

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul actului normativ

HOTĂRÂRE

privind aprobarea Studiului de fundamentare

pentru „Amenajarea râurilor Argeș și Dâmbovița pentru navigație”

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației
actuale

Lucrările pentru amenajarea râului Argeș au fost începute în septembrie 1986, iar cele de pe Dâmbovița în ianuarie 1988. Datorită opririi finanțării, lucrările la obiectivul „Amenajarea râului Argeș pentru navigație, irigații și alte folosințe” au fost sistate și părăsite în luna ianuarie 1990. Obiectivul a fost preluat de Ministerul Apelor, Pădurilor și Protecției Mediului, care a executat în continuare unele lucrări, pentru tranzitarea debitelor de viitură cu asigurarea de 5%.

Situația lucrărilor existente, executate anterior, se prezintă astfel:

a). Pe râul *Argeș*, până în anul 1990 au fost realizate următoarele lucrări:

- 73% din volumul total de 96,9 mil. mc. al excavațiilor;

- 69% din volumul total de 47,8 mil. mc. al digurilor;

- 39% din cantitatea de betoane de 2.125 mii mc.;

- cheurile, platformele și bazinele porturilor

Oltenița și București -1 Decembrie;

- traversările liniilor electrice și a conductelor peste râul amenajat.

În faze de execuție avansate se aflau fundațiile uvrajelor din nodurile hidrotehnice, respectiv radierele ecluzelor, descărcătorilor de ape mari și ale hidrocentralelor. Într-un stadiu avansat se afla infrastructura avanporturilor de la nodurile hidrotehnice, precum și podul de cale ferată peste Argeș de la Grădiștea.

b). Pe râul *Dâmbovița*, la amenajarea pentru navigație, în aceeași perioadă au fost realizate următoarele lucrări:

- amenajarea albiei râului pe bieful 3, între podul de pe drumul de centură a Municipiului București și Nodul Hidrotehnic Tânganu și canalele de colectare și transport de ape uzate la stația de epurare Glina;

- execuția parțială a drumurilor pentru intervenții de urgență, exploatare și întreținere din bieful 3;

- apărarea și protecția taluzelor canalului pe bieful 3 cu dale de beton, cheurile de la acostare, bazinul și 30% din platformele portuare din portul Glina.

La Nodul Hidrotehnic Tânganu sunt finalizate lucrările la descărcătorii de ape mari (cu fonduri BDCE). La ecluză lucrările sunt limitate la betonarea sasului până la nivelul terenului și construcția capului amonte. În aval de N.H. Tânganu nu au fost executate lucrări.

În prezent o mare parte a lucrărilor, realizate anterior anului 1990, sunt afectate datorită faptului că, după abandonarea lor o perioadă de peste 20 de ani, părțile metalice ale construcțiilor hidrotehnice au fost vandalizate și valorificate ca fier vechi. De asemenea, albia Argeșului a suferit degradări foarte mari, din cauza neexecutării lucrărilor de conservare necesare pentru care au fost întocmite proiecte, extracțiilor necontrolate de balast din albie și a furtului de balast din corpul digurilor care au condus la degradarea sau distrugerea pe porțiuni mari a lucrărilor de consolidare, de apărare și protecție executate.

Pe râul Argeș, lucrările abandonate au generat schimbări morfologice ample în cei 30 ani, albia râului fiind erodată masiv, punându-se în pericol atât lucrările existente (diguri), cât și podurile rămase, unul dintre acestea prăbușindu-se (podul de cale ferată de la Grădiștea), iar podul CF aflat în construcție fiind abandonat din cauza degradării și coborârii fundului albiei cu cațiva metri.

Traversarea râului se face pe poduri provizorii care se rup în fiecare primăvară, lucrările de traversari permanente fiind nefinalizate (ex. Pod la Budești, Goștinari).

Pe întreaga lungime a sectorului de râu amenajat, nu se desfășoară nici o activitate economică, doar extracții de balast din terasa râului,

Pe râul Dâmbovița, principala disfuncționalitate o constituie faptul că șenalul biefului Glina – Tânganu este parțial colmatat, iar cuneta acoperită parțial cu stufăriș. Depunerile din cunetă sunt puternic contaminate cu reziduuri provenite din apele uzate colectate din

intravilanul municipiului, neepurate.

Lucrările executate nu au fost întreținute, vegetația dezvoltându-se nestigherit pe taluze și în albie.

Lucrările de amenajare a râului Argeș au fost începute în baza Decretului Nr. 242/04.07.1986, iar pe râul Dâmbovița, urmare Decretului Nr. 292/22.12.1986.

