

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1
Titlul actului normativ

HOTĂRÂRE
privind aprobarea Studiului de fundamentare
pentru autostrada Târgu Neamț - Iași

Secțiunea a 2-a
Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației
actuale

Traseul actual principal, care realizează legătura dintre Târgu Neamț și Iași este alcătuit din mai multe sectoare de drum, de diferite categorii:

- Târgu Neamț - intrarea în localitatea Cristești – DN15B cu o singură bandă;
- Cristești - Moțca E85 pe o singură bandă de circulație și bandă de refugiu traversând mai multe localități;
- Moțca - Pașcani - Târgu Frumos- DN 28A cu o singură bandă;
- Târgu Frumos - Iași E 58.

Viteza de deplasare medie este cuprinsă între 58 și 65 de Km/h, cu mult sub cei minim 100 de km/h necesari la nivelul unui drum care face parte.

La nivelul drumului național DN 28: aprox 36% din traseul drumului este amplasat în localitate. În anul 2016, la nivelul drumului național DN 28, au fost înregistrate:

- 128 de accidente;
- 217 autovehicule implicate in accidente;
- 13 persoane decedate;
- 55 persoane rănite grav;
- 150 persoane rănite ușor.

In perioada 2012-2017 au existat un număr de aprox 600 de accidente!!!!

Deficiențele circulației rutiere pe actuala variantă de legătură între Târgu Neamț și Iași constau în:

- cheltuieli mari de întreținere a infrastructurii rutiere,

	<p>atât în afara localităților cât și pe raza acestora (induce cheltuieli suplimentare pentru autoritățile locale), din cauza traficului rutier intens;</p> <ul style="list-style-type: none"> - viteza mică de deplasare a autovehiculelor, mai ales în zona stațiilor turistice montane; - blocajele de trafic, în special pe perioada vacanțelor, a sărbătorilor, dar și la sfârșit de săptămână; - tendința de diminuare a traficului de turiști, din cauza drumurilor necorespunzătoare; - poluarea cu emisii de gaze cu efect de seră și poluarea fonică; - număr mare de accidente; - consum mare de timp și combustibil.
<p>2. Schimbări preconizate</p>	<p>Realizarea autostrăzii Târgu Neamț - Iași este un început pentru asigurarea legăturii Moldovei cu Transilvania , prioritate națională și internațională.</p> <p>În urma testelor din modelul de transport au rezultat, în condițiile realizării proiectului de autostradă cu taxă, următoarele estimări ale valorilor de trafic referitoare la autovehiculele care vor traversa zona:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aproximativ 75% din autoturisme vor utiliza autostrada, - aproximativ 85% din autovehiculele mari pentru transport marfă vor utiliza autostrada, - aproximativ 90 % din autovehiculele grele pentru transport marfă vor utiliza autostrada, - aproximativ 90 % din autobuze/autocare vor utiliza autostrada. <p>Reducerea numărului de accidente ca urmare a implementării proiectului, ar conduce la salvarea a aproximativ 10 vieți omenești într-un an, conform studiilor realizate anterior pentru acest proiect.</p> <p>Reducerea duratei călătoriei (și generarea de economii în ceea ce privește costurile legate de timpul de deplasare) pentru traficul de pasageri și de mărfuri ce tranzitează zona vizată de proiect, prin furnizarea unei alternative de drum care permite o creștere a vitezei, rezultă economii de timp pentru utilizatori.</p> <p>Un alt aspect important îl constituie reducerea degradării structurii rutiere din interiorul localităților situate pe rutele</p>

	alternative față de traseul propus al proiectului, în special ca urmare a utilizării autostrăzii de către autovehiculele grele (acestea fiind cele care contribuie cel mai mult la deteriorarea infrastructurii rutiere).
3. Alte informații	Nu au fost identificate
<p><i>Secțiunea a 3-a</i></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 9,39 %, valoare superioară ratei de actualizare socială de 5,5%. Acest lucru reflectă rentabilitatea din punct de vedere economic a investiției.</p> <p>Riscul asociat acestui proiect are o valoare de aproximativ 440 - 520 milioane euro ceea ce reprezintă 44 - 52% din valoarea capitalului total estimat. În cazul tradițional de achiziție a lucrărilor riscul preluat de autorități este de 323 mil euro pe când în cazul realizării în parteneriat public - privat, partenerul public preia un risc de numai 80 de milioane.</p> <p>Câștigurile sociale rezultate din implementarea proiectului autostrăzii Târgu Neamț - Iași demonstrează, conform studiilor realizate anterior, impactul semnificativ pe care acesta îl are în viețile cetățenilor: salvarea de minim 10 vieți omenești în fiecare an, economisirea de timp, îmbunătățirea calității aerului prin economii de emisii poluante de până la 63 mii tone de CO2/an. 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 traseul propus al proiectului.</p> <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	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.
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 benzină, 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 cu circa 63 mii tone/an a emisiilor de CO₂, respectiv cu circa 435 tone pe an 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 traseul propus al proiectului.</p>
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 Efectele actului normativ asupra legislației în vigoare	
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 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	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

organizații este legată de obiectul actului normativ	
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.
Secțiunea a 8-a Măsurile 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	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 Târgu Neamț - Iași.

**SECRETARUL GENERAL
AL GUVERNULUI**

TONI GRABLĂ

**PREȘEDINTELE COMISIEI
NAȚIONALE DE STRATEGIE ȘI
PROGNOZĂ**

ION GHIZDEANU

AVIZAT

MINISTRUL FINANTELOR PUBLICE

EUGEN ORLANDO TEODOROVICI

MINISTRUL TRANSPORTURILOR

LUCIAN ȘOVA