

Niewolnicy ministra Nowaka

3 czerwca 2012

Największa i najdroższa inwestycja budowlana w dziejach III RP prowadzona jest na czarno. Nic więc dziwnego, że zaraz po otwarciu autostrady zaczynają się rozpadać.

Trzeba było zedrzeć asfalt na sporym odcinku autostrady A-4 między Krakowem a Tarnowem, ponieważ fatalnie wykonano jej podłoże. Świeżo oddany kawałek autostrady A-1 między Gliwicami a Żorami już cieszy się złą sławą. Na jednym z łuków samochody wylatują z drogi. Jeżdżący tamtędy kierowcy twierdzą, że droga została wyprofilowana pod niewłaściwym kątem. Tytuły prasowe: „Autostrady A-1 jeszcze nie ma, a już pęka”; „Pośmiewisko zamiast autostrady. Najgorsza droga w Europie?”; „Serwis GDDKiA. Aktualności. Wezwanie do naprawy spękań na A-2”; „Pęknięcia na autostradach” To niedbalstwo wykonawców”; „A-1. Na feralnym 19. kilometrze auta nadal wypadają z drogi”; „Autostrady budują firmy bez doświadczenia?”; „Eksperci są dobrej myśli. Most na A-1 nie zawali się. Na pewno?”. Przy okazji bankructwa firmy Dolnośląskie Surowce Skalne podniósł się płacz nad obiecany kilometrami szybkich tras, których ciągle nie ma. I oskarżanie rządu o nieudolność. Rząd sam sobie nawarzył piwa, obiecując zbyt wiele. Do dziś wybudowano połowę wszystkich autostrad. Z planowanych ok. 2 tys. km gotowych jest 1,1 tys. Wstęgi przecinane były nie tylko podczas otwarcia kolejnych odcinków autostradowych, albowiem oddano do użytku również 865 km dróg ekspresowych. Prawie 2 tys. km dróg, które w dużej części były wykonywane na lewo, nierzadko przez obiboków zgarniętych spod budki z piwem, mających po raz pierwszy do czynienia z ciesielką, zbrojeniem wiaduktów i innych obiektów inżynieryjnych, wylewaniem betonu czy asfaltowaniem. 2 tys. km – to obrazuje skalę przekrętu.

MURZYN ROBI SWOJE

Do zrobienia pozostało 1000 km autostrad, a oprócz nich drogi

ekspresowe i obwodnice. Polska przypomina plac budowy. Budowa ta możliwa jest dzięki pieniądзом Unii Europejskiej, która na polskie drogi przeznaczyła ok. 10 mld euro. Obecnie trwa realizacja Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2011-2015. Cel tego programu to wybudowanie 428 km autostrad za 18,6 mld zł. Jest się o co bić. Od Bałtyku po Karpaty tysiące firm konkurują ze sobą w walce o kontrakty przydzielane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz o zlecenia na podwykonawstwo u tych, którzy wywalczyli kontrakty z GDDKiA. Do roboty potrzeba wielu tysięcy ludzi. Wobec tego dlaczego kilkunastu fachowców od budowy dróg, zwolnionych w zeszłym roku przez spółkę Poldim, do dziś bez powodzenia szuka pracy? Dlatego, że nikt ich nie chce legalnie zatrudnić. Proponuje się im wyłącznie pracę na czarno. Jeden ze zwolnionych z Poldimu taką ofertę przyjął. Oficjalnie pracuje po 8 godzin dziennie. Nieoficjalnie tyra po 16 godzin na dobę. Dlaczego tych ludzi Poldim wyrzucił z roboty? Czy dlatego, że spółka nie ma kontraktów? Nie. Spółce tej udało się uszczknąć kawałek tortu ufundowanego nam przez Unię – buduje autostrady w różnych częściach kraju, np. w Małopolsce. Poldim otrzymał zlecenie na wybudowanie najdłuższego obiektu mostowego w Małopolsce – wiaduktu o długości 647 m, po którym zostanie poprowadzona autostrada A-4. Inne przykłady inwestycji realizowanych przez tę firmę to wiadukty na autostradzie A-4 w okolicach Dębicy czy na autostradzie A-2 – na odcinku między Strykowem a Konotopą. I mimo tylu placów budowy w różnych częściach Polski, Poldim zatrudnia zaledwie 96 pracowników – w tym blisko 40 na stanowiskach biurowych. Jak to możliwe?

