

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1 *Titlul actului normativ*

HOTĂRÂRE **privind aprobarea Studiului de fundamentare** **pentru autostrada București-Craiova- Drobeta-Turnu Severin** **(Autostrada Sudului)**

Secțiunea a 2-a *Motivul emiterii actului normativ*

1. Descrierea situației
actuale

Legătura rutieră între București - Craiova - Calafat – Drobeta - Turnu Severin prezintă următoarele probleme:

- sectoarele de drum unde în profil transversal regăsim 2 benzi prezintă un nivel de serviciu depășit cu mult. Este vorba de un Nivel de Serviciu F și o capacitate de circulație depășită cu peste 100%;
- viteza de deplasare medie este cuprinsă între 58 și 65 de Km/h mult sub cei minim 100 de km/h necesari la nivelul unui drum care face parte integrantă din rețeaua TEN – T;
- au fost identificate numeroase zone cu densitate mare de accidente (puncte negre);
- traseul strabate zone urbane și localități ceea ce conduce la o poluare și la un grad ridicat de disconfort pentru populație cu atât mai mult cu cât această rută prezintă un procent ridicat de autovehicule destinate transportului de marfă; este de menționat că localitățile mari de pe traseu nu au variante de ocolire în adevăratul sens al cuvântului.

Sectorul Bucuresti - Craiova:

- pe sectorul Bucuresti - Craiova lungimea curbelor reprezintă un procent de aproximativ 15-16% din lungimea totală; acest lucru este caracteristic de altfel zonei de relief traversate;
- exista curbe a caror viteza de proiectare este sub 50 de km pe ora iar viteza reala de deplasare trebuie sa tina cont de acest lucru;
- viteza de proiectare minima a curbelor ajunge si 30 de km / h.

	<p><i>Craiova – Drobeta -Turnu Severin:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - pe sectorul Craiova - Drobeta -Turnu Severin lungimea curbilor reprezinta un procent de aproximativ 18 % din lungimea totala. Acest lucru este caracteristic de altfel zonei de relief -traversate; - exista curbe a caror viteza de proiectare este sub 50 de km pe ora iar viteza reala de deplasare trebuie sa tina cont de acet lucru; <p>Avand in vedere cele de mai sus este necesară soluționarea definitivă a acestor deficiențe și atingerea obiectivului de a facilita transportul de persoane și mărfuri, în condiții aliniate la standardele europene de siguranță, rapiditate și eficiență pe acest culoar de transport reprezintă o necesitate.</p> <p>Reducerea numărului de accidente ca urmare a implementării proiectului, având ca rezultat direct decongestionarea unei rute cu problem de siguranță a traficului (DN6) și punerea la dispoziția participanților la trafic a unei rute alternative mai sigure la nivel de autostradă.</p> <p>In perioada 2012-2017 au existat pe drumul național 6, între Drobeta-Turnu Severin și București, un număr de peste 4000 de accidente, cu număr de 457 decedați, 967 răniți grav și 2627 răniți ușor</p> <p>Deficiențele circulației rutiere pe actuala variantă de legătură între București și Drobeta-Turnu Severin constau în:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cheltuieli mari de întreținere a infrastructurii rutiere, atât în afara localităților cât și pe raza acestora (induce cheltuieli suplimentare pentru autoritățile locale), din cauza traficului rutier intens; - blocajele de trafic și viteza mică de deplasare a autovehiculelor; - poluarea cu emisii de gaze cu efect de seră și poluarea fonică; - număr mare de accidente; - consum mare de timp și combustibil.
2. Schimbări preconizate	<p>Realizarea Autostrăzii Sudului are ca obiectiv general sprijinirea creșterii economice în România, prin asigurarea legăturii rutiere optime între patru regiuni de dezvoltare respectiv Regiunea București – Ilfov, Regiunea Sud</p>

