

# EVALUAREA IMOBILELOR SPECIALIZATE ALE FONDULUI RUTIER

**Autor: Liliana JITARI**

Universitatea Tehnică a Moldovei

**Abstract:** Pentru a stimula anumite sectoare ale economiei orientate la export, trebuie dezvoltată infrastructura eficientă de transport, precum și asigurate condiții de facilitare a comerțului și serviciilor de logistică din Republica Moldova. Ca răspuns la provocările pe care le înfruntă țara, Guvernul Republicii Moldova a elaborat Strategia Națională de Dezvoltare (SND), aprobată prin Legea nr.166 din

13.07.2012, denumită „Moldova 2020”. Documentul prezintă cadrul general conform căruia se prevede dezvoltarea Republicii Moldova. Strategia cuprinde 7 subiecte-cheie, printre care și drumurile, care au fost identificate drept cruciale în facilitarea dezvoltării Republicii Moldova până în anul 2020.

**Cuvinte cheie:** active rutiere, bun imobil, valoare, evaluare, planeitate, categorie tehnică a drumului, drumuri cu structura rutieră capitală, drumuri cu structura rutieră provizorie.

Pentru a asigura o dezvoltare economică durabilă în viitor, Republica Moldova trebuie să asigure un sistem de transport eficient care ar satisface necesitatea cetățenilor în mobilitate și ar facilita comerțul pe piețele autohtone și internaționale, care să devină atractiv și să faciliteze investițiile. Moldova trebuie să promoveze atât exporturile de produse agricole, cât și ne-agricole, și de asemenea să sporească valoarea acestor exporturi prin vânzări pe piețele de desfacere mai mari.

În acest context, în rezultatul colaborării cu Banca Mondială și semnarea acordurilor de susținere și suport a Republicii Moldova în domeniul infrastructurii drumurilor, au fost elaborate studii de fezabilitate, proiecte de reabilitare și construcție a mai mult de 100 de drumuri cu însemnătate națională și locală care au fost înaintate ca fiind de prioritate națională.

Astfel, procesul de evaluare al activelor ce aparțin sectorului rutier, va deveni un argument important în comunicarea noastră cu partenerii de dezvoltare a Republicii Moldova, în vederea obținerii fondurilor pentru reabilitarea drumurilor.

Pentru a iniția procesul de evaluare a acestora, este necesară o clasificare a activelor în acest domeniu. Conform Legii drumurilor nr. 509 din 22.06.1995, drumuri sânt considerate căile de comunicație terestră special amenajate pentru circulația vehiculelor și pietonilor. Parte integrantă din drum sunt: podurile, viaductele, pasajele denivelate, tunelurile, construcțiile de apărare și consolidare, trotuarele, piste pentru cicliști, locurile pentru parcare și staționare, plantațiile rutiere, indicatoarele de semnalizare și alte dotări pentru siguranța circulației. Cantoanele și clădirile de serviciu, bazele de producție, precum și orice terenuri, amenajări sau dotări aferente drumului, sânt anexe ale acestuia.

Din punctul de vedere al destinației, drumurile se împart în:

a) drumuri publice – drumuri de utilitate publică destinate circulației rutiere și pietonale în scopul satisfacerii cerințelor generale de transport rutier ale economiei naționale și ale populației și de apărare a țării. Aceste drumuri sânt proprietate publică;

b) drumuri private – drumuri de utilitate privată destinate satisfacerii cerințelor proprii de circulație rutieră și pietonală în activitățile economice, forestiere, petroliere, miniere, agricole, energetice, industriale și altele asemenea, drumurile de acces în incinte, ca și cele din interiorul acestora, drumurile pentru organizările de șantier. Aceste drumuri sânt administrate de persoanele fizice sau juridice care le au în proprietate sau în administrare.

În funcție de tipul de proprietate, drumurile se împart în:

a) drumuri proprietate publică a statului;

b) drumuri proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale;

c) drumuri private.