Date fiind avantajele economice pe care le prezintă amenajarea complexă a cursurilor inferioare ale celor două râuri, lucrările – atât cele de pe râul Argeș aval de acumularea Mihăilești – Cornetu, cât și cele de pe râul Dâmbovița aval de podul de pe șoseaua de centura a capitalei – au fost transferate, prin HGR 487/17.05.2008, de la Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile - Administrația Națională Apele Române, la Ministerul Transporturilor – Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile SA Constanța.

Prin aceeași Hotărâre de Guvern s-a prevăzut realizarea unei legături navigabile între București și Dunăre, folosindu-se în cât mai mare măsură lucrările executate anterior.

Lucrările pentru realizarea obiectivului de investiții „Amenajarea râurilor Argeș și Dâmbovița pentru navigație”, care fac obiectul proiectului, respectă cadrul legislativ care reglementează investițiile în domeniul transporturilor și energiei. Sunt respectate de asemenea toate normativele, standardele și legile în vigoare privind proiectarea lucrărilor hidrotehnice, a lucrărilor de construcții civile, industriale, agricole și de îmbunătățiri funciare, precum și standardele de protecția mediului.

Prin natura sa, obiectivul „Amenajarea râurilor Argeș și Dâmbovița pentru navigație” se încadrează atât în politica de dezvoltare a rețelei de transport fluvial a Uniunii Europene cât și în politica Ministerului Transporturilor de a dezvolta și alinia sistemul național de transport la cel european.

Realizarea obiectivului va avea un rol important în derularea politicilor publice, privind reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval pe Dunare și canalele navigabile și a infrastructurii portuare de pe coridorul VII Pan-European.

Transportul naval, caracterizat prin siguranță și o mare capacitate neexploată, este o alternativă competitivă la transportul rutier și cel feroviar, deoarece este eficient, are emisii reduse și consum de energie pe tona-kilometru,

	<p>pentru mărfurile transportate, redus la a șasea parte din consumul în transportul rutier și la jumătate din cel pentru transportul feroviar.</p> <p>În contextul unui sistem de navigație complet liberalizat, începând cu 01.01.2000 (Directiva 96/75/EC), Comisia Europeană are drept obiectiv promovarea transportului fluvial și facilitarea integrării sale în lanțul logistic intermodal.</p> <p>Obiectivul de investiții este cuprins în Master Planul de Transport aprobat prin HGR și face parte din Reteaua TEN – T, respectiv rețeaua centrală cu termen de finalizare 2030. Se are în vedere, pe lângă alinierea sistemului național de transport la cel european, valorificarea potențialului turistic al căii navigabile și creșterea veniturilor din turism în produsul intern brut.</p>
2. Schimbări preconizate	<p>Prin realizarea căii navigabile, municipiul București se va racorda la principala arteră de navigație transeuropeană care va permite legătura directă a Bucureștiului cu alte capitale și mari centre orașenești europene, accesul direct la portul maritim Constanța, iar prin canalul Rhin – Main – Dunăre accesul la rețeaua europeană de căi navigabile;</p> <p>Prin amenajarea râurilor, în hidrocentralele din nodurile hidrotehnice se va produce cca. 126 GWh/an energie electrică.</p> <p>Prin realizarea obiectivului, vor fi apărate de inundații 11 localități, cca. 9.797 gospodării individuale, 126 obiective socio-economice, cca. 50.000 ha teren, 378 km drumuri și 5 km cale ferată.</p> <p>Se va asigura alimentarea cu apă a localităților limitrofe și apa necesară pentru irigarea unor suprafețe de teren agricol însumând până la 150 mii ha, totodată se va crea posibilitatea realizării de sisteme de desecări - drenaje pentru eliminarea excesului de apă de pe o suprafață de până la 30 mii ha.;</p> <p>Prin realizarea de porturi turistice și puncte de acostare se va dezvolta turismul de agrement și transfrontalier</p> <p>De asemenea se va crea posibilitatea realizării unor amenajări pentru piscicultură pe o suprafață de cca. 1.250 ha.</p> <p>Calea navigabilă București - Dunăre este situată în regiunea de dezvoltare cea mai puternică din punct de vedere socio – economic și cea mai dotată cu rețele și servicii logistice. Din acest motiv regiunea a fost considerată drept „polul logistic București”. Calea</p>

