

# NOTĂ DE FUNDAMENTARE

## Secțiunea 1.

### Titlul proiectului de act normativ

**Hotărâre a Guvernului privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții  
"Modernizarea Infrastructurii feroviare din Portul Constanța"  
lucrare de utilitate publică de interes național**

## Secțiunea a 2 – a

### Motivul emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	<p>Strategia națională de dezvoltare a infrastructurii feroviare din România include ca prioritate modernizarea și/sau asigurarea conformității infrastructurii existente cu cerințele de interoperabilitate ale rețelei TEN/T centrale și/sau globale și, de asemenea, vizează conformarea cu prevederile Directivei 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european.</p> <p>Rețeaua de transport feroviar din România este conectată la rețeaua de transport feroviar europeană și deservește deopotrivă transportul de călători cât și transportul de marfă.</p> <p>Portul Constanța este portul principal al României și principal nod de acces maritim al Coridorului Rin-Dunăre. Zona portuară, inclusiv infrastructura feroviară CFR din interiorul portului, este legată de sistemul feroviar național și de rețeaua centrală TEN-T.</p> <p>Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța este o lucrare de utilitate publică de interes național cuprinsă în Master Planul General de Transport al României din anul 2016 (MPGT) și în Master Planul Portului Constanța din anul 2016 (MPPC), iar realizarea și derularea acestui proiect revine Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." – S.A.</p> <p>Rețeaua feroviară din portul Constanța asigură circulația unor volume mari de mărfuri între România și Europa de Est. În plus, Portul Constanța este un important nod de transport al Coridorului TRACECA, cu legături directe sau indirecte cu Ucraina, Rusia și țările asiatice.</p> <p>Zona portului este împărțită în două zone funcționale, și anume zona de Nord și de Sud, deservită de șase (6) stații de cale ferată, furnizând infrastructura pentru manipularea mărfurilor în interiorul portului. Zona de Nord este deservită de trei (3) stații de cale ferată și un punct de oprire la Terminalul de petrol. Zona de Sud este deservită de trei (3) stații de cale ferată.</p> <p>De-a lungul liniei principale de cale ferată până la port, stațiile CF Palas și Valu lui Traian joacă un rol important în ceea ce privește activitățile trenurilor de marfă în raport cu încărcătura portului.</p> <p>Fiecare zonă portuară are acces direct la sistemul feroviar, asigurând un transport de marfă sigur și eficient. Lungimea totală a liniilor ferate din port este de aproximativ 300 km, din care CNCF "CFR"- S.A. administrează aproximativ 180 km. Infrastructura feroviară a portului cuprinde 322 de linii în proprietatea publică a statului român administrate de CNCF "CFR"- S.A. și 45 de linii private conectate la rețeaua publică.</p> <p>Lipsa lucrărilor de întreținere și înlocuire a elementelor de infrastructură uzate în timp util a condus la deteriorarea infrastructurii feroviare din port, care a determinat limitarea vitezei și/sau defecțiunile liniilor. La nivelul anului 2018, aproximativ 25% din liniile din port sunt închise, iar aproximativ 27% au limitare de viteză. În plus, infrastructura feroviară a portului existent nu îndeplinește cerințele de interoperabilitate stabilite de regulamentele și directivele europene.</p>
2.2. Descrierea situației actuale	<p>În prezent, Stațiile CF care deservește Portul Constanța sunt: Constanța Port Zona A (CPZA), Constanța Port Zona B (CPZB), Constanța Port Mol V (CPMol 5) care fac parte din Portul Constanța Nord și Agigea Nord, H.m., Agigea Ecluză,</p>

Constanța Port Terminal FerryBoat (CPTerminal Ferry-Boat) care fac parte din Portul Constanța Sud.

