



**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

ORG. PATR. OPERATORUL PORTUAR	
Constanța	
INTRARE	Nr. <u>282</u>
IEȘIRE	
Zi <u>04</u>	Luna <u>02</u> An <u>2016</u>

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

SPRE STIINTA:

**Compania Nationala „ADMINISTRATIA
PORTURILOR MARITIME” S.A. Constanta**

-Incinta Port Constanta, Gara Maritima, cod 900900-

Tel./Fax: 0241.611.540/0241.619.512;



Stimate Doamne/Stimați Domni,

**Re: Dezbateri Publica Raport de Mediu pentru Master Planul Portului Constanța – 04
februarie 2016**

Subscrisa 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, pronunțată de judecătoria Constanța, tel./fax. 0241 484.836, e-mail: office@operatorulportuar.ro, reprezentată prin Președinte,

Având în vedere:

- Calitatea de mandatar a intereselor celor mai importanți operatori economici ce își desfășoară activitatea în portul Constanța, în raporturile acestora cu autoritățile publice centrale și/sau locale, organele/organismele internaționale, cu organizațiile sindicale, cu orice alte persoane fizice și/sau juridice, atât pe plan național cât și pe plan internațional;
- Calitatea de „public interesat” al Organizației Patronale, potrivit dispozițiilor art. 2 lit. a din H.G. 1076/2004;
- Definitivarea și dezbateri publică a Raportului de Mediu pentru MASTER PLANUL PORTULUI CONSTANȚA în data de 04 februarie 2016;
- Memoriile Organizației Patronale „Operatorul Portuar” Constanța nr. 2685/08.01.2016 și 378/12.10.2015, precum și punctul de vedere nr. 409/11.11.2015, prin care au fost aduse la cunoștința dvs. o serie de deficiențe ale Master Planului Portului Constanța din perspectiva factorilor de mediu, ce ar fi trebuit să reprezinte considerentele respingerii acordării avizului de mediu de către Agenția pentru Protecția Mediului Constanța;

Va comunicăm următorul:

MEMORIU

Prin care semnalăm încă o dată **deficiențele majore ale Raportului de Mediu și ale Master Planului Portului Constanța**, din perspectiva factorilor de mediu, dar și a celor economici și sociali și vă solicităm să analizați cu obiectivitate și prudență cele sesizate și în consecință, să nu eliberați avizul de mediu, ținând cont de următoarele:

A. Chestiuni generale – Integrarea problematicii 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 stransă 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 corectare când este necesar.

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

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

- 1) **Managementul calității aerului**
- 2) **Conservarea energiei și schimbările climatice**
- 3) **Managementul zgomotului**
- 4) **Managementul deșeurilor**
- 5) **Managementul apei (consum și cantitate)**

C. Analiza deficiențelor Master Planului Portului Constanța în raport cu prioritățile de asigurare a managementului sistematic de mediu enunțate mai sus:

Analizând datele cuprinse în Master Planul Portului Constanța – în raport de cerințele de mediu urmărite – se constată că acesta cuprinde mari deficiențe care nu permit Autorității de Protecția Mediului să-l avizeze favorabil, fără a fi remediate în integralitate toate aceste inconveniente.

Astfel, raportându-ne la cele 5 priorități stabilite la nivelul UE în privința asigurării unui mediu sănătos și prielnic pentru o dezvoltare durabilă, vom enumera deficiențele Master Planului Portului Constanța, după cum urmează:

- 1) **In raport de managementul calității aerului**, Master Planul Portului Constanța prezintă următoarele deficiențe:
 - ✓ Nu există o abordare integrată (o bază de date) la nivel de port a emisiilor, a contribuțiilor la calitatea aerului din port și din vecinătate;
 - ✓ Nu se monitorizează emisiile de pulberi de suspensie PM 2.5 cu potențial cancerigen ridicat, deosebit de periculoase pentru angajați și locuitori;
 - ✓ Nu se iau măsuri pentru îmbunătățirea calității aerului în arile portuare și în vecinătate;
 - ✓ Nu există o zonare de mediu, cu crearea de zone cu impact de mediu redus;
 - ✓ Nu există exemple de bune practici date chiar de CN APM SA Constanța;



- ✓ 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 schimbarile climatice, Master Planul Portului Constanta prezinta urmatoarele carente:

- ✓ Nu se iau masuri pentru cresterea eficientei energetice;
- ✓ Majoritatea instalatiilor si echipamentelor sunt inechite, 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.

D. 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 și reducere a efectelor adverse, cum sunt: emisiile de poluanți în atmosfera, poluarea fonica în zonele urbane și pe rutele cu circulație intensă, poluarea apelor și solului datorate surselor difuze, impactul asupra peisajului și patrimoniului cultural;
- ✓ Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din sectorul transporturilor;
- ✓ Protecția sănătății populației prin îmbunătățirea condițiilor de mediu și de siguranță a transportului;
- ✓ Reducerea impactului asupra biodiversității cu asigurarea de masuri pentru protecția și conservarea biodiversității, cât și asigurarea coerenței rețelei naționale de arii naturale protejate.