	<p>navigabilă va dezvolta oportunități logistice pentru transportul intermodal pe coridorul București – Dunăre. De asemenea, sunt de luat în considerare politici și strategii cu impact direct asupra căii navigabile, având originea la nivel local, regional, național și european.</p> <p>Polul logistic București va determina structura traficului pe viitoarea cale navigabilă în următoarele direcții:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dezvoltarea sistemului de distribuție/colectare a fluxurilor de trafic pe coroana exterioară a zonei metropolitane aflată în contact cu artera navigabilă; - stimularea dezvoltării industriei și construcțiilor în zona de influență; - dezvoltarea noilor structuri socio-economice și logistice în zona de influență a căii navigabile.
3. Alte informații	Realizarea obiectivului de investiții se va face în parteneriat public – privat, cu respectarea prevederilor Ordonanței de urgență a guvernului nr. 39/2018 privind parteneriatul public – privat.
<p><i>Secțiunea a 3-a</i> <i>Impactul socio-economic al actului normativ</i></p>	
Impact macro-economic	<p>Investiția are un grad de rentabilitate socio-economică mediu (Rata Internă de Rentabilitate Economică RIRE este de peste 10%). Au fost estimate șase categorii de beneficii economice, ponderea majoră fiind deținută de beneficiile din generarea de locuri de muncă, de beneficiile din reducerea efectelor negative asupra mediului precum și de beneficiile din creșterea veniturilor la nivelul bugetului de stat.</p> <p>Investiția generează și beneficii economice necuantificabile, generând efect multiplicator la nivelul întregii zone deservite.</p> <p>Totodată realizarea obiectivului de investiții va conduce la creșterea calității și durabilității infrastructurii de transport astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prin deschiderea navigației pe Argeș, traficul va înregistra o creștere substanțială, în special pe seama traficului specializat în containere și semiremorci, - în ceea ce privește deschiderea navigației pe Dâmbovița, volumul maxim al traficului de mărfuri prelucrat în portul Glina ar putea fi de 4 mil. tone/an, respectiv 16 mil. Tone în portul București – 1 Decembrie.

	<p>Analiza economică a proiectului arată oportunitatea investiției, VAN economic fiind pozitiv, dar și efectul benefic al acesteia asupra economiei locale, superior costurilor economice și sociale pe care acesta le implică, raportul beneficii/cost fiind mai mare decât 1. Ca o concluzie generală, magistrala fluvială este o infrastructură viabilă în sistemele logistice viitoare.</p>
1 [^] 1. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	
2. Impact asupra mediului de afaceri	<p>Generează potențial de dezvoltare afaceri atât în domeniul logistic cât și în cel al micilor afaceri, pe toată zona de dezvoltare a proiectului, în localitățile riverane, inclusiv transfrontalier, stimulând comerțul cu localitățile de pe malul bulgar al Dunării.</p>
3. Impactul social	<p>Importanța socială a proiectului în regiunea de dezvoltare București – Ilfov, și nu numai, este evidentă prin crearea de noi locuri de muncă și activități conexe, atât în perioada de execuție a căii navigabile cât și în exploatarea acesteia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - locuri de muncă - realizarea investiției conduce la crearea unui număr important de locuri de muncă: 21.600 locuri de muncă în faza de execuție și aproximativ 520 locuri de muncă în faza de operare; - în vecinătatea porturilor se vor dezvolta zone logistice și posibil parcuri industriale unde se vor dezvolta obiective și activități conexe, care vor crea noi locuri de muncă, absorbind șomajul; - localitățile riverane căii navigabile vor avea un potențial de dezvoltare ridicat prin realizarea și dezvoltarea urbană spre malurile râurilor, care va fi imperativă; - în zonele riverane, în care se vor dezvolta proiecte industriale greenfield sau se vor desfășura alte activități specifice, se vor amplasa terminale specializate, în special pentru cereale sau alte tipuri de mărfuri.
4. Impact asupra mediului	<p>Proiectul are un impact pozitiv asupra mediului, rezolvând problema poluării istorice a râului Dâmbovița și a râului Argeș, în aval de Budești. De asemenea, prin finalizarea lucrărilor, se va schimba radical aspectul și situația râurilor, care reprezintă astăzi doar surse de balast și depozite de gunoi</p>

	necontrolate, pentru localitățile riverane. Prin transportul pe apă al mărfurilor scade nivelul de emisie al noxelor, transportul naval fiind cel mai prietenos mod de transport în raport cu mediul. Se vor respecta toate standardele europene pentru protejarea mediului înconjurător (apă, aer, sol, faună, floră, factor uman).
5. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

mii lei

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2					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 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.	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. Măsurile 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 Consultările efectuate în vederea elaborării actului normativ	
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	Nu este cazul.

normativ	
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>Măsuri 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 „Amenajarea râurilor Argeș și Dâmbovița pentru navigație”.

**SECRETARUL GENERAL
AL GUVERNULUI**

TONI GREBLĂ

**PREȘEDINTELE COMISIEI
NAȚIONALE DE STRATEGIE ȘI
PROGNOZĂ**

ION GHIZDEANU

AVIZAT

MINISTRUL FINANTELOR PUBLICE

EUGEN ORLANDO TEODOROVICI

MINISTRUL TRANSPORTURILOR

LUCIAN ȘOVA