

## EXPUNERE DE MOTIVE

În temeiul Legii nr.24/200 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, supunem atenției dumneavoastră următoarea expunere de motive.

Realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport maritim reprezintă o prioritate națională. C.N. "Administrația Porturilor Maritime" S.A. Constanța, având rolul de autoritate portuară pentru porturile maritime românești - Constanța, Midia și Mangalia și pentru portul turistic Tomis, își propune să ofere servicii de calitate și competitive clienților portuari, o infrastructură de transport dezvoltată, precum și condiții de mediu, securitate și siguranță în port, încurajând și atrăgând traficul de mărfuri și transformând portul Constanța în important centru de tranzit - oferind cea mai scurtă alternativă de transport către centrul Europei - și centru regional de distribuție - lider - pentru zona deservită.

Portul Constanța este localizat la intersecția rutelor comerciale care fac legătura între piețele țărilor din Europa Centrală și de Est, care nu au ieșire la mare, cu Zona Transcaucaziană, Asia Centrală și Orientul Îndepărtat. Este principalul port românesc și se situează în topul primelor 10 porturi europene.

Poziția geografică favorabilă și importanța Portului Constanța este pusă în evidență de conexiunea cu două Coridoare Pan-Europene de Transport: Coridorul VII - Dunărea (fluvial) și Coridorul IV (rutier și feroviar). În apropierea Portului Constanța sunt situate cele două porturi satelit Midia și Mangalia, care fac parte din complexul portuar maritim românesc aflat sub coordonarea Administrației Porturilor Maritime SA Constanța.

Portul Constanța este unul dintre principalele centre de distribuție care deservește regiunea Europei Centrale și de Est, oferind o serie de avantaje, printre care cele mai importante sunt :

- Port multifuncțional cu facilități moderne și adâncimi ale apei în bazinul portuar suficiente pentru acostarea celor mai mari nave care trec prin Canalul Suez;
- Acces direct la țările Europei Centrale și de Est prin Coridorul Pan European VII - Dunărea;
- Centru de distribuție a containerelor către porturile din Marea Neagră;
- Conexiuni bune cu toate modalitățile de transport: cale ferată, rutier, fluvial, aerian și conducte;
- Facilități vamale oferite pentru operațiunile comerciale desfășurate prin Portul Constanța;
- Terminale Ro-Ro și Ferry Boat care asigură o legătură rapidă cu porturile Mării Negre și Mării Mediterane;
- Facilități moderne pentru navele de pasageri;
- Disponibilitatea suprafețelor pentru dezvoltări viitoare.

În acest context, componentele rețelei de transport maritim sunt: infrastructura de transport, rețeaua de management al traficului și rețeaua de poziționare și navigație.

Problematica Consiliului Local Constanța, din punct de vedere al dezvoltării socio-economice, dar și a poziției sale ca poartă maritimă de acces este complexă,

iar rolul administrației publice locale constă în sprijinirea acestor elemente ca reprezentant al comunității sale trebuie să se manifeste din ce în ce mai pregnant în contextul existenței europene a statului roman.

Descentralizarea și reforma administrației publice, precum și necesitatea implementării aquis-ului comunitar au determinat transferul către autoritățile publice locale a domeniilor majore cu impact asupra dezvoltării economico-sociale.

Având în vedere actualele competențe manageriale ale autorităților administrației publice locale, bazate pe principiile legalității și autonomiei locale și, în acest context al conceptului de dezvoltare și coeziune socio-economică a județului, se impune integrarea serviciilor de transport maritim ca element esențial de activitate al autorităților locale în sistemul European de transport maritim.

Integrarea infrastructurii de transport maritim reprezintă condiția de dezvoltare economico-socială a județului Constanța, fapt care justifică implicarea autorităților locale, respectiv Consiliul Local Constanța, ca parte componentă în administrarea și managementul porturilor maritime românești de la Marea Neagră.

Intrarea Consiliului Local Constanța ca acționar minoritar la CNAPM SA Constanța, reprezintă un mijloc eficient de a ajunge la dezideratul comun, acela de integrare trans-europeană a rețelei de transport de marfă.

Autoritățile administrației publice locale sunt parte componentă a sistemului prin care se aduc la îndeplinire proiectele prioritare din domeniul rețelei de transport .

Proiectele ce vor fi avute în vedere pentru atingerea acestui deziderat vor fi finanțate atât din bugetul central cât și din cel local și, în această conjunctură, vor avea un grad de realizare ridicat având în vedere efortul comun.

Sub acest aspect, în discursul său de deschidere a conferinței GreenPort 2007, Membrul Cabinetului Comisarului Joe Borg s-a referit de asemenea la relația importantă între orașe și porturi : << Orașele-porturi sunt tradițional mai deschise spre exterior datorită legăturilor dintre porturile lor și, în acest sens au beneficii de pe urma acestora>> a spus dl. Cunha. Relația dintre porturi și orașele lor sau orașe și porturile lor rămâne una de interdependență și ar trebui guvernată de o viziune și o planificare strategică pe termen lung.

Dl. Cunha a accentuat importanța patrimoniului/ moștenirii în generarea de sprijin public pentru porturi și navigație : << moștenirea / patrimoniul, contrar unor opinii, nu este doar un element minor de culoare prezent în Cartea Verde a Politicii Maritime. Aceasta este importantă pentru ca aduce cu ea un puternic sentiment de identitate. În alte cuvinte, ajută la crearea unei percepții publice pozitive.>> Aceste cuvinte și-au regăsit ecoul în discursul de închidere a evenimentului GreenPort 2007 care a dezbătut problema câștigării percepției publice în privința porturilor, factor deseori subestimat de experți, dar vital în dezvoltarea porturilor.

