



Constanta
Port Business
Association

Organizația Patronală „OPERATORUL PORTUAR”
Constanța
Bd. Mamaia, nr. 182, parter, 900540, Constanța
Tel./Fax: 0241 484 836, E-mail: office@operatorulportuar.ro
www.operatorulportuar.ro

2595/15.10.2015

Către: MINISTERUL TRANSPORTURILOR

În atenția: Domnului Iulian MATACHE
Ministrul Transporturilor

Domnului Marius HUMELNICU
Secretar de Stat

COMISIA PENTRU TRANSPORTURI SI INFRASTRUCTURA A CAMEREI DEPUTATILOR

In atenția: Domnului Mihai LUPU
Presedintele Comisiei

Stimați Domni,

Re: Master Plan al Portului Constanta

Subscrisa **Organizația Patronală „OPERATORUL PORTUAR” Constanța**, persoană juridică română, cu sediul în Constanța, Bd. Mamaia Nr. 182, Parter, 900540, înființată în baza Sentinței Civile nr. 88/04.06.1992, pronunțată de Judecătoria Constanța, tel./fax: 0241/484.836, e-mail: office@operatorulportuar.ro, reprezentata prin Presedinte,

În calitate de reprezentanți legitimi ai intereselor comunității din Portul Constanța și deci din ansamblul porturilor maritime românești, având în vedere dimensiunea și magnitudinea activităților desfășurate la nivelul Portului Constanța, vă aducem la cunoștință poziția membrilor Organizației Patronale „Operatorul Portuar” Constanța în legătură cu Proiectul de Master Plan al Portului Constanța aflat în acest moment în procedura de evaluare de mediu, a Agenției pentru Protecția Mediului Constanta, în scopul obținerii avizului de mediu.

Reprezentând interesele conjuncte ale majorității operatorilor economici care își desfășoară activitatea economică în Portul Constanța, cel mai mare port al României de la Marea Neagră, vă transmitem prezenta adresa, prin intermediul căreia dorim să supunem atenției dumneavoastră mai multe **aspecte legate de acest proiect supus în prezent procedurii de avizare.**



1. Master Planul Portului Constanta reprezinta un document de o importanta majora, ce urmeaza sa produca consecinte economice si sociale pe termen mediu si lung, asupra unui obiectiv de magnitudinea Portului Constanta, cel mai mare port al Romaniei de la Marea Neagra si in final asupra economiei si industriei statului roman, in ansamblul sau.
2. Trebuie observat faptul ca, exista o lipsa de concordanta evidenta intre Master Planul pentru Portul Constanta si Master Planul General de Transport al Romaniei, avand in vedere faptul ca viziunea reflectata de Master Planul pentru Portul Constanta nu este integrata in viziunea generala si unitara a strategiei nationale de transport.
Astfel, daca Master Planul General a avut la baza situatia de fapt (aspecte tehnice si economice) din anul 2014, in cazul Master Planului pentru Portul Constanta s-au avut la baza date si informatii aferente anului 2012 (data la care s-a demarat achizitia serviciului).
3. Se observa de asemenea, o incalcare flagranta a Recomandarilor Organismelor Europene, a indrumarilor Organizatiei Porturilor Maritime Europene (ESPO), cat si a legislatiei romane, privind problemele de mediu si de management portuar, fiind astfel constatate o serie de deficiente in raport de: management al calitatii aerului, de conservare a energiei si schimbarilor climatice, de management al zgomotului, de management al deeurilor, de management al apei (consum si cantitate), etc.
4. Totodata, se constata necorelarea functiei economice cu functia sociala, Master Planul neabordand deloc aspectul social, factorul uman. Elaboratorul considera ca „nu exista probleme sociale”, aceasta in pofida faptului ca, exista un conflict cunoscut intre administratia portuara si operatorii portuari, care revendica solutionarea a numeroase probleme importante si in pofida lipsei de transparenta manifestate in procedura de elaborare a acestui proiect.

Astfel, tinand cont de toate aceste aspecte enuntate mai sus, si avand in vedere faptul ca potrivit art. 2 pct. 13 OUG nr. 195/2005, avizul de mediu reprezinta ..."actul administrativ emis de autoritatea competenta privind protectia mediului care confirma integrarea aspectelor privind protectia mediului in planul sau programul supus adoptarii", iar in acest moment, proiectul se afla intr-o faza avansata in vederea obtinerii acestui aviz al Agentiei pentru Protectia Mediului Constanta, consideram ca emiterea avizului de mediu pentru Master Planul Portului Constanta ar „confirma” integrarea aspectelor privind protectia mediului in raportul intocmit de consultanti si ar valida astfel, in integralitate, strategia ce va fi pusa in aplicare pe termen scurt, mediu si lung.

In consecinta, va solicitam sa constatati ca Master Planul Portului Constanta nu cuprinde masuri pentru asigurarea protectiei mediului, ca autoritatile responsabile cu intocmirea acestuia se sustrag directivelor europene referitoare la protectia mediului, specifice sectorului portuar, si totodata, sa interveniti urgent, pentru a stopa o avizare



Constanta
Port Business
Association

Organizația Patronală „OPERATORUL PORTUAR”
Constanța
Bd. Mamaia, nr. 182, parter, 900540, Constanța
Tel./Fax: 0241 484 836, E-mail: office@operatorulportuar.ro
www.operatorulportuar.ro

favorabila a unui Master Plan cu carente majore, care va avea insa un impact semnificativ, pe termen mediu si lung, asupra economiei portuare si implicit asupra economiei statului roman.

In acest sens, va inaintam alaturat, spre analiza, **Memoriul nr. 378/12.10.2015**, transmis in data de 12.10.2015, Agentiei pentru protectia Mediului Constanta, privind deficientele Master Planului Portului Constanta din perspectiva factorilor de mediu si **Memoriul nr. 2346/26.01.2015** privind o serie de comentarii si clarificari ale operatorilor portuari asupra Master Planului, ce ar trebui sa reprezinte considerentele emiterii unui aviz negativ pentru Master Planul Portului Constanta.

Cu deosebită stimă,

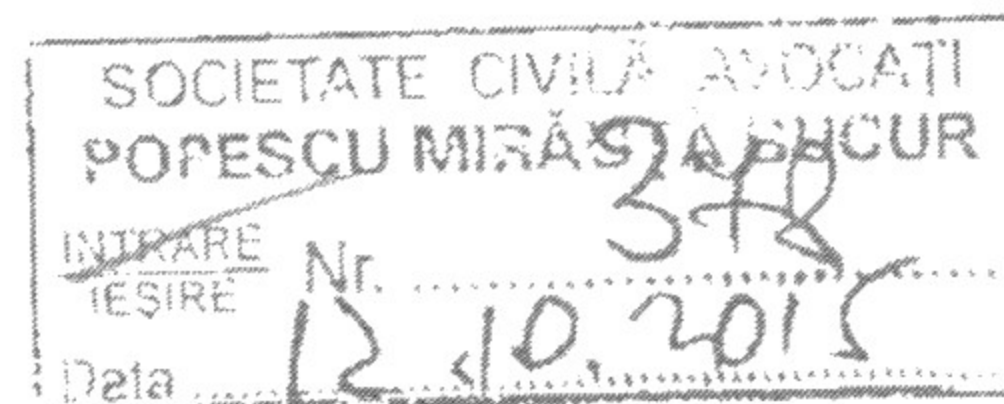
Organizația Patronală „Operatorul Portuar” Constanța





**Constanta
Port Business
Association**

Organizația Patronală „OPERATORUL PORTUAR” Constanța
Bd. Mamaia, nr. 182, parter, 900540, Constanța
Tel./Fax: 0241 484 836, E-mail: office@operatorulportuar.ro
www.operatorulportuar.ro



CATRE,

**AGENTIA PENTRU PROTECTIA MEDIULUI
CONSTANTA**

- Constanta str.Unirii nr.23, jud.Constanta cod 900532 -

Tel./ Fax: 0241-546596;0241-546696

E-mail: office@apmct.anpm.ro

Cod Fiscal 8739050, Inființare conf. Sentință Civila nr. 88/04.06.1992
BRD Grup Societe Generale Constanța, Cont IBAN: RO40BRDE140SV06376771400

