



RAPORT DE SPECIALITATE

privind înființarea **Portului Timișoara** și **Administrației Portului Timișoara**

Având în vedere *Referatul de aprobare* nr. SC2020- / .2020 a Primarului Municipiului Timișoara și *Proiectul de hotărâre* privind înființarea Portului Timișoara și Administrația Portului Timișoara, facem următoarele precizări:

Politicile europene actuale referitoare la transportul de mărfuri și persoane converg tendinței de a transfera volumul transporturilor de pe căile rutiere pe căile ferate ori navigabile, ca soluții alternative sustenabile, nepoluante sau cu emisii reduse, realizându-se economii de costuri, reducerea poluării și creșterea siguranței transportului.

***Observație:** Pentru a-și îndeplini obiectivele, Comisia Europeană a adoptat în anul 2006 programul **NAIADESZ** / Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe (Acțiune și Dezvoltare privind Navigația și Căile Navigabile în Europa) și **NAIADESZ II** (Transport pe Căile Navigabile Interioare de Calitate) în anul 2016, menite să intensifice utilizarea navigației de interior. Comunicarea NAIADERSZ II vizează crearea condițiilor pentru ca transportul de navigație interioară să devină un mod de transport de calitate.*

Mai mult, transportul de mărfuri pe căile navigabile interioare prezintă avantaje evidente, întrucât convoaiele de barje împinse pot transporta o cantitate mai mare de mărfuri per unitate de distanță (t/km) decât oricare alt mod de transport terestru, cu o contribuție majoră la reducerea traficului rutier.

Strategiile de implementare a transporturilor pe cursurile de apă interioare sunt susținute și aliniate proiectelor de finanțare comunitară ori sectoriale, în acord cu obiectivele și cadrul general de investiții programate. Finanțarea este disponibilă prin Fondurile structurale și de investiții europene pentru statele membre ale Uniunii Europene (ESI); IPA pentru țările candidate; Instrumentul european de vecinătate (IEV) pentru țările din afara UE.; Programul Transnațional Dunărea (PTD) 2014-2020.

***Observație:** Strategia UE pentru Regiunea Dunării (**SUERD – 2010**). Aproximativ 274 mil. Euro au fost alocate din partea **FEDER**, IEV și IPA pentru prioritățile **SUERD**.*

*În cadrul priorității **Proiecte pre-identificate pe rețeaua TEN-T Centrală**, având cea mai mare alocare bugetară (500 mil. Euro Anvelopa generală și 610 mil. Euro din Fondul de coeziune), fiind eligibile la finanțare următoarele acțiuni pentru căi navigabile și porturi interioare: modernizarea căilor navigabile pentru îmbunătățirea infrastructurii de cale navigabilă; construirea/modernizarea ecluzelor; interconectarea dintre căile navigabile interioare și alte moduri de transport; îmbunătățirea accesului și conexiunilor porturilor la rețelele feroviare și rutiere; infrastructura de bază în porturile*

interioare; terminale/platforme pentru zone de depozitare și stivuire; asigurarea sau îmbunătățirea accesului rutier/feroviar și a conexiunii cu alte porturi; implementarea de instalații și tehnologii noi privind furnizarea și utilizarea combustibililor alternative sau a energiei (alimentare LNG și electricitate) etc.

Canalul Bega reprezintă, din acest punct de vedere, oportunitatea municipiului Timișoara de punere în valoare a cursului de cale navigabilă în plan local, regional, transfrontalier și european, deopotrivă, fiind una dintre puținele căi navigabile amenajate artificial pe teritoriul României. Canalul parcurge întregul oraș pe direcția SV-NE, constituind de-a lungul timpului o coloană vertebrală în jurul căreia s-a dezvoltat așezarea urbană.

Canalul Bega face parte din sistemul Rhin–Main–Dunăre (coridorul de transport pan european nr. VII–Constanța–Canalul Dunăre Marea Neagră–Dunăre–Main–Rhin–Portul Rotterdam), făcând posibilă legătura între Marea Nordului și Marea Neagră. Canalul Bega navigabil este cuprins între km 118+360 (limita din amonte a municipiului Timișoara) și km 45+000 (ecluza din dreptul localității Klekk pe teritoriul Serbiei). De aici până la km 0 (materializat prin confluența cu Râul Tisa) se naviga pe vechea albie a râului Bega care a fost regularizată și amenajată. Lungimea canalului pe teritoriul românesc este de cca. 44,5 km și de 74 km pe teritoriul sârbesc. Pe teritoriul administrativ al Municipiului Timișoara, Canalul Bega are o lungime de 10,60 km în profil transversal, lățimea canalului la oglinda apei fiind de 30-45 m, iar la nivelul fundului de 15-20 m.