E. Referitor la caracteristicile necesare unui Master Plan – Anexa nr.1 din H.G. nr.1076/2004 – revenim cu observații privind constatarea următoarelor deficiențe ale Master Planului Portului Constanța:

- ✓ Nu există nici un cadru pentru modelul acordului de mediu al proiectelor viitoare, privitor la condițiile de funcționare sau alocarea resurselor;
- ✓ Sunt enumerate formal și insuficient alte programe și planuri, care influențează dezvoltarea Portului Constanța, fără a arăta însă influența, legătura și modul în care acestea vor contribui efectiv la dezvoltarea Portului Constanța;
- ✓ Problema relevanței Master Planului din perspectiva promovării dezvoltării durabile este tratată necorespunzător. Astfel, condiția principală pentru sustenabilitate a oricărui port constă într-o corelare a analizei funcției economice cu funcția socială. Integrarea socială presupune optimizarea relațiilor dintre port și mediul social înconjurător și se focalizează pe factorul uman din Comunitatea portuară și locuitorii Comunității din vecinătatea porturilor și modul de relaționare a Autorităților Portuare cu aceste două comunități;
- ✓ În același sens, ESPO tratează integrarea socială ca prioritate atât în politicile portuare cât și în cele maritime ale Comisiei Europene;
Astfel, Codul de Practică pentru Integrarea Socială este structurat pe trei teme:
 - Relațiile Port –Comunitate;
 - Suportul general al publicului și imaginea;
 - Educație și piața muncii.

Or, în Raportul de mediu problema integrării sociale nu este supusă dezbaterii, elaboratorul acestuia dovedind că nu cunoaște eforturile și rezultatele în acest domeniu ale Uniunii Europene și în special ale Organizației Porturilor Maritime Europene- ESPO.

- ✓ Singura concluzie inserată în Raportul de Mediu, privitor la chestiunea socială - în mod surprinzător și greu de acceptat - este următoarea: "**Nu există probleme sociale**". Evident că o asemenea concluzie este ireală, neavând corespondent în situația de fapt, ba dimpotrivă realitatea exemplificată doar prin conflictul dintre



administratia portuara si operatorii portuari - care reclama o multitudine de inadvertente si o lipsa totala a transparentei decizionale - sustin pe deplin contrariul celor afirmate. In plus nu este deloc tratata problema viitoarei forte de munca, care ar fi trebuit sa constituie de asemenea una dintre preocuparile esentiale ce trebuia cuprinsa in continutul Raportului.

- ✓ Problemele de mediu existente sunt tratate necorespunzator, fara a se stabili obiectivele de mediu, indicatorii, masurile de reducere si mai ales tintele avute in vedere in viitor pentru asigurarea unei politici de mediu a companiei; nu sunt prezentate date despre Politica de Mediu, Planurile si Programele legate de Managementul deseurilor, managementul Apelor Uzate, Planul de Monitorizare a Efectelor de Mediu, managementul Situatiiilor de Urgenta.

F. Clarificări și probleme generale identificate in Proiect:

Membrii ale căror interese conjuncte le reprezentăm au considerat necesar si au solicitat Companiei Naționale „Administrația Porturilor Maritime” S.A. Constanța (în continuare „CN APM”) și/sau Consultantului să formuleze clarificări în ceea ce privește mai multe aspecte economice 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.



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 danelor 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 magaziiile 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 eficientă 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.

G. Aspecte speciale identificate in Proiect:

17. Cu privire la traficul de containere din Portul Constanța avut în vedere în Proiect facem următoarele mențiuni.

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.

18. 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.

19. 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.



20. 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.
21. 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.
22. 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.
23. 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.

24. 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.
25. 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.
26. 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.
27. 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.
28. 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 este o zonă neamenajată, astfel încât sunt necesare investiții semnificative în infrastructură, ce ar profita unui operator unic.

H. Concluzii finale

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 si in final asupra economiei si industriei statului roman, in ansamblul sau.

Trebuie observat insa 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.
- exista 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 deseurilor, de management al apei (consum si cantitate), etc.
CN APM SA Constanta, impreuna cu firma de consultanta care a intocmit lucrarea „Master Planul Portului Constanta” trebuie sa tina cont de toate Directivile europene referitoare la protectia mediului si de recomandari ESPO si EMSA specifice sectorului portuar, fata de care se observa ca se sustrage.
- se constata necorelarea functiei economice cu functia sociala, Master Planul neabordand deloc aspectul social, factorul uman. Elaboratorul considera ca „nu exista probleme sociale”.
- se ignora total orice propuneri venite din partea operatorilor privati, in ceea ce priveste elaborarea si definitivarea Master Plan-ului Portului Constanta, cu consecinta adoptarii unor solutii neunitare, desprinse total de realitatea economica.

Prin urmare, solicitam respingerea acordarii avizului de mediu si refacerea Master Plan-ului Portului Constanta, cu luarea in considerare a tuturor observatiilor si deficientelor din perspectiva economica, sociala si a factorilor de mediu, astfel incat acesta sa reflecte o strategie unitara asupra dezvoltarii Portului Constanta.

**Organizația Patronală
„Operatorul Portuar” Constanța**