Affiliated to



Stimați domni/ doamne,

ORGANIZAȚIA PATRONALĂ „OPERATORUL PORTUAR”, persoana juridică română, cu sediul în Constanța, Bd. Mamaia Nr. 182, Parter, Jud. Constanța, autorizată potrivit Sentinței Civile nr. 88/04.06.1992, pronunțată de Judecătoria Constanța, tel./ fax. 0241/484.836, e-mail: office@operatorulportuar.ro, **reprezentată prin Președinte;**

În calitate de mandatar al intereselor celor mai importanți operatori economici ce-si desfășoară activitatea în Portul Constanța

Având în vedere:

- Adresa dumneavoastră nr.2506/24.06.2015 prin care ne recunoașteți calitatea de „public interesat” astfel cum este reglementată în accepțiunea art.2 lit.d din HG nr. nr.1076/2004, privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe;
- Prevederile Legii nr.86/2000 privind ratificarea Convenției privind accesul publicului la informație, participarea publicului la luarea deciziei și accesul la justiție în probleme de a participa la dezbateri și la luarea deciziilor;
- Aprobarea studiului de evaluare adecvată conform prevederilor H.G. nr.1076/2004;
- Prevederile Legii nr.544/2001- privind liberul acces la informațiile de interes public;
- OUG nr.195/2005 privind Protecția Mediului, cu toate modificările și completările ulterioare;
- HG nr.445/2009 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- Legea nr. 278/2013 privind emisiile industriale, cu toate modificările și completările ulterioare;
- Legea apelor nr. 107/1996, cu toate modificările și completările ulterioare;
- Directiva 2008/50/EC referitoare la calitatea aerului ambiental în Europa;
- Directiva Energiei Regenerabile a UE din 2009;
- Directiva 2002/49/EC referitoare la zgomot ambiental ;
- Directiva Consiliului 85/337/CEE din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- Directiva 2000/59/EC referitoare la facilitățile portuare cu scopul de a reduce substanțial descărcările de deseuri generate de nave și rezidurile de marfă în mare;



Formulam prezentul:

MEMORIU

privind **deficiențele Master Planul Portului Constanța**, din perspectiva factorilor de mediu, pe care va rugăm să vi-l însușiți și, în consecință, să nu eliberați avizul de mediu, ținând cont de următoarele:

CONSIDERENTE

I. Chestiuni generale – Integrarea problematicei de mediu derivată din Master Planul Portului Constanța în politicile și strategiile de mediu propuse de ESPO – Organizația Porturilor Maritime Europene;

Sectorul portuar european a realizat progrese semnificative în domeniul managementului de mediu în ultimii 15 ani, acest lucru fiind în mare măsură determinat prin cooperarea strânsă între ESPO și EcoPorts.

Pentru ESPO, mediul a constituit întotdeauna o prioritate majoră, existând o legătură strânsă între gestionarea eficientă a mediului și managementul portului eficient. Având în vedere diferențele dintre porturi și natura schimbătoare a provocărilor de mediu care apar în porturi, stabilirea unui sistem de management de mediu responsabil este considerată extrem de importantă de către ESPO.

O abordare sistematică a managementului de mediu permite identificarea continuă a priorităților de mediu ale unui port individual în timp ce introduce o structură organizațională funcțională care stabilește ținte specifice, implementează măsuri, monitorizează impactul, evaluează, revizuieste și ia acțiunile de corecție când este necesar.

II. Strategii și Priorități în politica de asigurare a managementului sistematic de mediu în cadrul porturilor, susținute de ESPO – Organizația Porturilor Maritime Europene;

În preocuparea strânsă pentru asigurarea și menținerea unui management de mediu eficient, S-au identificat următoarele priorități:

1) Managementul calitatii aerului

Comisia Europeană a dat prioritate maximă implementării legislației europene referitoare la aer, în special Directiva 2008/50/EC referitoare la calitatea aerului ambiental în Europa. Măsurile prompte vizează reducerea emisiilor în aer de poluanți foarte problematici precum PM_{2,5}, O₃, NO₂. Autoritățile Portuare Europene sunt obligate să aplice mecanisme și

standardele necesare pentru gestionarea situației și reducerea poluării aerului în arile portuare.

2) Conservarea energiei și schimbările climatice

Factorii cheie ai Politicii pentru Energie a Europei sunt securitatea energetică și combaterea schimbării climei. Practic, cea mai des invocată problemă și preocupare de mediu globală, din acest punct de vedere este încălzirea globală și schimbarea climei.

Este o problemă ridicată deopotrivă atât din partea factorilor responsabili de asigurarea protecției mediului înconjurător, dar și o preocupare permanentă a organizațiilor guvernamentale și non-guvernamentale și a publicului în general. Consumul de energie și emisiile de gaze din transportul și sectorul portuar sunt din ce în ce mai mult în atenția politică a publicului.

În acest sens, Directiva Energiei Regenerabile a UE din 2009 conține următoarele obiective obligatorii, până în anul 2020:

- Reducerea emisiilor GHG în Europa cu cel puțin 20% față de 1990;
- 20% din consumul de energie să provină din surse de energie regenerabile;
- Reducerea cu 20% a consumului de energie primară în comparație cu nivelele proiectate;

3) Managementul zgomotului

O altă problemă de mediu semnificativă o reprezintă zgomotul ambiental. Porturile construite în apropiere de orașe se confruntă cu această problemă a poluării sonore care generează și o serie de probleme de sănătate, precum: tulburări de stres, boli cardiovasculare și pierderea auzului.

În scopul înlăturării efectelor poluării fonice, au fost adoptate o serie de măsuri la nivel european, între care în special Directiva Zgomot ambiental (2002/49/EC) și legile naționale transpuse cu set de valori limită naționale și individuale. Acest ghid recunoaște că zgomotul ambiental reprezintă o problemă ce poate fi înlăturată prin măsuri de reducere potrivite și îmbunătățite la cele mai înalte standarde.

4) Managementul deșeurilor

Al șaselea Program De Acțiune de Mediu al Uniunii Europene identifică prevenirea și managementul deșeurilor ca una din cele mai importante priorități.



Obiectivul principal al acestui program este realizarea unui management al deșeurilor care să contribuie la reducerea cantității de deșeurii într-o manieră sigură și eficientă, acordând o atenție sporită mediului inconjurator.

În anul 2000, Comunitatea Europeană a adoptat Directiva 2000/59/EC referitoare la facilitățile portuare cu scopul de a reduce substanțial descărcările de deșeurii generate de nave și rezidurile de marfă în mare. Abordarea acesteia are în vedere managementul deșeurilor din perspectiva a trei principii:

- ✓ **Prevenirea generării de deșeurii**, urmărind prin această reducere cantității generate de deșeurii și de asemenea, să reducă prezenta substanțelor periculoase în produse;
- ✓ **Reciclare și reutilizare**, scopul urmărit fiind recuperarea a cât mai multe materiale – de preferat prin reciclare. Comisia Europeană a definit câteva fluxuri de deșeurii care cer mai multă atenție în vederea reducerii impactului de mediu al acestora. Acestea sunt: ambalajele, vehiculele uzate și deșeurile electrice și electronice.
- ✓ **Îmbunătățirea depozitării finale și monitorizarea**: deșeurile care nu pot fi reciclate sau reutilizate să fie incinerate în siguranță în timp ce depozitele de deșeurii să fie folosite ca alternativă. În ambele situații însă se impune o monitorizare atentă și permanentă.

Organismele europene au făcut următoarele recomandări:

- ✓ Porturile trebuie să dezvolte și să implementeze un Plan de Management al deșeurilor, cu consultarea părților relevante (în particular utilizatorii portului- prin Operatorul portuar). Acest plan – supus în mod obligatoriu evaluării și aprobării de către Agenția de Protecția Mediului- trebuie să reglementeze cum să se opereze fiecare tip de deșeu, inclusiv rezidurile de marfă;
- ✓ Implementarea unui sistem de recuperare a costurilor ce presupune aplicarea unei taxe pe deșeurii și acordarea de stimulente navelor care nu descarcă deșeurile generate la nava în mare.