	<p>Muntenia, Regiunea Sud-Vest Oltenia respectiv Regiunea Vest.</p> <p>Factorul primordial în definirea necesității investiției îl constituie contextul economico-social în vederea asigurării premizelor socio-economice de echilibru între regiunile de dezvoltare și cu precădere de asigurare a reducerii decalajelor în interiorul regiunilor de dezvoltare.</p> <p>Investițiile majore în infrastructură, de tip drum de mare viteză, sunt concentratoare de progres economic prin crearea de locuri de muncă și asigurarea pe termen lung a mobilității forței de muncă, a decongestionării traficului de mărfuri și în consecință constituindu-se ca premiză primordială în dezvoltarea economică a zonei.</p> <p>Totodată, se estimează beneficii economice actualizate de mai mult 500 mil. euro.</p> <p>Referitor la modalitatea în care Studiul de fundamentare răspunde cerințelor OUG nr 39/2018 menționăm că:</p> <p>a) gradul de suportabilitate al proiectului se regăsește în secțiunea 5.4, analiza "Value for money";</p> <p>b) analiza de risc este elaborată atât în varianta de investiție publică, cât și în varianta de parteneriat public-privat în cadrul secțiunii 5.6;</p> <p>c) plățile de disponibilitate, sunt explicitate în secțiunea 5.1;</p> <p>d) eficiența economică a proiectului este prezentată în secțiunea 5.3.</p>
3. Alte informații	Nu au fost identificate
<p>Secțiunea a 3-a</p> <p><i>Impactul socio-economic al actului normativ</i></p>	
Impact macro-economic	<p>În urma calculării indicatorilor macroeconomici, rentabilitatea economică a proiectului a obținut rezultate pozitive, indicând faptul că investiția propusă este fezabilă din punct de vedere socio-economic.</p> <p>În ceea ce privește rata internă de rentabilitate economică a proiectului, aceasta este de 5,91%, valoare superioară ratei de actualizare socială de 5,0%. Acest lucru reflectă rentabilitatea din punct de vedere economic a investiției.</p> <p>Ponderile beneficiilor realizate sunt:</p> <p>- reducerea numărului de accidente: 4,7%;</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - beneficii din reducerea impactului negativ asupra mediului: 4,0%; - beneficii din reducerea valorii timpului prin raportare la durata călătoriei: 26,8%; - beneficii din reducerea costurilor de operare ale autovehiculelor: 7,9% <p>De asemenea trebuie avut în vedere faptul că atât pe parcursul execuției autostrăzii cât și al operării acesteia se vor crea noi locuri de muncă.</p>
1^1. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	
2. Impact asupra mediului de afaceri	<p>Realizarea proiectului conduce la reducerea semnificativă a costurilor de operare a vehiculelor datorită reducerii traseului de parcurs și a stării infrastructurii utilizate, precum și a uzurii autovehiculelor.</p>
3. Impactul social	<p>Pe durata lucrărilor de execuție autostrada va reprezenta o sursă de locuri de muncă în cadrul bazelor de producție, stații de asfalt și betoane, a fronturilor de lucru sau a balastierelor pentru exploatarea agregatelor.</p> <p>De asemenea, după intrarea în operare, zonele traversate de autostradă se vor dezvolta prin construirea de stații de benzina, stații alimentare pentru autovehiculele electrice, moteluri, restaurante etc. Acestea vor necesita, de asemenea, forță de muncă suplimentară.</p>
4. Impact asupra mediului	<p>Conform statisticilor la nivel european, traficul rutier prezintă cea mai mare sursă de emisii poluante. Astfel, în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră (CO₂, N₂O, NH₄), conform studiilor realizate anterior, prin implementarea proiectului ar rezulta o scădere anuală semnificativă a emisiilor de CO₂ și a emisiilor de Nox, vitezele mai mari înregistrate pe autostradă favorizând reducerea emisiilor poluante generate de către traficul rutier.</p> <p>În aceste condiții apare ca evidentă îmbunătățirea calității mediului, implicit a sănătății populației, prin reducerea poluării aerului și a nivelului de zgomot din interiorul localităților situate pe rutele alternative față de</p>

	traseul propus al proiectului.					
5. Alte informații	Nu au fost identificate.					
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 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. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	
7. Alte informații	Nu au fost identificate
Secțiunea a 5-a <i>Efectele actului normativ asupra legislației în vigoare</i>	
1. Măsuri 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.	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
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 prevederi comunitare	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
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	Nu au fost identificate.
Secțiunea a 6-a <i>Consultările efectuate în vederea elaborării actului normativ</i>	
1. Informații privind procesul de consultare cu organizațiile neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de 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. Consultări 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. Consultări desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
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 se avizează de către Consiliul Legislativ.
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	Nu este cazul.
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	Nu este cazul.

3. Alte informații	Nu au fost identificate.
<i>Secțiunea a 8-a</i> <i>Măsurile de implementare</i>	
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	Nu este cazul.
2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Având în vedere cele de mai sus, a fost inițiat prezentul proiect de hotărâre a Guvernului privind aprobarea Studiului de fundamentare pentru Autostrada Sudului.

**SECRETARUL GENERAL
AL GUVERNULUI**

TONI GREBLĂ

**PREȘEDINTELE COMISIEI
NAȚIONALE DE STRATEGIE ȘI
PROGNOZĂ**

ION GHIZDEANU

AVIZAT

MINISTRUL FINANTELOR PUBLICE

EUGEN ORLANDO TEODOROVICI

MINISTRUL TRANSPORTURILOR

RĂZVAN CUC

**VICEPRIM-MINISTRU PENTRU IMPLEMENTAREA
PARTENERIATELOR STRATEGICE ALE ROMÂNIEI,
MINISTRU AL JUSTIȚIEI, INTERIMAR**

Ana BIRCHALL