ZDROWIE NA BUDOWIE

Pod koniec 2011 r. przedsiębiorstwo znacząco zredukowało zatrudnienie. na miejscu wyrzuconych z pracy pojawili się różni dziwni ludzie przywożeni na place budowy przez firemki, z którymi Poldim podpisał umowy na dostarczanie siły roboczej. Szefowie Poldimu tłumaczyli podwładnym, że jest to tańsze, niż

trzymanie ludzi na etatach. Dlaczego? Dlatego, że nowi robotnicy oficjalnie pracowali tylko po 8 godzin i wyłącznie w dni robocze za najniższą możliwą stawkę, choć na budowie przebywali po kilkanaście godzin, pracując również w soboty. Firemki współpracujące z Poldimem fałszowały ewidencję czasu pracy robotników i część (A czasem i całość) zarobków wypłacały im bez żadnego pokwitowania. Ludziom tym kazano tyrać czasami po kilkanaście godzin za półdarmo. Nie mieli oni ani doświadczenia, ani kwalifikacji. Nic dziwnego, że odstawiali fuszerkę. Zadaniem robotników, których Poldim zatrzymał, było wyłapywanie tych fuszerek i ich poprawianie. Kierownik jednego z placów budowy sporządził oświadczenie mówiące o dużych kwotach pieniędzy, które muszą być wydane na wykonanie poprawek wynikających z nieodpowiedniej organizacji pracy przy betonowaniu. Informował o pijaństwie podczas pracy, a także o kradzieży stali potrzebnej do uzbrojenia mostu. Skoro kradzież została ujawniona, skradzioną stal zapewne zastąpiono inną i ten most się nie zawali. Czyżby? W Poldimie działa związek zawodowy Sierpień '80. Związkowcy zdobyli dowody na to, że firemki dostarczające robotników fałszowały czas pracy i robiły inne przekręty. Doniesienia trafiły do oddziałów i delegatur Państwowej Inspekcji Pracy w Warszawie, Katowicach, Krakowie i Nowym Sączu. Ponieważ firemki te, zatrudniając ludzi na czarno, nie odprowadzały należnych państwu składek i podatków, związkowcy poinformowali o tym urzędy skarbowe i oddziały Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w różnych częściach kraju. I tylko w jednym wypadku doniesienie o nieprawidłowościach i przestępstwach zostało potraktowane poważnie. Inspektor PIP z Nowego Sącza ustalił, że kontrolowana przez niego firma ukrywała, iż zatrudniani przez nią robotnicy pracowali w niedziele i święta oraz po nocach. Nie uznawała czegoś takiego, jak godziny nadliczbowe czy 5-dniowy tydzień pracy. Kazała ludziom pracować do upadłego – nawet 908 godzin przy normie czasu pracy obowiązującej w okresie rozliczeniowym wrzesień – październik 2011 r. – 672 godzin. Zmuszała do pracy w ilości po 16 godzin, a nawet po 18 godzin na dobę. Właściciel firemki został ukarany

mandatem. Inny inspektor PIP z Nowego Sącza, kontrolujący kolejną firemkę, ograniczył inspekcję do obejrzenia dokumentów, które pokazał mu właściciel. Dał wiarę, że robotnicy pracują na 2 zmiany i nie zachodzi potrzeba zatrudniania ich w godzinach nadliczbowych. Podobnie postępowali inni kontrolerzy. Albo podejmowali działania pozorowane, albo otwarcie olewali sprawę. ZUS z Limanowej: Uprzejmie informujemy, że sprawa nie została poddana analizie, ponieważ ze względu na brak danych identyfikacyjnych nie można było sprawdzić, czy dane przedsiębiorstwo figuruje w systemie informatycznym ZUS oraz czy zatrudnia pracowników. Okręgowa Inspekcja Pracy w Katowicach: Informuję, że inspektor pracy nie dokonał w przedmiotowej sprawie żadnych ustaleń ze względu na właściwość miejscową działania OIP w Katowicach. Podmioty wymienione w treści pisma mają siedzibę na terenie woj. małopolskie go. Okręgowa Inspekcja Pracy w Krakowie: O dokonanie ustaleń zwrócono się do OIP w Warszawie z uwagi na fakt wykonywania usług przez wymienioną firmę na terenie należącym do jego właściwości miejscowej. Od listopada 2011 r. rozmaite inspekcje i policje skarbowe wiedzą o przewałach, a te trwają w najlepsze.