O chestiune extrem de importantă impusă prin Directiva Europeană de care autoritățile portuare trebuie să țină cont, are în vedere evidența navelor care descarcă deșeurii generate. Aceste informații trebuie transmise la EMSA, permițând astfel o monitorizare la nivel european.

Sintetizând, în managementul deșeurilor există trei chestiuni importante avute în vedere de directivele europene:

- ✓ Proiectarea practică și tehnică a facilităților de recepție;
- ✓ Operarea facilităților portuare în privința preluării deșeurilor;
- ✓ Informațiile referitoare la managementul deșeurilor

5) Managementul apei (consum si cantitate)

Apa este o resursa naturala valoroasa iar valorificarea ei impune respectarea unor cerinte riguroase din partea autoritatilor portuare, fie ca este vorba de consum, cat mai cu seama de calitatea acesteia. Calitatea apei este esentiala pentru ecosisteme si biodiversitate si diferitele operatiuni portuare pot constitui un impact semnificativ pentru apele portului.

Directiva cadru a apei, adoptata tot in anul 2000 prezinta o abordare integrata pentru politica UE a apei, avand drept obiectiv realizarea statutului de ape bune a tuturor apelor UE pana in anul 2015.

In acest context, provocarea pentru porturi este sa prioritizeze procesele managementului apei, ca parte a obiectivelor sociale de responsabilitate ale companiei si sa asigure calitatea apei in cantitati suficiente pentru toate utilizările legitime.

III. Analiza deficientelor Master Planului Portului Constanta in raport cu prioritatile de asigurare a managementului sistematic de mediu enuntate mai sus;

Analizand datele cuprinse in Master Planul Portului Constanta – in raport de cerintele de mediu urmarite – se constata ca acesta cuprinde mari deficiente care nu permit Autoritatii de Protectia Mediului sa-l avizeze favorabil, fara a fi remediate in integralitate toate aceste inconveniente.

Astfel, raportandu-ne la cele 5 prioritati stabilite la nivelul UE in privinta asigurarii unui mediu sanatos si prielnic pentru o dezvoltare durabila, vom enumera deficientele Master Planul Portului Constanta, dupa cum urmeaza:

1) In raport de managementul calitatii aerului, Master Planul Portului Constanta prezinta urmatoarele deficiente:

- ✓ Nu exista o abordare integrata (o baza de date) la nivel de port a emisiilor, a contributiilor la calitatea aerului din port si din vecinatate;
- ✓ Nu se monitorizeaza emisiile de pulberi de suspensie PM 2.5 cu potential cancerigen ridicat, deosebit de periculoase pentru angajati si locuitori;
- ✓ Nu se iau masuri pentru imbunatatirea calitatii aerului in arile portuare si in vecinatate;
- ✓ Nu exista o zonare de mediu, cu creare de zone cu impact de mediu redus;
- ✓ Nu exista exemple de bune practici date chiar de CN APM SA Constanta;
- ✓ Nu se creaza conditii pentru utilizatorii portuari de imbunatatire a performantei de mediu;
- ✓ Nu se aplica scheme de stimulare a utilizatorilor ecologici ai portului.



2) In raport de conservarea energiei si schimbările climatice, Master Planul Portului Constanta prezinta urmatoarele carente:

- ✓ Nu se iau masuri pentru cresterea eficientei energetice;
- ✓ Majoritatea instalatiilor si echipamentelor sunt inechitate , avand clasa energetica slaba;
- ✓ Nu se administreaza sistematic consumul de energie;
- ✓ Nu exista incercari de folosire a energiilor regenerabile;
- ✓ Nu exista infrastructura de incarcare LNG/EE;
- ✓ Nu exista o schema de stimulare a utilizatorilor ecologici ai portului.

3) In raport de managementul zgomotului Master Planul Portului Constanta prezinta urmatoarele lipsuri:

- ✓ Ultimile masuratori ai indicatorilor de zgomot arata depasiri cu pana la 5 dB a nivelelor de zgomot ambiental, fapt care are impact asupra a cca 23.000 locuitori ai Constantei;
- ✓ Nu exista masuri de reducere la surse a zgomotului ambiental;

4) In raport de managementul deseurilor Master Planul Portului Constanta prezinta urmatoarele deficiente:

- ✓ Nu exista un Plan de Management a deseurilor actualizat, cu consultarea partilor relevante (utilizatorii portului).A existat un studiu facut de specialistii olandezi , care insa nu s-a avut in vedere;
- ✓ Problema managementului deseurilor a fost declinata catre utilizatori, neexistand o viziune integrata la nivelul intregului port;
- ✓ Nu exista masuri de prevenire a accidentelor de mediu generate de deseuri si nici de reducere a prezentei substantelor periculoase;
- ✓ La nivelul intregului port nu sunt controlate generarea si operarea fluxurilor de deseuri si nu sunt luate masuri de reciclare, reutilizare;
- ✓ Nu exista un plan de monitorizare a generarii, operarii si depozitarii deseurilor;
- ✓ Problema rezidurilor de marfa este decinata la operatori; neexistand un control a acestor reziduri, acestea ajung la depozitul deschis unde se amesteca cu alte deseuri sau –si mai rau – in acvatoriul portuar, fiind indepartate de pe platformele portuare;
- ✓ Nu se respecta indicatia de a incinera majoritatea deseurilor , prin nepunerea in functiune a incineratorului si folosirea depozitului deschis, existand riscul generarii unor potentiale epidemii;
- ✓ Nu se respecta prevederea europeana de a se raporta la EMSA informatiile referitoare la evidenta navelor care nu descarca deseurile generate la nava;
- ✓ Nu sunt prevazute programe de imbunatatire a performantei de mediu la nivelul intregului port si nici nu sunt asigurate facilitati utilizatorilor portului;
- ✓ Nu exista elaborata o Politica de Mediu a Administratiei Portuare in care sa se sintetizeze gestionarea deseurilor, in corelare cu legislatia si recomandarile europene;



5) In raport de managementul apei (consum si cantitate) Master Planul Portului Constanta prezinta urmatoarele carente:

- ✓ Nu exista un plan de management a consumului de apa la nivel de port;
- ✓ Nu exista un plan de actiune elaborat si aprobat impreuna cu operatorii portuari pentru monitorizarea calitatii apei, a deversarilor de apa de suprafata si calitatea sedimentelor;
- ✓ Nu exista un plan de raspuns la nivel de port realizat in colaborare cu utilizatorii portului la situatii de incendiu cu proceduri aprobate de raspuns atat pentru operatiunile de la mal cat si pentru operatiunile marine;
- ✓ Nu exista scheme de stimulare a utilizatorilor ecologici;
- ✓ Nu se face analiza si monitorizarea balastului navelor, descarcarilor de apa de canal sau santina in cooperare cu ANR.

IV. Lipsa de concordanta intre Master Planul General de Transport al Romaniei si Master Planul pentru Portul Constanta;

Sub un alt aspect va solicitam sa retineti lipsa de concordanta evidenta intre Master Planul pentru Portul Constanta si Master Planul General de Transport al Romaniei, viziunea reflectata de Master Planul pentru Portul Constanta nefiind integrata in viziunea generala si unitara a strategiei nationale de transport.

Master Planul General de Transport al Romaniei este un document strategic integrat care sta la baza planificarii investitiilor in transporturi pentru perioada 2014-2030 si reprezinta un document obligatoriu fara de care Romania nu va putea accesa fondurile structurale pentru transporturi aferente perioadei 2014-2020.

In acest context, Master Planul pentru Portul Constanta trebuie sa respecte si sa se incadreze – si prin prisma dispozitiilor privind respectarea politicilor de mediu aprobate – in dispozitiile Master Planului General de Transport al Romaniei.

