

Nota conceptuală aferentă investiției

Nota conceptuală este documentația întocmită de Beneficiarul investiției în scopul justificării necesității și oportunității realizării unui obiectiv de investiții, finanțat total sau parțial din fonduri europene. Prin aceasta se evidențiază datele preliminare necesare implementării obiectivului de investiții propus și se prezintă informații cu privire la estimarea suportabilității investiției publice.

1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus

- Denumirea obiectivului de investiții: Terminal intermodal de transport în județul Bacău
- Ordonator principal de credite/investitor: Va fi desemnat după realizarea analizei instituționale în cadrul studiului de oportunitate.
- Ordonator de credite (secundar/terțiar): Va fi desemnat după realizarea analizei instituționale în cadrul studiului de oportunitate. Acesta poate fi diferit de ordonatorul principal.
- Beneficiarul investiției: Va fi desemnat după realizarea analizei instituționale în cadrul studiului de oportunitate (poate fi Județul Bacău în parteneriat cu SNTFC CFR Călători SA, cu Aeroportul Internațional George Enescu, cu UAT-uri, parteneriat public-privat, etc).

2. Necesitatea și oportunitatea obiectivului de investiției propus

2.1. Scurta prezentare privind:

a) deficiențe ale situației actuale:

Au fost identificate cel puțin următoarele deficiențe:

- imposibilitatea realizării transportului regulat pe calea ferată a materiilor prime și a produselor finite la și de la societățile comerciale din județul Bacău,
- creșterea continuă a costurilor de transport rutier pentru rutele europene,
- creșterea costurilor cu facilitățile ce trebuie acordate conducătorilor auto de camioane (ex: repaus săptămânal la hotel),
- lipsa unor spații de depozitare temporară a produselor în vederea organizării transportului,
- aglomerarea nodurilor rutiere locale și drumurilor de acces ceea ce conduce la timpuri de tranzit tot mai mari și degradarea accelerată a suprastructurii rutiere datorită depășirii capacității portante a drumurilor, lipsa unor soluții de rezervă pentru transport, prin aceasta se manifestă riscuri datorate vremii nefavorabile (vara și iarna) dar și cererilor transportatorilor (posibile greve),
- poluare cu GES tot mai mare a zonei și scăderea calității vieții,
- poluare sonoră datorată traficului auto încetinit.

b) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții:

Efectul așteptat este reducerea deficiențelor enumerate anterior și chiar eliminarea lor unde este posibil.

Se vor crea cel puțin următoarele oportunități:

- interesul autorităților locale din Zona Metropolitană Bacău și alte localități învecinate cu care localitățile din zonă au relații funcționale din punctul de vedere al transportului de persoane

și mărfuri (teritoriul este traversat de E85, de calea ferată, Aeroportul Internațional George Enescu)

- investițiile prevăzute în extinderea și completarea rețelei de autostrăzi din România (Autostrada A13 Bacău - Brașov și Autostrada A7 Focșani - Bacău - Pașcani) vor îmbunătăți conectivitatea, și alături de Aeroportul George Enescu, creează premisele dezvoltării unor asemenea facilități logistice,
- interesul agenților economici cu pondere însemnată a activității de export de a utiliza sistemul feroviar ca alternativă mai economică și rapidă pentru transportul de marfă,
- sprijinirea implementării măsurilor propuse de municipiul Bacău prin PMUD (Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Bacău 2021-2027)
- stimularea transportului multimodal, conform prevederilor pactului ecologic european, în vederea asigurării unei eficiențe sporite a sistemului de transport. În mod prioritar, o parte substanțială din transportul intern de mărfuri efectuat în prezent în proporție de 75 % pe cale rutieră ar trebui să se efectueze în viitor pe calea ferată și pe căile navigabile interioare.
- îndeplinirea condițiilor impuse de către Uniunea Europeană, ca până în 2050, pe lângă reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 60% față de nivelurile din 1990, 50% din transporturile de mărfuri pe distanțe mai lungi sau egale cu 300 km să se efectueze pe calea ferată sau pe apă și nu utilizând transportul rutier, asta în condițiile în care transportul de marfă continuă să crească. Se estimează că transportul rutier de marfă va crește cu cca. 40% până 2030 și cu puțin peste 80% până în 2050. (Sursa: https://ec.europa.eu/info/topics/transport_ro)

c) impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții:

