



MD-2005 mun. Chișinău, str. Albișoara 38, Tel. (022) 820-770, E-mail: am@am.gov.md, Web: http://am.gov.md

**Nr. 10/862/2023 din 30.08.23
La nr. 206 din 24.08.23**

**Î.C.S. „Danube Logistics” S.R.L.
str. M. Eminescu, 9, mun. Chișinău**

ACORD DE MEDIU Nr. 8

Urmare a solicitării adresată de Î.C.S. „Danube Logistics” S.R.L., înregistrată cu nr. 1931/1-28687 din 30.05.2023 și solicitării nr. 206 din 24.08.2023 înregistrată cu nr. 3001/1-31537 din 25.08.2023 privind emiterea Acordului de Mediu pentru activitatea planificată „Extinderea cheiului universal pe fluviul Dunăre din Portul Internațional Liber Giurgiulești (PILG), r-nul Cahul, s. Giurgiulești”,

în rezultatul examinării Documentației privind evaluarea impactului asupra mediului elaborată pentru această activitate de SRL „Conseco Consulting”, a Notificării Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor din România nr. DGEICPSC/2R/11243/20.10.2022, Notificării Ministerului Protecției Mediului și Resurselor Naturale al Ucrainei nr. 14-11/185 din 28.01.2023 prin care a confirmat participarea în cadrul EIM în context transfrontalier, avizelor organelor administrației publice centrale și locale, a organelor de supraveghere și control și a altor instituții interesate de activitatea planificată, consultărilor între părțile vizate (reprezentanții autorităților din Moldova și Ucraina), dezbaterilor publice organizate la nivel național și transfrontalier,

în baza prevederilor Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalier (Convenția ESPOO), Legii nr. 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului, Legii nr. 1515/1993 privind protecția mediului înconjurător, Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Agenției de Mediu, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 549/2018 și a altor acte normative special, care reglementează procedura de evaluare a impactului asupra mediului,

și în scopul stabilirii condițiilor și măsurilor pentru protecția mediului, care trebuie respectate la realizarea activității planificate, precum și a soluțiilor alternative de diminuare a impactului negativ asupra mediului înconjurător, care ar putea surveni în rezultatul desfășurării activității planificate, **Agentia de Mediu emite:**

ACORDUL DE MEDIU la documentația privind evaluarea impactului asupra mediului „**Extinderea cheiului universal pe fluviul Dunăre din Portul Internațional Liber Giurgiulești (PILG), r-nul Cahul, s. Giurgiulești**” propus a fi implementat pe teritoriul Republicii Moldova, s. Giurgiulești, r-nul Cahul, în Portul Internațional Liber Giurgiulești (PILG), la confluența râului Prut și a fluviului Dunărea.

CONȚINUTUL-CADRU AL ACORDULUI DE MEDIU

1. CARACTERISTICA GENERALĂ A PROIECTULUI ȘI AMPLASAMENTULUI

Portul internațional Liber Giurgiulești (PILG) funcționează în temeiul Legii nr. 8 din 17.02.2005 **cu privire la Portul Internațional Liber „Giurgiulești”**, dar și conform prevederilor Acordului de Investiții cu privire la Portul Internațional Liber „Giurgiulești” dintre Guvernul Republicii Moldova și Bemol Retail S.R.L., Danube Logistic S.R.L., Bemol Refinery - S.R.L., actele normative de punere în funcțiune și Acordului între Guvernul Republicii Moldova și ÎCS „Danube Logistics” SRL din 21 aprilie 2005. Danube Logistics SRL este o filială deținută în totalitate de societatea olandeză Danube Logistics Holding BV.

Proprietar al ÎCS „Danube Logistics” SRL este Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD).

Suprafața teritoriului Portului Internațional nu depășește 120 hectare și include:

- a) teritoriul terminalului petrolier;
- b) teritoriul terminalului de mărfuri generale;
- c) teritoriul terminalului de pasageri;
- d) teritoriul dezvoltării Portului Internațional.

Pe termen scurt și mediu, PILG planifică dezvoltarea cheiului cu lungimea de 110 m și a logisticii ce ar permite activitatea deplină al acestui chei.

Pentru dezvoltarea și amenajarea cheiului s-a planificat finalizarea acestuia în primul semestru al anului 2024, o dată cu recepționarea actelor permise se va iniția lucrările de consolidare a cheiului.

Pentru încărcarea și descărcarea cerealelor și altor mărfuri generale în/din nave, se planifică transbordarea din camioane sau din vagoane de pe calea ferată pe nave și viceversa. Astfel, extinderea cheiului va contribui la facilitarea și urgentarea traficului de cereale și alte mărfuri industriale.

Proiectul propus pentru realizare este o extindere a capacității terminalului de mărfuri generale existent în Portul Internațional Liber Giurgiulești și va permite transbordarea mărfurilor uscate în vrac, mărfurilor generale și a containerelor. Acesta va fi amplasat între două terminale existente și operaționale din anul 2007.

Capacitatea de transbordare a secțiunii de 110 m de chei planificat va fi de aproximativ 750.000 de tone/an, în funcție de tipul de marfă. Marea majoritate a volumului de transbordare va include exportul de cereale din Republica Moldova și Ucraina.

Construcțiile planificate vor fi amplasate în zona dintre cheiul existent al terminalului de produse petroliere și cheiul existent de mărfuri cerealiere din PILG, teren proprietate publică a Republicii Moldova cu nr. cadastral 9420102061, suprafața de 9,5748 ha, destinație specială.

Terenul este situat în Coridorul ecologic internațional Prut, în extremitatea sudică a Republicii Moldova, în aval de confluența râului Prut și a fluviului Dunărea, la hotar cu România și cu Ucraina, în zona de protecție a apelor de suprafață a râului Prut (1000 m) și a fluviului Dunărea (1000 m). De asemenea, acest sector se află în apropierea hotarelor Rezervației Biosferei „Prutul de Jos” și a hotarelor Zonei Umede de Importanță Internațională, desemnată prin Convenția Ramsar „Lacurile Prutului de Jos”.

Proiectul prevede pentru I etapă:

- construcția unui perete de consolidare a malului (chei) cu lungimea de 110 m, platformă tehnologică, oficiu, vestiar, grup sanitar, depozit, tumbe de ancorare, cântar auto, linie de cale ferată, cântar feroviar pentru recepția, stocarea și livrarea mărfurilor;

și pentru a II-a etapă:

- construcția a doua silozuri cerealiere (2x6000 tone) și infrastructura necesară pentru transbordarea cerealelor din camion/vagon calea ferată în silozuri și din silozuri în nave maritime sau fluviale.

Activitatea planificată „Extinderea cheiului universal pe fluviul Dunărea din Portul Internațional Liber Giurgiulești (PILG), r-nul Cahul, s. Giurgiulești”, **se încadrează** în prevederile Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalier (Convenția ESPOO) Anexa nr. 1, pct. 9; Legii nr. 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului, Anexa nr. 1 la Legea nr. 86/2014 „Lista activităților planificate supuse în mod obligatoriu evaluării impactului asupra mediului” la pct. 8, lit. b) Porturi comerciale, cheiuri ale porturilor maritime și ale celor fluviale pentru încărcare și descărcare (cu excepția cheiurilor pentru bacuri) care permit traficul ambarcațiunilor de peste 1350 tone”.

Procedura de evaluare a impactului asupra mediului s-a derulat cu respectarea prevederilor următoarelor acte normative:

- Legea nr. 86 din 29 mai 2014 privind evaluarea impactului asupra mediului;
- Convenția privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalier la care Republica Moldova este Parte (Convenția Espoo);
- Ghidului cu privire la executarea procedurilor privind evaluarea impactului asupra mediului, aprobat prin ordinul Ministrului agriculturii, dezvoltării regionale și mediului nr. 1 din 04.01.2019.

Proiectul asigură respectarea cerințelor din legislația națională prin:

1. Codul funciar nr. 828-XII 25 ianuarie 1991;
2. Legea nr. 86 din 29 mai 2014 privind evaluarea impactului asupra mediului;
3. Legea nr. 94-XVI din 5 aprilie 2007 cu privire la rețeaua ecologică;
4. Legea nr. 1538-XIII din 25 februarie 1998 privind fondul ariilor naturale protejate de stat;
5. Legea Apelor nr. 272 din 23 decembrie 2011;
6. Legea nr. 1515-XII privind protecția mediului înconjurător;
7. Legea nr. 325 din 15 decembrie 2005 cu privire la Cartea Roșie a Republicii Moldova;
8. Legea nr. 439 din 27.04.1995 regnului animal;
9. Legea nr. 239 din 08.11.2007 regnului vegetal;
10. Convenția privind comerțul internațional cu specii periclitate de faună și floră sălbatică (CITES);
11. Convenția Organizației Națiunilor Unite asupra zonelor umede de importanță internațională - Convenția de la Ramsar (Ramsar, Iran, 1971);

