

□ □

□ □ **CNADNR, un mamut cu 6.000 de angajați care nu poate astupa singur nici gropile**

□ □ □ **Deși are 6.000 de salariați, dintre care jumătate muncitori, CNADNR nu repară nici măcar gropile fără să facă licitație publică.**

Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CNADNR), cu un buget de 1,5 mld. euro anul trecut, adică circa o cincime din întreaga piață locală a construcțiilor, este și cel mai mare jucător din această industrie din perspectiva numărului de angajați.

Cu circa 6.000 de salariați, dintre care aproape jumătate sunt muncitori, CNADNR depășește constructori precum Hidroconstrucția, care avea circa 3.500 de angajați în 2013, cel mai recent an pentru care există informații publice la Ministerul Finanțelor.

Deși are 6.000 de angajați, CNADNR trebuie să facă licitație publică și să aleagă un proiectant și un constructor privat pentru orice groapă care apare pe autostrăzile și drumurile naționale din România. Exemple sunt podul de la Giurgiu-Ruse sau Auto-stra-da Soarelui între București și Fundulea, unde CNADNR s-a aflat în postura de a face licitații pentru repararea integrală a carosabilului, pe care au apărut o serie de cratere.

Dacă ar construi sau reabilita drumuri în regie proprie, CNADNR ar economisi mai mult timp în realizarea proiectelor.

În 2013 spre exemplu, licitații de aproape un miliard de euro pentru construcția a 100 de kilometri au fost întârziate cu mai bine de nouă luni, cât a durat perioada de desemnare a unor câștigători.

Mai mult, realizarea proiectelor de construcții în mod direct de către CNADNR ar putea aduce și o reducere a costurilor, pentru că beneficiarul unei lucrări ar fi același cu antreprenorul acesteia, ceea ce înseamnă că s-ar urmări o optimizare a costurilor, potrivit informațiilor ZF.

„Compania de drumuri trebuie reorganizată astfel încât centrul de greutate să treacă către direcțiile regionale. Ar trebui ca tot ce înseamnă mici intervenții, întrețineri zilnice să se facă, atât partea de proiectare, cât și cea de execuție, de direcțiile regionale și SDN-uri (secții drumuri naționale - n.red.)“, spune Ni-co-lae Boțu, profesor în cadrul Fa-cul-tății de Construcții și Instalații al Uni-ver-si-tății Tehnice Gheorghe Asachi din Iași.

De altfel, situația CNADNR a fost sesizată recent și de ministrul transporturilor Ioan Rus, care a arătat că această companie ar trebui să fie un „jucător mare“ în piața construcțiilor, dar în schimb funcționează mai degrabă ca un intermediar între bugetul statului și diverși constructori privați. În acest sens, Rus a spus că este necesară o reevaluare „foarte solidă“ a activității CNADNR.

„Acum sunt 6.000 de oameni, dar mulți sunt în plus și nu pot fi folosiți în condiții optime.

A fost o perioadă acum câțiva ani în care s-a încercat externalizarea a tot ceea ce făcea compania de drumuri. Acum se încearcă readucerea anumitor activități în cadrul companiei, să nu mai stăm cu mâna întinsă. Este extrem de clar ce ar trebui făcut, mai greu este însă de pus în practică“, spune Nicolae Boțu.

Mai mult, anul acesta CNADNR va mai angaja circa 500 de salariați. Potrivit Mediafax, CNADNR a argumentat necesitatea posturilor noi prin extinderea sistemului informatic de

emitere și gestiune a rovinietei, dar și prin redimensionarea activității la nivelul direcțiilor regionale și înființarea unor secții de autostrăzi având în componență centre de întreținere și coordonare.

Cu doar 700 de kilometri de autostrăzi în prezent, România s-a confruntat în ultimii ani cu o serie de întârzieri în construcția de drumuri, uneori din cauze care nu au ținut de CNADNR.

Spre exemplu, intrarea în insolvență a unor constructori precum Alpine sau Romstrade a condus la situația în care CNADNR a reziliat contractele pe care le avea încheiate cu aceste firme, compania de stat fiind nevoită să reia licitațiile publice, astfel că termenele de finalizare a unor proiecte au fost întârziate, așa cum este cazul autostrăzii Nădlac-Arad. Mai mult, un exemplu recent care arată cât de necesar este ca CNADNR să lucreze la drumuri în regie proprie este „ciotul“ de 6,5 kilometri de la intrarea pe autostrada București-Ploiești, care nu este gata nici în prezent, deși au trecut peste doi ani și jumătate de la deschiderea circulației pe autostradă între centura Capitalei și municipiul Ploiești. Circa 3 kilometri din acest mic tronson de 6,5 kilometri nu mai au în prezent constructor, după ce CNADNR a reziliat recent contractul de construcție încheiat cu italienii de la Pizzarotti, astfel că trebuie organizată o nouă licitație publică de atribuire a lucrărilor, motiv pentru care finalizarea micului sector de doar 3 kilometri va întârzia. Cu o echipă de muncitori și ingineri, precum și cu utilaje de construcții, CNADNR ar putea să preia acești 3 kilometri și să îi finalizeze.

Un prim pas făcut de CNADNR pentru internalizarea activităților a fost făcut anul trecut, când compania a lansat o licitație pentru achiziția a 100 de autofreze de curățat zapada cu o valoare de circa 40 de milioane de euro, cu ajutorul cărora să facă deszăpezirea.

CNADNR își va majora anul acesta cheltuielile cu investițiile până la 5,5 miliarde de lei, adică de peste două ori și jumătate mai mult față de 2014. De altfel, în 2014 guvernul a apăsă în general pedala de frână pe investiții, în contextul în care a urmărit un deficit bugetar cât mai mic. În acest context, CNADNR a avut anul trecut cheltuieli cu investițiile de doar 2 miliarde de lei, adică la jumătate față de 2013.

La CNADNR un angajat din șase este „șef“

CNADNR avea la finalul lunii iulie a anului trecut aproape 1.100 de persoane aflate în funcții de

conducere, potrivit datelor transmise anterior de compania de drumuri la solicitarea ZF. Cu alte cuvinte, circa unu din șase angajați ai CNADNR făcea parte din personalul de conducere, care include directori regionali, șefi de departamente, șefi compartimente, șefi de birouri sau directori adjuncți. Din cei circa 6.000 de salariați ai companiei de drumuri, puțin peste 2.700 erau muncitori.

**** sursa :-** http://www.zf.ro/eveniment/cnadnr-un-mamut-cu-6-000-de-angajati-care-nu-poate-a-stupa-singur-nici-gropile-14042172/?utm_source=newsletter&utm_medium=li324_mi103208&utm_content=articol&utm_campaign=CNADNR%2C+un+mamut+cu+6.000+de+angajati+care+nu+poate+astupa+singur+nici+gropile&utm_term=li324_mi103208_s152078