



DIRECȚIA GENERALĂ EVALUARE IMPACT, CONTROLUL POLUĂRII ȘI SCHIMBĂRI CLIMATICE

Nr. înreg.: DGEICPSC/...../.....03.2024

**DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE**  
**pentru Strategia de Dezvoltare a Transporturilor Navale**  
**Nr. .... / .....2023**

Ca urmare a notificării transmise de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, cu sediul în București, Bulevardul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, înregistrată cu nr. R/4429/06.02.2024, a analizării documentației depuse, a punerii la dispoziția publicului spre consultare a strategiei la următoarea adresa de internet: <https://www.mmediu.ro/categorie/strategia-de-dezvoltare-a-transporturilor-navale/468> și a consultărilor din cadrul Comitetului Special Constituit din data de 05.03.2024, în baza art. 9 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare, art. 4 din Hotărârea Guvernului nr. 43/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor, cu modificările și completările ulterioare, și H.G. nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe,

Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor decide:

**Strategia de Dezvoltare a Transporturilor Navale** nu necesită evaluare de mediu, ca urmare, nu se impune elaborarea raportului de mediu și a studiului de evaluare adecvată și urmează a fi supusă procedurii de adoptare fără aviz de mediu.

Motivele care au stat la baza prezentei decizii sunt următoarele:

**a) Caracteristicile strategiei:**

Strategia de dezvoltare a transporturilor navale urmărește creșterea volumului de mărfuri transportate în mod mai sustenabil la nivel național/european, ținând seama de faptul că, în linie cu Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă - înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului, una dintre etapele principale ale reorientării către moduri de transport mai sustenabile urmărește ca transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte să crească cu 50 % până în 2050, față de nivelul din anul 2015.

Totodată, strategia navală urmărește să prioritizeze investițiile dedicate porturilor, astfel încât acestea să fie specializate în funcție de tipul de mărfuri și fluxurile aferente precum și necesitatea îmbunătățirii condițiilor de navigație.

Pentru România, geografia economică și comercială a țării este marcată de o combinație de distanțe scurte și lungi până la piețele comerciale, precum și de hinterlanduri și forelanduri de tranzit extinse.

Pentru a deservi atât piețele situate la distanțe scurte, cât și pe cele situate la distanțe lungi, România s-a bazat pe poziția sa geografică strategică și pe cadrul natural existent pentru a dezvolta și promova diverse infrastructuri și servicii de transport naval.

La Marea Neagră, principalul port Constanța, împreună cu zonele Midia și Mangalia, asigură acces direct la rutele maritime regionale și internaționale. Constanța este un complex portuar de mare adâncime, asigurând un pescaj de până la -19 m, cu o suprafață totală de 3.960 ha și o capacitate anuală de operare de 100 milioane de tone. Portul găzduiește unele dintre cele mai aglomerate terminale de marfă din regiune, inclusiv cel mai mare terminal de containere din Marea Neagră și cel mai mare terminal de export de cereale din UE.

Pe Dunărea de Jos, transportul pe căi navigabile interioare se desfășoară pe (și între) mai multe secțiuni, canale și brațe ale sectorului românesc al Dunării. Acestea includ sectorul fluvial principal (1.075 km, inclusiv sectorul maritim al canalului natural Sulina (73 km)), diverse brațe secundare (524 km) și câteva alte canale: canalul Dunăre - Marea Neagră (64,4 km), canalul Poarta Albă - Midia Năvodari (27,5 km) și canalul Bega (42,4 km).

Presărate de-a lungul canalelor și căilor navigabile ale României, peste 30 de porturi situate pe căile navigabile interioare asigură acostarea în siguranță atât a navelor, cât și a șlepurilor, oferind în același timp o gamă largă de servicii de manipulare și depozitare a mărfurilor și alte servicii logistice cu valoare adăugată (VAL).

Transportul naval constă din trei sisteme sau componente: o componentă de mod (mare sau maritim, fluvial sau căi navigabile interioare, precum și combinații multimodale de interfață între aceste moduri de transport naval sau între acestea și transportul pe uscat), o componentă nod (porturi maritime, porturi fluviale, precum și porturi multimodale/intermodale de intersecție și terminale de marfă) și o componentă de servicii care leagă modurile și nodurile de transport nava, oferă servicii diverșilor utilizatori din acest sector și facilitează tranzacțiile fizice și non-fizice între agenții de transport și părțile interesate.

Planul de acțiune pentru implementarea Strategiei de dezvoltare a transporturilor navale 2024 - 2030 propune acțiuni, calendare de implementare și detalii privind monitorizarea acestora, precum și entitățile responsabile și resursele financiare alocate fiecăreia.

În ceea ce privește politica investițională în sectorul de transport naval, având în vedere corelarea cu documentele strategice aprobate, respectiv cu Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021 - 2030, Strategia propune investiții de tipul celor finanțate prin Programul Transport 2021 - 2027.