12. Convenția privind conservarea vieții sălbatice și a habitatelor naturale - Convenția de la Berna (Bernă, 1982);
13. GIFP
(<https://gifp.md/en/news/moldovas-strategic-danube-port-offers-a-lifeline-for-ukraine/>).
14. Legea Nr. 8 din 17.02.2005 cu privire la Portul Internațional Liber Giurgiulești;
15. Raportul de activitate PILG 2020;
16. ADR Sud „Programul de Dezvoltare Socio-economic a raionului Cahul pentru perioada 2017- 2020”;
17. Programul Operațional Comun România-Ucraina-Republica Moldova 2007-2013 Cauzele și consecințele poluării solului și a apei în regiunea Dunării de Jos;
18. <http://www.apemoldovei.gov.md/pageview.php?l=ro&idc=139> - Agenția Apele Moldovei;
19. Legea Nr. 1422 din 17.12.1997 privind protecția aerului atmosferic;
20. <https://trm.md/ro/social/trafic-sporit-de-camioane-cu-marfa-in-postul-val-mal-giurgiulesti-47>;
21. GIFP: Raportul privind amprenta de Carbon 2020 (https://gifp.md/ro/wpcontent/files_mf/16207363582020_ReportonCarbonFootprint.pdf);
22. Boss Witteveen Raportul de Mediu pentru terminalul de marfă și cel de pasageri PILG, 2007;
23. Registrul monumentelor protejate de stat (<https://date.gov.md/ckan/ro/dataset/5180-registrulmonumentelor-republicii-moldova>);
24. Legea Nr. 132 din 13.07.2018 privind fondarea Rezervației biosferei „Prutul de Jos” (https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=105493&lang=ro);
25. (<https://web.archive.org/web/20170227092202/https://rsis.ramsar.org/ris/1029> Serviciul de Informare a Zonelor Umede;
26. https://web.archive.org/web/20150227201910/https://rsis.ramsar.org/RISapp/files/RISrep/MD1_029RIS.pdf - Profilul zonei Ramsar 1999;
27. https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=114511&lang=ro;
28. https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/6.Zona%20cu%20protecie%20integrala%20din%20rezervatia%20Prutul%20de%20jos.pdf - Gheorghe Postolache „Zona cu Protecție integrală din Rezervația Prutul de Jos”, Mediul Ambient 2013;
29. <https://antrim.md/wp-content/uploads/2020/09/leaflet-prutul-de-jos.pdf>;
30. Țurcan Vladimir, Herpetofauna Rezervației naturale „Prutul de Jos”, Institutul de Zoologie 2021,

https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/p-104-106_0.pdf;

31. Victoria Nistreanu, Victoria Burlacu, Alina Larion „Fauna de mamaifere mici din habitatele zonei umede Ramsar „Lacurile Prutului de Jos”, Institutul de Zoologie, Chisinau 2021
https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/p-74-77_1.pdf;
32. Viorica Paladi „Valorile ecologice ale Rezervației naturale Prutul de Jos”, Noosfera 2013
https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/Valorile%20ecologice%200ale%20rezervatiei%20naturale%20Prutul%20de%20jos.pdf;
33. Svetlana Bacal, Galina Bușmachi, Viorica Paladi „Contribuția la cunoașterea nevertebratelor din Rezervația naturală „Prutul de Jos”, Institutul de Zoologie, Chișinău 2021
https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/p-8-11_0.pdf.

Locația proiectului este amplasată în zona de Sud, în extravilanul s. Giurgiulești, la hotarul Republicii Moldova cu Ucraina (pe uscat), pe secțiunea maritimă a fluviului Dunărea, la km 133,8 de pe Dunăre/mila maritima 72.2.

Coordonatele PILG: Latitudinea 45° 28' 12" N și Longitudinea 28° 12' 36" E.

Suprafața terenului pentru activitatea planificată este de 1,391 ha, iar suprafața ocupată de construcții - 5141 m², procentul de ocupare a teritoriului este de 36,95.

Construcțiile planificate vor fi amplasate în zona dintre cheiul existent al terminalului de produse petroliere și cheiul existent de mărfuri cerealiere din Portul Internațional Liber Giurgiulești, teren nr. cadastral 9420102061, suprafața de 9,5748 ha, destinație specială, proprietate a Republicii Moldova.

În raionul Cahul învelișul solului este variat și pe cea mai mare parte a teritoriului predomină solurile de cernoziomuri obișnuite și carbonatate, cernoziomuri de fâneață slab salinizate. În lunca r. Prut predomină solurile aluviale de fâneață de mlaștină. Conform informației preluate din cadrul „Programului de dezvoltare socio-economică a raionului Cahul pentru anii 2017-2020”, bonitatea medie a solului pe teritoriul raionului conform datelor din Cadastrul Funciar al Republicii Moldova este de 58 puncte.

Procesele hidrologice ale amplasamentului, supun lunca râului Prut unei transformări continue, intensitatea acestora variind foarte mult în decursul unui an, ca urmare a modificărilor hidrologice din albie, ele având intensitate mare la nivel maxim. Dintre acestea, predomină procesele de

acumulare, prin tendința continuă de formare și înălțare a patului de aluviuni. În cuprinsul luncii se desfășoară și procese de pantă, de eroziune, rupturi de maluri.

Procesul de aluvionare este specific prezenței solului aluvial, caracterizat prin vârsta redusă și printr-un surplus de umiditate datorită apelor de inundație.

Râul Prut este unul dintre cele mai mari râuri din Ucraina de Vest, Republica Moldova și România, fiind unul dintre principalii afluenți ai fluviului Dunărea. Bazinul hidrografic Prut este unul transfrontalier, fiind partajat de cele trei țări. Din suprafața totală a bazinului, 28% se află pe teritoriul Republicii Moldova, 33% pe teritoriul Ucrainei, iar 39% pe teritoriul României.

Râul Prut izvorăște de pe versantul sud-vestic al muntelui Hoverla, la aproximativ 15 km sud-sud-est de satul Vorokhta, din masivul Cernahora ai munților Carpați și se varsă în fluviul Dunărea, la sud de satul Giurgiulești.

Râul Prut are o lungime de circa 967 km, iar suprafața bazinului hidrografic constituie 27,540 km.

În limitele teritoriului Republicii Moldova, bazinul Prutului este constituit din roci sedimentare de vârstă neogenă, cretacică și siluriană (șisturi, nisipuri, nisipuri argiloase, argile, calcare și marnă).

Valea este puțin șerpuitoare, în formă de ladă, cu o lățime de 5,0-8,5 km, spre gura râului se lărgeste. Versanții sunt concavi, cu o înălțime de 80-120 m, abrupti și foarte abrupti, practic peste tot foarte dezmembrați de ravene și vâlcele. Albia râului este șerpuitoare, mai cu seamă pe sectorul s. Cucoara - s. Slobozia - râul Prut.

Ramificări ale albiei nu se observă. Albia râului Prut are lățimea de 60-104 m, lângă s. Crihana. Adâncimile sunt de 2-4 m, maximă 15 m (2 km amonte de s. Zârnești).

Viteza cursului de apă variază între 0,4-0,6 m/s, maximă - 1,0 m/s (s. Crihana). ÷ 2,2 l/sec. Nivelul de apă se caracterizează prin creșteri - primăvara, condiționate de topirea zăpezilor, și viituri frecvente de vară - căderea ploilor puternice. Pentru perioada de toamnă sunt specifice niveluri mai joase și mai stabile, care la rândul său, uneori, tot sunt încălcate de viituri pluviale. Anual, canalul maritim este supus procesului de dragare pentru a menține adâncimea conform standardelor de navigare maritim.

Râul Prut formează un important coridor ecologic internațional pentru speciile de pește. În avalul râului se găsesc văi inundabile întinse împreună

cu păduri riverane și mlaștini. Aceste teritorii sunt legate cu Dunărea prin râul Prut. Peștele poate migra în susul râului pentru depunerea icrelor, iar mamiferele și alți membri ai faunei pot utiliza malurile pentru răspândire și migrație.

În regiunea PILG sunt prezente următoarele arii protejate și de interes național/internațional:

Rezervația Biosferei Prutul de Jos – constituită prin Legea 132/2018 privind fondarea Rezervației biosferei „Prutul de Jos” și inclusă în Rețeaua Mondială UNESCO a Rezervațiilor Biosferei. Suprafața totală a Rezervației constituie 14771,1 ha, incluzând terenuri proprietate publică a statului (2772,48 ha – fond forestier de stat), terenuri ale autorităților publice locale și proprietate privată.

În satul Giurgiulești sunt prezente 416,84 ha din teritoriul ariei protejate. Conform zonării, acest teritoriu face parte din *zona de tranziție* în care sunt permise activitățile tradiționale de folosință a terenurilor asociate cu agricultura, silvicultură, pășunat, pescuit și alte activități economice cu tehnologii noi non-poluatoare cu respectarea cerințelor legale de protecție a mediului.

Zona umedă Ramsar „Lacurile Prutului de Jos” - Zonă umedă de importanță internațională, amplasată între orașul Cahul și satul Giurgiulești, în partea inferioară a Prutului. Zona umedă se regăsește sub numărul 1029 în Lista Ramsar, fiind introdusă la 20 iunie 2000. Situl este mărginit la vest de râul Prut, iar la sud de estuarul râului în Dunărea. Conține trei tipuri de zone umede Ramsar: O (lacuri permanente cu apă dulce), M (râu permanent) și 1 (rezervoare de pește).

Lacurile Belev și Manta sunt ecosisteme unice, descrise ca fiind ultimele lunci inundabile naturale ale regiunii Dunării de Jos. Sistemul este important datorită circuitului de ape subterane, controlului inundațiilor și captării sedimentelor, dar și pentru lista lungă de specii rare și vulnerabile de floră și faună. Zona mai găzduiește și aria de importanță avifaunistică Lacul Manta și Lacul Belev, care cuprinde 115 specii cuibăritoare, 53 de specii în pasaj, 7 specii oaspeți de vară, 1 specie oaspeți de iarnă. Predomină speciile acvatice.

Situl Emerald „Lacurile Prutului de Jos” - este înscris în lista siturilor Emerald sub numărul MD0000001, și având o suprafață de 1721,0 ha, cu un total de 53 specii de păsări și un număr de 18 de alte specii, cu un total de 8 habitate. Situl este situat în partea de sus, în apropierea localităților

Slobozia Mare. Odată cu completarea Legii nr. 94/2007 cu privire la rețeaua ecologică, se va crea rețeaua Emerald precum și evaluarea tipurilor de habitate naturale și a speciilor de faună și floră naturală.

Trebuie menționat, că pentru realizarea proiectului nu se prevăd resurse naturale din cadrul ariei protejate. Totodată, efectele activității antropice a stabilit deja configurația spectrului faunei și florei în zonă.

Construcția cheiului planificat are următoarele coordonate:

Puncte	X	Y
1	184867,620	36886,170
2	184864,690	36877,550
3	184906,490	36863,380
4	184903,250	36853,840
5	185005,820	36819,060
6	184009,020	36828,500
7	184040,270	36817,900

În succesiune, după completarea/definitivarea tabelului se va face descrierea detaliată a fiecărei componente a proiectului, (începând de lucrările preparatorii, după caz, pregătirea terenului, organizarea de șantier și până la dezafectarea obiectivului), inclusiv modalitățile, mijloacele și soluțiile alternative de realizare a fiecărei lucrări, instalații, echipament, etc., care va conține date detaliate, preponderent tehnice, despre cantitățile, parametri fizici (unități de măsură, volume etc.).

