

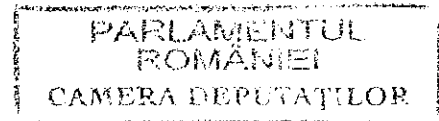


ROMANIA

Parlamentul României
Camera Deputaților

A/USR/4017/19.06.2019

ÎNTREBARE



Nr. 8364 A / 19.06.2019

Adresată: Ministrului Transporturilor, Răzvan Cuc

De către: Dan Rădulescu, deputat USR de Prahova

Obiectul întrebării: Cu privire la micșorarea vârstei de pensionare pentru: șofer autobuz, șofer troleibuz și vatmani din sectorul transport public urban și metropolitan

Stimate Domnule Ministru,

Medicii și instructorii afirmă că reflexele și simțurile se pierd odată cu îmbătrânirea, iar șofatul la bătrânețe este riscant. În acest sens, alături de FEDERAȚIA TRANSLOC ROMÂNIA, reprezentată de dl. Mircea Ionescu în calitate de președinte, vă solicită respectuos sprijinul pentru demararea procedurilor în vederea micșorării vârstei de pensionare pentru: șofer autobuz, șofer troleibuz și vatmani din sectorul transport public urban și metropolitan.

Promovarea sănătății în sectorul transportului public urban și metropolitan necesită o abordare globală. Orice inițiativă ar trebui să ia în considerare factorii de risc pentru sănătatea și securitatea conducătorilor auto angajați în acest sector.

Este cunoscut faptul că șoferii de autobuz, de troleibuz și vatmanii din sectorul transportului public urban și metropolitan sunt expuși la numeroși factori de risc pentru sănătatea și securitatea angajatului, precum:

A. Condiții de muncă deosebite:

- șederi prelungite în poziții obositoare sau dureroase din cauza vibrațiilor la nivelul întregului organism, care suprasolicitează coloana vertebrală, membrele superioare și inferioare pe o perioadă îndelungată de timp. Gradul de suprasolicitare este accentuat și de opririle și pornirile dese generate de traficul din orașe, a stațiilor de îmbarcare și debarcare, precum și a carosabilului;



ROMANIA

Parlamentul României
Camera Deputaților

- suprasolicitare psihică din cauza numeroaselor situații înregistrate zilnic în condițiile traficului intens din orașele țării, situații în care conducătorul auto trebuie să ia o decizie imediată și impetuos corectă pentru a evita accidentele din trafic (alte autovehicule, pietoni), fără a pune în pericol siguranța și sănătatea călătorilor (bătrâni, copii, persoane cu dizabilități etc.) care folosesc mijloacele de transport în comun;
- risc de a dezvolta boli psihice din cauza unor evenimente, precum accidente rutiere cu victime, amenințări și agresiuni ale călătorilor
- suprasolicitare vizuală în condiții de ploaie, ceață, amurg, zorii zilei, combinația luminilor din trafic cu iluminatul stradal și luminile din salonul autovehiculului condus;
- alți factori de stres, precum: temperaturile scăzute din timpul iernii sau caniculare de vară, imposibilitatea de a-și satisface la timp nevoile fiziologice;
- program de lucru prelungit și non-standard (conducătorii auto lucrează în schimburi, în schimbul de dimineață programul începe la orele 4.00, la schimbul de noapte programul se încheie la 1.30, iar un șofer conduce în medie 10 ore pe zi)
- program neregulat de masă, imposibilitatea de a mânca sănătos și în condiții de igienă.

B. Condiții de mediu nocive:

- monoxid de carbon (CO), dioxid de sulf (SO₂), monoxid de azot (NO)_x, azbest, hidrocarburi aromatice policiclice (HAP), benzen, pulberi în suspensie;
- radiații datorate amplasării pe fiecare mijloc de transport în comun a mai multor dispozitive de tip PIOS, GPS etc. , care funcționează concomitent și permanent.

Cele mai frecvente probleme de sănătate raportate de șoferi și certificate prin rapoartele de analize efectuate periodic sunt durerile lombare, excesul de greutate, boli metabolice, afecțiuni cardiovasculare, respiratorii și stresul asociat locului de muncă. Rapoartele de monitorizare a sănătății angajaților existente în baza de date a fiecărui operator de transport în comun urban și metropolitan certifică creșterea incidenței, precum și agravarea acestor boli profesionale.

Numeroasele măsuri organizatorice adoptate la nivelul operatorilor de transport public urban nu au putut înlătura factorii de risc mai sus menționați. Acești factori de risc determină în mod categoric scăderea abilităților și a capacităților necesare pentru a transporta în condiții de siguranță călătorii, în special cu înaintarea în vârstă.

Astfel propunem ca un angajat care are o vechime :



ROMANIA

Parlamentul României
Camera Deputaților

- de 30 ani ca șofer în transport public urban si metropolitan să poată ieși la cerere fără penalizări la vârsta de 55 ani;
- de 25 ani ca șofer în transport public urban si metropolitan să poată ieși la cerere fără penalizări la vârsta de 57 ani;
- de 20 ani ca șofer în transport public urban si metropolitan să poată ieși la cerere fără penalizări la vârsta de 60 ani.

LISTA SINDICATELOR CE APARTIN FEDERATIE TRANSLOC ROMANIA

- 1.Sindicatul Liber din cadrul CTP ARAD
- 2.Sindicatul PHOENIX ARAD
- 3.Sindicatul Liber 2015 RAT BRASOV
- 4.Sindicatul TRANSLOC RAT CRAIOVA
- 5.Sindicatul Liber Transport in Comun CONSTANTA
- 6.Sindicatul Liber CTP CLUJ NAPOCA
- 7.Sindicatul Liber DREPTATEA FOCSANI
- 8.Sindicatul Liber al salariaților din CTP IASI
- 9.Sindicatul SALT al CTP IASI
- 10.Sindicatul Liber MEDITUR MEDIAS
- 11.Sindicatul Liber TROLEIBUZUL NEAMT
- 12.Sindicatul DUMBRAVA TRANSPORT PUBLIC LOCAL SIBIU



ROMANIA

Parlamentul României
Camera Deputaților

- 13.Sindicatul TRANSPORTATORILOR TIMISOARA
- 14.Sindicatul Liber INDEPENDENT PUBLITRANS 2000 PITESTI
- 15.Sindicatul AUTOBUZUL SUCEAVA
- 16.Sindicatul Liber al TRANSPORTATORILOR PROFESIONISTI PLOIESTI
- 17.Sindicatul Liber din cadrul TRANSLOC SA TG.JIU
- 18.Sindicatul Liber TRANSURBAN SATU MARE
- 19.Sindicatul angajaților TRANSURB GALATI
- 20.Sindicatul Liber INDEPENDENT din SC TRANSURB SA DEJ
- 21.Sindicatul Transportatorilor din Botoșani

Vă mulțumim pentru colaborare și am încredere că împreună putem identifica cele mai bune soluții pentru a proteja interesele și nevoile tuturor elevilor.

Solicit răspuns scris.

Cu mulțumiri,

Dan Rădulescu. deputat USR de Prahova