Astfel, proiectele vizează următoarele categorii de intervenții:

- lucrări hidrotehnice pentru eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre și creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia
- îmbunătățirea navigației pe Dunăre și pe canalele navigabile ale acesteia, inclusiv a măsurilor de siguranță a navigației
- dezvoltarea/modernizarea porturilor dunărene strategice/situate pe rețeaua TEN-T, inclusiv a instalațiilor de combustibili alternativi (alimentare cu energie electrică la cheu, bunkeraj de hidrogen, metanol și amoniac)
- asigurarea condițiilor optime de navigație în bazinele portuare prin dragaj
- dezvoltarea/modernizarea Portului Constanța, inclusiv a instalațiilor de combustibili alternativi (alimentare cu energie electrică la cheu, bunkeraj de hidrogen, metanol și amoniac)

### **Obiectiv general**

Obiectivul general al Strategiei este de a dezvolta în continuare transportul naval (căi navigabile interioare și porturi) în România, în conformitate cu Strategia UE privind mobilitatea sustenabilă și inteligentă.

### **Obiective specifice**

OS1: Integrarea transportului naval cu alte moduri de transport

OS2: Reducerea impactului asupra mediului al porturilor (maritime și interioare) și al transportului naval

OS3: Planificarea investițională la nivelul tuturor porturilor intermodale

OS4: Creșterea durabilă a transportului de mărfuri pe Dunăre cu 15% până în 2026.

OS5: Optimizarea cadrului juridic și instituțional al guvernancei sectorului naval

### **Direcții de acțiune**

DA1 - Politicile instituționale, organizaționale și administrative referitoare la rolul instituțional și la structurarea organizațională a MTI și a agențiilor (administrațiilor) asociate din sectorul public pentru planificarea, dezvoltarea, administrarea și managementul sectorului de transport naval.

DA2 - Politicile de planificare, operaționale și de investiții care ghidează și guvernează investițiile și deciziile strategice operaționale în infrastructura și serviciile asociate cu transportul naval

DA3 - Politicile privind reglementările tehnice, licențierile (reglementări de siguranță, securitate, protecția mediului, reglementări privind forța de muncă) și controalele aferente legate de acordarea licențelor pentru dezvoltarea și operarea infrastructurii și serviciilor de transport naval

DA4 - Politicile de reglementare economică și impozitare (accesul la piață, concurența, stabilirea prețurilor și tarifelor, impozitarea, ajutorul de stat, subvențiile etc.) a infrastructurii și serviciilor de transport naval

**b) Aspecte de mediu relevante:**

Strategia și Planul de acțiuni analizate nu conțin un ansamblu semnificativ de criterii și de modalități pentru autorizarea și pentru punerea în aplicare a unuia sau mai multor proiecte care ar putea avea efecte semnificative asupra mediului și nu asigură resursele necesare pentru implementarea proiectelor;

Tipurile de investiții în domeniul transportului naval (ex. lucrări hidrotehnice pentru eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre și creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia; îmbunătățirea navigației pe Dunăre și pe canalele navigabile ale acesteia, inclusiv a măsurilor de siguranță a navigației; dezvoltarea/modernizarea porturilor dunărene strategice/situate pe rețeaua TEN-T, inclusiv a instalațiilor de combustibili alternativi ș.a. ) care vor contribui la atingerea obiectivelor strategiei sunt incluse în Programul Transport 2021 - 2027, care a fost supus evaluării de mediu cu elaborarea raportului de mediu și a studiului de evaluare adecvată;

Punerea în aplicare a măsurilor și acțiunilor pentru atingerea obiectivelor propuse, în special în ceea ce privește realizarea de lucrări/intervenții asupra cadrului natural se va face cu respectarea condițiilor stabilite în alte planuri/strategii naționale/programe în care se regăsesc și a prevederilor Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului.

**c) Informarea și consultarea publicului**

Accesul liber al publicului la informație s-a realizat prin:

- Anunțuri publicate de titular în ziarul "Jurnalul Național", în data de 05.02.2024 și 08.02.2024 privind elaborarea primei versiuni a **Strategiei de Dezvoltare a Transporturilor Navale**.
- Documentația depusă a fost accesibilă spre consultare de către public pe toată durata derulării procedurii de reglementare la sediul Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor și la sediul acestuia.
- **Strategia de Dezvoltare a Transporturilor Navale** au fost publicate pentru consultare publică pe site-ul Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor, la secțiunea special destinată acestei proceduri, link: <http://www.mmediu.ro/categorie/snmri/455>.

Titularul este obligat să informeze autoritatea de mediu în cazul în care propune modificări care ar putea avea efecte semnificative asupra mediului, conform art. 5, alin. (3) lit b) din HG nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe.

*Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.*

**SECRETAR DE STAT**

**Dan Ștefan CHIRU**

Avizat,  
**Direcția Generală Evaluare Impact,  
Controlul Poluării și Schimbări Climatice  
Director General, Dorina MOCANU**

**Direcția Generală Biodiversitate**

**Director General, Ilie MIHALACHE**

**Director General Adjunct,  
Lăcrămioara CHIOARU**

**Șef Serviciu Evaluare Impact,  
Anca APREUTESEI**

**Elaborat:  
Camelia HINTEA, consilier SEI**

**Nela MIAUTĂ, consilier DGB**