Construcțiile planificate vor fi amplasate în zona dintre cheiul existent al terminalului de produse petroliere și cheiul existent de mărfuri cerealiere din PILG, teren nr. cadastral 9420102061, cu suprafața de 9,5748 ha, destinație specială, proprietate publică a Republicii Moldova.

Suprafața terenului selectată pentru activitatea planificată este de 1,391 ha, iar suprafața terenului pentru construcție este de 5141 m².

Principalele lucrări de construcție panificate sunt:

1. Lucrări de excavare a terenului de construcție pentru alinierea cât mai mult posibilă a malului cheiului cu celelalte cheiuri existente pentru a nu crea situații de îngreunare a procesului de acostare, intrare și ieșire a navelor.

Construcția cheiului prevede amplasarea palplanșelor astfel încât să permită dragarea ulterioară pe parcursul exploatării cheiului, iar structura

de rezistență a cheiului e prevăzută să reziste la șocuri mecanice, la presiunea apei în timpul dragării. Conform estimărilor preliminare și aproximative volumul solului excavat din albia/malul râului Prut unde va fi amplasată activitatea planificată este de 56154 m³.

Solul excavat va fi depozitat temporar pe teritoriul Portului pentru uscare (locația este indicată în Anexa nr. 1, hașurat cu roșu), iar ulterior după drenare/uscarea, acesta va fi transportată în localitatea Cîșlița-Prut și depozitat pentru consolidarea unei zone erodate, teren în proprietatea autorității publice locale, atribuit prin contract de către APL Cîșlița-Prut. Locațiile pentru depozitare finală a sedimentelor sunt situate în extravilanul s. Cîșlița-Prut, r-nul Cahul (Anexa nr. 2 - Foto: 1, 2, 3).

2. Consolidarea terenului și a malului cu palplanșe și radier monolit.
3. Consolidarea prin jet - cementația terenului până la adâncimile conforme calculelor sarcinilor portante a cheiului.
4. Consolidarea suplimentară prin ancorarea pereților.
5. Consolidări în apă a reliefului fundului de fluviu prin metoda jet - cementație.
6. Construcția în apă a taluzului din piatră.
7. Fundații monolit la construcțiile terestre.
8. Amenajări la dirijarea apelor meteorice.
9. Construcțiile și comunicațiile inginerești.
10. Suprafețele portante a cheiului vor fi din placaje speciale de beton 18.
11. Linii de cale ferată cu cântar.
12. Drumuri de acces cu cântar auto.
13. Depozite pentru stocarea cerealelor de tip siloz.

Pentru perioada anului 2023 este planificată activitatea de consolidare a cheiului supus procedurii de EIM. Finalizarea lucrărilor de construcție se preconizează la sfârșitul anului 2024.

Dragarea canalului se efectuează în scopul asigurării navigației în siguranță, prevenirii avariilor pe căile navigabile interne ale Republicii Moldova și asigurării dimensiunilor garantate ale șenalului navigabil.

Volumul de dragare se stabilește în funcție de nivelul apei și de cantitatea aluviunilor sedimentate. Din experiența anterioară, pentru menținerea acvatoriului PILG în regim sigur de acostare ale navelor și barjelor, trebuie să se efectueze lucrări de dragare anual un volum aproximativ de 20000 m³ de material sedimentat (mâl). Acest volum este dragat de-a lungul portului, inclusiv din fața cheiului ce reprezintă obiectul

EIM.

Anual, după studierea adâncimilor în comun cu AFDJ- Administrația Fluvială a Dunării de Jos (Galați) se ia decizia de dragare în PILG. Procedura de coordonare a procesului de dragare este efectuată în conformitate cu Regulamentul privind procedura de coordonare a efectuării și supravegherii lucrărilor de mentinere a șenalului navigabil intern al Republicii Moldova nr. 84/90 din 10.04.2019, aprobat de Ministerul Economiei și Infrastructurii și Ministerul Mediului.

2. ARGUMENTAREA DECIZIEI, MOTIVELE ȘI CONSIDERENȚELE DE EMITERE

Proiectul se regăsește în Planul național de dezvoltare pentru anii 2023-2025 aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 89 din 28.02.2023 și se încadrează în prevederile Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalier (Convenția ESPOO) Anexa nr. 1, pct. 9; Legea nr. 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului, Anexa nr. 1 „Lista activităților planificate supuse în mod obligatoriu evaluării impactului asupra mediului” la pct. 8 lit. b) „Porturi comerciale, cheiuri ale porturilor maritime și ale celor fluviale pentru încărcare și descărcare (cu excepția cheiurilor pentru bacuri) care permit traficul ambarcațiunilor de peste 1350 tone”.

Decizia de emitere a Acordului de Mediu a fost adoptată în rezultatul verificării documentației depuse a Notificărilor părților potențial afectate (România și Ucraina), în conformitate cu prevederile art. 3 al Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului înconjurător în context transfrontalier (Convenția Espoo, 1991), avizelor organelor administrației publice centrale și locale, a organelor de supraveghere și control și a altor instituții interesate de activitatea planificată, consultărilor între părțile vizate (reprezentanții autorităților din Republica Moldova și Ucraina), dezbaterilor publice organizate la nivel național și transfrontalier, recomandărilor care au fost luate în considerare în procesul de elaborare a Raportului EIM. Scrisoarea nr. 04-07/1918 din 28.08.2023 prin care Ministerul Mediului al Republicii Moldova a anunțat Agenția de Mediu despre necesitatea adoptării unei decizii prevăzute la art. 23 din Legea nr. 86/2014.

În rezultatul examinării Documentației de evaluare a impactului

asupra mediului pentru activitatea planificată și în special a impactului prognozat asupra factorilor de mediu, biodiversității și peisajului, generat de proiect, s-a constatat, că procedura de evaluare a impactului asupra mediului s-a derulat cu respectarea prevederilor legislației naționale.

Decizia de emitere a acordului de mediu se bazează pe respectarea de către inițiator a cerințelor privind:

- corespunderea activităților propuse cu prevederile legislației naționale;
- includerea măsurilor ce se impun pentru protecția aerului, apei și solului, gestionarea deșeurilor, etc.;
- includerea măsurilor speciale de prevenire și/sau reducere a poluării, atunci când autoritățile competente pentru protecția mediului le consideră necesare;
- impactul prognozat asupra factorilor de mediu.

Astfel, proiectarea cheiului, urmărește cele mai bune tehnici disponibile în scopul oferirii siguranței maxime în procesul de construcție și exploatare, precum și a celor mai bune tehnologii.

Conform informației din Documentația EIM, impactul asupra populației și sănătății umane este considerat nesemnificativ (cheiul fiind amplasat la o distanță mare de casele de locuit din s. Giurgiulești, habitatele și speciile protejate de pe teritoriul obiectului planificat nu sunt afectate de activitatea propusă, impactul asupra calității solului, stării malului și calității sedimentelor au fost evaluate, ca benefice deoarece prin construcția peretelui de chei va fi stopat procesul de eroziune a malului; impactul asupra calității apei din fluvial Dunărea și râul Prut nu va fi influențat deoarece nu sunt planificate deversări directe.

Studiul privind Evaluarea Impactului asupra Mediului descrie măsuri concrete de protecție a mediului, astfel:

- măsuri definite de legi și standarde și reglementări de mediu;
- PILG are definit un plan de masuri pentru protecția mediului. Una din masuri este construcția coridorului verde pentru speciile rare, care a fost construit odată cu terminalul pentru pasageri;
- măsuri de protecție a mediului în timpul implementării/construcției proiectului;
- respectarea prevederilor și măsurilor de curățare a teritoriului de materiale de construcție;
- măsuri de protecție a mediului în timpul funcționării regulate a Portului – este elaborat un Plan de gestionare a protecției mediului în PILG coordonat

cu Inspekția pentru Protecția Mediului Cahul;

- măsuri de prevenire a accidentelor - este elaborat un studiu HAZID, referitor la toate scenariile posibile cu descrierea măsurilor detaliate pentru fiecare scenariu posibil de accident în PILG.

Etapa de închidere - nu este relevant. Nu se prevede demolarea sau distrugerea construcției.

Mai mult decât atât, în procesul de elaborare a raportului EIM sa ținut cont inclusiv de lista de verificare privind efectele adverse asupra mediului pentru EIM cauzate de către activitățile portuare, elaborate de către câteva organizații, printre care Banca Mondială, Banca de Dezvoltare Asiatică, dar și Asociația Porturilor.

Toate aspectele de mediu au fost luate în considerare în legătură cu activitatea planificată - calitatea apei, hidrologie, contaminarea sedimentelor, calitatea aerului, zgomot și vibrații, managementul deșeurilor, efecte vizuale și socio-culturale.

Pentru toate cele menționate mai sus au fost furnizate teste de laborator (sedimente, aer, apă), precum și cercetări științifice ce au fost folosite ca informații de bază:

- Propuneri înaintate de Agenția Navală a Republicii Moldova prin scrisoarea nr. 01-08 din 09.01.2023.

- Rezultatele de investigație a aerului (Procesul-Verbal nr. 162 din 01.07.2021 și Procesul-Verbal nr. 163 din 01.07.2021 de investigație a aerului, întocmite de Centrul de Sănătate Publică Cahul), care denotă starea actuală a calității aerului, iar depășiri a Concentrațiilor Maxime Admisibile (CMA) nu au fost înregistrate.

- Rezultatele probelor de sediment prelevate din trei puncte și anume: r. Prut, râul Prut la confluență cu fl. Dunărea, fl. Dunăre (analizate la metale grele în special) de către Laboratorul de Referință al Agenției de Mediu (Raport de Încercare nr. 96 din 31.10.2022), a demonstrat că rezultatele sunt sub limitele concentrației maxime admisibile (CMA), ceea ce denotă faptul, că inclusiv în perioada de operare nu sunt depășiri la NO₃, NH₄, produse petroliere, Zn, Cu, sau Pb și Cd.

