

## ÎNTREȚINEREA EFICIENTĂ A DRUMURILOR PUBLICE LOCALE NECESITĂ O FINANȚARE CORESPUNZĂTOARE

*dr. în tehnică, conf.univ., Andrei ABABII*

*Comitetul Tehnic CT-C D (01-04), „Construcții hidrotehnice, rutiere și speciale”*

*inginer Andrei CUCULESCU*

*Î.S. Administrația de Stat a Drumurilor*

### SUMMARY

*In order to streamline the management of local roads, the legislation has been amended, allowing for the passage of about 2500 km of local roads into national roads of regional importance, and about 3,500 km of local roads in LPA II with funding from the road fund. The Methodology for Determining the Weight of Financing from the Road Fund, based on the determination of the length of the network in equivalent kilometers, and the way of allocating the financial means from the road fund was elaborated. Thus, local roads of raion interest are financed based on the equivalent number of kilometers of road administrated, and at the level of Mayoralties (APL I) - the financing source is 50% of the road use fee and it is distributed according to the number of the population.*

### 1. SITUAȚIA EXISTENTĂ PÂNĂ LA IMPLEMENTAREA REFORMEI

Finanțarea insuficientă a lucrărilor de întreținere și reparație a condus la degradarea drumurilor locale. Necatînd la faptul că începînd cu anul 2010 volumul fondului rutier a crescut, starea drumurilor locale rămîne critică și numai 22 % din lungime acestora se află în stare bună sau mediocră iar restul în starea rea și foarte rea. Aceasta afectează grav accesul populației rurale la serviciile sociale, de învățămînt, medicale, precum și accesul la piață, duce la cheltuieli suplimentare semnificative a populației rurale, are un efect negativ asupra securității circulației rutiere și asupra mediului înconjurător [2].

Mijloacele financiare alocate anual permit doar executarea lucrărilor de întreținere de rutină (întreținerea pe timp de iarnă, plombarea gropilor, profilări etc.). Distribuirea neechitabilă a mijloacelor Fondului rutier agravează și mai mult situația. Din cauza neefectuării reparațiilor medii și capitale necesare mai mult de 80% din lungimea drumurilor locale au depășit termenul de serviciu stabilit.

Deaceia pentru o dezvoltare durabilă a devenit strict necesară îmbunătățirea stării drumurilor publice locale din Republica Moldova printr-o reformă privind

eficientizarea administrării rețelei de drumuri publice locale, care vizează interesele social-economice ale tuturor cetățenilor Republicii [2] .

## 2. PROBLEME PRINCIPALE ÎN FINANȚAREA ȘI PLANIFICAREA LUCRĂRILOR RUTIERE.

Finanțarea lucrărilor de reparație și întreținere a drumurilor publice se efectua în general din Fondul Rutier (FR), parte componentă a Bugetului de Stat. Drumurile locale mai dispuneau de o sursă de finanțare de la Administrația publică locală (în continuare APL) de nivelul II (raion), care provenea din 50% din taxa pentru folosirea drumurilor.

Fondul rutier este constituit din taxe rutiere și 80% din accize la benzină și motorină. Ponderea accizelor constituie peste 70%; ponderea taxei pentru folosirea drumurilor (în FR se varsă 50%) - 21%; ponderea altor taxe (vinieta, taxa pentru amplasarea diferitor obiective în zona drumului, etc) – 9%.

Finanțarea drumurilor locale din surse diferite crea dificultăți la planificarea și executarea lucrărilor de reparație și întreținere a drumurilor locale. Planificarea la nivel central a lucrărilor de reparație și întreținere a drumurilor locale era dificilă și ineficientă din următoarele considerente:

Numărul mare (peste 700) și lungimea relativ mică a acestora nu permitea la nivel central, o evidență detaliată a stării tehnice în vederea determinării soluțiilor necesare;

Finanțarea încrucișată (din două surse) impunea coordonarea operativă a programelor la nivel local și central, fapt ce genera incomodități și nu erau excluse suprapuneri de programe.

Implicarea factorului politic și administrativ la distribuirea mijloacelor financiare reducea substanțial eficiența planificării lucrărilor demonstrând facilitarea finanțării lucrărilor rutiere în raioanele cu ”acoperire politică” (Nisporeni, Dondușeni, ș.a.).

