

□□□ **Dacă la capitolul autostrăzi România este pe ultimul loc din UE, ca număr de kilometri pe cap de locuitor, situația nu este mai bună nici când vine vorba de drumurile naționale sau județene.**

Aproximativ jumătate din lungimea drumurilor modernizate aveau durata de serviciu depășită, potrivit celor mai recente date disponibile ale INS. CNADNR are nevoie, într-un an, de 4 miliarde de euro să astupe gropile din șosele, după cum declara Dan Șova, anul trecut.

Ministerul Transporturilor, condus de Dan Șova, își propune să introducă o procedură mai puțin utilizată la nivel național pentru a reabilita drumurile naționale și județene din România, comparativ cu clasică "plombare" a gropilor.

Este vorba de reciclarea in situ a drumurilor, care se va face în cadrul Programului Național de Reciclare in situ a Drumurilor (PNRD), după cum se arată în programul de guvernare Ponta 3. Mai exact, drumurile sunt decopertate, iar materialul astfel realizat se refolosește. Metoda presupune folosirea unui utilaj, denumit tren de reciclare in situ, care execută frezarea straturilor distruse pe care le amestecă cu diverse adaosuri, urmată de așternerea acestora pe drum.

Metoda este prezentată, în programul Ponta 3, ca fiind mult mai ieftină decât metodele clasice, având un cost de circa 250.000 euro/ km. Un alt avantaj este rapiditatea în execuție, ajungându-se la 1–1,5 km de drum reabilitat/zi.

„Obiectivul vizează reabilitarea a 75% din rețeaua de drumuri naționale și a 55% din rețeaua de drumuri județene prin lucrări de reciclare in situ pe arterele cu cele mai sporite valori de trafic”, se arată în programul de guvernare Ponta 3.

Ideea nu este tocmai nouă.

Fostul ministru al Transporturilor, Relu Fenechiu, condamnat la închisoare în cazul dosarului Transformatorul, a avansat această metodă de modernizare a drumurilor.

Relu Fenechiu estima un preț la care ar urma să fie realizate lucrările, de 200.000 de euro per kilometru și preconiza că, în acest mod, până în 2020 România ar avea reabilitate toate drumurile naționale "la costuri minime".

"Avem o părere foarte proastă. Nu se poate aplica. Nici nu este rentabilă economic", răspund responsabilii cu drumurile județene din cadrul Consiliului Județean Ialomița, în timp ce reprezentanții CJ Arad sunt de altă părere: "Este o metodă foarte bună".

Reprezentanții CJ Ialomița: "Este o idee foarte proastă"

"Doresc ca aceste utilaje să fie preluate prin PPP, pentru ca firma producătoare să fie și cea care exploatează și întreține acest utilaj. Dacă facem acest lucru, cu un cost estimat de 200.000 de euro pe kilometru, este posibil ca până în anul 2020 să avem reabilitate toate drumurile naționale din România la costuri minime", declara Relu Fenechiu într-un interviu din ianuarie 2013 acordat Agerpres.

Gheorghe Martin, șeful Compartimentului de Drumuri din cadrul Consiliului Județean Ialomița, spune că ar fi de acord cu predarea către Ministerul Transporturilor a drumurilor județene pentru a fi reparate, dar deocamdată a auzit "doar la TV, dar oficial nu ni s-a comunicat nimic" de noul program național.

El este de părere că metoda reciclării în situ prezintă avantaj economic doar în anumite condiții, dar nu și în cazul drumurilor județene al căror strat de asfalt este "vechi, foarte subțire" și "nu mai ai ce recicla".

La întrebarea ce părere are de reciclarea in situ a drumurilor, șeful Compartimentului de Drumuri din cadrul Consiliului Județean Ialomița este categoric.