- Rezultatele probelor de apă de suprafață și analiza chimică cantitativă din fluviul Dunăre, s. Giurgiulești prelevate de către Laboratorul de Referință al Agenției de Mediu (Raportul de Încercare nr. 31 din 02.03.2022) a demonstrat că rezultatele valorilor determinate, sunt conforme.

Respectiv, pentru a furniza o imagine de ansamblu privind activitatea desfășurată de către inițiator este necesar de menționat că Danube Logistics, prevedea în anul 2007 crearea unei dane pentru terminalul de mărfuri și cel de pasageri de-a lungul teritoriului moldovenesc al râurilor Dunărea și Prut. Construcția a fost planificată pentru perioada 2007-2010. Raportul de evaluare a impactului asupra mediului înconjurător cuprindea informație despre activitățile atât din etapa de construcție, cât și din etapa operațională.

În prezent, PILG are statut de port internațional până în anul 2030. Grație amplasării sale pe Dunărea de Jos cu adâncimi disponibile ale apei de până la 7m, PILG este capabil să primească atât nave fluviale, cât și nave maritime. În acest context, PILG reprezintă:

- unicul punct fluvio-maritim direct de distribuție și transbordare în/din Republica Moldova;
- un centru regional de logistică la frontiera Uniunii Europene cu acces la căile de comunicație terestră, feroviară, fluvială și maritimă, și
- o zonă excelentă pentru dezvoltarea afacerii, datorită poziționării sale strategice, infrastructurii de transport trimodale, mediului de preț rentabil, precum și regimului fiscal și vamal unic.

Luarea în considerare a alternativelor în cazul activității planificate este în termeni generali, limitată la alternativa de locație, alternativa tipului de dezvoltare sau alternativa caracteristicilor de dezvoltare, precum și alternativa tehnicii de construcție. „Locații alternative, tipuri de dezvoltare alternative, caracteristici de dezvoltare alternative” sunt inaplicabile în ceea ce privește proiectul propus, ținând cont de faptul, că portul trebuie să satisfacă o anumită necesitate operațională în acea locație specifică, care nu poate fi modificată.

Portul este situat pe singura linie de mal existentă a Moldovei cu acces la tronsonul maritim al fluviului Dunărea, care este limitat pe lungimea de cca 500 m pe fluviul Dunărea și cca 800 m pe râul Prut. Astfel, nu există o locație alternativă pentru construcția și exploatarea dezvoltării propuse. De asemenea, o abordare „a nu face nimic” nu este aplicabilă, ținând cont de faptul că danele existente nu asigură suficiente capacități de transbordare și, prin urmare, extinderea acestor capacități prin construirea unei dane universale este indispensabilă pentru Republica Moldova (și, de asemenea, pentru alte țări) pentru a securiza lanțurile de aprovizionare de import și

export și, prin urmare, pentru a asigura securitatea și reziliența țării. Astfel, extinderea cheiului (denumită în continuare - secțiunea respectivă) poate fi construită doar în locul propus.

În ceea ce privește alternativele tehnologice ale construcției danei, tipul de utilizare - transbordare mărfuri generale, mărfuri uscate în vrac și containere - și tipul navelor de acostare - nave maritime de până la 7 m pescaj - determină deja că dana universală trebuie să fie formată dintr-un perete de chei. O construcție a debarcaderului nu este potrivită pentru o gamă atât de largă de operațiuni de transbordare. Lungimea peretelui cheiului de 110 m coincide cu lungimea maximă preconizată a calelor (hambarele navei) navelor maritime de marfă generală. Un perete de chei este de asemenea, cea mai eficientă modalitate de a evita orice eroziune ulterioară a malului râului în acea locație.

Diferite tehnologii de consolidare a solului (malului) sunt discutate pe larg cu elaboratorii proiectului. În special, au fost investigate trei tehnologii: (1) consolidarea cu stâlpi de pietriș, (2) amestecarea profundă a solului și (3) cimentarea cu jet. Pe baza structurii geologice se recomandă aplicarea tehnologiei de cimentare cu jet pentru consolidarea solului.

Metodele de evaluare utilizate în acest studiu se bazează pe datele cantitative și calitative și pe criteriile formulate din principiile mediului înconjurător stabilite. Deciziile cu privire la prezicerile impactului se bazează pe sursele scrise publicate și opinia experților. Unde este posibil, evaluarea va fi divizată în impact ce apare pe perioada de construcție și impact ce apare pe perioada de exploatare/operare.

Tipurile de impact sunt prevăzute: directe, indirecte, temporare, permanente, cumulative, reversibile sau ireversibile.

Impactul direct pentru proiectul menționat, va fi pe termen scurt și temporar, pe perioada de construcție, numai în zona șantierului de lucru.

Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor din România prin scrisoarea nr. DGEICPSC/2R/11243/20.10.2022, la notificare adresată conform prevederilor Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalier (Convenția ESPOO) și Legii nr. 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului, s-a expus asupra studiului privind evaluarea impactului asupra mediului, că acesta prevede măsuri concrete de protecție a mediului în timpul implementării/construcției proiectului, astfel că impactul asupra mediului în context transfrontalier, va fi

nesemnificativ.

Activitatea PILG este controlată anual atât de instituțiile responsabile de control, precum și de către companie care deține de un Program anual dedicat domeniul mediului. În acest sens, extinderea cheiului nu va avea un impact semnificativ a ariei protejate așa cum speciile și habitatul este concentrat nemijlocit în zonele nucleu ale rezervației și anume în satele Colibași, Brânza, Manta.

Din punct de vedere al mediului, factorul „sol”, în cazul obiectivului analizat de modernizare și dezvoltare a cheiului din PILG este nerelevant. Toate lucrările de construcție, reabilitare și modernizare se desfășoară în incinta portului existent din 2007.

Platforma portului în totalitate reprezintă un ecosistem artificial, antropizat, constituit la suprafață din umpluturi, clădiri, platforme betonate, drumuri, cale ferată etc. Testele de penetrare dinamică au interceptat pe primii 3 - 4 m un material de umplură rezultat din lucrările de amenajare a zonei portuare, apoi un strat de material slab coeziv reprezentat printr-un praf nisipos, cu o grosime de aproximativ 3 m.

În zona portului nu se cunosc depășiri ale concentrațiilor de substanțe poluante în sol sau cazuri de poluări accidentale. În consecință se apreciază că, substanțele poluante se situează în vecinătatea valorilor normale conform prevederilor legale. Se poate aprecia că activitățile desfășurate în port până în prezent nu au determinat poluarea solului.

Construcția cheului din palplanșe nu presupune săpături sau excavații, palplanșele fiind operate prin batere. Lucrările de săpături preconizate în etapa de execuție vor avea doar un impact mecanic asupra solului, în zona malului, fără a favoriza apariția eroziunilor sau șiroirilor. Lucrările proiectate pentru consolidare a cheiului dar și amenajarea acestuia cu infrastructura necesară va asigura o protecție corespunzătoare solului, inclusiv în cazul deversării accidentale a unor substanțe poluante.

Lucrările proiectate pe platforma cheului (umpluturi din balast și piatră spartă, pereuri) se execută la uscat, în afara albiei r. Prut. Impactul acestor lucrări asupra apelor este nesemnificativ. În cadrul șantierului, în perioadele cu ploi abundente, pot apărea unele eroziuni provocate de apele de șiroire; având în vedere materialele de umpluturi folosite (balast, piatră spartă), antrenarea în râul Prut a acestora, în cantități mari, nu este posibilă.

Montarea piloților pentru chei (prin batere), estacada și refacerea actualului pereu nu poluează apele Prutului. În mod similar, execuția lucrărilor de consolidare a malului în fața cheiului (execuția stratului din piatră spartă și a prismului de ancoramente) nu sunt lucrări poluatoare. Menționăm faptul, că toate materialele folosite pentru realizarea construcțiilor sunt nepericuloase, iar în contact cu apa nu produc reacții chimice.

Se pot produce unele poluări reduse ale apei cu produse petroliere, reprezentând pierderi de carburanți la alimentarea utilajelor sau din funcționarea acestora. Se au în vedere soneta de batere a piloților, macaralele plutitoare. În caz de accident, această poluare potențială se observă cu ușurință la suprafața apei și se pot lua urgent măsurile de intervenție necesare.

Impact asupra caracteristicilor fluviale (hidrologiei) și calității apei.

Datorită procesului de dragare în râul Prut adâncimea apei se va mări cu 2,0 m - în așa fel adâncimea finală va fi de 7,0 m. Remodelarea secțiunii transversale a râului Prut va acoperi o distanță de aproximativ 110 metri. Datorită acestei secțiuni transversale viteza actuală va scădea, ceea ce va duce la sedimentarea albiei râului. Se presupune ca schimbările de viteză și depunerea sedimentelor în zona cheiului, vor impune dragarea periodică pentru menținerea adâncimii apei de minim 7 m.

Periodicitatea necesității de dragare urmează a fi încă studiată. Regimul hidrologic practic nu se va schimba.

Impactul în perioada de operare portuară

Operațiunile portuare de încărcare/descărcare nave implică unele pierderi de produse, în principal în cazul materialelor transportate în vrac. O parte a acestor pierderi se pot produce pe traseul navă-chei și ajung în râul Prut. Disfuncționalitățile și anume apariția emisiilor de pulberi rezultate din procesele de manipulare a mărfurilor se pot produce ca urmare a:

- manipulării necorespunzătoare a mărfurilor vrac atât pe platforma danei, cât și pe barjele ancorate la chei, rezultând pierderi de materiale;
- pierderilor de produse petroliere de la utilajele de încărcare dar și de la cele de transport.

În funcție de natura pierderilor și cantitatea acestora, efectele asupra

calității apei și chiar asupra morfologiei malului pot fi semnificative, dar în cele mai multe cazuri pierderile sunt mai mici de 0,01% din cantitatea mărfurilor transbordate.

Impact asupra apelor subterane.

În mod normal, activitățile de construcții pentru extinderea infrastructurii portului nu sunt poluante pentru apele subterane. Lucrările proiectate (umpluturi de material granular - balast sau piatră spartă, betoane, pereuri, etc.) folosesc materiale inerte, nepericuloase din punct de vedere al poluării apelor. Soluția propusă pentru cheiul estacadă, pe piloți bătuți, este de asemenea nepoluantă pentru apele subterane.

