

NOTA DE FUNDAMENTARE

la Hotărârea Guvernului nr. 755/2022

pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Extinderea la 4 benzi a drumului dintre Poarta 7 și joncțiunea obiectivului „Pod rutier la km 0+540 a Canalului Dunăre – Marea Neagră” cu drumul care realizează legătura între Poarta 9 și Poarta 8 spre zona de nord a portului Constanța”

Secțiunea 1

Titlul actului normativ

HOTĂRÂRE pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Extinderea la 4 benzi a drumului dintre Poarta 7 și joncțiunea obiectivului „Pod rutier la km 0+540 a Canalului Dunăre – Marea Neagră” cu drumul care realizează legătura între Poarta 9 și Poarta 8 spre zona de nord a portului Constanța”

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1.Descrierea situației actuale

Compania Națională “Administrația Porturilor Maritime” – S.A. Constanța (APMC) a fost înființată în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 517/1998, cu modificările și completările ulterioare.

APMC este societate comercială, funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI), acționarii fiind statul roman, reprezentat de MTI, care deține 80% din acțiuni și Fondul Proprietatea SA care deține 20% din acțiuni.

Infrastructura portuară din porturile maritime Constanța (incluzând zonele de Nord și de Sud și zona Midia) și Mangalia, cum ar fi: terenuri portuare, construcții hidrotehnice, fronturi de acostare, acvatorii, etc., aparține domeniului public al statului și este concesionată companiei de către MTI, pe bază de contract de concesiune, în vederea administrării.

APMC are ca principal obiect de activitate întreținerea, repararea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare ce i-a fost concesionată, precum și punerea la dispoziția tuturor utilizatorilor a acestei infrastructuri, în mod liber și nediscriminatoriu.

Portul Constanța este cel mai important port maritim al României și cel mai mare port la Marea Neagră, reprezentând totodată un nod de tranzit major ce face legătura între Europa de Vest și Est-Centrală cu Asia

Centală și Orientul Îndepărtat și având o amplasare geografică strategică, beneficiind de conexiunea cu Dunărea, cu rețeaua rutieră și cu rețeaua de cale ferată.

În scopul asigurării unei conexiuni rutiere spre portul Constanța (zonele de Nord și de Sud) care să asigure devierea traficului greu din interiorul municipiului Constanța, în ultimii ani s-au realizat 2 proiecte importante:

- autostrada București – Constanța (A2) și varianta de ocolire a municipiului Constanța (A4);
- podul rutier la km 0+540 al Canalului Dunăre – Marea Neagră.

Din cauza vecinătății cu orașul Constanța, porțile de acces existente în zona de Nord a portului Constanța, cu intrare prin oraș, sunt utilizate pentru accesul persoanelor: pietonal sau cu mijloace specifice de transport persoane, a autovehiculelor utilitare și a autovehiculelor fără încărcătură și, în condiții speciale, și cu încărcătură, cu masa totală mai mică de 3,5 t.

Această situație se va menține și în continuare deoarece autovehiculele grele pentru transport mărfuri nu au acces pe trama stradală a orașului. Astfel, în prezent, autovehiculele grele destinate transportului de marfă care au ca destinație zona de Nord a portului Constanța au acces numai prin porțile P7 și P9.

Accesul traficului dinspre A4 în portul Constanța se realizează printr-un sens giratoriu (la intersecția dintre A4, noul pod peste Canalul Dunăre – Marea Neagră și drumul care asigură legătura între porțile P7 și P9 ale portului Constanța).

Poarta P7 – reprezintă accesul principal pentru autovehiculele grele de transport marfă și în special pentru transportul cerealelor. În același timp, poarta P7 asigură accesul și pentru transportul persoanelor cu mijloace de transport adecvate.

Întregul drum exterior pe care se asigură legătura între porțile P7 și P9 are îmbrăcămintea degradată, congestionează traficul iar viteza medie de circulație pe acesta este sub 20 km/h. Acesta a fost realizat inițial ca drum tehnologic de șantier și utilizat pentru transportul materialelor necesare execuției lucrărilor pentru extinderea portului Constanța.

Acest drum face parte din mijlocul fix denumit „Drum de legătură Poarta 6 la Dig de Sud Agigea” și este inclus în inventarul bunurilor din domeniul public al statului și prevăzut în anexa la contractul de concesiune nr. LO 4113/2008 încheiat între Ministerul Transporturilor și

Infrastructurii și APMC.