PREZYDENT NIE HALO

„Szanowny Panie Prezydencie” – to do Bronisława Komorowskiego – „przepraszam, że zajmuję Panu czas. Jestem zwykłym spawaczem. Pracuję w firmie budowlanej. W Polsce, Panie Prezydencie, jest przyzwolenie na ciche niewolnictwo. Na naszych grzbietach wspięliście się do góry. (...) Czy Pan jest moim i tych biednych ludzi prezydentem, czy tylko wybranej grupy szczęściarzy i cwaniaków. I proszę mi nie mówić o inspekcji pracy. Tu trzeba powołać coś bardzo skutecznego, żeby bandyci przestrzegali konstytucji, kodeksu pracy i praw człowieka. Proszę o refleksję i odpowiedź.” Odpowiedź z Biura Listów i opinii Obywatelskich Kancelarii Prezydenta RP: „Podnoszone przez Pana kwestie, dotyczące różnego rodzaju nadużyć, patologii i innych nieprawidłowości występujących

przy prowadzeniu działalności gospodarczej i zatrudnianiu pracowników (w tym nieprzestrzeganie prawa pracy) są znane Panu Prezydentowi. Pragniemy jednak podkreślić... Należy także pamiętać... Pan prezydent przywiązuje duże znaczenie do tego, jak funkcjonuje prawo oraz organy i instytucje... nie nadzoruje parlamentu oraz organów... Niemniej... w miarę możliwości... w ramach uprawnień... Z poważaniem..." Petycja, tym razem do Ministerstwa Pracy: „Żądamy przestrzegania naszych praw, jak to jest przyjęte w demokratycznych krajach. Niewolnictwo i wyzysk zostały zniesione i zakazane przez społeczność międzynarodową.” Kilkadziesiąt podpisów. Przy każdym podany zawód: cieśla, zbrojarz, technik budowlany, robotnik budowlany, elektryk. Petycja została przekazana z Ministerstwa Pracy do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. A ono odpisało tak: „Skargę na działalność pracodawcy prosimy kierować do okręgowego inspektoratu pracy właściwego ze względu na siedzibę pracodawcy. Odnośnik do formularza kontaktowego: <http://www.pip.gov.pl/html/pl/kontakt/kontakt.php>.” Czytaj: „walcie się”.

PRZECHŁAPANA KASA

W marcu 2012 r. doniesienie w sprawie bezczynności kontrolerów inspekcji pracy i bezprawia dziejącego się na budowach autostrad trafiło do Głównego Inspektora Pracy. W piśmie zostały podane najważniejsze informacje. Ponad miesiąc trwało redagowanie odpowiedzi, pod którą podpisał się Grzegorz Łyjak, zastępca GIP. Zastępca podkreślał, że te problemy znalazły odzwierciedlenie w tegorocznym planie pracy PIP. Dodatkowo PIP rozpocznie program informacyjno-promocyjny w budownictwie. Przewały dotyczą nie tylko firemek współpracujących z Poldimem. Pod koniec zeszłego roku wyrzucono na bruk kilkudziesięciu robotników za to, że nie przyszli do pracy w Święto Niepodległości, dzień ustawowo wolny. A nie przyszli nie dlatego, że wiedzieli, iż wolne im się należy, tylko chcieli w ten sposób zaprotestować przeciw temu, że nie

zapłacono im za cały wcześniejszy miesiąc harowy. Przy budowie odcinka A-4 w Małopolsce nielegalnie zatrudniono 44 obywateli Macedonii. Zatrudniano tam również innych cudzoziemców, zaniżając im wynagrodzenie w stosunku do zadeklarowanego we wnioskach o pozwolenie na pracę. Przy budowie A-1 zatrudniano nielegalnie Rosjan i Ukraińców, płacąc im głodowe pensje. Nie wierzę, by GDDKiA nie wiedziała, ilu ludzi zatrudniają na etatach firmy wykonujące poszczególne odcinki autostrad. Nie wierzę, by urzędnicy państwowi nie mieli orientacji, jak formułowane są umowy między poszczególnymi wykonawcami kontraktów i ich podwykonawcami.

Rządzący Polską patrzą przez palce na łamanie prawa, na wyzysk w XIX-wiecznym stylu, na krętactwa, oszustwa prowadzące do niedoróbek, a w efekcie – na wyrzucanie miliardów w błoto.

Albo – jak kto woli – na wyprowadzanie miliardów złotych z budżetu państwa i z budżetu Unii Europejskiej. Niech nikt się więc nie dziwi, że zaplanowane odcinki autostrad nie są gotowe przed Euro.

Autor: Mateusz Cieślak

Źródło: [„Nie” nr 20/2012](#)