O poluare a acviferului freatic în perioada de construcție a lucrărilor de extindere a portului se poate produce numai în cazuri de accidente cu pierderi semnificative de carburanți, ulei tehnic sau alte substanțe periculoase.

Se poate aprecia că apele subterane freactice în zona portului PILG beneficiază de protecție, atât natural cât și artificială. Activitățile portuare se desfășoară pe platforme betonate executate din dale de beton de 25 cm grosime pe un strat de piatră spartă de 30 cm grosime. Platformele betonate acoperă integral terenul în spatele cheului pe o lățime de cca 30 m și lungimi corespunzătoare danelor. Platformele sunt proiectate cu pantă transversală de 2,5% spre interior și rigole carosabile de colectare și evacuare a apelor pluviale.

Platformele betonate și drumurile asigură o impermeabilizare corespunzătoare a suprafeței terenului; de asemenea, pantele platformei și rigolele nu permit stagnarea apelor eventual poluate și infiltrarea acestora în teren.

Se poate concluziona că impactul activităților portuare asupra apelor subterane este nesemnificativ, soluțiile adoptate prin proiect cât și situația hidrogeologică favorabilă, asigurând o protecție corespunzătoare apelor subterane freactice.

Impact asupra aerului.

Surse de poluare al aerului în incinta portului pot fi în perioada de construcție - execuția lucrărilor proiectate de modernizare a portului necesită folosirea unui parc de utilaje care sunt surse de poluare a aerului. Substanțele poluante specifice sunt CO, NO₃, SO₂, COV (compuși organici

volatili), CH₄, CO₂, etc., rezultați din arderea carburanților în motoare și pulberi în suspensie și sedimentabile, rezultate din circulație și din transportarea materialelor.

Se apreciază că în incinta portului concentrațiile maxime de substanțe poluante în aer prognozate nu vor depăși valorile CMA (Concentrație Maximă Admisă) și se vor încadra în intervalul 0,2-0,5 CMA. Limita superioară a intervalului este posibil să se realizeze în perioada de construcție + operare.

Referitor la poluarea cu pulberi a aerului, din experiența șantierelor de construcții, se poate aprecia că, în perioadele lipsite de precipitații, pe traseele de circulație a mijloacelor de transport și în zonele de activitate a utilajelor pot fi depășite de 2-3 ori valorile CMA de 0,5 mg/mc.

Impact datorat zgomotului.

Sursele de zgomot prezente pe amplasamentul obiectului planificat propus seste reprezentat de fondul natural și de activitățile specifice portuare (încărcare-descărcare mărfuri). Procesele tehnologice de execuție (săpături, umpluturi de pământ, transportarea materialelor de construcție etc.) implică folosirea unor grupuri de utilaje cu funcții adecvate. Aceste utilaje în lucru reprezintă surse de zgomot. În perioada de execuție, sursele de zgomot sunt grupate după cum urmează:

- în fronturile de lucru zgomotul este produs de funcționarea utilajelor de construcții specific lucrărilor (excavări și curățiri în amplasament, realizarea structurilor proiectate etc.) la care se adaugă aprovizionarea cu materiale;
- pe traseele din șantier și în afara lui, zgomotul este produs de circulația autovehiculelor, care transportă materiale necesare execuției lucrării.

Condițiile de propagare a zgomotelor depind fie de natura utilajelor și de disponerea lor, fie de factori externi suplimentari cum ar fi: fenomenele meteorologice și în particular: viteza și direcția vântului; temperatura; absorbția undelor acustice de către sol; absorbția undelor acustice în aer; depinzând de presiune; umiditatea; topografia terenului; vegetație.

Pornind de la valorile nivelurilor de putere acustică ale principalelor utilaje folosite și numărul acestora într-un anumit front de lucru, se pot face unele aprecieri privind nivelul de zgomot și distanțele la care acestea se înregistrează.

Utilajele folosite și puteri acustice asociate pot fi: buldozere Lw - 115 dB(A); încărcător Lw - 112 dB(A); excavator Lw - 117 dB(A); compactor Lw - 105 dB(A); finisor Lw - 115 dB(A); autobasculante Lw - 107 dB(A); Macara - 112 dB(A); Locomotiva - 115 dB(A).

Suplimentar impactului acustic, utilajele de construcție, cu mase proprii mari, prin deplasările lor sau prin activitatea în punctele de lucru, constituie surse de vibrații. Pentru perioada de construire, zgomotul la sursă și cel de câmp apropiat au caracteristici acustice corespunzătoare naturii și dispunerii utilajelor.

Impact generat de trafic.

La moment traficul este destul de intens în regiune, dar acest lucru nu semnifică, că este condiționat nemijlocit de activitatea portului. Intensitatea a crescut considerabil ca consecință a conflictului din statul vecin, dar și intensitatea la punctul vamal.

Extinderea cheiului și consolidarea acestuia se presupune că, nu va intensifica foarte mult traficul în regiune, dar se recomandă monitorizarea acestuia și după caz, selectarea rutelor alternative.

Impact asupra climei.

Așa cum scara proiectului nu este una mare, se preconizează că impactul cumulativ asupra climei să nu fie mai mare decât cel existent. Totodată, PILG efectuează rapoartele anuale privind amprenta de carbon, astfel ducându-se evidența și monitoringul emisiilor și a potențialului impact asupra climei.

Impact cauzat de posibile accidente.

Construcția cheiului și acostarea navelor în acest loc va spori probabilitatea producerii accidentelor în zonă.

Aceste accidente pot avea impact transfrontalier. Pentru a minimaliza efectele accidentelor, portul are reguli stricte și măsuri de protecție. Traficul este organizat și efectuat după un șir de permisiuni și coordonări.

Se prognozează că, construcția portului va intensifica traficul cu 0,5 navă pe zi (adică pe acest chei va ancora aproximativ o navă la 2 zile). Conform regulilor portuare, în același timp, la dană poate să acosteze doar o singură navă, celelalte nave fiind ancorate în afara zonei de manevrare.

Cel mai posibil impact sau accident poate fi considerat în cazul scurgerilor de produse petroliere.

Pentru cheiul care face obiectul acestui raport nu sunt prognozate careva accidente majore. Acesta va fi folosit pentru transportarea în special a cerealelor și al mărfurilor generale (gamă variată de bunuri și produse, care nu necesită condiții speciale de transport), respectiv, accidentele care pot apărea dintr-o anumită cauză, vor fi gestionate în conformitate cu regulile interne și a standardelor de securitate portuară.

Impactul asupra peisajului.

Perioada de construcție reprezintă o etapă cu durată limitată și se consideră că, echilibrul natural și peisajul va fi refăcut după încheierea lucrărilor. În consecință, în perioada de execuție nu este necesar să se refacă amenajările peisagistice.

Terenul pe care sunt proiectate obiectivele este utilizat exclusiv pentru activități portuare. Prin construcțiile propuse nu se modifică destinația și nici categoria de folosință a terenului.

Prin realizarea lucrărilor proiectate peisajul natural al zonei nu se va modifica semnificativ. Se vor construi platformele betonate în spatele cheiului de palplanșe și a cheiului estacadă. În final se poate aprecia că, din punct de vedere al modificării peisajului actual, efectele lucrărilor proiectate vor fi minore și de natură cantitativă; din punct de vedere calitativ, impactul final va fi pozitiv prin lucrările de igienizare și sistematizare a zonei.

Refacerea actualei meandre a râului Prut prin construcția cheiului de palplanșe, execuția instalațiilor de alimentare cu apă și a rețelei de canalizare, toate acestea sunt elemente care nu modifică semnificativ peisajul actual.

Se apreciază, că nu sunt necesare măsuri pentru diminuarea impactului asupra peisajului, impactul fiind nesemnificativ și pentru unele aspecte, chiar pozitiv.

Impact asupra florei, vegetației.

Dat fiind valoarea limitată a florei și vegetației din teritoriul obiectului și scara limitată a proiectului (locală), efectele sunt considerate minore.

Impact asupra peștilor.

Nici una din speciile incluse în Cartea Roșie a Moldovei nu utilizează cursul inferior al râului Prut. Sunt cunoscute 3 specii incluse în Cartea Roșie IUCN care sunt relativ comune pentru Prutul de Jos.

În timpul activităților de excavație, nu sunt prognozate mari deplasări ale sedimentului fin, deci turbiditatea nu va fi o amenințare pentru peștele ce ierneză preponderent în cursul de jos al Dunării. Deoarece teritoriul nu este considerat propice pentru depunerea icrelor și creșterea plevușcăi, nu vor exista efecte substanțiale pe parcursul lucrărilor pe timpul verii, cu condiția că nivelul oxigenului este normal. Totuși cât de nesemnificativ nu ar fi impactul, se recomandă sistarea lucrărilor în timpul migrației unor astfel de specii ca avatul și sabața. Populațiile de pește din țările vecine nu vor fi afectate.

Impact asupra amfibienilor.

Construcția cheiului nu va afecta habitatul speciilor comune sau impactul este unul limitat, ținând cont de faptul că speciile continuă să habiteze și în perioada de operabilitate a portului.

Impact asupra reptilelor.

Dezvoltarea portului va distruge habitatul pentru *Lacerta viridis* (gușterului comun) și *Dolichophis caspius* (șarpele de stepă) (Lista Roșie a Moldovei, specii rare, dar comune în regiune). Efectele sunt la scară locală. Deoarece habitatul din regiune este abundent, impactul este considerat minor. Totuși pentru șarpele (*Dolichophis caspius*) este recomandată includerea unui coridor ecologic între calea ferată și port astfel pentru viitor fiind asigurate posibilitățile de migrație și răspândire.

Impact asupra mamiferelor, nevertebratelor.

Se consideră că speciile identificate în anul 2007, ca vidra *Lutra lutra* și popândăul european *Spermophilus citellus* (ambele specii incluse în Lista Roșie IUCN și Lista Roșie a Moldovei) și-au modificat habitatul în contextul operabilității portului dar și a lipsei de resurse pentru aceste specii.

