

Notă explicativă la Capitolul 4.10 – Impactul potențial, Transport

Cuprins:

1. Evaluarea impactului modificării cadrului legal relevant asupra Proiectului și/sau asupra Raportului EIM.....	95
2. Actualizări la Capitolul 4.10 – „Transport”	96
2.1. Introducere	96
2.2. Condițiile inițiale privind transporturile.....	96
2.3. Cantități anticipate de materiale și substanțe transportate.....	96
2.4. Impactul anticipat de pe urma transporturilor în proiect și măsuri de diminuare/minimizare	96

Data

25 Octombrie 2010

Autor

Marilena Pătrașcu

Conținut detaliat:

1. Evaluarea impactului modificării cadrului legal relevant asupra Proiectului și/sau asupra Raportului EIM

Capitolul este dedicat analizei transporturilor de materiale, echipamente și angajați la și de la perimetrul industrial al Proiectului, din perspectiva potențialului impact asupra mediului. Capitolul nu conține indicații cu privire la cadrul legal aplicabil. Totuși, având în vedere (i) specificul activității (respectiv, printre altele, transport de reactivi, gaze lichefiate, reactivi, explozivi, deșeuri municipale și periculoase, echipamente grele, cianură de sodiu, deșeuri de mercur, lingouri doré), precum și (ii) preocuparea principală ce transpare din analiza acestui capitol, respectiv minimizarea sau, după caz, diminuarea impactului anticipat al transportului unor substanțe periculoase/echipamente grele/deșeuri, s-a procedat la analizarea principalelor modificări ale cadrului legal, relevante pentru acest capitol.

- Legea nr. 31/1994 pentru aderarea României la Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (A.D.R.), încheiat la Geneva la 30 septembrie 1957,
- OUG nr. 109/2005 , privind transporturile rutiere,
- HG nr. 1374/2000 (abrogat de HG nr. 1175/2007 pentru aprobarea Normelor de efectuare a activității de transport rutier de mărfuri periculoase în România),
- Ordinul nr. 610/2005 pentru aprobarea Regulamentului privind procedura de omologare a ambalajelor destinate transportului rutier al substanțelor și preparatelor chimice periculoase,
- Ordinul nr. 2258/2005 (abrogat de Ordinul nr. 1523/2008 pentru încadrarea vehiculelor rutiere care efectuează transporturi internaționale de marfă, în categorii de poluare și de siguranță a circulației,
- HG nr. 1175/2007 pentru aprobarea Normelor de efectuare a activității de transport rutier de mărfuri periculoase în România,
- OUG nr. 200/2000 (abrogată de OUG nr. 145/2008),
- HG nr. 92/2003 pentru aprobarea Normelor metodologice privind clasificarea, etichetarea și ambalarea preparatelor chimice periculoase ,
- Ordinul nr. 2/2004 (abrogat de Ordinul nr. 1061/2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României),
- HG nr. 95/2003 (abrogată de HG 804/2007 privind controlul asupra pericolelor de accident major în care sunt implicate substanțe periculoase,
- Ordinul nr. 1084/2003 privind aprobarea procedurilor de notificare a activităților care prezintă pericole de producere a accidentelor majore în care sunt implicate substanțe periculoase și, respectiv, a accidentelor majore produse,
- Ordinul nr. 1406/2003 pentru aprobarea Metodologiei de evaluare rapidă a riscului pentru mediu și sănătatea umană,
- Ordinul nr. 142/2004 pentru aprobarea Procedurii de evaluare a raportului de securitate privind activitățile care prezintă pericole de producere a accidentelor majore în care sunt implicate substanțe periculoase.

O parte din actele normative indicate mai sus reglementează obligațiile transportatorilor. Având în vedere că unul dintre măsurile propuse de diminuare a riscurilor potențiale asociate transportului constă tocmai în contractarea de firme autorizate de transport, care să îndeplinească nivelul de siguranță impus de RMGC, se apreciază că acestea vor trebui să facă dovada îndeplinirii condițiilor impuse de reglementările legale incidente. Totuși, în considerarea faptului că dispozițiile cadrului legal pot avea incidență și asupra titularului Proiectului, menționăm în continuare câteva modificări semnificative ale actelor normative incidente:

- În ceea ce privește transportul rutier de substanțe periculoase, HG nr. 1374/2000 a fost abrogată prin HG nr. 1175/2007 pentru aprobarea Normelor de efectuare a activității de transport rutier de mărfuri periculoase în România. Principalele modificări sunt: sfera noțiunii de întreprindere este extinsă prin includerea oricărei persoane fizice sau juridice care ambalează sau livrează mărfuri periculoase; fără a aduce atingere legislației comunitare, România își păstrează dreptul de a reglementa sau de a interzice transportul anumitor mărfuri periculoase pe teritoriul său, strict pentru alte rațiuni decât cele de siguranță pe perioada transportului, cum ar fi, printre altele, rațiuni de protecție a mediului; se lărgeste sfera atribuțiilor autorităților cu competențe în domeniu, se reglementează detaliat capitolul de contravenții și sancțiuni.
- Transportul deșeurilor beneficiază de o reglementare distinctă, respectiv Ordinul nr. 2/211/118/2004, abrogat de HG nr. 1061/2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României. Printre principalele modificări amintim: transportul deșeurilor se realizează numai către operatorii economici care dețin

autorizație de mediu conform legislației în vigoare pentru activitățile de colectare / stocare temporară / tratare / valorificare / eliminare; se instituie regula potrivit căreia, la alegerea destinatarului și a traseului de transport, va fi respectat principiul proximității (deșeurile să fie valorificate și eliminate cât mai aproape de locul de generare); ruta de transport a deșeurilor periculoase se stabilește de către expeditor și transportator, avându-se în vedere, pe cât posibil, ocolirea orașelor, și se autorizează de către inspectoratul pentru situații de urgență al județului în a cărui rază teritorială se află expeditorul, înscriindu-se în documentele de însoțire ale transportului deșeurilor periculoase.