Canalul Bega este primul canal navigabil construit în România. Construit inițial pentru asanarea terenurilor inundabile, a fost amenajat ulterior pentru navigație, existând în acest sens organizate servicii portuare, în cadrul **Portului Timișoara**. Atestarea documentară a portului datează de la 1860. Sediul portului era în cartierul Iosefin, pe malul stâng al canalului, pe tronsonul aflat între Podul Muncii și Pasarela Gelu. Lungimea de mal unde puteau acosta șlepurile era de 450 de metri. Pe malul drept, pe la mijlocul acestui tronson, era situat Turnul de apă din Iosefin. Din 1958 transportul de mărfuri a încetat, iar din 1967 au fost retrase și navele de pasageri. Statutul juridic de cale navigabilă interioară a fost stabilit prin HG nr. 665/2008. De asemenea, Legea nr. 363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Rețele de transport, prevede înființarea unui port pe Canalul Bega.

La ora actuală, pe teritoriul românesc, canalul este navigat de mici ambarcațiuni și vaporetto pentru transport public pe raza Municipiului Timișoara, în rest, este parțial colmatat și nu poate fi utilizat pentru traficul comercial, până la finalizarea lucrărilor de dragare și ecologizare.

În anul 2014 Administrația Bazinală de Apă Banat a început realizarea investiției „*Refacere consolidări Canal Bega în Municipiul Timișoara*”. Obiectivul de investiții a fost finanțat prin programul POS MEDIU – Axa prioritară 5. Investiția a fost finalizată.

Pentru valorificarea potențialului cadrului natural, atât din punct de vedere turistic (amenajare peisagistică, zone pentru agrement), cât și din punct de vedere economic (deschiderea navigației pe Bega, transport public) municipalitatea Timișoara a dezvoltat proiectul „*Reabilitarea infrastructurii publice urbane a malurilor canalului Bega*”. Proiectul s-a derulat prin POR, Axa prioritară 1 și a avut ca obiective: reabilitarea căilor de comunicație pietonale, realizarea pistelor și stațiilor de biciclete, amenajarea peisagistică a malurilor, mobilarea urbană. Totodată s-au construit rampe de acces și stații pentru îmbarcarea/debarcarea de persoane ce utilizează transportul public efectuat pe calea navigabilă. Proiectul a fost finalizat și a condus la dezvoltarea transportului public pe raza unității administrativ-teritoriale cu un nou serviciu de transport public naval, efectuat cu 7 vaporetto, precum și la creșterea mobilității persoanelor prin amplasarea a 9 stații de îmbarcare/debarcare călători pe întreg tronsonul de navigație.

Având în vedere trendul ascendent de dezvoltare socio-economică a zonei, contextul geo-politic favorabil, mobilitatea intermodală, interesul pentru o cale navigabilă facilă și creșterea eficienței transporturilor de persoane și mărfuri la coridorul pan european de transport nr. VII, devine pertinentă și fezabilă ideea reluării navigației pe întreg canalul Bega.

Observație: Transportul pe căile navigabile interioare este eficient din punct de vedere energetic, dat fiindcă o navă de navigație interioară, utilizând același consum de energie, poate transporta o tonă de marfă pe o distanță de aproape patru ori mai mare decât un camion (cca. 370 km, în comparație cu 300 km pe cale ferată și cu 100 km pe cale rutieră). De asemenea, costurile de transport sunt competitive, iar costul unitar scade pe distanțe lungi.

Această creștere preconizată/prefigurată a navigației pe cursuri de apă de interior impune configurarea *infrastructurii portuare* și a *managementului portuar* prin **administrația portuară**, ce presupun înființarea **Portului Timișoara** și a **Administrației Portului Timișoara**.

Unitatea administrativ-teritorială Municipiul Timișoara dispune de *elemente de infrastructură* și *suprastructură portuare* constituite prin: acvatoriu, terenuri portuare, construcții hidrotehnice destinate acostării navelor ori alte tipuri de construcții hidrotehnice, drumuri de acces, echipamente aflate în perimetrul portuar destinate furnizării de utilități, precum și alte instalații/echipamente/bunuri care prin natura sau destinația lor deservesc oricăreia dintre activitățile de transport naval prevăzute la art.19 din ORDONANȚA nr. 22/1999, și care aparțin domeniului public sau privat al municipității. În susținerea unui pol de dezvoltare regional și, potrivit proiecțiilor pe termen lung asumate prin document programatic, în deplină concordanță cu politica și cu programele de dezvoltare elaborate de municipalitate și/sau ministerul de resort, se va trece în viitor la **dezvoltarea Portului Timișoara prin proiecte și investiții noi, lucrări de modificare și modernizare**, atragerea de finanțări guvernamentale sau din fondurile structurale comunitare.