Acest drum este în cvasipermanență degradat, deoarece lucrările de reparații executate la îmbrăcămintea drumului nu rezistă mai mult de 2 (două) sezoane. În concluzie, în ultimii ani, acest drum este într-un proces continuu de reparații.

Din punct de vedere al circulației trebuie menționat că banda de circulație pe sensul de intrare în port pe la poarta P7 este de cele mai multe ori blocată în timpul campaniei agricole și, în acest caz, circulația altor autovehicule care doresc să intre în port pe la poarta P7 este extrem de dificilă.

În ceea ce privește sensul giratoriu existent (autostrada A4) deficiențele constau în:

- diferențe mari de nivel între sensul giratoriu și terenul din jurul acestuia (cea 9 ÷ 10 m spre est);
- degradări ale îmbrăcăminții sistemului rutier din sensul giratoriu.

Luând în considerare cele de mai sus rezultă că infrastructura de acces rutier dintre autostrada A4 și portul Constanța este deficitară, conducând la întârzieri majore în transportul mărfurilor, la accidente și la un nivel ridicat de emisii poluante în zonă.

Aceste deficiențe estompează beneficiile legate de existența unei autostrăzi până în apropierea portului Constanța, creând blocaje pe ultimul sector de drum spre port. Traficul în continuă creștere nu poate fi asigurat de capacitatea drumurilor existente în prezent, iar trecerea la nivel cu căile ferate creează un blocaj suplimentar.

Prin urmare, pe lângă extinderea și reabilitarea drumului principal de acces în zona de Nord a portului Constanța, este necesară și realizarea unui pasaj denivelat peste căile ferate, precum și regeometrizarea sensului giratoriu.

Valoarea totală a investiției (inclusiv TVA) este de 179.263 mii lei.

Durata totală de realizare a investiției este de 51 luni, din care 45 luni pentru realizarea lucrărilor de construcții montaj și 9 luni pentru proiectare, din care 3 se suprapun cu perioada de execuție.

Finanțarea obiectivului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile, prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020, Programul Operațional Transport 2021-2027 și de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit

	<p>legii.</p> <p>Finanțarea va fi etapizată astfel:</p> <p><u>Etapa I (perioada până la 31.12.2023 POIM 2014-2020):</u></p> <p>Valoarea (fără TVA): 62.516.687 lei</p> <p>- din care C+M (fără TVA): 37.305.997 lei</p> <p>Valoare (inclusiv TVA): 73.843.413 lei</p> <p>- din care C+M (inclusiv TVA): 44.394.136 lei</p> <p><u>Etapa II (perioada după 31.12.2023 POT 2021-2027):</u></p> <p>Valoarea (fără TVA): 88.736.909 lei</p> <p>- din care C+M (fără TVA): 72.108.981 lei</p> <p>Valoare (inclusiv TVA): 105.419.265 lei</p> <p>- din care C+M (inclusiv TVA): 85.809.688 lei</p> <p>Documentația tehnico – economică a fost avizată în Consiliul Tehnico – Economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și Comunicațiilor cu avizul nr. 81/89/29.12.2021 și în Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe cu avizul nr. 9/28.02.2022.</p> <p>În conformitate cu prevederile art. 42 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, documentațiile tehnico - economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții noi, documentațiile de avizare a lucrărilor de intervenții, respectiv notele de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente celorlalte categorii de investiții incluse la poziția C «Alte cheltuieli de investiții» care se finanțează, potrivit legii, din fonduri publice, se aprobă de către Guvern pentru valori mai mari de 40 milioane lei.</p>
2.Schimbări preconizate	<p>Investiția se va realiza pe teritoriul localităților Constanța și Agigea, în afara zonei Nord a portului Constanța, între sensul giratoriu existent din capătul estic al autostrăzii A4 și porțile P7 și P9 de acces în port.</p> <p>Drumul existent care se va extinde se află în general între calea ferată (poziționată la vest de drum) și împrejmuirea portului sau împrejuririle altor parcele (poziționate la est de drum).</p> <p>Poziționarea drumului în apropierea căii ferate existente a ținut seama de condițiile impuse în avizul Regionalei CF Constanța nr. 7/2/347/02.02.2021.</p> <p>Extinderea drumului se va realiza în general spre port, fiind necesară și mutarea parțială a împrejuririi portului, pe o lungime de cca. 800 m, ceea ce impune și mutarea unor rețele de utilități existente.</p> <p>Prin extinderea la 4 (patru) benzi a drumului actual vor fi afectate terenurile pe care sunt amplasate două cazărmi. Teritoriul afectat prin realizarea investiției va fi reîntregit</p>

prin preluarea suprafețelor respective de la APMC. Cheltuielile generate de reamplasarea, dezafectarea și refacerea unor construcții aparținând respectivelor cazărmi au fost incluse în devizul general al prezentei investiții. Pentru aceste lucrări a fost obținut avizul Statului Major General nr. DT-5327/28.09.2020, actualizat prin avizul nr. DT- 45122/20.10.2021.