Se consideră că extinderea și consolidarea cheiului nu va influența asupra distrugerii speciilor comune, așa cum acestea sau limitat în urma operabilității portului.

Impact asupra păsărilor.

Speciile de interes comunitar din zonă, nu sunt îngrădite din punct de vedere al reproducerii de către lucrările hidrotehnice proiectate; acestea sunt prevăzute la o distanță mai mare de 1 km de limita ariei protejate. În zona în care se execută lucrări, nu au fost identificate condițiile pentru

cuibărire sau popas necesare pasărilor care tranzitează zona. Proiectul nu implica utilizarea resurselor de care depinde diversitatea biologică în zonă. Nu se vor exploata ape de suprafață și subterane din arii protejate.

În cadrul proiectului nu se vor desfășura activități extractive de suprafață pentru prelevare: nisip, argilă, pietriș. Speciile de păsări nu vor fi afectate de activitatea propriu-zisă pentru că prezența lor pe amplasament ale populațiilor este rară și condițiile întâlnite aici le obligă să se orienteze spre locuri mai liniștite și cu hrană abundentă din interiorul sitului. Echilibrul ecosistemului existent în sit nu poate fi afectat de populații noi de păsări, pentru că amplasamentul nu adăpostește actual populații mari de păsări. Lucrările prevăzute sunt specifice lucrărilor hidrotehnice. Acestea nu prevăd structuri înalte, care să obstrucționeze zborul pasărilor sau să afecteze rutele de migrație. Referitor la emisiile specifice (zgomot, poluanți) atât în perioada lucrărilor de execuție cât și în perioada de exploatare, se poate aprecia că acestea nu vor influența migrația pasărilor luând în considerare dispersia acestora în raport cu altitudinea de zbor a pasărilor. Impactul preconizat ca efect asupra speciilor faunistice de pe amplasament și din zonă adiacentă este impact nesemnificativ.

Managementul deșeurilor.

În timpul construcției se vor produce deșeuri solide care vor fi eliminate, pe măsura generării, iar la sfârșitul execuției sunt prevăzute lucrări de ecologizare și refacere a zonelor ocupate temporar. Aceste lucrări au ca obiect îndepărtarea deșeurilor de orice natură ramase în zonă și dezafectarea amenajărilor temporare.

Impactul activităților colaterale.

Proiectul nu prevede dezvoltări conexe în sectoarele din dreptul ariilor protejate și nu au fost identificate impacturi cumulate cu alte proiecte existente sau propuse. Se poate spune că, impactul produs de activitatea desfășurată în zona este deja consumat.

Impactul asupra obiectivelor de conservare ale ariei protejate.

Teritoriul construcției este parte a unei zone-coridor ecologic a râului Prut, dar mărimea acestuia este extrem de limitată în comparație cu vastele zone naturale și seminaturale de-a lungul râului Prut. Coridorul acvatic nu este afectat, deoarece nu sunt planificate diguri sau baraje, iar peștele și alte specii acvatice pot migra și se pot răspândi liber de la gura râului în

susul cursului sau vice-versa. Speciile terestre sau care trăiesc la mal sunt afectate, deoarece coridorul este întrerupt în port. Aceasta nu înseamnă că răspândirea este imposibilă, doar este deranjată.

Teritoriul nu include suprafețe de hrană pentru păsări sau alte specii ce se găsesc în ariile vecine sau Lacurile Prutului sau Delta Dunării. Din această cauză, impactul asupra relațiilor ecologice dintre rezervații și teritoriile vecine, nu sunt afectate.

Totodată, PILG conține câteva coridoare care permite speciilor de reptile, amfibii să traverseze teritoriul PILG în siguranță. Aceste coridoare sunt amplasate sub calea ferată de pe teritoriul PILG, pe unde diferite specii pot trece de la apă spre uscat, pe teritoriul PILG și apoi spre sat.

Se apreciază că, speciile protejate în interiorul acestor situri nu vor fi afectate de navele, care acostează la cheiul planificat, întrucât aceasta se afla la o distanță suficient de mare pentru ca zgomotul generat de operațiunile de încărcare-descărcare să nu depășească nivelul admisibil.

În faza de construcție și în faza de funcționare impactul va fi nesemnificativ, deoarece suprafața utilizată este redusă, pe de o parte, iar pe de altă parte fluxurile tehnologice sunt create astfel încât drumurile de exploatare existente să fie utilizate eficient. Utilizarea unor tehnologii performante fac posibilă menținerea la nivel de admisibilitate a parametrilor factorilor de mediu, ca și a celor biologici. Impactul negativ direct care s-ar putea contura asupra speciilor aparținând faunei este diminuat ca urmare a mobilității acestora. În toate fazele de lucru, acestea vor evita zona ca urmare a perturbărilor create de activitățile de construcție și vor ocupa spații cu hrană abundentă din interiorul sitului.

Prin implementarea planului nu se va produce nici o pierdere a suprafeței habitatelor care sunt utilizate ca loc de hrănire, odihnă sau loc de reproducere pentru speciile de interes comunitar.

Măsuri de reducere a impactului negativ asupra apelor subterane.

După cum s-a prezentat mai sus, soluțiile adoptate în proiect ce cuprinde rețeaua de canalizare, WC-uri ecologice, bazinele vidanjabile, toate aceste lucrări asigură protecția corespunzătoare a acviferului freatic. Se apreciază că nu sunt necesare măsuri suplimentare. În timpul execuției lucrărilor de construcții, situații posibile de poluare a subteranului pot apărea numai în cazuri de accidente.

Măsurile de prevenire sunt cele curente adoptate pe șantierele de

construcții, măsuri ce cuprind verificarea stării tehnice a utilajelor și mijloacelor de transport, semnalizări și marcaje de circulație, eventual bariere, alimentarea cu carburanți și reparații în spații special amenajate.

Constructorul are obligația de a întreprinde toate măsurile pentru evitarea producerii situațiilor de urgență (accidente), iar în cazuri excepționale va interveni pentru depoluarea zonei. Ca măsură radicală de intervenție, poate fi luată în vedere îndepărtarea solului contaminat și transportarea acestuia la o platformă specializată pentru decontaminare.

Măsuri de reducere/eliminare a impactului asupra apelor de suprafață.

La modul general, se poate aprecia că lucrările propuse, pe lângă asigurarea operabilității portului pentru valori de trafic superioare celor actuale, au și rolul ridicării siguranței operațiunilor de transbordare și reducerii potențialului de poluare al acestora.

Asigurarea adâncimii de -3.00 m de etiaj în fața cheiului va permite acostarea la chei a navelor, reducerea distanței navă-chei și pierderilor de materiale din greiferul macaralelor. Construcția cheiului va asigura acostarea barjelor în condiții de siguranță.

Transbordarea materialelor din nave în mijloace auto și invers, respectiv prin intermediul platformelor betonate de la chei, va simplifica activitatea macaralelor portuare și va reduce pierderile.

Pe perioada de pregătire, construire și exploatare vor fi respectate următoarele măsuri:

- stocarea produselor potențial poluante (carburanți și ulei pentru motor) va fi limitată la maximum. Produsele vor fi stocate în butoaie cu pereți dubli. Ele vor trebui să fie colectate și evacuate în conformitate cu reglementările în vigoare;
- spațiile de alimentare cu hidrocarburi vor fi situate pe platformele cele mai îndepărtate de fluxurile existente. Aceste platforme vor permite recuperarea oricărei scurgeri și vor fi construite din materiale impermeabile și rezistente la șoc. Schimbul uleiului și întreținerea vehiculelor și a tehnicii de lucru vor fi efectuate pe o suprafață izolată cu pavaj impermeabil. Uleiul recuperat va fi valorificat și nu va fi utilizat ca supresor de praf sau aruncat în natură;
- depozitățile produselor periculoase vor fi realizate în conformitate cu toți parametrii, care ar putea duce sau să favorizeze împrăștierea lor (șoc mecanic, ridicarea temperaturii);
- în caz de scurgeri, vor fi anunțate imediat persoanele responsabile de

monitorizarea mediului și vor fi luate măsuri pentru a stopa scurgerea, a izola și recupera produsul;

- în caz de scurgere, cauza va trebui să fie identificată și înlăturată pentru a evita alte scurgeri ulterioare și impactul lor nociv. Solul contaminat va fi excavat și transportat la depozitele de gunoi legale.

Măsuri de diminuare a poluării aerului.

Pentru reducerea poluării aerului cu noxe rezultate din gazele de eșapament, măsurile eficiente se referă la:

- folosirea, atât pe șantierul de construcții cât și în activitățile de încărcare, descărcare și transport mărfuri/materiale, unor utilaje și mijloace de transport performante, adecvate ca eficiență și cu consumuri specifice reduse de carburant. Este indicată folosirea unor utilaje ce respectă normele EURO;
- starea tehnică a utilajelor și mijloacelor de transport trebuie verificată periodic;
- pe căile de acces, pe unde circulă autocamioanele, se va realiza ciclic o stropire în vederea reducerii până la anulare, a poluării cu praf a zonei.

Pentru reducerea poluării aerului cu pulberi, în suspensie și/sau sedimentabile, se recomandă adoptarea următoarelor măsuri:

- Folosirea camioanelor acoperite cu prelată pentru transportul materialelor pulverulente, susceptibile antrenării/spulberării de vânt;
- Folosirea temporară a prelatelor pentru depozitele (grămezilor) de pământ, necesară împotriva acțiunii vântului;
- Pentru materiale inerte, stropirea cu apă reprezintă o soluție de reducere a antrenării de vânt a particulelor fine;
- Monitorizarea calității aerului, în special a poluării cu pulberi.

Emisiile de compuși nocivi rezultați de la motoarele cu ardere internă sunt relativ scăzute, atât în concentrație cât și în debite masive, fapt ce nu va avea un efect nociv semnificativ asupra mediului.

Impactul asupra așezărilor umane va fi neglijabil, deoarece distanța de la obiectiv la cele mai apropiate zone locuite este de cca. 1000 m.

Măsuri de diminuare a poluării solului.

Pentru reducerea poluării solului urmează să se respecte următoarele măsuri:

- pe amplasament sunt interzise spălarea, efectuarea de reparații,

lucrări de întreținere a mijloacelor de transport, utilajelor și echipamentelor folosite în incinta șantierului.