„Avem o părere foarte proastă. Nu se poate aplica. La noi nu se poate aplica. Nu este nici rentabilă economic. În județ avem drumuri făcute din anii '70, stratul de asfalt e subțire, nu mai ai ce recicla. Nu mai merge reciclat”, a declarat pentru **gândul** Gheorghe Martin, adăugând că din câte cunoaște procedeul reciclării in situ a drumurilor este folosit la scară mică la nivel național.

„Merge doar la drumuri naționale cu asfalt mai gros. La drumurile județene nu este cazul, asfaltul este subțire și vechi”, explică reprezentantul CJ Ialomița.

Până la demararea Programului „in situ”, pe drumurile județene din Ialomița a început programul de „reparații de sezon”, urmând ca plombările să înceapă după ce se mai încălzește vremea, spune reprezentantul CJ Ialomița.

„Nu am început încă plombările, pentru că deocamdată este rece afară și nu este recomandat. Lucrările de plombare le vom începe când temperatura va atinge 10 grade Celsius”, a precizat Gheorghe Martin.

Pentru acest an Consiliul Județean are un buget de 11 milioane de lei pentru execuția lucrărilor de reparații la drumurile județene, din care 5,5 milioane pentru primul semestru.

În Ialomița rețeaua de drumuri județene are 507 kilometri, din care 112 kilometri drumuri modernizate. În județ sunt 227 de kilometri de drumuri județene cu durata expirată. În județ sunt 44 de kilometri de drumuri pietruite și 58 de kilometri de drumuri județene de pământ. „O ducem greu, asta e”, se lamentează Gheorghe Matei.

Președintele CJ Arad, Nicolae Iotcu: „DJ Arad-Felnac vrem să fie executat prin metoda de reciclare in situ”

Aproximativ 60 % din rețeaua de drumuri județene din județul Arad se află într-o stare avansată de degradare, arată președintele CJ Arad, Nicolae Iotcu.

„Pentru primarava anului 2014, am dat ordinul de începere a lucrărilor la începutul acestei săptămâni. Vorbim despre un buget de peste 12 milioane de lei, fonduri în care intră lucrări de reabilitare, intretinere și modernizare, inclusiv amplasarea de parapete și decolmatarea șanțurilor”, a declarat președintele CJ Arad într-un răspuns pentru **gândul**.

Iotcu a menționat că este de acord cu încredințarea drumurilor județene către Ministerul Transporturilor pentru a fi reabilite, fiind de părere că reciclarea in situ este o metodă foarte bună.

Cât privește metoda de reciclarea in situ a drumurilor, el crede că este una foarte bună. “ E o metoda foarte bună de lucru. Am aplicat-o deja la câteva lucrări de drumuri pe care le-am executat în județul Arad, spre exemplu drumul Arad-Curtici. La ora actuală nu avem lucrări care să utilizeze această metodă de lucru. Pentru anul 2014 ne dorim ca tronsonul de drum județean Arad-Felnac, un tronson extrem de circulat și aflat într-o stare de degradare foarte mare, să fie executat prin metoda de reciclare in situ”, a declarat pentru **gândul** președintele CJ Arad, Nicolae Iotcu.

Adomniței: Riscăm să rămânem cu drumurile nereparate după iarnă

Președintele CJ Iași, Cristian Adomniței, nu a dorit să comenteze metoda propusă pentru repararea drumurilor județene care este cuprinsă în Programul de guvernare Ponta 3.

“Drumurile județene sunt finanțabile și prin Programul Operațional Regional”, a spus Adomniței.

În schimb, Adomniței spune că județul Iași riscă să rămână cu drumurile județene nereparate după iarna care a trecut, pentru că Prefectura a atacat în contencios administrativ hotărârea CJ pentru încheierea unui acord cadru pe patru ani pentru întreținerea drumurilor.

“Riscăm să ajungem în toamnă cu lucrările de asfaltare”, a declarat pentru **gândul** Cristian Adomniței.