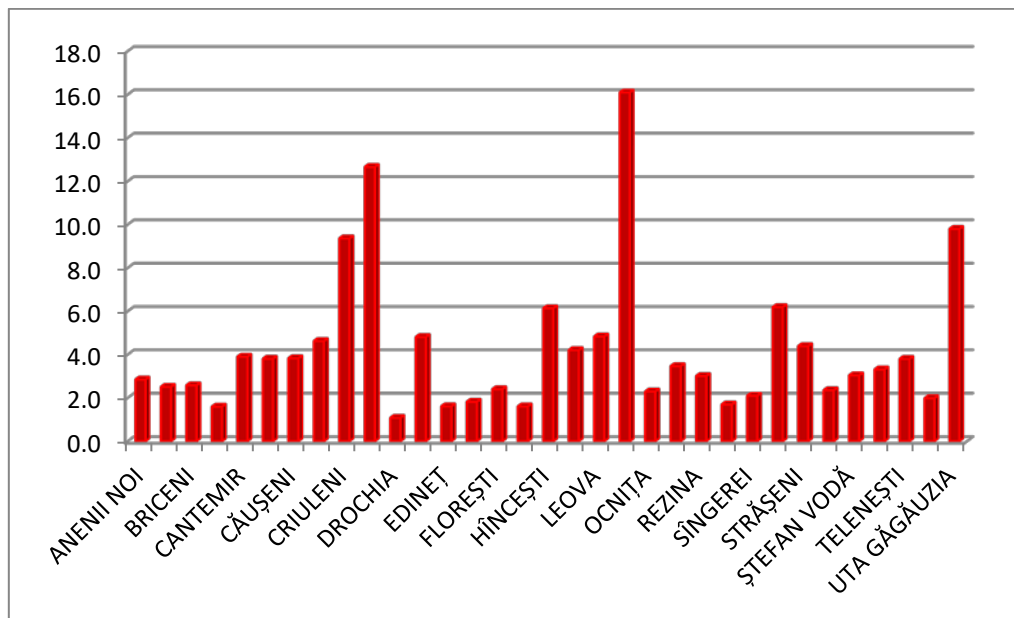
La executarea lucrărilor de întreținere curentă și de rutină prioritate aveau drumurile naționale. Drumurile locale rămâneau înzăpezite până la curățirea drumurilor naționale.

## 3. EFICIENTIZAREA ÎNTREȚINERII DRUMURILOR LOCALE.

### 3.1 Finanțarea drumurilor locale din Fondul rutier și eficiența ei pînă la reformă.

În conformitate cu legea FR nu mai puțin de 50% din resurse trebuie alocate pentru drumurile naționale. În ciuda acestei prevederi, în 2014 pentru drumurile naționale au fost alocate mai puțin de 47%. Pentru drumurile locale au fost cheltuite peste 725 mil lei, față de 393 mil în 2013 (Figura 1).

Această situație arată încă o dată caracterul voluntar de planificare a FR (până la 2017), în special pentru drumurile locale.



**Fig. 1 Distribuția mijloacelor financiare la 1km de drum din Fondul Rutier în anii 2012 – 2014.**

Repartizarea mijloacelor fondului rutier pentru drumurile locale era ineficientă deoarece nu lua în considerare starea drumurilor, traficul și importanța acestora [3]. Planificarea pe termen mediu și lung era imposibilă deoarece nu se știa care vor fi alocările pentru anii următori.

### 3.2 Măsuri privind crearea unui sistem eficient de întreținere a drumurilor locale

În cazul când nu se intervenea cu schimbări în sistemul de întreținere a drumurilor locale îmbunătățirea stării acestora era problematică din următoarele considerente:

- Planificarea lucrărilor de reparație (întreținere periodică) a drumurilor locale rămânea ineficientă din cauza că aceasta se efectua conform administrativă etc.)
- Finanțarea lucrărilor de reparație și întreținere a drumurilor locale era neuniformă și insuficientă;
- Era problematică implementarea parteneriatului public-privat deoarece drumurile nu erau la balanța APL (de nivelele doi și unu);

- Era imposibilă obținerea investițiilor sub forma de granturi și credite din alte surse, inclusiv externe, din cauza că drumurile nu se aflau la balanța APL;
- Tehnologiile utilizate la reparația drumurilor locale erau învechite și costisitoare (în general adaos de material pietros cu două straturi succesive din beton asfaltic, costul constituie circa 4,0 mil lei/km) [3].