- păstrarea deficiențelor identificate prin lipsa de investiții, în cazul nerealizării obiectivului, va duce la cronicizarea situației, agravarea deficiențelor dar cel mai probabil la migrarea investitorilor către zone mai atractive pentru afacerea lor. Acest fapt trebuie văzut ca fiind cu o probabilitate mare și foarte mare de apariție/manifestare. Palierul de timp previzionat este mediu, de circa 5-10 ani
- pe termen lung va conduce la scăderea populației și migrarea acesteia către zone mai atractive economic și profesional. Pe plan regional va conduce la o dezechilibrare a ocupării zonelor, o creștere a emisiilor poluante în marile orașe atractive economic și profesional
- pe termen scurt va conduce la costuri mari pentru afacerile locale datorate transportului, la o scădere a profitului și implicit al investițiilor următoare. Pentru autoritățile locale va însemna o scădere a calității vieții locuitorilor prin creșterea constantă a poluării generate de transportul rutier și reducerea puterii de cumpărare.

2.2. Contextului regional (conform POIM 2014-2020):

La nivelul european, se pune accent pe transportul intermodal, acesta fiind văzut ca o soluție de mobilitate sustenabilă, prietenoasă cu mediul și eficientă din punct de vedere al resurselor, în special pentru transportul de marfă.

Conform analizei din NPCT (Master Planul General de Transport), transportul intermodal în România are un potențial semnificativ de creștere ca urmare a caracterului competitiv al prețurilor logistice, precum și datorită poziției geografice. România este în competiție cu multe țări din sudul și estul Europei ca și poartă de intrare a mărfurilor în Europa, având în vedere proximitatea cu Canalul Suez în timpi de navigare și poziționarea sa pe rutele est-vest și a portului Constanța pe Coridorul TRACECA ("Silk route"). Această poziție asigură avantaje României în operarea serviciilor RO-R0 în Marea Neagră (de ex. cu Turcia și Georgia), în special din perspectiva economiilor de timp și reducerii impactului asupra mediului.

În prezent, rețeaua de terminale intermodale existente cuprinde terminalele publice ale CFR Marfă și porturile care au activități intermodale asociate; totodată, în prezent funcționează peste 10 operatori privați, unele dintre aceste terminale private fiind specializate (ex : produse petroliere).

Stimularea utilizării nodurilor de transport sustenabile în corelare cu investițiile în dezvoltarea coridoarelor feroviare și a transportului naval depinde în mare măsură și de dezvoltarea terminalelor intermodale care să permită transferul mărfurilor în condiții de siguranță și eficiență.

MPGT a planificat rețeaua terminalelor publice de mărfuri, amplasată echilibrat la nivelul rețelei naționale, care să asigure un acces nediscriminatoriu al operatorilor logistici, integratori de servicii feroviare - rutiere, și feroviare – fluviale/rutiere, plecând de la fluxurile de marfă pe teritoriul național.

Analiza a luat în considerare următoarele elemente: conectivitatea cu alte noduri, distribuția geografică a punctelor de intrare a mărfii în România (porturi) și centrele de populație, rețeaua curentă de cale ferată și drumuri, fluxurile curente și potențiale de trafic containerizat, aria de acoperire a unei curse de mașini de marfă.

Dezvoltarea terminalelor intermodale se poate face prin acțiuni de modernizare și reabilitare a terminalelor existente sau prin deschiderea de noi terminale. Amplasamentele vechilor terminale intermodale pot constitui o bază eficientă de plecare pentru anumite locații cu condiția ca regimul juridic al acestora să permită licitarea competitivă a operării și accesul deschis și nediscriminatoriu al utilizatorilor. Un element cheie pentru a asigura eficiența operării terminalelor finanțate prin program este condiția strictă a licitării competitive a operării terminalelor - de preferat simultan cu proiectarea și construcția.

Investițiile la nivelul porturilor, atât cele situate pe rețeaua TEN-T, cât și cele situate pe alte rețele, vor asigura o infrastructură modernă cu rol în creșterea utilizării transportului naval, atât pentru marfă, dar în anumite situații, și pentru pasageri, în zonele unde transportul naval reprezintă o modalitate importantă de deplasare.

