drumarilor, care să-i ajute în activitatea lor, cu influență pozitivă în viața economico-socială a țării. Credem că activitatea de control trebuie să aibă în vedere experiența acumulată de administratorii de drumuri din alte țări, dar și folosirea prin finalizarea sistemului de monitorizare a traficului deja instalat pe majoritatea drumurilor naționale din România. Eficientizarea controlului va reduce numărul utilizatorilor care circulă pe rețeaua de drumuri naționale cu încălcarea restricțiilor de greutate, ceea ce va conduce la reducerea necesarului de fonduri provenind de la buge-

tu statului pentru finanțarea lucrărilor de întreținere și reparație a infrastructurii rutiere.

### În concluzie

Propunem modificarea Ordonanței Guvernului nr. 26/2011, privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 625 din 2 septembrie 2011, aprobată cu modificări și completări, astfel:

La obiectul principal de activitate al C.N.A.I.R. se va prevedea că:

*Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere – S.A (C.N.A.I.R. S.A.), prin intermediul Echipajelor Mobile de Control pentru Protejarea Infrastructurii Rutiere exercită împreună cu Poliția, pe rețeaua de drumuri naționale aflată în administrare, controlul privind: respectarea maselor și/sau dimensiunilor maxim admise, achitarea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale și a tarifelor de trecere, precum și privind respectarea restricțiilor de circulație. Amenziile contravenționale aplicate persoanelor fizice și persoanelor juridice, de către personalul cu atribuții de inspecție și control din cadrul Echipajelor Mobile de Control pen-*

*tru Protejarea Infrastructurii Rutiere pentru nerespectarea prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ale Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 424/2002, cu modificările și completările ulterioare, ale Hotărârii Guvernului nr. 1.373/2008 privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România, cu modificările și completările ulterioare, și ale Hotărârii Guvernului nr. 1.777/2004 privind introducerea restricției de circulație pe unele sectoare de autostrăzi și de drumuri naționale europene (E) pentru vehiculele rutiere, altele decât cele destinate exclusiv transportului de persoane, în zilele de vineri, sâmbătă, duminică și de sărbătoare legală, cu modificările și completările ulterioare, se constituie venit la bugetul C.N.A.I.R.*

Există cu siguranță toate condițiile pentru revenirea la normalitate, astfel încât patrimoniul drumurilor naționale să fie protejat în totalitate. Ar avea de câștigat atât administratorul, statul român, cât și utilizatorii infrastructurii rutiere.

**Nicolae POPOVICI**

Societatea comercială **DIMAR S.R.L.**, înființată în anul 1994, deține un palmares impresionant în domeniul infrastructurii.

Societatea este angajată în lucrări de construcții drumuri și poduri, lucrări rețele edilitare precum și în lucrări de amenajări hidrotehnice, acest sector fiind unul specific companiei noastre deoarece dispunem de mulți specialiști în acest domeniu.

Pentru anii următori, societatea **DIMAR S.R.L.** își va dezvolta activitatea de construcții cu activități conexe specifice, acoperind un areal cât mai vast de proiectare – execuție în infrastructura națională.

În acest sens, **S.C. DIMAR S.R.L.** invită colaboratorii actuali și cei potențiali la elaborarea de noi proiecte reciproc avantajoase.