La marginea drumului existent, spre port, există conducta de refulare a apelor menajere aparținând APMC, care va fi afectată de extinderea drumului, fiind necesară relocarea.

Pasajul denivelat propus începe din sensul giratoriu existent, va traversa cele două linii de cale ferată care intră în port, drumul de acces la P9 și se va termina cu un sens giratoriu nou din care se desprind drumul de acces spre P7 și drumul de acces spre P9.

Amplasamentul pasajului denivelat a fost ales ținând seama de obstacolele din teren, cu afectarea cât mai redusă a proprietăților particulare din zonă.

Ca urmare a faptului ca cele două linii de cale ferată de sub pasaj sunt electrificate, este necesară și mutarea unor stâlpi ai liniei de contact, conform condițiilor din avizul Regionalei CF Constanța nr. 7/2/347/02.02.2021.

Investiția cuprinde:

- regeometrizarea sensului giratoriu existent din capătul estic al autostrăzii A4;
- realizarea unui pasaj rutier denivelat peste calea ferată de acces în sudul zonei Nord a portului Constanța și peste drumul de acces la P9;
- realizarea unei noi intersecții giratorii la joncțiunea pasajului cu drumul de legătură dintre porțile P7 și P9;
- extinderea la 4 (patru) benzi a drumului existent între noul sens giratoriu și poarta P7 de acces în port;
- reabilitarea drumului existent cu 2 (două) benzi între noul sens giratoriu și poarta P9 de acces în port;
- alte lucrări conexe (racorduri / devieri de rețele, relocări de obiecte, etc).

Pentru realizarea investiției sunt necesare exproprieri în localitatea Agigea și în municipiul Constanța, județul Constanța, prin hotărâre de Guvern.

Procedurile de expropriere aplicabile sunt cele prevăzute de Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, cu modificările și completările ulterioare și de Hotărârea Guvernului nr. 53/2011 pentru aprobarea Normelor

	<p>Metodologice de aplicare a acestora pentru acele imobile proprietate privată care constituie coridorul de expropriere aferent proiectului.</p>
<p>3.Alte informații</p>	<p>APMC își propune să ofere servicii de calitate și competitive clienților portuari, o infrastructură de transport dezvoltată, precum și condiții de mediu, securitate și siguranță în port, încurajând astfel creșterea traficului portuar în scopul de a transforma portul Constanța într-un important centru de tranzit.</p> <p>În anul 2017 poarta P7 a fost tranzitată de 691.255 de autovehicule, iar în anul 2019 a fost tranzitată de 814 011 de unități. Având în vedere amplasamentul acestei porți, raportat la incinta portuară, considerăm că cca. 90% din autovehiculele care au ca destinație zona de Nord a portului Constanța au tranzitat această poartă (P7).</p> <p>Poarta P9 – este cel mai sudic acces în zona de Nord a portului Constanța. În cursul anului 2017 prin această poartă au trecut 168.239 de autovehicule, în condițiile în care în 2017 APMC a luat decizia ca pe perioada campaniei agricole această poartă să fie utilizată și pentru accesul autovehiculelor grele care transportă cereale. În anul 2019 această poartă a fost tranzitată de 153 635 de unități de transport.</p> <p>Sensul giratoriu din capătul de est al autostrăzii a fost tranzitat în anul 2017 de min. 1.957.169 de autovehicule, numai de autovehiculele care au intrat/ieșit în/din port pe la porțile P7, P9 și P10bis. Numărul autovehiculelor care au tranzitat acest sens giratoriu având ca destinație zonele de Nord și de Sud ale portului Constanța, a fost de 1.978.187 în anul 2019. Dacă la acestea se mai adaugă și autovehiculele care au intrat/ ieșit în/ din port pe la poarta P10, cele care merg spre zona de Sud a litoralului, în special în sezonul estival, precum și riveranii de la drumul dintre porțile P7 și P9, considerăm că la sensul giratoriu din capătul estic al autostrăzii A4 numărul total depășește cu mult 2,0 milioane de unități.</p> <p>Obiectivul de investiții “Extinderea la 4 benzi a drumului dintre Poarta 7 și joncțiunea obiectivului „Pod rutier la km 0+540 a Canalului Dunăre – Marea Neagră cu drumul care realizează legătura între Poarta 9 și Poarta 8 spre zona de Nord a portului Constanța” este inclus în Master Planul General de Transport al României aprobat prin HG nr. 666/2016, pentru a fi realizat în perioada de programare financiară 2014 - 2020.</p>