Un rol important pentru activitatea feroviară a Portului Constanța îl au stațiile c.f. Valul lui Traian și Palas cu rol de degrevare a grupelor de primire din stațiile c.f. din port de staționările mari ale trenurilor care așteaptă navele maritime să sosească la dane. Marele neajuns al acestora este că nu dispun de număr suficient de linii pentru toate trenurile care trebuie să aștepte să intre la fronturile de încărcare - descărcare de la dane. O situație specială o reprezintă:

- grupa de linii Agigea Nord Oil Terminal, care este o grupă de primire-expediere, deși se află pe o linie industrială;
- stația Constanța Port Zona C, care se află pe linia industrială C.N. A.P.M. S.A. Constanța Agigea Nord - Comvex și poate primi-expedia trenuri;
- grupa de linii Agigea Sud unde trenurile ajung pe cale de manevră din H.m. Agigea Ecluză;
- 9 linii de primire-expediere din Constanța Port Terminal Ferry-Boat care aparțin C.N. A.P.M. S.A. și care sunt încadrate ca linii ferate industriale.

Viteza maximă a trenurilor de marfă este conform Livret de mers al trenurilor de marfă 2019/2020 de 80 km/h pe linia c.f. Valu lui Traian – Palas – Constanța și 50 km/h pe liniile c.f. 813, 813B, 814, 814B, 814C.

Viteza tehnică a trenurilor de marfă este:

- 21,6 km/h pentru trenurile de marfă care circulă pe linia c.f. Palas - Port Constanța Zona B și Palas - Port Constanța Mol V;
- 21,1 km/h pentru trenurile de marfă care circulă pe linia c.f. Valu lui Traian - Palas - Agigea Nord Oil Terminal;
- 19,1 km/h pentru trenurile de marfă care circulă pe linia c.f. Valu lui Traian - Palas - Agigea Nord- Constanța Port Terminal Ferry-Boat.

Circulația trenurilor de marfă spre/dinspre zona portuară din/în rețeaua feroviară se desfășoară pe Magistrala 800 și apoi pe secțiunile liniilor 813 și 814.

În stațiile de pe magistrala 800, Valu lui Traian și Palas, trenurile care vin spre Port staționează în vederea degrevării stațiilor din zona portuară de staționări suplimentare. Din cauza numărului insuficient de linii din aceste stații pe care ar trebui să staționeze trenurile care așteaptă să intre la fronturile de încărcare-descărcare de la dane, se înregistrează valori mari ale staționărilor trenurilor pe liniile de primire-expediere din stațiile Constanța Port Zona B, Constanța Port Mol 5, Constanța Port Terminal Ferry-Boat.

În stația Palas toate trenurile care vin spre Port staționează 30-60 minute pentru efectuarea reviziei tehnice în tranzit, această fiind stație vârf de pantă.

În Portul Constanța Nord trenurile de marfă sunt primite în Constanța Port Zona B și în Constanța Port Mol V (Gr.VB), cu mențiunea că în Constanța Port Mol V se pot primi direct doar trenurile care au lungimi de până la 550 m.

Constanța Port Zona A nu poate primi-expedia trenuri deoarece liniile de circulație care existau pentru acces direct sunt închise.

Deplasarea trenurilor între stațiile Constanța Port Zona B, Constanța Port Zona A și Constanța Port Mol 5 se realizează pe cale de manevră. Viteza maximă la manevră este de 25 km/h.

Trenurile pentru Constanța Port Zona A sunt primite în Constanța Port Zona B grupa A1 și F, după care circulă pe cale de manevră prin grupele triajului B1, A2, care au foarte puține linii deschise, cu viteza de 5 km/h rezultând durate foarte mari de introducere-scoatere de la orice front de încărcare-descărcare al operatorilor portuari din Port A.

Accesul în port (primirile și expedierile) se face nediscriminatoriu, nefiind afectate linii pentru fiecare operator portuar în parte.

În Portul Constanța Sud circulația se desfășoară pe linie simplă de circulație între Hm Agigea Ecluză și Constanța Port Terminal Ferry-Boat și pe cale de manevră din Hm Agigea Ecluză pentru Grupa de linii Agigea Sud.