Sesiunea a fost prezidată de Profesor Eric Van Hooydonk la Institutul European de Transport și Legislație Maritimă și Secretarul ESPO General Patrik Verhoeven, care împreună au scris << The Port Portable>>, primul ghid cultural de călătorii în porturile-orase. Printre participanși s-au numărat reprezentanți ai sectorului portuar și de navigație, un planificator de dezvoltare urbană, un arhitect și Comisia Europeană.

Concluzionand sesiunea si Conferinta GreenPort 2007, Presedintele Autoritatii Portului Lisabona, Manuel Frasilho a subliniat nevoia integrarii porturilor intr-o maniera durabila in mediul urban inconjurator printr-o strategie de dezvoltare care sa aiba in vedere si reabilitarea urbana si arhitectura.

Justificarea acestui proiect consta in pozitia geografica a acestuia, precum si importanta rețelei de transport maritim European si care trebuie sa acopere teritoriul uniunii de la est la vest si de la sud la nord.

Dobandirea calitatii de actionar minoritar reprezinta si o garantie a atragerii surselor de finantare europene, prin depunerea de proiecte-direct- de catre institutia Consiliului Local Constanta, mai ales dupa integrarea in Uniunea Europeana, avand in vedere asigurarea cofinantarii obligatorii in aceste proiecte.

Preluarea uni pachet minoritar de actiuni a CNAPM SA Constanta se impune ca o masura benefica pentru: cresterea potentialului turistic si economic al zonei prin oferirea unui pachet complet de servicii, atragerea unor investitori seriosi, precum si de o atenta gospodarire a bunurilor proprietate publica, prin instituirea unui control sustinut, ce va fi asigurat in mod operativ de la nivel local.

Politica de coabitare a administratiilor locale in managementul porturilor maritime si fluviale a fost cuprinsa si in programul de guvernare al Guvernului la cap.17, lit.C, alin.3, pct.3, astfel:

Măsurile organizatorice și administrative pe care Guvernul le are în vedere pentru realizarea politicilor în domeniul transporturilor navale sunt:

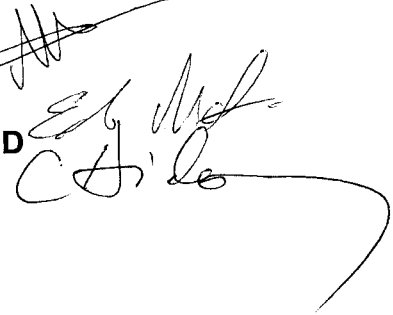
- îmbunătățirea sistemului de pilotaj maritim în portul Constanța și pe Dunărea maritimă pentru micșorarea costurilor portuare și de administrație a navelor maritime care operează în aceste porturi;
- trecerea Autorității Navale Române în regim de finanțare bugetară și instituirea unui sistem de taxe care ar dezvolta traficul maritim și fluvial, cât și creșterea siguranței navigației;
- ***trecerea porturilor maritime și fluviale în administrarea autorităților locale cu condiția stabilirii unei politici tarifare și de dezvoltare stabilită unitar de Ministerul Transporturilor;***
- asigurarea unui sistem de supraveghere și control a traficului maritim și fluvial printr-o singură autoritate de stat eliminând suprapunerile provenite în prezent de la trei autorități cu atribuții similare (Autoritatea Navală Română, Poliția Transporturi, Paza de Coastă);
- elaborarea unei legi de pavilion român atât pentru crearea de facilități pentru armatorii români, cât și pentru atragerea de sume importante pentru navele armatorilor străini care primesc acest pavilion;
- dezvoltarea și perfecționarea învățământului de specialitate pentru asigurarea unei forțe de muncă calificată ca ofertă socială pentru cei care doresc să îmbrățișeze meseria de navigator maritim sau fluvial;
- asigurarea liberei concurențe între operatorii privați de flotă și porturi prin liberul acces al acestora la infrastructura navală și terestră la porturile maritime și fluvio-maritime;
- asigurarea protecției mediului marin și fluvial prin crearea infrastructurii necesare pentru controlul și preluarea reziduurilor petroliere de la nave;
- acordarea de facilități sporite pentru utilizarea traficului combinat care utilizează Dunărea și porturile de la Dunăre ca parte finală a acestui transport;
- asigurarea unor acorduri de liberă trecere prin zonele de frontieră a țărilor riverane de pe Dunăre în corelare cu crearea unui sistem eficient de control și supraveghere sa traficului de mărfuri și de navigație.

Fata de cele prezentate, propunem prezentul proiect de lege privind transmiterea cu titlu gratuit a unui pachet de 5.476.537 actiuni detinute de stat la CN APM SA Constanta catre Consiliul Local Constanta.

**Initiatori: Mazare Alexandru – deputat PSD**

**Martin Eduard Stelian – deputat PSD**

**Dida Corneliu Ioan – deputat PSD**

Handwritten signatures of the three initiators: Mazare Alexandru, Martin Eduard Stelian, and Dida Corneliu Ioan. The signatures are written in black ink and are positioned to the right of their respective names.