In Master Planul General de Transport al Romaniei , principalele deficiente retinute cu privire la transportul maritim au fost:

- O mare parte din infrastructura Portului Constanta este inechita iar dezvoltarea portului Constanta este amenintata din cauza restrictiilor volumului de marfa transportat prin Stramtoarea Bosfor, impuse de gestionarea numarului de ambarcatiuni, precum si a dimensiunii acestora;
- Avand in vedere ca singurul port maritim de adancime al Romaniei este Portul Constanta, este posibila aparitia problemelor legate de siguranta nationala precum si in ceea ce priveste retelele strategice de aprovizionare;

Tinand cont aceste precizari, urmeaza sa constatati ca in Master Planul pentru Portul Constanta nu sunt prevazute masuri de protectia mediului care sa corespunda obiectivelor specifice de mediu aprobate prin Master Planul General de Transport al Romaniei, astfel:

- ✓ Dezvoltarea unei infrastructuri moderne de transport, cu luarea in considerare a efectelor asupra mediului;
- ✓ Promovarea proiectelor de investitii în transporturi care contribuie la realizarea unui sistem durabil de transport, cu masuri de evitare si reducere a efectelor adverse, cum sunt: emisiile de poluanti în atmosfera, poluarea fonica în zonele urbane si pe rutele cu circulatie intensa, poluarea apelor si solului datorate surselor difuze, impactul asupra peisajului si patrimoniului cultural;
- ✓ Reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera provenite din sectorul transporturilor;
- ✓ Protectia sanatatii populatiei prin imbunatatirea conditiilor de mediu si de siguranta a transportului;
- ✓ Reducerea impactului asupra biodiversitatii cu asigurarea de masuri pentru protectia si conservarea biodiversitatii, cat si asigurarea coerentei rețelei nationale de arii naturale protejate.

V. Concluzii finale

Sintetizand materialul prezentat, urmeaza sa constatati ca Master Planul Portului Constanta nu cuprinde masuri pentru asigurarea protectiei mediului, sens in care se impune a se respecta urmatoarele recomandari:

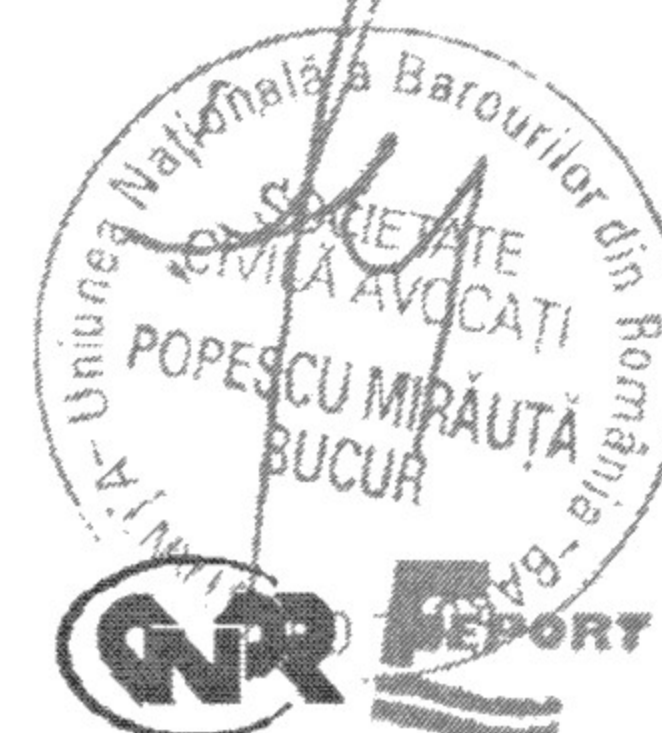
1. **CN APM SA Constanta**, impreuna cu firma de consultanta care a intocmit lucrarea „Master Planul Portului Constanta” trebuie sa tina cont de toate Directivele europene referitoare la protectia mediului si de recomandarile ESPO si EMSA specifice sectorului portuar, fata de care se observa ca se sustrage;

3. Autoritatea Portuara trebuie sa-si asume o pozitie responsabila la nivel de port si de integrator a problemelor de mediu, in conformarea cu legislatia de mediu si implementarea recomandarilor europene (Comisia Europeana, EMSA, ESPO).

Pentru toate aceste omisiuni grave, cuprinse in Master Planul Portului Constanta, va revine indatorirea de a nu aviza favorabil Master Planul Portului Constanta.

Organizatia Patronala „OPERATORUL PORTUAR”
reprezentata de SCA Popescu – Mirauta - Bucur

Prin av. Anca MIRAUTA





Constanta
Port Operators
Association

Organizația Patronală „OPERATORUL PORTUAR”
Constanța
Bd. Mamaia, nr. 182, parter, 900540, Constanța
Tel./Fax. 0241 484 836, E-mail: office@operatorulportuar.ro
www.operatorulportuar.ro

ORG. PATR. OPERATORUL PORTUAR		
Constanța		
INTRARE	Nr.	2356
IESIRE		
Zi 26	Luna 01	An 2015

Către,

AGENTIA NATIONALA PENTRU PROTECTIA MEDIULUI CONSTANTA

În atenția: Domnului Director General

Re: Master Planul Portului Constanța

Subscriesele

ORGANIZAȚIA PATRONALĂ „OPERATORUL PORTUAR” CONSTANȚA, persoană juridică română, cu sediul în Constanța, Bd. Mamaia, nr. 182, Parter, 900540, autorizată potrivit Sentinței Civile nr. 88/04.06.1992, tel./fax. 0241/484.836, e-mail: office@operatorulportuar.ro,

și

FEDERAȚIA NATIONALA A SINDICATELOR PORTUARE („FNSP”), cu sediul în Constanța, Incinta Port, Cladirea Bursa Noua, Parter, tel./fax: 0241/601.081, organizație sindicală reprezentativă la nivelul sectorului de activitate „Transporturi pe apă și servicii conexe. Transporturi aeriene și servicii conexe”.

Având în vedere Proiectul de Master Plan al Portului Constanța (în continuare „Proiect”) transmis spre aprobare Agenției Naționale pentru Protecția Mediului și publicat pe website-ul instituției, vă transmitem prin prezenta următoarele comentarii formulate de către unii membrii Organizației.

A. Considerații preliminare

Obiectivul unui document ce urmează a produce consecințe economice și sociale pe termen mediu și lung asupra unui obiectiv de magnitudine Portului Constanța, cel mai mare Port al României de la Marea Neagră, și, în final asupra economiei și industriei Statului Român în ansamblul său, nu poate consta în „sprijinirea CN APM în procesul de luare a deciziilor”, ci mai degrabă ar trebui să reprezinte o planificare bazată pe date concrete și reale pentru dezvoltarea Portului.

Cu atât mai mult nu poate fi admis ca Master Planul Portului Constanța să deservească interesele particulare ale CN APM și nici să profite unui număr limitat de operatori portuari, pornind de la premise eronate și fiind bazat pe o analiză incompletă a situației existente și a nevoilor de dezvoltare a întregii infrastructuri de transport naval domeniu public al statului existente în Portul Constanța. Un astfel de proiect având consecințe semnificative, mai ales din punct de vedere

economic și implicând investiții majore ce ar urma a se realiza ar trebui să aibă drept scop dezvoltarea Portului Constanța și creșterea atractivității acestuia în raport cu porturile concurente.

Potrivit Consorțiului de consultanță Ernst&Young S.R.L. – Inros Lackner SE (în continuare „Consultant”) se intenționează ca prin Proiect „să se asigure continuitatea dezvoltării portuare, cu exploatarea eficientă a resurselor și infrastructurii existente, orientate spre necesitățile reale ale pieței” și identificarea „valorii adăugate, în termenii activităților comerciale generate și atractivitatea pentru investitori și pentru utilizatorii portului”.

Pentru realizarea unor asemenea obiective, se are în vedere, potrivit aserțiunilor Consultantului cuprinse în Proiect, „evaluarea cererii curente și viitoare în privința infrastructurii și suprastructurii portuare”, fără ca în demersurile realizate în vederea întocmirii Proiectului să se fi purtat discuții cu toate persoanele implicate în desfășurarea activității desfășurate în Portul Constanța, Porturilor Mangalia și Midia.