Din punct de vedere funcțional, drumurile publice se împart în:

1) drumuri europene – drumuri internaționale care trec prin Republica Moldova conform Acordului european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR) la care Republica Moldova a aderat și care pot coincide cu autostrăzi, drumuri expres și drumuri republicane;

2) drumuri naționale – drumuri care sânt proprietate publică a statului și care asigură principalele legături rutiere internaționale, legătura între capitala țării și orașele-reședință, municipiile și obiectivele de importanță republicană, precum și legătura între ele, și care pot fi:

a) autostrăzi – drumuri de mare capacitate și viteză, rezervate exclusiv circulației autovehiculelor, prevăzute cu două căi unidirecționale separate printr-o zonă mediană, având cel puțin două benzi de circulație pe sens și o bandă de staționare accidentală, intersecții denivelate și accese limitate, intrarea și ieșirea autovehiculelor fiind permisă numai prin locuri special amenajate, denumite noduri de circulație, dotate cu mijloace speciale pentru siguranța și confortul utilizatorilor;

b) drumuri expres – drumuri cu două sau mai multe benzi de circulație, la care accesul este posibil doar prin noduri rutiere denivelate sau intersecții dirijate, pe care oprirea și staționarea mijloacelor de transport pe partea carosabilă (părțile carosabile) sânt interzise;

c) drumuri republicane – drumuri care asigură legătura între capitala țării și orașele-reședință, municipiile și obiectivele de importanță republicană (centrele industriale, stațiunile balneoclimaterice, locurile publice de agrement, rezervațiile naturale, monumentele istorice și de cultură), de asemenea legătura între orașele-reședință, între municipii, între orașele-reședință și municipii, precum și legătura între orașele-reședință și stațiile feroviare, aeroporturile și porturile fluviale din imediata apropiere;

d) drumuri regionale – drumuri de însemnătate regională care asigură legătura între localitățile din două sau mai multe raioane sau între minim 4 localități dintr-o unitate administrativ-teritorială;

3) drumuri locale – drumuri care asigură legătura între orașele-reședință și satele (comunele) din componența raionului, precum și legătura între sate (comune), inclusiv accesul spre ele dinspre drumurile naționale, și care sânt proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale;

4) străzi – drumuri publice din interiorul localităților și care sânt proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale;

5) drumuri comunale – drumuri care asigură legătura între satul-reședință de comună și satele componente sau obiectivele de interes comunal și care sânt proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale.

În funcție de parametrii lor tehnici, drumurile se împart în categorii tehnice conform tabelului:

Tabelul 1 Categoriile tehnice ale drumurilor publice

<b>Categoria tehnică a drumului</b>	<b>Destinația funcțională a drumului</b>	<b>Intensitatea traficului de perspectivă (media zilnică anuală), în vehicule fizice</b>	<b>Tipul drumului recomandat</b>
I-a	Drumuri naționale cu trafic foarte intens, destinate exclusiv circulației autovehiculelor, inclusiv traficului internațional	peste 16000	Autostrăzi
I-b	Drumuri naționale cu trafic intens, destinate traficului republican și internațional	8001–16000	Drumuri expres
II	Drumuri naționale cu trafic mediu, deschise traficului internațional	3501–8000	Drumuri cu două benzi de circulație
III	Drumuri naționale cu trafic redus	751–3500	Drumuri cu două benzi de circulație
IV	Drumuri locale și drumuri comunale cu trafic foarte redus	200-750	Drumuri cu două benzi de circulație
V	Drumuri comunale secundare	sub 200	Drumuri cu două benzi de circulație

În funcție de tipul structurii rutiere, drumurile se împart în:

a) drumuri cu structura rutieră capitală (permanentă) – cu îmbrăcăminți din beton asfaltic sau beton de ciment;

b) drumuri cu structura rutieră ușoară (semipermanentă) – cu îmbrăcăminți rutiere din materiale locale anrobate cu lianți bituminoși;

c) drumuri cu structura rutieră provizorie – drumurile pietruite.