2.3. Existența, după caz, a unei strategii, a unui master plan sau a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții propus

2.4. Existența, după caz, a unor acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții

2.5. Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției

- creșterea calității vieții locuitorilor din zona urbană metropolitană Bacău și localitățile învecinate ca urmare a reducerii poluării generate de traficul de marfă care tranzitează localitățile din zonă,

- creșterea siguranței în trafic atât pentru utilizatorii transportului public cât și pentru

transportul individual,

- creșterea vitezei de deplasare a mijloacelor de transport în comun dar și a celor individuale pe zona urbană metropolitană Bacău,
- realizarea unei mobilități continue și îmbunătățirea accesului,
- scăderea riscurilor pentru antreprenori,
- păstrarea atractivității zonei pentru investiții durabile,
- scăderea costurilor de transport,
- scăderea emisiilor de GES,
- scăderea accidentelor rutiere.

3. Estimarea suportabilității investiției publice

3.1. Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții, luându-se în considerare, după caz:

- costurile unor investiții similare realizate
- standarde de cost pentru investiții similare

Deși nu există standarde de cost pentru previzionarea și justificarea costurilor se vor avea în vedere prevederile POIM pentru aceste investiții inclusiv privind alocările financiare.

3.2. Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea, pe faze, a documentației tehnico-economice aferente obiectivului de investiție, precum și pentru elaborarea altor studii de specialitate în funcție de specificul obiectivului de investiții, inclusiv cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege

3.3. Surse identificate pentru finanțarea cheltuielilor estimate (în cazul finanțării nerambursabile se va menționa programul operațional/axa corespunzătoare, identificată)

4. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente

În cadrul studiului de oportunitate se vor identifica terenurile pe care se vor realiza obiectivele de investiție. Costurile de achiziție a acestor terenuri sunt eligibile dacă respectă pragurile stabilite de finanțatori.

Documentația studiului de oportunitate ce va fi întocmit va trebui să clarifice și să detalieze atât situația existentă cât și cea previzionată, necesară, pentru realizarea obiectivului de investiții.

5. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus(e) pentru realizarea obiectivului de investiții.

- a) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus(e) (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan);
- b) relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;
- c) surse de poluare existente în zona;

- d) particularități de relief;
- e) nivel de echipare tehnico-edilitara a zonei și posibilități de asigurare a utilităților;
- f) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;
- g) posibile obligații de servitute;
- h) condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz;
- i) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent;
- j) existența de monumente istorice/de arhitectura sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate.

Aceste informații se vor colecta, prelucra și prezenta în cadrul studiului de oportunitate.

6. Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus, din punct de vedere tehnic și funcțional:

- a) destinație și funcțiuni;

Prin obiectivul de investiții Terminal intermodal de transport în județul Bacău, se va crea un terminal intermodale/multimodale și se vor asigura instalații și echipamente de transfer intermodal, în scopul combinării transportului rutier de pe distanțe lungi cu cel feroviar.

Astfel, prin studiul de oportunitate ce se va întocmi, proiectul va fi propus pentru introducerea în Master Planul General de Transport al României în scopul finanțării prin POIM sau programe similare aprobate în viitoarea perioadă de programare 2021 -2027.

Scopul proiectului:

- Construcția terminalelor intermodale/multimodale pentru asigurarea cel puțin a unui transfer rutier/feroviar prin investiții în active fixe (drumuri interne, căi ferate interne, clădiri, platforme betonate, utilități, împrejmuiri și alte construcții civile destinate activității de transfer intermodal),
- Asigurarea conexiunilor de tip „last mile” în zona terminalelor intermodale/ multimodale inclusiv prin construcția căilor de acces (infrastructură rutieră și/sau feroviară) la terminalele intermodale/multimodale pentru înlăturarea congestiei traficului și îmbunătățirea siguranței circulației.

Prin urmare se va realiza un studiu de oportunitate care va cuprinde toate funcțiunile necesare unui nod intermodal, inclusiv o analiză privind operarea terminalului.

- b) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;
- c) durata minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funcțiunilor propuse;
- d) nevoi/solicitări funcționale specifice.

Acestea se vor colecta, prelucra și prezenta în cadrul studiului de oportunitate.

7. Justificarea necesității elaborării studiului de oportunitate, în cazul obiectivelor/proiectelor majore de investiții

Scopul studiului de oportunitate este justificat de:

- cadrul legal oferit de HG nr. 907/2016,
- necesitatea unei documentații care să conducă la crearea unui calendar fezabil de implementare,
- necesitatea unei documentații pentru accesarea surselor de finanțare,
- necesitatea unei documentații pentru introducerea acestui obiect de investiții în Master Planul General de Transport al României.