Adomniței a ținut să adauge că este singurul președinte de consiliu județean care a pus pe site-ul CJ-ului un Master plan de transport în detaliu. Și asta nu e tot. “Suntem singurul județ din țară care am pus contractele de dezăpezire pe net. Cu un preț de 800 de euro pe kilometru. Am acord cadru pe 4 ani, de anul trecut”, se mândrește Adomniței.

Președinte de CJ: S-ar putea să fie altă variantă mai ieftină

Un alt președinte de consiliu județean, membru PNL și care a ținut să nu fie citat – “nu vreau să mă cert cu Dragnea” –, atrage atenția că, pentru ca Ministerul Transporturilor să preia în administrare drumurile județene, este nevoie de acordul Consiliul Județean.

“Ce drumuri? Județene? Așa scrie în Proramul de guvernare? Pentru a face asta ar trebui să existe în primul rând o hotărâre a Consiliului Județean. Asta se va întâmpla atunci când vor demonstra seriozitatea, adică atunci când voi vedea că s-au apucat de drumurile naționale din județul meu. Abia atunci voi avea încredere”, a declarat pentru **gândul** un președinte de CJ care a dorit să nu îi fie menționat numele.

El recunoaște că nu este la curent ce scrie în programul de guvernare Ponta 3 la capitolul Transporturi.

“Nu există o soluție standard. Eu iau cu mai puțin entuziasm aceste idei. S-ar putea să fie mai ieftină o altă variantă, în locul reciclării in situ” , a adăugat președintele de CJ.

Ce prevede programul Ponta 3

În programul de guvernare Ponta 3 se scrie că pentru Programul Național de Reciclare in situ a Drumurilor finanțarea va fi asigurată exclusiv prin Programul Operațional Sectorial „Transport” 2007–2013, în limita bugetului rămas disponibil în cadrul acestei perioade de programare.

“Folosirea tehnologiei de reciclare in situ a drumurilor generează o serie de avantaje precum: costuri mult mai reduse față de metodele clasice (circa 250.000 euro/ km), rapiditate în execuție (1–1,5 km de drum reabilitat/zi), utilizare la maximum a materialul existent din zestrea drumului și impactul negativ mult mai redus asupra mediului”, se mai arată în programul Ponta 3.

În strategia din 2006 se preciza că necesarul lucrărilor de întreținere în perioada 2007 – 2013 este în valoare de 25.794,4 mil. lei, din care se vor executa lucrări de întreținere periodică după cum urmează: tratamente bituminoase: 30.776 km, straturi rutiere foarte subțiri: 17.669 km, covoare asfaltice: 13.894 km, reciclare in situ: 17.457 km.

Dan Șova: Este o soluție provizorie

În vara anului 2013 ministrul delegat pentru Proiecte de Infrastructură de Interes Național și Investiții Străine Dan Șova a declarat, la Bistrița, că CNADNR are nevoie, într-un an, de 4 miliarde de euro să astupe gropile din șosele, spunând că în buget are 180 de milioane de euro, din rovinietă.

El a spus totodată că de la Guvern s-au alocat anul trecut 91 de milioane de lei pentru lucrări pe drumurile naționale, din care 14 milioane de lei sunt pentru covoare asfaltice și pentru straturi rutiere foarte subțiri, unde sunt de făcut unele reparații.

Șova a spus că metoda de reciclare in situ este "o soluție provizorie, până ne apucăm de investiția mare".

"Metoda de reciclare in situ poate fi făcută cu costuri nu foarte mari, care să dea posibilitatea să crească capacitatea portantă a drumului de la 8-9 tone pe osie până la 12 tone. Aceasta e o soluție provizorie, până ne apucăm de făcut investiția mare. În funcție de metodă și de costuri, dacă reușim să le băgăm în rectificarea pe iulie, reciclarea in situ o putem face. Va trebui să

vedem la nivel național și să facem o prioritizare", a spus Șova.

Până la publicarea articolului reprezentanții CNADNR nu au trimis răspuns la solicitarea **gândul** pentru detalii despre programul de reciclare in situ a drumurilor naționale și județene.

** sursa - MEDIAFAX