- sistemul de colectare a deșeurilor pe perioada lucrărilor de construcție de pe durata executării lucrărilor în spații special amenajate, iar evacuarea lor va fi asigurată periodic de serviciile de salubritate.
- scurgerile de carburanți sau lubrifianți, datorate unor cauze accidentale, vor fi diminuate prin utilizarea unui pat de nisip, dispus în zonele cele mai vulnerabile, care ulterior este colectat într-un recipient metalic acoperit și valorificat de unități specializate.
- organizarea lucrărilor se va efectua în măsura posibilităților, în afara perioadelor precipitațiilor puternice (altfel spus, efectuarea lucrărilor de terasament în timpul sezonului uscat);
- identificarea, în comun acord cu autoritățile locale, a locurilor de depozitare a solului, precum și a sedimentelor excavate în urma efectuării lucrărilor de dragare a râului Prut, în funcție de criteriile de mediu (distanța de la cursurile de apă, sensibilitatea de peisaj,). Modul de depozitare a sedimentelor va trebui să permită limitarea eroziunii. Rambleul va fi depozitat și compactat în mod regulat și va pus în aplicare un sistem de scurgere a apelor pluviale;
- depozitarea temporară a deșeurilor periculoase pe amplasamentul proiectului se va realiza în containere închise.
- colectarea apelor uzate menajere se va realiza la toaile ecologice evacuându-se ulterior la stația de epurare a apelor de pe teritoriul portului.
- utilajele și autovehiculele utilizate în etapa de construcție se vor verifica periodic pentru a constata eventualele defecțiuni și a preveni eventualele poluări.

Măsuri de reducere a impactului generat de proiect asupra ariei protejate.

Lucrările prevăzute trebuie realizate din motive de interes public, social și economic. Din punct de vedere al protecției mediului impactul generat în zona în care traseul se apropie de limita ariilor protejate trebuie să fie cât mai redus pentru a nu afecta habitatele și speciile protejate de păsări. De asemenea, implementarea proiectului și a măsurilor de protecție a mediului nu trebuie să afecteze sau să întârzie acțiunile pentru conservarea speciilor și habitatelor de importanță comunitară.

Atât în perioada de construcție, cât și în perioada de operare, se vor respecta condițiile de securitate și protecție, a lucrătorilor și persoanelor implicate, efectuarea inspecțiilor și expertizelor tehnice a cheiului și

construcției acesteia cu implicarea organelor de stat abilitate în domeniu (Agenția pentru Supraveghere Tehnică, Inspectoratul pentru Protecția Mediului). Aceste măsuri sunt prevăzute atât în cadrul documentației de proiect, precum și în cadrul politicilor interne ale PILG. Toate materialele construcțiilor proiectate sunt corespunzătoare standardelor Republicii Moldova și conforme standardelor Uniunii Europene (UE).

Măsuri de protecție a patrimoniului cultural și istoric:

- elaborarea protocoalelor adecvate și realizarea de instruiți periodice privind acțiunile care trebuie întreprinse de muncitori și subcontractori în situația în care se găsesc situri arheologice noi/necunoscute în timpul executării lucrărilor de construcții;
- comunicarea informației la Agenția Națională pentru Arheologie privind identificarea unor vestigii arheologice în șantierul de construcții și stoparea lucrărilor;

Nu se anticipează un impact major asupra patrimoniului cultural și monumentelor culturale protejate, deoarece evenimentele de importanță culturală au loc în centrul sitului și sunt evitate de proiectul propus.

În regiunea PILG sunt prezente următoarele arii protejate și de interes național/internațional:

Rezervația Biosferei Prutul de Jos - constituită prin Legea 132/2018 privind fondarea Rezervației biosferei „Prutul de Jos” și inclusă în Rețeaua Mondială UNESCO a Rezervațiilor Biosferei. Suprafața totală a Rezervației constituie 14771,1 ha, incluzând terenuri proprietate publică a statului (2772,48 ha - fond forestier de stat), terenuri ale autorităților publice locale și proprietate privată.

În satul Giurgiulești sunt amplasate 416,84 ha din teritoriul ariei protejate.

Conform zonărilor, acest teritoriu face parte din zona de tranziție în care este permisă activitățile tradiționale de folosință a terenurilor în agricultură, silvicultură, pășuni, pescuit și alte activități economice cu tehnologii noi non-poluatoare cu respectarea cerințelor legale de protecție a mediului.

Activitatea PILG este verificată anual atât de instituțiile responsabile, precum și în baza Programului dedicat domeniului mediului (elaborat de

gestionarul portului). În acest sens, extinderea cheiului nu va avea un impact semnificativ a ariei protejate așa cum speciile și habitatul este concentrat nemijlocit în zonele nucleu ale rezervației și anume în satele Colibași, Brânza, Manta.

În general, flora Prutului inferior este reprezentată de o mare varietate de specii, însă acestea sunt centrate mai mult în partea de sus a râului în regiunea satelor Slobozia Mare, Văleni, Manta (în total, zona includea în anul 2013, 137 de specii de plante vasculare (dintre care 5 specii de plante vasculare nufărul alb, incluse în Cartea Roșie¹⁶).

Vegetația în marea parte este una tipică pentru zona de silvostepă. Predomină stejar pur și stejar penunculat, în cadrul cărora se constată un procent mare a pădurilor parțial derivate și majoritar artificiale. Pe 83% din suprafața ocupată cu pădure se găsesc arborete artificiale, acestea au suferit intervenții mai mult sau mai puțin intense care le-au îndepărtat de tipurile naturale.

Lumea animală este reprezentată de speciile caracteristice zonei de silvo-stepă. În zonă se pot întâlni păsări: ciocănitoare, pițigoi, cioară, din speciile mamiferele insectivore - ariciul; din răzătoare - veverița; din reptile - șarpe, șopârle; amfibii - broasca râioasă, broasca, precum și numeroase specii de insecte.

Bazinele acvatice sunt populate de diverse specii de pești - sazan, plătică, crap și fitofag, precum și păsări acvatice - rața, gâsca. Numărul animalelor și păsărilor este afectat de vânatul neautorizat și de braconaj.

În anul 2020, materialele informative ale Rezervației menționa că vegetația în mare parte este prezentă de desigurile de stuf, precum și plante de apă de luncă inundabilă (papură, pipirigul, crinul de baltă, plutică în total 312 specii pentru toată rezervația).

Zona umedă Ramsar „Lacurile Prutului de Jos” - Zonă umedă de importanță internațională, amplasată între orașul Cahul și satul Giurgiulești, în partea inferioară a Prutului. Zona umedă se regăsește sub numărul 1029 în Lista Ramsar, fiind introdusă la 20 iunie 2000. Situl este mărginit la vest de râul Prut, iar la sud de estuarul râului în Dunăre. Conține trei tipuri de zone umede Ramsar: O (lacuri permanente cu apă dulce), M (râu permanent) și 1 (rezervoare de pește).

Situl satisface criteriul 2 de specii vulnerabile și criteriul 3 de biodiversitate. Lacurile Beleu și Manta sunt ecosisteme unice, descrise ca

fiind ultimele lunci inundabile naturale ale regiunii Dunării de Jos. Sistemul este important datorită circuitului de ape subterane, controlului inundațiilor și captării sedimentelor, dar și pentru lista lungă de specii rare și vulnerabile de floră și faună. Zona mai găzduiește și aria de importanță avifaunistică Lacul Manta și Lacul Belevu, care cuprinde 115 specii cuibăritoare, 53 de specii în pasaj, 7 specii oaspeți de vară, 1 specie oaspeți de iarnă. Predomină speciile acvatice.

Situl Emerald „Lacurile Prutului de Jos” - este înscris în lista siturilor Emerald sub numărul MD0000001, și având o suprafață de 1721,0 ha cu un total de 53 specii de păsări și un număr de 18 de alte specii, cu un total de 8 habitate. Cum poate fi vizualizat și pe harta rețelei Emerald, aceasta se situează în partea de sus, în apropierea localităților Slobozia Mare. (O dată cu completarea Legii nr. 94/2007 cu privire la rețeaua ecologică, se va crea rețeaua Emerald precum și evaluarea tipurilor de habitate naturale și a speciilor de faună și flora).

Trebuie menționat, că pentru realizarea proiectului nu se prevăd resurse naturale din cadrul ariei protejate.

Teritoriul obiectului planificat nu este considerat un important loc de depunere a icrelor și creștere a plevuștii. Sunt absente substraturile de depunere a icrelor așa ca vegetația, pietrele sau prundișul. Este absent habitatul pentru depunere a icrelor atât pentru *Aspius aspius*, cât și pentru *Romanogobio vladykovi*. Primul preferă prundișul, iar cel de-al doilea tinde să depună icrele în vaduri din susul cursului râului, așa ca văile inundabile. *Neogobius fluviatilis* se ascunde sub pietre și alte structuri neprezente în teritoriul obiectului (în malul râului Prut).

Gura Prutului este populată în general de specii comune de pești, doar 3 specii incluse în Cartea Roșie IUCN se găsesc în număr mare în regiunea de jos a râului Prut (*neogobius fluviatilis*, Avat (*Aspius aspius*), *Romanogobio vladykovi*). Toate 3 specii sunt enumerate de IUCN în calitate de specii despre care nu se cunosc date, adică statutul de specie inclusă în Lista Roșie este necunoscut, deoarece datele sunt insuficiente. Alte specii cunoscute din partea de jos a râului Prut incluse în Lista Roșie și sunt cel puțin rare în regiune (Ipar, vârlar (*Misgurnus fossilis*); Săbiță (*Pelecus cultratus*); (*Romanogobio kessleri*). Gura de vărsare a râului Prut este considerată de importanță minoră pentru aceste specii. Totodată, partea de sus a faunei acvatice se caracterizează cu peste 32 de specii de pești (2020) printre care specii foarte rare precum Cegă săbiță (*Acipenser ruthenus*);

Păstrugă (*Acipenser stellatus*); (*Gymnocephalus schraetser*); Văduviță (*Leuciscus idus*); Occeană mare (*Rutilus frisii*); (*Sabanejewia aurata*); (*Sander volgensis*); Pietrar (*Zingel zingel*) și specii care nu sunt de peste 20 ani (*Lostrită* (*Hucho hucho*); *Morun* (*Huso huso*); *Mihalț* (*Lota lota*); *Țigănuș* (*Umbra krameri*); *Fusar* (*Zingel streber*).