Apreciem ca prin conținutul său acest Master Plan depășește limitele obiectivului său principal și anume acela de a elabora o planificare strategică pe termen scurt (anul 2020), mediu (2021 – 2030) și lung (2040) pentru întregul Port Constanța. Prin multe dintre referințele și strategiile pe care le cuprinde, Master Planul susține și favorizează în mod vădit doar dezvoltarea anumitor operatori economici, și nu a întregului Port, ca și componentă a sistemului comercial de transport din Europa.

Master Planul ar trebui să fie o strategie generală de dezvoltare a Portului, în timp ce Proiectului nominalizează în mod expres operatorii portuari, face strategii cu privire la dezvoltarea unor dintre aceștia, la mărfurile pe care ar trebui să le opereze.

Luând ca și reper traficul estimat în principal pentru operarea navelor de cereale și containere, dar și creșterea traficului navelor de croaziera ce trec prin Portul Constanța, Proiectul cuprinde reorganizarea terminalelor, utilizarea danelor și mutarea locației anumitor operatori, plecând de la premiza că „majoritatea contractelor de concesiune și de închiriere expiră în 2021 și 2023”. Planificând reorganizarea zonală a Portului, Consultantul apreciază că „operatorii poartă în mod exclusiv răspunderea pentru demontarea dotărilor lor și trebuie să curețe terminalele pe cheltuielă proprie”.

Plecând de la astfel de premise comerciale și juridice considerăm că întreaga planificare, strategiile și reprofilarea Portului cuprinse în acest Proiect nu pot fi luate în mod real în considerare.

În acest context, subliniem faptul că subscrisa nu a fost implicată în procesul de realizare a studiilor premergătoare elaborării Proiectului, astfel încât cerințele Comunicării Comisiei privind o politică portuară europeană 616/2007 care impun ca în ceea ce privește deciziile majore în legătură cu porturile să fie consultate toate persoanele implicate să fie respectate.

Chiar și în cazurile în care au avut loc întâlniri cu unii dintre operatorii portuari membrii ai Organizației noastre, informațiile furnizate de către aceștia nu au fost folosite în toate cazurile.



Spre exemplu operatorii MINMETAL și NSS au fost prezenți la întâlnirile organizate de către Consultant o singură dată, timpul alocat fiind extrem de redus raportat la anvergura Proiectului și la cantitatea de informație pe care Consultantul ar fi trebuit să o solicite și preia de la operatori. Mai mult decât atât, informațiile furnizate în mod voluntar de către operatori nu se regăsesc în cuprinsul Proiectului, persoanele participante la întâlniri din partea Consultantului arătând total dezinteres față de aspectele prezentate de către operatori.

Mai mult decât atât, materialul publicat face referiri frecvente la Anexe, care însă nu sunt disponibile spre informare, astfel încât nu se poate aprecia că operatorii portuari ce desfășoară activități în Portul Constanța, porturile Midia și Mangalia au fost informați cu privire la toate aspectele importante ale Proiectului, cu atât mai mult cu cât, potrivit cuprinsului Proiectului astfel de anexe sunt cele care oferă informații detaliate în legătură cu descrierea tehnică, caracteristicile principale, tema de proiectare, devizurile de costuri și planurile de execuție sunt incluse în aceste Anexe la care se face trimitere în mod repetat.

B. Clarificări și probleme generale

Membrii ale căror interese conjuncte le reprezentăm considerăm necesar ca, în legătură cu Proiectul, Compania Națională „Administrația Porturilor Maritime” S.A. Constanța (în continuare „CN APM”) și/sau Consultantul să formuleze clarificări în ceea ce privește mai multe aspecte conținute în Proiect.

1. Privit în ansamblul său, Proiectul are în vedere realizarea unor investiții totale ce ajung la miliarde de EURO ce ar urma să fie realizate în următorii 20 de ani, fără a lua în considerare istoria recentă și fără a propune soluții concrete de finanțare de natură a acoperii capacitatea financiară limitată a CN APM, ale cărei fonduri provin în mare parte de la bugetul de stat. În acest sens, Consultantul nu a avut în vedere faptul că în ultimii 10 ani CN APM și, respectiv, Ministerul Transporturilor, ca minister de resort, au inițiat proiecte care nu depășesc 200 milioane EURO. În vederea schimbării acestei realități, membrii ale căror interese conjuncte le reprezentăm apreciază că, în cadrul unui proiect precum cel prezentat ar trebui să se regăsească în primul rând propuneri de atragere a fondurilor necesare dezvoltării proiectelor propuse și modalități de implicare a tuturor acționarilor CN APM în finanțarea proiectelor de investiții, urmând ca abia apoi să se efectueze distribuirea de dividende.
2. Consultantul propune realizarea unor investiții majore, fără a avea în vedere, în primul rând întreținerea infrastructurii existente și eficientizarea spațiilor disponibile, raportate la tehnologii noi de operare. Astfel, Proiectul nu oferă date în legătură cu soluții de eficientizare și atragere a traficului.
3. Consecință a neimplicării efective a tuturor operatorilor portuari și, în special a Organizației, în procesul premergător întocmirii Proiectului constau în faptul că premisele



de la care s-a pornit în redactarea Proiectului sunt false sau eronate, având în vedere faptul că CN APM a raportat o creștere a traficului de mărfuri din Portul Constanța și Porturile Midia și Mangalia în ultimii patru ani, ceea ce a condus la greșita provizionare a grupelor de mărfuri operate și la corelarea capacității prezente și viitoare a Portului, raportată la situația hinterlandului, pieței naționale, locale și internaționale.

În scopul exemplificării, menționăm faptul că, în mod greșit au fost avute în vedere de către Consultant următoarele informații ce pot conduce la concluzii fundamentale greșite:

- În tabelul 3.2 – 2 traficul înregistrat la poziția 12 de către operatorul MINMETAL este greșit indicat – 922.939 t în anul 2013, traficul real fiind de circa 3 ori mai mare;
- La punctul 3.2.3.1, la calcularea tonajului de 786.868 au fost avute în vedere exclusiv minereu/cărbunele și lichidele vrac, fără a fi luat în calcul și traficul de cereale;
- La punctul 3.2.3.1 a fost indicat un trafic de 10.041 t realizat de NIVA PRODCOM S.R.L.;
- La punctul 3.2.5 a fost indicat în mod eronat SILOTRANS ca fiind operatorul cu cea mai bună performanță în ceea ce privește volumul de mărfuri primite, realizând 827.000 t/ha. În acest sens această informație ar trebui coroborată cu raportările privind realizările totale și suprafața ocupată de NSS;
- Potrivit tabelului 3.3 – 1 informațiile privind traficul de RO – RO sunt indisponibile la nivelul anului 2005, în condițiile în care CN APM ar trebui să dețină astfel de informații;
- În mod eronat se indică în Proiect faptul că terminalul de ulei vegetal din Dana 19 operat de către operatorul Frial S.A. este terminal de produse petroliere. Mai mult decât atât, datele de trafic, tonajul și capacitățile de depozitare pentru uleiuri vegetale care au fost furnizate consultantilor de către Frial S.A. au fost prelucrate de către Consultant ca fiind pentru produse petroliere și nu pentru uleiuri vegetale. Drept consecință, Proiectul cuprinde măsuri în ceea ce privește traficul de uleiuri vegetale fără a lua în considerare Frial S.A.

Mai mult decât atât, Proiectul cuprinde numeroase inadvertențe și informații care conduc la concluzii cu caracter contradictoriu, cum ar fi:

- Potrivit afirmațiilor cuprinse în Proiect, randamentul Portului Constanța este corespunzător practicilor internaționale în materie, însă nu este posibilă realizarea unei



analize realizate individual asupra terminalelor, randamentul acestora nu a putut fi determinat;

- Potrivit punctului 3.9.2 întreaga zonă a portului Constanța este „utilizată intens prin intermediul diverselor terminale”, însă potrivit tabelului 3.9 – 2 gradul de utilizare a portului în 2013 a fost de doar 44% față de potențial, iar concluziile Consultantului conduc la propunerea pe termen scurt de realizare a unor terminale noi.