Conform ultimilor date 92,5% din drumurile naționale și 46,1% din cele locale sunt cu îmbrăcămintă rutieră permanentă și semipermanentă (beton asfaltic, beton de ciment, mixturi bituminoase. Ponderea acestora constituie 62,7% din întreaga rețea de 9.344 km. Un drum bun trebuie să asigure confortul și siguranța circulației rutiere. Pentru o evaluare cantitativă a calității suprafeței de rulare se folosește „Indicele Internațional de Planeitate” (IRI). IRI este un indice bazat pe măsurarea planeității drumului. Planeitatea reprezintă proprietatea unor suprafețe de a fi plane, netede. Starea drumului cu valoarea parametrului IRI <2 echivalentă cu „foarte bună”, 2-4 „bună”, 4-6 „mediocră”, 6-8 „rea”, și >8 „foarte rea”. În ciclul de întreținere a unui drum acest indicator stabilește termenul și tipul de lucrări care trebuie executate. De exemplu, un drum cu IRI de 3 necesită intervenție limitată, pe când un drum cu IRI de 5 sau 6 necesită reabilitare sau așternerea unui strat nou de îmbrăcămintă rutieră. De asemenea trebuie de ținut cont că fiecare drum are planeitate diferită, ce înseamnă că chiar și pe rețeaua rutieră întreținută cel mai bine există un anumit procentaj de drumuri în stare „rea”.

Toate drumurile din Republica Moldova cu IRI disponibil au fost evaluate conform tabelului următor:

Tabelul 2 Indicele Internațional de Planeitate

IRI	Evaluarea rutieră
≤ 1.79	Foarte bun
1.80 - 4.19	Bun
4.20 - 5.99	Admisibil (mediocru)
6.00 - 7.99	Rea
≥ 8.00	Foarte rea

Descrierea stării tehnice a drumurilor, capacitatea de serviciu și respectiv modalitatea de calcul a valorii activelor este prezentat în următorul tabel:

Tabelul 3 Modul de evaluare al valorii activelor în dependență de starea tehnică a drumurilor

Starea drumului	Capacitatea de serviciu	Calculul valorii activelor
Foarte bună	este aproape aceeași ca nouă	Valoarea activelor sale, prin urmare, este aceeași ca și cea a unui drum nou cu aceleași specificații.
Obișnuită	are o capacitate de serviciu redusă	Valoarea unui drum, care nu este nou, se calculează pe baza valorii care ar fi avut-o dacă ar fi fost nou (valoarea de înlocuire sau valoarea maximă teoretică) minus costul de luat de la starea sa prezentă, care este deficitar din cauza unui anumit grad de deteriorare, pînă la starea "foarte bună".
Foarte rea	are o capacitate de serviciu foarte joasă	

Aspectul cheie în procesul evaluării este de a face activele sectorului rutier comparabile pe o bază de la an la an. Evaluarea activelor fondului rutier poate fi atinsă pe căi diferite:

1. Evaluarea activelor prin costuri istorice convertite la Valoarea Prezentă (PV) prin utilizarea datelor din forma tabelară și asumarea unei rate de deteriorare (3-5% pe an).

2. Estimarea nouă de cost minus valoarea de depreciere bazată pe o condiție funcțională, adică valoarea de depreciere bazată pe o condiție funcțională, adică IRI (Indexul Internațional al planeității pentru drumuri magistrale și republicane).

- utilizarea Ronet pentru a obține condiția funcțională;
- utilizarea HDM-4 pentru a obține condiția funcțională.

3. Valoarea nouă minus costurile actuale pentru reabilitare pe lucrările recente și curente extrapolate pentru întreaga rețea.

### **Bibliografie**

1. *Regulamentul provizoriu privind evaluarea bunurilor imobile*, aprobat prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 958 din 4.08.2003.
2. Legea Republicii Moldova “*Legea drumurilor*”, Nr. 509 din 22 iunie 1995.
3. [http://www.mtid.gov.md/img/proiecte/MoldovaTLS\\_romanian-final.pdf](http://www.mtid.gov.md/img/proiecte/MoldovaTLS_romanian-final.pdf)