Observație: VISION 2030 – Timișoara Metropolă Europeană, document unic valabil pentru dezvoltarea viitoare a orașului, ce vizează realizarea unui concept unitar, modern, de mare utilitate pentru dezvoltarea orașului pe termen lung, adoptat prin HCL nr.484/18.12.2007.

Pentru înființarea Portului Timișoara pe Canalul Bega se vor utiliza infrastructura și suprastructura portuare constituite conform Anexelor 1.1. – 4.1., respectiv Anexelor 1.2 – 4.2., delimitat de Uzina Hidroelectrică Timișoara – în amonte, până la limita unității administrativ-teritoriale a Municipiului Timișoara – în aval, prin terenurile de sub albia minoră ce aparțin unității administrativ-teritoriale a Municipiului Timișoara, în domeniul public sau privat, conform CF nr. 418336, nr. topo 5629, Municipiului Timișoara conform CF nr. 416892, nr. top. 9509 și Primăriei Municipiului Timișoara conform CF nr. 404872, nr. top. 17296/2 și terenurile riverane canalului, aflate în proprietatea UAT Municipiul Timișoara.

Administrația portuară va gestiona, în principal:

- Punerea infrastructurii portuare la dispoziția tuturor utilizatorilor;
- Activitățile de întreținere, reparare, modernizare/dezvoltare a caracteristicilor tehnice minime ale infrastructurii portuare și ale oricăror rețele de utilități existente pe teritoriul portului;
- Asigurarea către operatorii economici a furnizării și distribuției de utilități portuare, precum și asigurarea serviciilor de siguranță/securitate în Portul Timișoara;
- Accesul pentru operațiuni de încărcare/descărcare de mărfuri/containere, controlul volumului de marfă, controlul mărfurilor periculoase, centralizarea datelor economice și statistice pe acest palier;
- Controlul intrării/ieșirii navelor din Port, remorcajul și pilotajul navelor, după caz;
- Controlul în Port a muncii specifice operațiunilor de încărcare/descărcare, manipulare, transport, depozitare, stivuire, amarare, sortare, paletizare, pachetizare, containerizare, slinguire, însăcuire a mărfurilor;
- Îndeplinirea și a altor activități care îi revin în conformitate cu legislația în vigoare.

În conformitate cu art. 5 din Ordonanța nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, asigurarea funcționalității porturilor și a infrastructurii de transport naval, administrarea acestora, urmărirea sau asigurarea furnizării serviciilor de siguranță prevăzute la art. 19 alin. (1) lit. b) pct. 1 și asigurarea desfășurării activităților auxiliare prevăzute la art. 19 alin. (1) lit. c) pct. 1 se fac de către **administrațiile portuare** și/sau de căi navigabile interioare, denumite în continuare administrații. Administrațiile îndeplinesc funcția de *autorități portuare* și/sau de căi navigabile interioare, în condițiile legii. Potrivit art. 22 administrațiile prevăzute la art. 5 alin. (2) pot fi **instituții publice**, regii autonome, companii naționale sau societăți comerciale, iar art. 23 alin. (2) prevede că porturile unde terenurile portuare aparțin domeniului public al unităților administrativ-teritoriale, administrațiile portuare se înființează **prin hotărâri ale consiliilor locale ale unităților administrativ-teritoriale** respective. Administrațiile portuare au obligația să întocmească Regulamente portuare. La elaborarea regulamentelor portuare administrațiile se vor consulta cu instituțiile aparținând organelor administrației publice centrale, cu operatorii economici și cu organizațiile

sindicale reprezentative care își desfășoară activitatea în respectivul port. *Regulamentele portuare* vor fi avizate din punctul de vedere al siguranței navigației de Autoritatea Navală Română.

H.C.L. nr. 147/10.05.2016 privind înființarea administrației portuare a Portului Timișoara este lipsită de efecte juridice și ineficace, întrucât H.C.L. se raportează la prevederile Ordonanței nr. 22/1999, respectiv la art. 23, alin. (4), care au fost ulterior modificate pe fond de Legea nr. 235/2017, iar modificările aduse fac trimitere la o altă prevedere legislativă, respectiv la art. 23, alin. 2. Mai mult, limita teritorială a UAT Timișoara nu este podul Modoș - așa cum este consemnat în H.C.L. nr. 147/10.05.2016 și nu sunt indicate elementele de infrastructură configurate în propunerea de port.