Având același efect negativ asupra propunerilor efectuate sunt și anumite informații insuficiente sau care se află în vadină contradicție cu realitatea în ce privește starea actuală a infrastructurii de transport naval:

- Informațiile privind starea tehnică a drumurilor sunt mai degrabă sumare și nu sunt însoțite de concluzii clare;
- Potrivit punctului 3.5.3.1 fiecare terminal are acces direct la sistemul de cale ferată
- Tabelul 3.5 – 1 cuprinde informații necorelate cu valorile de trafic sezonier. Nu există rezerve teoretice de capacitate pentru toate stațiile de cale ferată, în special în Portul Constanța Zona A și B în sezonul recoltării cerealelor.

În plus, lipsa unei consultări eficiente cu toți operatorii portuari a condus la propunerea unor soluții nejustificate de rezultatele analizei întregului fenomen existent la nivelul Portului Constanța.

4. Proiectul nu conține niciun fel de soluție în ceea ce privește reducerea taxelor și tarifelor portuare având în vedere forma de organizare CN APM ca societate pe acțiuni al cărei scop principal este acela de a realiza profit. În prezent există peste 35 de taxe aplicate mărfurilor și operatorilor portuari de către CN APM, motiv principal al scăderii atractivității Portului Constanța față de alte porturi europene concurente.
5. Nu doar că Proiectul nu propune soluții de reducere a taxelor și dezvoltare și întreținere a infrastructurii de transport naval, ci, mai mult decât atât, tinde să servească realizării unor interese private precum: realizarea intereselor imobiliare din zona Portului Vechi, majorarea tarifelor suportate de către operatori. Mai mult decât atât, în cuprinsul analizei SWOT realizate de către Consultant se iau în considerare posibile modificări legislative „în favoarea susținerii financiare de implementare a celor mai noi tehnologii”. Astfel în locul unor propuneri viabile de strategii pentru atragerea de fonduri, se are în vedere realizarea investițiilor viitoare tot din fondurile de la bugetul de stat.
6. Deși la realizarea Proiectului s-au avut în vedere investițiile pe care unii operatori portuari și-au arătat disponibilitatea să le realizeze, Consultantul nu propune și soluții prin care CN APM să își asume garantarea investițiilor private pe care operatorii portuari le realizează.

7. Soluțiile propuse de Consultant în Proiect spre a fi implementate au în vedere în mare parte domeniile cerealelor și containerelor, neglijându-se nevoile de dezvoltare pe care ceilalți operatori portuari le-au identificat în mod permanent. Nu există niciun fel de justificare oferită de către Consultant a faptului că se pune în centrul Proiectului dezvoltarea terminalelor de containere, în condițiile în care, în prezent traficul de containere a atins nivelul de 45 % din capacitatea totală a terminalelor existente la data întocmirii Proiectului, iar hinterlandul nu susține o astfel de dezvoltare. Pentru realizarea unor astfel de investiții este necesară corelarea programului investițional propus de către CN APM și Consultant cu politicile naționale de dezvoltare a transporturilor rutiere, fluviale și feroviare.
8. De asemenea, un punct important al acestei strategii pentru viitor se pare că îl reprezintă schimbarea destinației Portului Vechi. Principalul argument pentru această schimbare îl reprezintă faptul că în acea zonă se află „câteva obiective de patrimoniu industrial de importanță națională”. Nu negăm importanța acestor obiective, dar considerăm că protejarea lor se poate realiza de către autorități și fără a schimba destinația Portului Vechi în zonă turistică. A se alocă zona aferentă danielor 0 – 24 unor obiective strict turistice, este o măsură exagerată comparativ cu traficul navelor de croazieră estimat și importanța turistică, pe care o are, până la urmă, orașul Constanța. În Europa există destinații turistice tradiționale, tranzitate anual de milioane de turiști, care nu au alocate spații atât de întinse pentru activitatea navelor de croazieră, motiv pentru care apreciem că pentru orașul Constanța este mult prea mult a se reprofila întregul Port Vechi doar pentru activitatea turistică. Cu atât mai mult astfel de măsuri nu se justifică din moment ce creșterea traficului de pasageri prin Portul Constanța nu se datorează creșterii atractivității orașului Constanța din punct de vedere turistic, ci mai degrabă este urmarea actualului context socio-politic din Ucraina, navele fiind redirecționate către portul Constanța.
9. În ceea ce privește acest proiect de relocare a operatorilor din zona Portului Vechi, Consultantul a omis faptul că ar urma să se dezvolte o zonă turistică în imediata apropiere a Danei 0, care este dană militară de interes strategic național. În acest context ar trebui aduse clarificări în ceea ce privește respectarea prevederilor legale în materie de siguranță și normelor ISPS.
10. De asemenea, tot în ceea ce privește reorganizarea Portului Vechi și transformarea sa într-o zonă eminentamente turistică, Consultantul propune dezvoltarea unor proiecte în legătură directă cu unele obiective de patrimoniu, astfel cum sunt magazinele construite de Saligny, fără a include în Proiect și o detaliere a surselor financiare care vor urma să susțină implementarea unor astfel de proiecte. Mai mult decât atât, în vederea relocărilor ce ar trebui să aibă loc în legătură cu zona Portului Vechi, Consultantul nu face niciun fel de



referire la modalitatea în care se va face aplicarea prevederilor legale în vigoare ce reglementează regimul proprietății private.

11. Consultantul, ori de câte ori propune efectuarea unor relocări ale unor operatori portuari nu face nicio referire la modalitățile de despăgubire a acestor operatori sau de negociere dintre CN APM și operatori.
12. Nu poate fi admis ca în proiectul de Master Plan al Portului Constanța singurele referiri la serviciile de siguranță să fie făcute doar atunci când se face vorbire despre veniturile CN APM și siguranța în porturi.

Se constată astfel ignorarea nevoilor de dezvoltare a serviciilor de siguranță, servicii fără de care nu se poate desfășura traficul de manevre în porturile maritime, aceste servicii aparținând CN APM și fiind încredințate prin contracte societăților de pilotaj, respectiv remorcaj.

Nu se prevăd proiecte de dezvoltare a serviciilor de siguranță, pe termen lung, sau mediu, coroborate cu dinamica prognozată a dezvoltării porturilor maritime.

În acest moment, societățile care asigură serviciile de siguranță, prin contracte cu CN APM se confruntă cu probleme serioase ca:

- Lipsa asigurării de dane de acostare special pentru pilotine și remorchere. Această lipsă este acută în porturile Midia și Mangalia, iar în portul Constanța constatăm alocarea provizorie de dane, cele mai multe necorespunzătoare necesităților de desfășurare a activităților de siguranță. În Proiect, nu se face nici-o referire privitoare la asigurarea cheurilor destinate special navelor tehnice (pilotine, remorchere, etc.).
- Nu există prevederi referitoare la asigurarea unui program de modernizare a navelor care concură la desfășurarea serviciilor de siguranță, în condițiile în care multe nave care activează în acest moment sunt depășite din punct de vedere moral, iar starea lor tehnică este discutabilă în numeroase cazuri.
- În acest moment se constată existența unor mari dificultăți în aprovizionarea cu combustibili și lubrifianți a pilotinelor și remorcherelor, în porturile Constanța, Midia și Mangalia neexistând stații de aprovizionare din 2010. În actualul proiect de Master Plan nu se prevede nimic pentru rezolvarea acestei probleme.

Nu este posibil să se facă referiri la modele de dezvoltare din porturile Europei de vest și să fie ignorate politicile ferme privitoare la serviciile de siguranță întâlnite în porturi ca Rotterdam, Hamburg, Marsilia și multe altele, modele de dezvoltare sustenabilă la nivel mondial. Considerăm imperativă includerea în Master Plan Port Constanța a unei direcții de dezvoltare armonioasă a serviciilor de siguranță, precum și asigurării condițiilor de dezvoltare a acestor servicii.



Este necesar să se stabilească distinct armonizarea modului de desfășurare a serviciului de pilotaj nave maritime cu modelele europene, prin stabilirea unui mod de coordonare unitară a traficului, prin participarea piloților la activitatea VTS, așa cum se întâlnește regulat în porturile europene, modele ca cel olandez, belgian și bulgar fiind cele mai apreciate prin eficiența lor.

