

EXPUNERE DE MOTIVE

Lege privind alinierea la standardele europene a procesului de prevenire și combatere a poleiului și înzăpezirii pe drumurile și căile publice din România

1.Descrierea situației actuale

În conformitate cu prevederile care guvernează modalitățile de dezăpezire pe autostrăzi, drumuri naționale și în interiorul UAT-urilor: Ordinul 82/2015 și Ordinul 289/2013, „**utilizarea de nisip ori alte materiale care prin acțiunea de împrăștiere pot produce deteriorări prin acțiune abrazivă sau prin lovire și/sau înfundare a canalizării stradale este interzisă**”. Însă, infrastructura și întreținerea drumurilor din România reprezintă mereu o temă dezbătută și menționată în discursurile politice, dar neasumată și neaplicată.

Ca urmare a peste doi ani de monitorizare prin interpelări, cereri în temeiul Legii 544/2001, discuții cu reprezentanții CNAIR și ai departamentelor responsabile din primării și pe teren, am ajuns la concluzia că aceste prevederi legale se aplică doar în mică parte. Spre exemplu, numeroasele interpelări adresate CNAIR au relevat că an de an cantitățile de nisip achiziționate și împrăștiate în procesul de prevenire a formării poleiului și de dezăpezire pe drumurile naționale și autostrăzi cresc.

Cum este posibil acest lucru? Prin adoptarea unor acte de reglementare secundară și terțiară care ar trebui să vină să detalieze legislația primară doar în limitele și potrivit normelor care le ordonă. Însă ele, în acest caz, elimină sau schimbă sensul legislației inițial concepute. Mai precis, an de an CNAIR solicită ministrului Transporturilor să semneze ordine prin care exceptează utilizarea nisipului în procesul de prevenire a poleiului și dezăpezire și pentru iarna în curs.

Acest lucru s-a întâmplat și în iarna anului 2019-2020, când, prin emiterea unui ordin de către Ministerul Transporturilor, publicat în Monitorul Oficial la jumătatea lunii noiembrie, s-a dat o derogare ce permitea autorităților să folosească nisipul pe post de material antiderapant în detrimentul unor substanțe superior calitativ stipulate în ordinul inițial nr. 289 emis la 17.06.2013, care stipulează ilegalitatea utilizării nisipului pe categoriile de drumuri principale precum autostrăzile, drumurile naționale, dar și mare parte dintre drumurile județene. În ceea ce privește UAT-urile, în anul 2015, odată cu elaborarea unui regulament de către ANRSC, folosirea nisipului a devenit interzisă pe drumurile județene, dar și în orașele și comunele din România. Însă, numeroase cereri în temeiul legii 544/2001 și vizite în teren au arătat ca acest regulament a fost transpus prin hotărâri de consiliu local în numeroase UAT-uri, însă în teren nu este respectat.

Utilizarea nisipului mai ales nespălat aglomerat cu particule fine de praf determină ca acesta să polueze suprafețele pe care este aruncat cât și spațiile înconjurătoare. Acest fenomen se petrece imediat după uscarea carosabilului în urma unei ninsori dar mai ales primăvara când din cauza neîndepărtării materialului antiderapant autostrăzile, drumurile naționale și cele din interiorul UAT-urilor arată ca drumuri comunale.

Procesul de modernizare a activității de prevenire a poleiului și dezăpezirii este unul care folosește metode din anii 1950 deși avem azi la dispoziție soluții mult mai moderne precum fondanții chimici: clorura de sodiu, clorura de calciu, clorura de magneziu, etc.

Astfel:

Clorura de calciu este mult mai eficientă decât amestecul de sare și nisip pentru că:

- are un timp de acționare mult mai lung comparativ cu amestecul sare nisip;
- penetrează gheața mai rapid decât sarea, fiind și de 80% mai puțin corozivă;
- în comparație cu sarea, clorura de calciu este eficientă și la temperaturi de -42°C .