	<p>Intervalul de linie simplă Hm Agigea Ecluză - Constanța Port Terminal Ferry-Boat este limitativ pentru circulația trenurilor de marfă spre/dinspre Portul Constanța Sud.</p>
<p>2.3.Schimbări preconizate</p>	<p>Prin prezentul act normativ, se propune aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții "Modernizarea Infrastructurii feroviare din Portul Constanța", lucrare de utilitate publică de interes național, prevăzuți în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.</p> <p>Obiectivul principal al acestui proiect de investiții, lucrare de utilitate publică de interes național, vizează optimizarea activității feroviare din Portul Constanța, prin creșterea performanței sistemului de transport, respectiv a accesibilității portuare. Aceasta este vitală pentru preluarea fluxurilor de marfă și transferarea acestora de la modul de transport maritim la modurile de transport terestre, pentru legătura cu zonele de interese din aria de influență deservită de Portul Constanța. Prin implementarea proiectului se vor efectua lucrări de modernizare a rețelei feroviare și optimizare a circulației feroviare la toate obiectivele aferente portului, care constau în:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lucrări de îmbunătățire a traficului feroviar, prin realizarea unei Grupe de Așteptare, care degrevează liniile de primire-expediere din stațiile c.f. din Port de timpii mari de staționare în vederea intrării la front (de la câteva ore la câteva zile, în prezent)</li> <li>• Înzestrarea stațiilor c.f. cu centralizarea electronică a instalațiilor de semnalizare, centralizarea schimbătoarelor din grupele de primire-expediere, dar și din grupele de manevră până la schimbătorul de acces pe linia de la frontul de încărcare-descărcare comanda stațiilor c.f. din Centrul de Management al Traficului Constanța</li> <li>• Electrificarea tuturor liniilor c.f. din Portul Constanța exceptând liniile de încărcare-descărcare, constituie atingerea obiectivului UE de a avea un transport durabil, cu efecte negative asupra mediului cât mai mici.</li> <li>• Refacerea infrastructurii și suprastructurii căii</li> <li>• Înlocuirea podețelor care nu mai corespund din punct de vedere funcțional și realizarea unui pod de încrucișare, care va crește capacitatea de transport și operare în Port</li> <li>• Montarea instalațiilor de centralizare electronice de semnalizare atât în posturile centrale din stații cât și în posturile locale aferente dispozitivului feroviar din zona Portului</li> <li>• Modernizarea tuturor instalațiilor de telecomunicații, prin înlocuirea echipamentelor existente cu echipamente moderne de ultimă generație și implementarea de instalații noi de telecomunicații</li> <li>• Lucrări de electrificare, care constau în înlocuirea totală a instalațiilor vechi și electrificarea altor grupe de linii, atât în port cât și în afara acestuia, ceea ce va crește considerabil capacitățile de transport electric, operarea și manevrabilitatea materialului rulant</li> <li>• Lucrări ample de Protecția instalațiilor din cale și vecinătate, care oferă posibilitatea ca împământarea și conexiunile la returul curentului de tracțiune din stații/grupe să fie mai centralizate și uniforme din punct de vedere al soluției, cu avantaje în viitoarele intervenții de reparații (timp de închidere mai mici)</li> <li>• Reabilitarea și modernizarea instalațiilor fixe de tracțiune electrică, prin adoptarea unui sistem de alimentare și secționare a liniei de contact care să asigure o creștere a oportunității intervențiilor în sistem, prin teleconducerea procesului distribuit</li> <li>• Lucrări de construcții civile, respectiv realizarea de clădiri noi care să corespundă exigențelor impuse de creșterea capacității feroviare, cu mentenanță scăzută per total raportat la întreg patrimoniul de clădiri din zona portuară, cu intervenții la anvelopantă, finisaje, la clădirile existente care își păstrează funcționalitatea</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eliminarea cocoșelor de triere dintre cele două mari grupe de linii din Port Zona B</li> <li>• Lucrări de consolidări, care vor duce la mărirea spațiului rezultat din sistematizarea dispozitivului de linii și optimizarea activității de manevră.</li> </ul>
2.4. Alte informații	Indicatorii tehnico-economici au fost avizați de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în urma ședinței Consiliului Tehnico-Economic, prin avizul nr. 146/155 din data 26.09.2022 și de către Consiliul Interministerial de avizare lucrări publice de interes național și locuințe prin avizul nr. 65 din 29.09.2022.