13. Se apreciază necesară dezvoltarea proiectelor cu privire la modernizarea danelor de categoria „A”.
14. În ce privește dezvoltarea terminalelor RoRo, Proiectul cuprinde o serie de inadvertențe și nu are în vedere faptul că există un drept de folosință recunoscut prin hotărârea Înaltei Curți de Casație și Justiție în favoarea societății UMEX S.A. asupra danelor RoRo3 și 4. O astfel de decizie ar trebui avută în vedere la evaluarea consecințelor pe care reprofilarea danelor RoRo 3 și 4 le produc.
15. De asemenea Master Planul nu propune măsuri concrete pentru sprijinirea eficienței a operării mărfurilor agabaritice, segment de mărfuri cu o dinamică aparte ce presupune adoptarea atât a unor măsuri pe termen scurt, cât și implementarea unor proiecte pe termen lung.
16. Potrivit Părții a IV –a a Proiectului, Consultantul propune „reducerea cheltuielilor operaționale și de mentenanță la un nivel minim care să asigure menținerea în condiții normale a activității celor doi operatori portuari și, mai important, a șantierului naval” și mai mult decât atât, „nu recomandă o dezvoltare viitoare a portului”. Având în vedere faptul că Portul Mangalia face parte din porturile României de la Marea Neagră și faptul că există interes din partea unor operatori portuari pentru dezvoltarea ulterioară a acestuia, este inadmisibil ca printr-un proiect de anvergură Master Planului să se propună diminuarea investițiilor în infrastructura de transport naval ce alcătuiește Portul Mangalia. Cu atât mai mult, Consultantul nu a avut în vedere acordarea unor despăgubiri operatorilor portuari ce desfășoară activitatea în zona respectivă pentru eventualele relocări.

C. Aspecte speciale

1. Cu privire la traficul de containere din Portul Constanța avut în vedere în Proiect facem următoarele mențiuni.
 - 1.1. Poziția deținută de CSCT este una de cvasi-monopol și aceasta în principal datorită unor restricții privind accesul navelor în danele Terminalului de Containere SOCEP - cauza o reprezintă nerespectarea cotelor de proiect privind adâncimile în șenalul navigabil de acces și în zona danelor.

Aducerea adâncimilor la cotele de proiectare, conform Planului de Dezvoltare deja aprobat, coroborată cu realizarea amplului Program de investiții aflat în implementare, cu termen limită 2016, ce cuprinde, fără a se limita la acestea, următoarele:

- 7 milioane euro pentru un pod de containere nou și modern destinat să crească capacitatea de operare până la nave de 10.000 TEU;
- 3,3 milioane euro pentru modernizarea unuia din cele 3 poduri existente;
- 1,1 milioane euro pentru modernizarea flotei de stivuitoare de containere goale și pline: 1 stivuitoare de containere goale și 2 stivuitoare de containere pline;
- 2,6 milioane euro pentru 2 manipolatoare de containere pe pneuri;
- 1 milion euro pentru un soft de gestionare terminal de tip ERP;
- 0,5 milioane euro pentru o flotă de 6 transportatoare de terminal care vor crește capacitățile de operare ale Terminalului SOCEP până la nave de 10.000 TEU. Astfel se vor elimina limitările existente și frecvent reclamate de către potențiali clienți.

1.2. Prin calitatea serviciilor oferite și aplicând o politică comercială de tipul “win – win” operatorul portuar SOCEP a reușit să surmonteze dezavantajele date de restricțiile de acces și în ultima perioadă se evidențiază o creștere importantă a volumului de containere operate.

1.3. SOCEP este un operator de containere competitiv și o alternativă viabilă pentru CSCT deoarece:

- Deține o bună infrastructură rutieră și de CF;
- Deține forța de muncă calificată (în meserii și calificări unde timpul de formare este de ani de zile);
- Are experiență de peste 23 ani în operarea unui terminal de containere (a fost primul terminal de containere din Portul Constanța);
- Posedă un portofoliu de clienți și dezvoltă relații comerciale de 23 ani de zile.

Considerând cele expuse mai sus și analizând cele cuprinse în Master Plan se susțin următoarele:



- a. Propunerea privind relocarea SOCEP într-un nou terminal pe „insulă” nu este varianta cea mai fezabilă și oportună, nici pentru CN APM - implicit SOCEP, nici pentru piața de containere.
- b. Este clar că CN APM poate -cu resurse financiare mult mai mici- să creeze premisele pentru o piață competitivă în operarea de containere.
- c. Plecând de la situația existentă și statusul actual al danelor din Portul Constanța Sud-Agigea, evoluția traficului în perioada următoare și principiul enunțat al utilizării în comun de terminale, SOCEP își arată disponibilitatea - pe termen mediu, de a investi în parteneriat cu CN APM în viabilizarea danelor 126-130 pentru a extinde terminalul actual utilizat de către DP World - CSCT. Astfel, cu o investiție mult diminuată pentru CN APM, ar fi în piață 2 operatori comparabili, cu rezultate directe în creșterea competitivității.
- d. Pe termen lung putem participa alături de CN APM la o investiție într-un nou terminal de containere pe „insulă”, atunci când volumul de marfă și contextul de piață îl vor cere, în condiții avantajoase pentru ambele părți și cu beneficii pentru operatorii din piața de containere.

Operatorul Portuar SOCEP, membru al Organizației, solicită includerea în Master Plan a investiției SOCEP: „Terminal de stocare și operare cereale cu capacitatea de 100.000 tone la baza molului II” din Portul Constanța Nord, ca care operatorul o consideră integrată în conceptul de cluster de cereale constituit în acea zonă a Portului.

2. Capitolul 3 punctul 3.10.3 la poziția 1 are în vedere proiectul „Consolidarea, stabilizarea și amenajarea zonelor adiacente Portului maritim Constanța aflate în administrarea CN APM”, proiect realizat în colaborare cu municipalitatea, motiv pentru care ar trebui detaliată participarea fiecărei părți la realizarea acestui proiect și sursele de finanțare ale acestuia, astfel încât să se evite realizarea unui proiect cu perspectivă imobiliară pentru municipalitate, cu neglijarea nevoilor urgente ale Portului Constanța. De asemenea membrii ale căror interese le reprezentăm solicită Consultantului și/sau CN APM să detalieze modalitatea de recuperare a investiției și beneficiul pe care realizarea unui astfel de proiect îl are asupra comunității portuare.
3. Capitolul 11 tabelul 11.2 – 2 punctul 20 propune realizarea proiectului de extindere a digului de larg al Portului Tomis și amenajarea accesului, investiție ce nu poate fi justificată atât timp cât Portul Tomis este concesionat pentru o valoare de 2000 EURO/lună către o anumită firmă.
4. Capitolul 12 punctul 12.15.4 având titlul marginal „Terminal de GNL în Portul Constanța” și, respectiv capitolul 15 punctul 15.2 având titlul marginal „Programul în curs, de investiții și dezvoltare, al CN APM Constanța”, cuprind proiecte pe care Consultantul le apreciază