Clorura de magneziu în comparație cu sarea și nisipul, generează costuri mai mici, datorită numărului mic de aplicări, eficienței și perioadei de acționare mult mai lungi;

- în comparație cu sarea, clorura de magneziu nu pătează;
- comparativ cu nisipul, eforturile necesare pentru a curăța suprafețele la venirea primăverii sunt minime în cazul clorurii de magneziu;
- clorura de magneziu elimină și problemele legate de praf;
- particulele de magneziu atrag apa din aer și din sol, restabilind echilibrul cu mediul;
- utilizarea de sare sau de nisip pentru combaterea poleiului nu aduce foarte multe beneficii asupra mediului și sunt și dificil de îndepărtat;

-clorura de magneziu pătrunde imediat în stratul de gheață, neexistând pericolul înlăturării substanței după aplicare. Acest lucru o face ideală pentru drumurile publice, autostrăzi, parcuri, spații comerciale, topind mai rapid gheața decât sarea;

-clorura de magneziu este cea mai puțin corozivă comparativ cu sarea sau orice alte substanțe pentru dezăpezire. Din acest motiv, clorura de magneziu nu va dăuna carosabilului, iar acesta nu se va deteriora în urma aplicărilor repetate ale produsului.

2. Schimbări preconizate

Prin această propunere legislativă vreau ca prevederile privind interzicerea utilizării nisipului sub orice formă să nu mai poată fi ignorată la nivelul autorităților publice centrale și locale și exceptată prin ordin de ministru an de an. De aceea, propunerea legislativă cuprinde inclusiv sancțiuni corespunzătoare.

În urma aplicării interdicției utilizării nisipului în acțiunea de combatere a poleiului și înzăpezirii vom avea patru schimbări preconizate în următoarele domenii:

1. **Rețeaua de canalizare** - prevenirea formării poleiului și efectuarea deszăpezirii cu nisip înfundă rețeaua de canalizare atât a autostrăzilor, a drumurilor naționale cât și a UAT-urilor. Aceste rețele de canalizare refulează la o solicitare mai agresivă pe timp ploios. De aceea este necesară, pentru a se evita colmatarea rețelelor de canalizare apă uzată/pluvială, interzicerea utilizării materialelor antiderapante de tip nisip/pietriș pe sectoarele de autostrăzi/ drumuri naționale care au canalizare proprie dar și pe cele situate în intravilanul comunelor, orașelor și municipiilor;
2. **Mediu** - utilizarea nisipului mai ales nespălat, aglomerat cu particule fine de praf determină ca acesta să polueze suprafețele pe care este aruncat cât și spațiile înconjurătoare. Acest fenomen se petrece imediat după uscarea carosabilului în urma unei ninsori dar mai ales primăvara când din cauza neîndepărtării materialului antiderapant autostrăzile, drumurile naționale și cele din interiorul UAT-urilor arată ca drumuri comunale, neîngrijite.
3. **Calitatea carosabilului** - se elimină efectul abraziv al materialului asupra carosabilului. Concret, nisipul deteriorează drumurile prin procesul de frecare la contactul direct dintre carosabilul acoperit de nisip și autovehicule. Materialele antiderapante moderne chiar și în forma lor granulară, soluție sau amestec nu au acest efect asupra carosabilului;
4. **Siguranța traficului** - utilizarea nisipului scade aderența la frânare și crește numărul accidentelor;

De asemenea, vreau să adaug în susținerea celor spuse mai sus și faptul că va fi îmbunătățit **aspectul estetic**, deoarece autostrăzile, drumurile naționale și cele din interiorul UAT-urilor nu vor arăta niciodată din punct de vedere estetic precum cele din vestul Europei dacă vom continua cu împrăștierea nisipului.

Să nu uităm că utilizarea nisipului, deși eficient pe termen scurt, afectează calitatea drumurilor și generează alte probleme financiare odată cu trecerea iernii, ceea ce face ca **argumentul financiar** privind costul redus al nisipului în detrimentul altor substanțe mai calitative să fie de mult demontat.

Având în vedere toate argumentele invocate în susținerea acestei propuneri legislative, vi propun această propunere legislativă spre dezbateră și aprobare.

Vasile - Cristian  Senator PMP