- În ceea ce privește riscul de accidente majore în care sunt implicate substanțe periculoase, există o serie de modificări. HG nr. 95/2003 a fost abrogată de HG nr. 804/2007 privind controlul asupra pericolelor de accident major în care sunt implicate substanțe periculoase, iar aceasta din urmă ulterior modificată prin HG nr. 79/2009. Apreciem că niciuna dintre dispozițiile legale ulterioare datei pregătirii Raportului EIM nu este de natură a necesita actualizări ale Raportului EIM sau ale concluziilor acestuia, la acest capitol.

- O ultimă categorie de acte normative identificate ca parte a cadrului legal aplicabil Capitolului 4.10 privește clasificarea, etichetarea și ambalarea preparatelor chimice periculoase. OUG nr. 200/2000 privind clasificarea, ambalarea și etichetarea substanțelor periculoase aprobată prin Legea nr. 451/2001 a fost abrogată, fiind înlocuită de HG nr. 1408/2008, iar HG nr. 92/2003 pentru aprobarea Normelor metodologice privind clasificarea, etichetarea și ambalarea preparatelor chimice periculoase a fost modificată și completată prin HG nr. 597/2007. Ca și în cazul actelor normative anterior menționate, nici acestea din urmă nu au suferit modificări de natură a atrage schimbarea sau amendarea concluziilor Raportului EIM cuprinse în Cap. 4.10 - Transport.

În contextul cadrului de reglementare a activității de transport aferentă Proiectului, este foarte important de menționat Codul Internațional de Management al Cianurilor pentru Producerea, Transportul și Utilizarea Cianurilor în Producția de Aur. Sub acest aspect, trebuie amintit că Gabriel Resources – acționarul majoritar al RMGC – este parte semnatară a acestui Cod, ceea ce înseamnă că RMGC se obligă să urmeze Principiile Codului și să implementeze Standardele de Practică ale acestuia.

2. Actualizări la Capitolul 4.10 – „Transport”

2.1. Introducere

Informațiile prezentate în Raportul EIM la acest capitol nu necesită completări sau actualizări ca urmare a trecerii timpului sau modificării cadrului legal.

2.2. Condițiile inițiale privind transporturile

Ca urmare a studiului „Rosia Montana Route Survey - 2007”, ce abordează definirea rutelor și modalităților de transport în relație cu necesarul de echipamente, materii prime, materiale și produse necesare pentru construirea și operarea Proiectului, elaborat de firma Panalpina (Canada) în colaborare cu IPTANA (România) (Anexa *NE_Cap 4.10_01*), studiu realizat în scopul reevaluării fezabilității rutelor de transport definite prin anterioarele studii, a rezultat faptul că, în urma aderării României la Uniunea Europeană, traficul rutier a înregistrat o accentuată creștere, având drept urmare necesitatea îmbunătățirea infrastructurii, în special prin refacerea și creșterea capacității de transport a drumurilor existente, coroborate cu refacerea podurilor și podețelor de pe parcursul acestora. Chiar în condițiile acestei modificări a profilului traficului din România, studiul confirmă că rutele de transport studiate inițial, în cursul anului 2002, sunt în continuare considerate cea mai potrivită soluție pentru satisfacerea necesarului Proiectului.

Având în vedere evoluția dinamică a valorilor de trafic, este menținută recomandarea de a reconfirma concluziile studiilor anterioare și a studiului elaborat în anul 2007 prin efectuarea unui studiu de trafic înaintea începerii lucrărilor de construcție aferente Proiectului și, de asemenea, de a efectua un studiu similar anterior punerii în funcțiune a exploatării din cadrul Proiectului.

Trebuie menționat ca studiul menționat, deși ulterior depunerii Raportului EIM, nu este de natură a aduce modificări în ceea ce privește conținutul Raportului EIM, acesta confirmând numai concluziile inițiale ale acestuia.

2.3. Cantități anticipate de materiale și substanțe transportate

Informațiile prezentate în Raportul EIM nu necesită completări sau actualizări ca urmare a trecerii timpului sau modificării cadrului legal.

2.4. Impactul anticipat de pe urma transporturilor în proiect și măsuri de diminuare/minimizare

Având în vedere conținutul studiului „Rosia Montana Route Survey - 2007”, elaborat de firma Panalpina (Canada) în colaborare cu IPTANA (România) (Anexa *NE_Cap 4.10_01*), putem menționa că unica completare relevantă față de actualul conținut al capitolului este faptul că, în prezent, datorită apartenenței României la

Uniunea Europeană, procedurile vamale au fost schimbate atât în sensul modificării sistemului de taxare (prin excluderea taxelor pentru bunurile provenind din interiorul UE), cât și în sensul informatizării întregului sistem de gestiune a declarațiilor și evidențelor vamale. Este de reținut, în aceste condiții, o eficientizare a procedurilor vamale, cu un notabil efect pozitiv atât în general, cât și în ceea ce privește operațiunile aferente Proiectului în particular. Cele două schimbări intervenite (sistemul de taxare și informatizarea gestionării declarațiilor și evidențelor vamale) nu sunt însă de natură a modifica Proiectul ori concluziile Raportului EIM.

Restul capitolelor și secțiunilor nu necesită actualizări ca urmare a trecerii timpului sau modificării cadrului legal.