- irelevante din punctul de vedere al întocmirii Master Planului Portului Constanța. În acest nu există o justificare pentru includerea acestor proiecte în Master Plan.
5. Capitolul 13, punctele 13.3 având titlul marginal „Lucrări pentru schimbarea destinației portului vechi” și, respectiv 13.5 – „Reamplasarea terminalului de la Dana de Gabare”, ambele privitoare la situația portului vechi apreciem necesare clarificări și completări din partea Consultantului și/sau CN APM în ceea ce privește fundamentarea din punct de vedere al eficienței economice, al aplicării prevederilor legale în vigoare și comercial a unor astfel de acțiuni viitoare, cu considerarea situațiilor litigioase existente în prezent sau a proiectelor de investiții aflate în curs de desfășurare la data întocmirii proiectului. În acest sens, ar trebui ca într-un document de o asemenea anvergură și având implicații economice semnificative asupra activității desfășurate în Portul Constanța, cel mai mare port al României de la Marea Neagră, să fie detaliate sursele de finanțare ce urmează a susține viitoare reprofilări și relocări, astfel încât asemenea măsuri să fie corelate cu atribuțiile legale și statutare sau care emană din Contractul de concesiune încheiat între CN APM și Ministerul Transporturilor (MT) într-o asemenea măsură încât măsuri punctuale să nu se răsfrângă asupra taxelor de operare sau închiriere. Cu atât mai mult cu cât pentru reamplasarea unora dintre operatori, în speță, CANOPUS START, s-au luat în calcul acordarea unor compensații, trebuie aduse clarificări în ceea ce privește fundamentarea unor compensații ce ar urma să fie acordate altor operatori situați în zona vizată.
 6. Capitolul 15, având titlul marginal „Programul de măsuri pe termen scurt” cuprinde enumerarea unor investiții pe termen scurt referitoare la obiective de interes punctual și local propuse de către CN APM, fără a include și o justificare temeinică a unor astfel de investiții, precum și sursele financiare avute în vedere pentru realizarea acestor obiective și modalitatea de recuperare a investițiilor ce au componente singulare de interes.
 7. Capitolul 15 punctul 15.2 având titlul marginal „Programul în curs, de investiții și dezvoltare, al CN APM Constanța”, include la poziția 6 proiectul de mărire a adâncimilor apei în șenal și în radă, cu mențiunea însă, că Master Planul urmează un alt concept în legătură cu această problemă. Având în vedere necesitatea capitală atât pentru creșterea traficului de mărfuri, cât mai ales pentru siguranța operațiunilor derulate în Portul Constanța pe care astfel de investiții o au, este inadmisibil ca în Proiect să se submineze importanța acestor operațiuni. Cu atât mai mult, este nejustificată atragerea unor fonduri în valoare de peste 38 de milioane de EURO pentru proiectul de întreținere a adâncimilor, în condițiile în care potrivit poziției 25 de la același punct se propune achiziția de nave dragare specializate. Derularea defectuoasă a unor proiecte de anvergură se răsfrânge asupra tarifelor percepute de către CN APM operatorilor portuari, motiv pentru care



Proiectul ar trebui să propună o viziune clară asupra modului de realizare a unor investiții capitale.

8. Capitolul 15 punctul 15.2 poziția 12 „dezvoltarea insulei în Portul Constanța”, presupune construirea unui pod de legătură între malul vestic și insulă. Având în vedere că singura cale de acces în danele 91-92 este reprezentată de canalul peste care se va construi podul, trebuie avut în vedere faptul că acest pod va trebui să aibă o înălțime de cca 28 m de la luciul apei, în caz contrar ajungerea navelor la danele menționate devenind imposibilă.
9. Capitolul 15 punctul 15.2 poziția 18 propune realizarea unui cheu la gura de acces a Canalului Dunăre - Marea Neagră, fără a se fundamenta necesitatea unui astfel de proiect.
10. La Capitolul 16 punctul 16.3 din Proiect, având titlul marginal „Întreținerea pereților de chei și planul de management”, se consideră necesară lămurirea noțiunii „în colaborare cu operatorii” având în vedere faptul că atât timp cât pereții de cheu nu se închiriază către operatorii portuari, iar CN APM încasează taxe de cheiaj de la fiecare navă. Astfel, din cuprinsul Master Planului Portului Constanța trebuie să reiasă în mod clar faptul că operatorii portuari urmează să trebuie să colaboreze la realizarea „Planului de management” de întreținere doar sub formă operativă și nu și financiară, CN APM fiind unica entitate responsabilă de realizarea investițiilor de întreținere a pereților de chei și planul de management.
11. La Capitolul 16 punctul 16.5 din Proiect, având titlul marginal „Întreținerea și construirea de instalații petroliere la est de CSCT”, având în vedere faptul că există deja șantierul GSP ce are ca obiect de activitate reparații și construcții, se consideră necesară detalierea unui astfel de proiect, alături de motivele ce au stat la baza propunerii incluse în Proiect. De asemenea, Consultantul nu face referire în acest context la soluții viabile de finanțare și nici la entitatea care va realiza investițiile necesare pentru dezvoltarea unui astfel de proiect.
12. Capitolul 22, punctele 22.3 – „Dezvoltarea terminalului de bitum” și, respectiv 22.4 – „Reamplasarea terminalului de gaz Callatis/Dezvoltarea terminalului GPL” nu cuprinde o detaliere clară în ce privește sursele de finanțare necesare unor astfel de demersuri și, în plus nu sunt avute în vedere prevederile legale și contractuale existente la data redactării Proiectului. În acest sens, Proiectul propune încheierea unor contracte de „subînchiriere încheiate între MIDIA MARINE TERMINAL și TRANSBITUM”, în condițiile în care contractele în vigoare nu permit subînchirierea. Mai mult decât atât nu sunt luate în considerare surse financiare care să acopere potențialele compensații ce ar trebui acordate, având în vedere faptul că CN APM este cea care propune relocări. În mod particular, în ceea ce privește reamplasarea CALLATIS, Proiectul nu are în vedere faptul că zona vizată pentru relocare



Constanta
Port Operators
Association

Organizația Patronală „OPERATORUL PORTUAR”
Constanța
Bd. Mamaia, nr. 182, parter, 900540, Constanța
Tel./Fax: 0241 484 836, E-mail: office@operatorulportuar.ro
www.operatorulportuar.ro

este o zonă neamenajată, astfel încât sunt necesare investiții semnificative în infrastructură, ce ar profita unui operator unic.

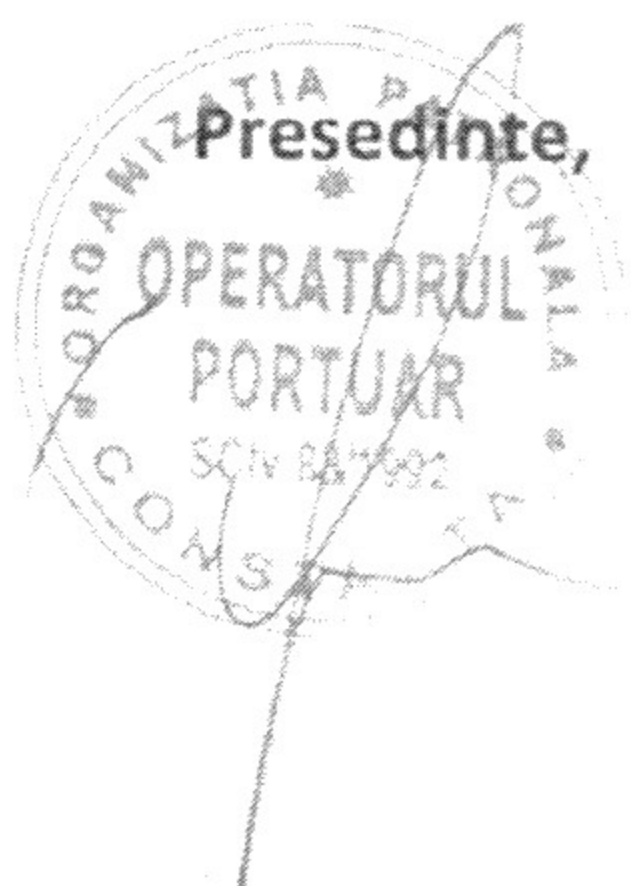
În concluzie, apreciem că Master Planul Portului Constanța pornește de la premize parțial greșite, propunând o strategie de dezvoltare care favorizează doar anumite categorii de mărfuri, în detrimentul unei dezvoltări integrate a întregii infrastructuri de transport naval astfel încât să se crească atractivitatea Portului Constanța față de porturile concurente.

Considerăm necesară reevaluarea Master Planului și considerarea tuturor observațiilor transmise prin prezenta și punerea în dezbatere a strategiilor de dezvoltare propuse astfel încât să se ajungă la finalitatea propusă de către Consultant, anume, ca principalii beneficiari ai Master Planului Portului Constanța să fie operatorii portuari.

Vă stăm la dispoziție pentru discuții ulterioare.

Cu stimă,

Organizația Patronală
„Operatorul Portuar” Constanța



Federatia Nationala
a Sindicatelor Portuare („FNSP”)