### Secțiunea a 3 – a Impactul socioeconomic

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Proiectul de hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
3.2. Impactul social	<p>Realizarea lucrărilor propuse prin prezenta hotărâre, de modernizare a infrastructurii feroviare din Portul Constanța, prezintă avantaje tehnice, economice și sociale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizarea activităților portuare prin crearea unor noi sisteme de siguranță maritimă și de telecomunicații. Acestea facilitează în mod deosebit formalitățile administrative aplicate navelor și de logistică portuară, datorită noilor echipamente portuare;</li> <li>• Stabilirea unor condiții echitabile și transparente pentru investitori, operatori și utilizatori, prin rolul autorităților portuare, finanțarea publică, concesionarea porturilor, serviciile tehnico-nautice, serviciile de manipulare a mărfurilor, taxele portuare, concurența cu țările terțe;</li> <li>• Stabilirea unui conexiuni structurate între porturi și orașe;</li> <li>• Dezvoltarea sectorială privind munca în porturi și ameliorarea condițiilor de formare, sănătate și igienă.</li> </ul> <p>Beneficiile finale ale îmbunătățirii infrastructurii din Portul Constanța vizează dezvoltarea transportului multimodal din România și creșterea volumelor de trafic de marfă pe infrastructura feroviară. Pe plan local, piața muncii va fi influențată în sens pozitiv, în favoarea muncitorilor calificați (muncitori calificați în construcții, pentru perioada de execuție și personal pentru prestări diverse servicii în perioada de operare).</p> <p>Se apreciază că proiectul propus nu va avea impact negativ asupra condițiilor economice locale și nici nu va genera motive pentru nemulțumirea segmentului de public local.</p> <p>Implementarea acestui proiect de hotărâre va avea impact pozitiv asupra:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– serviciilor de transport;</li> <li>– ratei de ocupare a forței de muncă.</li> </ul>
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.4. Impactul macroeconomic 3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici 3.4.2 Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Finalizarea acestui obiectiv duce la îmbunătățirea condițiilor mediului de afaceri, prin creșterea performanței sistemului de transport, respectiv a accesibilității portuare, asigurând un transport de marfă sigur și eficient.
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prin electrificarea liniilor din port și înlocuirea tracțiunii Diesel cu tracțiune electrică va scădea nivelul emisiilor de carbon</li> <li>• Prin refacerea infrastructurii căii va fi eliminat pământul de la suprafață, contaminat cu produse căzute din vagoane</li> <li>• Se vor lua măsuri pentru atenuarea zgomotelor și vibrațiilor în zonele sensibile din acest punct de vedere</li> <li>• Crearea unor instalații adecvate de tratare a deșeurilor, de gestionare corespunzătoare amaselor de apă și a sedimentelor, precum și de combatere a schimbărilor climatice și a poluării aerului</li> </ul>
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.9. 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), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri

- mii lei -						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
4.1. 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						
d) alte tipuri de venituri						
4.2. 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						
d) alte tipuri de cheltuieli						
4.3.Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4.4.Propuneri pentru acoperirea cresterii cheltuielilor bugetare						
4.5.Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare.						
4.6.Calculare detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.					
4.8. Alte informații	Finanțarea obiectivului de investiții de utilitate publică de interes național, prevăzut la art. 1 se realizează din fonduri externe nerambursabile, Mecanismul pentru Interconectarea Europei (Connecting Europe Facility (CEF)) și de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, din veniturile proprii ale Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.”– S.A., precum și alte surse legal constituite în limita sumelor prevăzute anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.					

**Secțiunea a 5 – a**  
**Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare**

5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE). 5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE 5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative ale UE.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.5. Alte acte normative si/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a 6 – a**  
**Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ**

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Proiectul de act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare si alte organisme implicate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic si Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ nu necesită aceste avize.
6.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a 7 – a**  
**Activități de informare publică privind elaborarea si implementarea proiectului de act normativ**

7.1 Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ	Proiectul prezentului act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
---	---

7.2 Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu produce niciun impact asupra mediului.
---	---

### Secțiunea a 8 – a

#### Măsuri privind implementarea monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1 Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat prezentul proiect de Hotărâre a Guvernului privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții "Modernizarea Infrastructurii feroviare din Portul Constanța", lucrare de utilitate publică de interes național care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem aprobării.

**VICEPRIM-MINISTRU  
MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII  
SORIN MIHAI GRINDEANU**

#### AVIZĂM:

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI  
ATTILA – ZOLTAN CSEKE**

**MINISTRUL FINANTELOR  
ADRIAN CÂCIU**