Pentru implementarea unui sistem eficient de întreținere a drumurilor locale au fost modificate Legea drumurilor, nr. 509 din 22.06.1995, Legea Fondului rutier, nr. 720 din 02.02.1996, Legea privind finanțele publice locale, nr.397 din 16.10.2003, Listele drumurilor publice naționale și locale - HG nr1468, din 30.12.2016. Prin modificarea Legii drumurilor în 2011 a fost inclusă o nouă clasificare a drumurilor publice:

- Drumuri Naționale, care include: Autostrăzi, Drumuri Expres, Drumuri Republicane și Drumuri Regionale;
- Drumuri Locale,
- Drumuri Comunale și Străzi.

Drumurile locale mai importante (care unesc nu mai puțin de 4 localități) au fost trecute în Drumuri Regionale (drumuri naționale de importanță regional). În baza acestei clasificări în 2016 a fost aprobată o noua listă a drumurilor publice. Astfel, rețeaua drumurilor publice din RM este alcătuită din:

- Drumuri Naționale – 5907 km, inclusiv Drumuri Expres – 641 km;
- Drumuri Republicane – 1988 km;
- Drumuri regionale – 3278 km;
- Drumuri locale – 3394 km.

Pentru distribuirea obiectiva a mijloacelor financiare disponibile s-au introdus modificări esențiale în Legea Fondului rutier, care prevede transmiterea mijloacelor financiare administrației publice locale de nivelul al doilea pentru reparația și întreținerea drumurilor locale de interes raional.

### **3.3 Determinarea ponderii finanțării din fondul rutier**

Luând în considerare parametrii diferiți ai drumurilor publice, care depind de categoria acestora, intensitatea traficului, care influențează termenul de serviciu al drumului, lungimea podurilor și numărul podețelor precum și alți parametri, a fost elaborată și aprobată metodologia de calcul a lungimii drumurilor în kilometri echivalenți.

$$L_{ke} = L_i \times (K - 1 - n) \quad (1)$$

în care:  $L_{ke}$  – Lungimea sectorului în kilometri echivalenți;

$L_i$  - Lungimea sectorului în kilometri naturali;

$(K - 1 - n)$  - coeficienții de echivalare pentru fiecare parametru.

Astfel s-a determinat lungimea în kilometri echivalenți a întregii rețele de drumuri publice finanțate din Fondul rutier.

Ponderea finanțării la un km echivalent se calculează după formula :

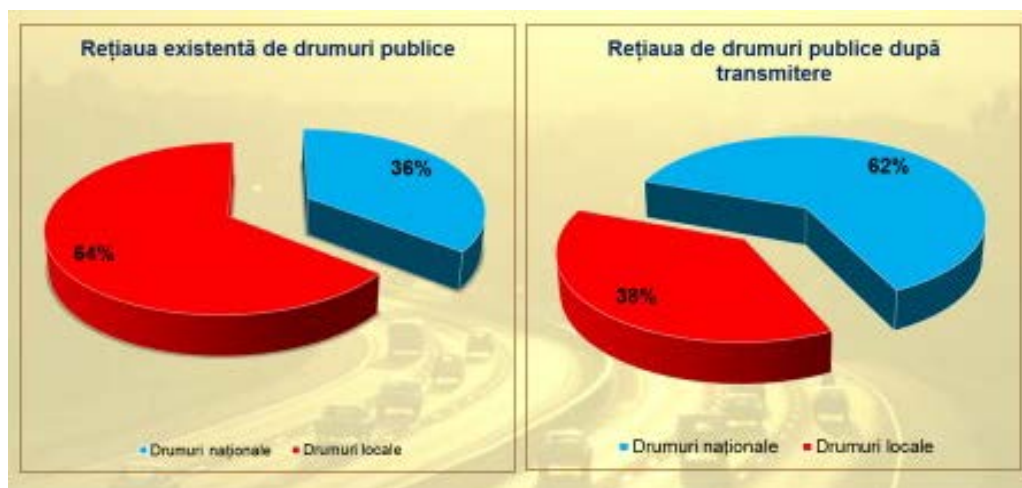
$$P_{kme} = (FR / N_{kme}) \quad (2)$$

în care:  $P_{kme}$  – ponderea finanțării la un km echivalent;