--	--

Secțiunea a 3-a

Impactul socioeconomic al actului normativ

1.	Impactul macroeconomic	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
1 ¹ .	Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Finanțarea obiectivului de investiții se va efectua cu respectarea legislației naționale și europene în materia ajutorului de stat.
2.	Impactul asupra mediului de afaceri	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
3.	Impactul social	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
4.	Impactul asupra mediului	Agenția pentru Protecția Mediului Constanța a emis Decizia etapei de încadrare nr. 4681RP/09.11.2020, prin care se precizează că obiectivul nu se supune evaluării impactului asupra mediului.
5.	Alte informații	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect

Secțiunea a 4-a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- mii lei -

Indicatori		Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1		2	3	4	5	6	7
1.	Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
	a) buget de stat, din acesta:	-	-	-	-	-	-
	(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
	(ii) impozit pe venit	-	-	-	-	-	-
	b) bugete locale	-	-	-	-	-	-
	(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
	c) bugetul asigurărilor sociale de stat:	-	-	-	-	-	-
	(i) contribuții de asigurări	-	-	-	-	-	-
2.	Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
	a) buget de stat, din acesta:	-	-	-	-	-	-
	(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
	(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
	(iii) active nefinanciare			-	-	-	-
	b) bugete locale:	-	-	-	-	-	-
	(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
	(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
	c) bugetul asigurărilor sociale	-	-	-	-	-	-

	de stat:						
	(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
	(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
3.	Impact financiar, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
	a) Buget de stat	-	-	-	-	-	-
	b) Bugete locale	-	-	-	-	-	-
4.	Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
5.	Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	-	-	-	-	-	-
6.	Calcul detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu este cazul					
7.	Alte informații	Finanțarea obiectivului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile, prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020, Programul Operațional Transport 2021-2027 și de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.					

Secțiunea a 5-a
Efectele actului normativ asupra legislației în vigoare

1.	Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor actului normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	În vederea realizării obiectivului de investiții va fi elaborată o hotărâre a Guvernului privind declanșarea procedurilor de expropriere a tuturor imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere al obiectivului de investiții de interes național și utilitate publică <i>“Extinderea la 4 benzi a drumului dintre Poarta 7 și joncțiunea obiectivului „Pod rutier la km 0+540 a Canalului Dunăre – Marea Neagră cu drumul care realizează legătura între Poarta 9 și Poarta 8 spre zona de Nord a portului Constanța”</i>
1 ¹	Compatibilitatea actului normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
2.	Conformitatea actului normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect

	prevederi comunitare	
3.	Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
4.	Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
5.	Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
6.	Alte informații	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării actului normativ

1.	Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
2.	Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul actului normativ	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
3.	Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care actul normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
4.	Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Indicatorii tehnico – economici ai obiectivului de investiții de interes național și utilitate publică “Extinderea la 4 benzi a drumului dintre Poarta 7 și joncțiunea obiectivului „Pod rutier la km 0+540 a Canalului Dunăre – Marea Neagră cu drumul care realizează legătura între Poarta 9 și Poarta 8 spre zona de Nord a portului Constanța” au fost avizați de către

		Consiliului Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe cu Avizul nr. 9/28.02.2022.
5.	Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Legislativ, Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Consiliul Concurenței, Curtea de Conturi.
6.	Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 7-a
Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea actului normativ

1.	Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării actului normativ	Proiectul prezentului act normativ a fost supus dezbaterii publice potrivit Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
2.	Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării actului normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Actul normativ nu produce un impact asupra acestui domeniu.
3.	Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 8-a
Măsuri de implementare

1.	Măsurile de punere în aplicare a actului normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Actul normativ nu se referă la acest domeniu.
2.	Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost promovată prezenta Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Extinderea la 4 benzi a drumului dintre Poarta 7 și joncțiunea obiectivului „Pod rutier la km 0+540 a Canalului Dunăre – Marea Neagră” cu drumul care realizează legătura între Poarta 9 și Poarta 8 spre zona de nord a portului Constanța”.

Viceprim-ministru,
ministrul transporturilor și infrastructurii
Sorin Mihai Grindeanu