Având în vedere cele mai sus menționate, propunem:

1. Înființarea **Portului Timișoara** delimitat pe Canalul Bega de Uzina Hidroelectrică Timișoara (*amonte*) până la limita unității administrativ-teritoriale a Municipiului Timișoara (*aval*), constituit din infrastructura și suprastructura portuare, conform anexelor - parte integrantă din prezentul raport:
Anexa 1.1. – *Acvatoriu și Terenuri portuare*; **Anexa 1.2.** – *Reprezentarea grafică*;
Anexa 2.1. – *Construcții hidrotehnice și supraterane*; **Anexa 2.2.** – *Reprezentarea grafică*;
Anexa 3.1. – *Drumuri și căi de acces*; **Anexa 3.2.** – *Reprezentarea grafică*;
Anexa 4.1. – *Instalații / Echipamente / Bunuri*; **Anexa 2.2.** – *Reprezentarea grafică*.
2. Portul va fi înscris în **lista** cuprinzând porturile și locurile de operare deschise accesului public și limitele acestora, cu aprobarea prin ordin al ministrului transporturilor, după avizarea regulamentului portuar aferent de către direcția de profil.
3. Înființarea **Administrației Portului Timișoara** - “**Canal Bega**”, **compartiment funcțional** distinct în cadrul Direcției Generale Drumuri, Poduri, Parcaje și Rețele de Utilități a Primăriei Municipiului Timișoara, în condițiile legii, denumit în continuare **Administrație**, având ca obiect de activitate asigurarea administrării Portului Timișoara.
 - 3.1. *Compartimentul funcțional* înființat are rol de administrație portuară a Portului Timișoara.
 - 3.2. Administrația portuară are sediul în b-dul C.D. Loga nr. 1, Municipiul Timișoara, Jud. Timiș.
 - 3.3. În calitatea sa de administrație portuară, potrivit legislației în vigoare, *compartimentul funcțional* are ca atribuții principale:
 - 3.3.1. Punerea infrastructurii portuare la dispoziția tuturor utilizatorilor;
 - 3.3.2. Activitățile de întreținere, reparare, modernizare/dezvoltare a caracteristicilor tehnice minime ale infrastructurii portuare și ale oricăror rețele de utilități existente pe teritoriul portului;
 - 3.3.3. Asigurarea către operatorii economici a furnizării și distribuției de utilități portuare, precum și asigurarea serviciilor de siguranță/securitate în Portul Timișoara;
 - 3.3.4. Accesul pentru operațiuni de încărcare/descărcare de mărfuri/containere, controlul volumului de marfă, controlul mărfurilor periculoase, centralizarea datelor economice și statistice pe acest palier;
 - 3.3.5. Controlul intrării/ieșirii navelor din Port, remorcajul și pilotajul navelor, după caz;
 - 3.3.6. Controlul în Port a muncii specifice operațiunilor de încărcare/descărcare, manipulare, transport, depozitare, stivuire, amarare, sortare, paletizare, pachetizare, containerizare a mărfurilor;
 - 3.3.7. Îndeplinirea și a altor activități care îi revin în conformitate cu legislația în vigoare.
 - 3.4. În vederea realizării obiectului de activitate, Administrația are obligația să întocmească **regulamentul portuar**, pe baza regulamentului cadru elaborat de direcția de resort din ministerul transporturilor și aprobat prin ordin al ministrului.
 - 3.5. Resursele financiare necesare funcționării Administrației se constituie din resurse bugetare și venituri proprii, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.
 - 3.6. Prin delegare de competență, în condițiile legii, Administrația poate duce la îndeplinire și unele obligații ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte, potrivit art.26¹ alin. (1) din Ordonanța nr. 22/1999.

- 3.7. Pentru activitățile pe care le efectuează în scopul îndeplinirii atribuțiilor ce i-au fost delegate potrivit alin. 3.6., Administrația îndeplinește funcția de **autoritate portuară**, conform art.26¹ alin. (2) din Ordonanța nr. 22/1999.
- 3.8. Administrația poate desfășura și alte activități în conformitate cu prevederile actelor normative de organizare și funcționare a acesteia, după caz, conform art. 28 din Ordonanța nr. 22/1999.
4. Revocarea H.C.L. nr.147/10.05.2016 privind înființarea administrației portuare a Portului Timișoara.

DIRECTOR GENERAL,
CULIȚĂ CHIȘ

ȘEF SERVICIU,
ADRIAN COLOJOARĂ

ȘEF BIROU T.S.C.,
CRISTINA GAVRA

ȘEF BIROU G.M.P.E.,
NASTASIA POP

P. ȘEF BIROU M.I.P.E.,
LIDIA VÎLCEANU

CONSILIER,
AUGUSTIN BĂRBOS