FR - mijloacele fondului rutier;

$N_{kme}$  - numărul km echivalent;

În conformitate cu prevederile Legii drumurilor nr 509, din 22.06.1995, art 5, al.(2) și art 2, al 3a, drumurile locale de interes raional sunt proprietate publică și administrate de unitățile administrativ-teritoriale de nivelul al doilea. Întru implementarea prevederilor legii, pe parcursul anului 2017 drumurile locale de interes raional au fost transmise administrației publice locale de nivelul al doilea, după cum este arătat în Figura 2.

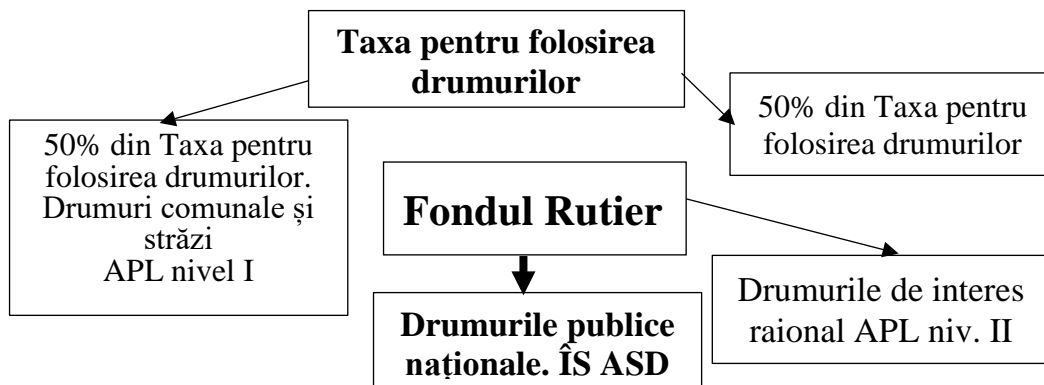


**Figura 2- Rețeaua de drumuri publice, înainte și după transmitere către APL**

De asemenea, în conformitate cu prevederile Legii Fondului rutier, administrației publice locale de nivelul al doilea au fost transmise și mijloace financiare pentru reparația și întreținerea drumurilor locale de interes raional, în dependență de numărul de kilometri echivalenți transmiși în gestiune.

În ultimii 5 ani taxa pentru folosirea drumurilor s-a majorat de 5 ori și la momentul actual a atins valoarea în jur de 800 mln lei [3]. Mijloacele financiare acumulate din taxa pentru folosirea drumurilor (50%) au fost transmise administrației publice locale de nivelul întâi, conform numărului de locuitori.

Reforma a fost implementată în anul 2017. Schema finanțării drumurilor publice după reformă este prezentată în Figura 3.



**Figura 3 - Schema finanțării drumurilor publice după reformă**

## CONCLUZII

Implementarea reformei a permis:

- Decentralizarea finanțării lucrărilor de reparație și întreținere a drumurilor;
- Consolidarea capacităților APL la îmbunătățirea stării drumurilor locale;
- Distribuirea echitabilă a mijloacelor financiare destinate reparației și întreținerii drumurilor către APL (achitate de către utilizatorii drumurilor);
- Eficientizarea planificării lucrărilor de reparație și întreținere a drumurilor;
- Consolidarea capacităților de atragere a investițiilor în drumuri la nivel local.

Toate acestea contribuie la îmbunătățirea infrastructurii drumurilor locale, fapt ce se confirmă după al doilea an de implementare a reformei.

## BIBLIOGRAFIE

- 1) BUDIANSCHI Dumitru, ABABII Andrei, MERJAN Serghei (2015). Evaluarea transparenței utilizării Fondului Rutier. Centrul Analitic Independent Expert-Grup. Chișinău, iulie 2015.
- 2) GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA. Strategia de transport și logistică pe anii 2013 - 2022.
- 3) MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII DRUMURILOR (2016). PROPUNEREA DE POLITICĂ PUBLICĂ. Eficientizarea întreținerii drumurilor locale