Pe teritoriu pot fi întâlnite doar specii comune de amfibieni. Cercetările realizate pe teritoriul Rezervației „Prutul de Jos” în anul 2021 a evidențiat populația a 9 specii de amfibieni: *Lissotriton vulgaris* Triton - comun; *Pelophylax ridibundus* Broască - mare - de -lac; *Pelophylax lessone* Broască -mică - de - lac; *Bufo bufo* Broască - rîioasă -brună; inclusiv, *Triturus cristatus* Triton - crestat; *Bufo viridis* Broască - rîioasă - verde; *Bombina bombina* Izvoarăș-cu- abdomen - roșu; *Hyla arborea* Brotăcel; *Pelobates fuscus* Broască - săpătoare) fiind incluse în Anexa II a Convenției de la Berna.

Litoralul uscat și teritoriul adiacent sunt ocupate de specii comune de reptile, astfel înregistrându-se 2 specii: *Lacerta viridis* (șopîrla verde) și șarpele *Dolichopis caspius*. Ambele specii sunt comune în regiune. Alte specii de reptile nu au fost înregistrate.

În baza acestor rezultate și în absența habitatului potrivit (mai ales pentru broasca țestoasă de baltă *Emys orbicularis* care se găsește în eleșteie și lacuri mici), speciile rare nu pot fi întâlnite pe teritoriul dat.

Predilecția biotopică și nivelul de protecție a reptilelor din Rezervația „Prutul de Jos” ne arată că în prezent populează 9 specii de reptile (*Emys orbicularis* Țestoasă-de-baltă; *Anguis fragilis* Șopîrlă-apodă; *Lacerta agilis* Șopîrlă-comună; *Lacerta viridis* Șopîrlă - verde; *Podarcis taurica* Șopirla-de Crimeia; *Natrix natrix* Șarpe - de - casă; *Natrix tessellata* Șarpe -de apă; *Coluber caspius* Șarpe-cu abdomen-galben; *Coronella austriaca* Șarpe - de - alun), unele dintre aceste specii sunt incluse în Cartea Roșie a Moldovei sau /și în Anexa II a Convenției de la Berna. Dintre cele comune identificate în anul 2007 pe terenul adiacent PILG, dar și fondul Rezervației în anul 2021, este șopîrla-verde (*Lacerta viridis*).

Pe terenul cercetat a fost înregistrată prezența popândăului european (*spermophilus citellus*) și urmele vidrei (*Lutra lutra*) au fost găsite de-a lungul malului râului. Ambele specii sunt incluse în Cartea Roșie IUCN și Cartea Roșie a Moldovei. Popândăul european se întâlnește în număr relativ mare pe teritoriul proiectului și în apropierea lui.

În zona Rezervația „Prutul de Jos” au fost înregistrate inițial 22 specii

de mamifere mici, iar ulterior lista a fost extinsă la 23 specii. Cercetările au fost efectuate în perioada 2003-2021 în diverse tipuri de ecosisteme ale zonei umede Ramsar Lacurile Prutului de Jos, unde au fost înregistrate: o specie din ordinul Erinaceomorpha - *Erinaceus roumanicus*, 6 specii din ord. Soricomorpha - *Talpa europaea*, *Sorex araneus*, *S. minutus*, *Neomys anomalus*, *Crocidura leucodon*, *C. suaveolens* și 18 specii din ord. Rodentia - *Spermophilus suslicus*, *Dryomys nitedula*, *Muscardinus vellanarius*, *Spalax leucodon*, *Apodemus sylvaticus*, *A. uralensis*, *A. flavicollis*, *A. agrarius*, *Mus musculus*, *M. spicilegus*, *Rattus norvegicus*, *Mycromys minutus*, *Cricetus cricetus*, *Ondatra zibethicus*, *Arvicola terrestris*, *Clethrionomys glareolus*, *Microtus arvalis*, *M. rossiaemeridionalis*, în total 25 specii de mamifere mici.

Terenul este uscat și fără lunci inundabile sau mlaștini. Aceasta îl face nepotrivit pentru speciile tipice de apă care se întâlnesc în Delta Dunării din apropiere sau în Lacurile Prutului de Jos. Teritoriul nu este utilizat pentru hrană sau odihnă de către păsările ce se înmulțesc în Delta Dunării sau Lacurile Prutului de Jos. De aceea specii ca *Egretta Alba* (egretă mare), *Pelacanus onocrotalus* (pelican comun) sau *Platalea leucorrodia* (lopătar) nu se întâlnesc pe acest teritoriu. Aceasta înseamnă că teritoriul nu are funcție ecologică pentru aceste specii de păsări protejate, nici pentru înmulțirea, hrana sau odihna lor.

Pe teritoriul portului au fost observate specii comune de păsări așa ca pescărușul albastru (*Alcedo attis*), Clocaflitoarea (*Picus canus*), vânturelul roșu (*Falco tinunculus*) și ciocârlanul moțat (*Galerida cristata*). Specii rare sau incluse în Cartea Roșie nu au fost întâlnite pe teritoriul portului.

Totodată, în regiunea apropiată, și anume în lunca „Prutului de Jos” conform cercetărilor efectuate în regiune s-a identificat un important traseu de migrație, iar bazinele acvatice cu stufărișuri, rogoz, păduri de sălcii creează condițiile favorabile de popas, hrănire, reproducere și iernat a 192 de specii de păsări ce constituie 67% din numărul total de specii de păsări sălbatice din republică. Din numărul total al avifaunei întâlnite în zonă: - 6 specii sunt incluse în Lista Roșie a IUCN: gâsca cu gât roșu (*Branta ruficollis*), gărlița mică (*Anser erythropus*), rața roșie (*Aythya nyroca*), cresteiul de câmp (*Crex crex*), cormoranul mic (*Phalacrocorax pygmeus*), rața cu cap alb (*Oxyura leucocephala*), - 22 de specii sunt incluse în lista speciilor care fac obiectul preocupărilor de conservare a păsărilor în Europa SPEC (Species of Conservations Concern); 21 de specii sunt rare

pentru Republica Moldova: cormoranul mic (*Phalacrocorax pygmeus*), pelicanul comun (*Pelecanus onocrotalus*), lopătarul (*Platalea leucorodia*), vulturul codalb (*Haliaeetus albicilla*), egreta mare (*Egretta alba*), stârcul galben (*Ardeola ralloides*), barza neagră (*Ciconia nigra*), țigănușul (*Plegadis falcinellus*), lebăda de vară (*Cygnus olor*), lebăda de iarnă (*Cygnus Cygnus*).

Pe teritoriul cercetat au fost observate unele specii de fluturi, greieri, libelule etc., iar în zona Rezervației naturale Prutul de Jos, în anul perioada anilor 2019 - 2021, au fost identificate 37 de specii de nevertebrate din două clase Collembola și Insecta (Coleoptera și Hymenoptera) aparținând la 33 de genuri și 16 familii (tabelele 1, 2, 3). Pentru fiecare specie este prezentat numărul de exemplare, microhabitatul și unele date ecologie. Pe teritoriul Rezervației Naturale „Prutul de Jos” au fost depistate 6 specii de insecte rare incluse în a III-a ediție a Cărții Roșii a Republicii Moldova, deci rolul rezervației naturale pentru conservarea și restabilirea biodiversității este enorm.

Observații relevante ale publicului în parcurgerea procedurii de evaluare a impactului la nivel național, nu au fost înregistrate.

La etapa de elaborare a PREIM au fost consultate părțile potențial afectate de activitatea planificată: România, Ucraina.

Astfel, partea Română a comunicat că nu este cointereseată de a participa în procedura de evaluare a impactului asupra mediului în context transfrontalier. Iar partea Ucraineană a comunicat interesul de a participa în cadrul procedurii de evaluare a impactului asupra mediului în context transfrontalier. Luând în considerație corespondența dintre partea Ucraineană și Moldovenească s-a constatat, că obiecții din partea publicului interesat al părții potențial afectate, lipsesc.

3. MĂSURI PENTRU PREVENIRE, REDUCERE ȘI COMPENSARE A EFECTELOR SEMNIFICATIVE NEGATIVE ASUPRA MEDIULUI

Activitatea PILG nu este considerată una relevantă pentru impact transfrontalier. Acest lucru a fost confirmat și prin refuzul țării notificate (Romania) în participarea în cadrul EIM în context transfrontalier. Însă, Ucraina ca parte afectată a confirmat participarea în cadrul procedurii EIM în context transfrontalier, furnizând recomandările sale privind documentația EIM.

Totodată, este important de menționat că lucrările de construcție nu

afectează semnificativ mediul înconjurător din țările vecine.

În caz de accident, portul are un plan de acțiuni bine elaborat și pregătit ce include echipamentul necesar pentru a preveni dispersarea substanțelor chimice în afara teritoriului direct al portului.

În cazul scurgerilor de produse petroliere din navă, au fost stabilite următoarele activități:

1. Plan de intervenție în cazul scurgerilor de produse petroliere.
2. Se dispune de baraj de protecție și skimmer.
3. Pentru a asigura pregătirea corespunzătoare în caz de scurgeri majore au fost încheiate acorduri cu: portul Galați din apropiere; o companie internațională specializată în intervenții în caz de scurgeri de petrol.
4. În caz de incendiu pe teritoriul Terminalului petrolier sunt localizate 2 stații de stingere incendiu: una în parcul de rezervoare și a doua la dana petrolieră. La fel, Terminalul petrolier dispune de un sistem automat de stingere a incendiilor.
5. Există un Plan operativ de acționare în caz de urgență.

Aceste precauții și activități vor reduce la minimum impacturile transfrontaliere posibile ale accidentelor.

În cazul când în cadrul mărfurilor generale vor fi anumite mărfuri periculoase așa cum sunt enumerate și stipulate în HG 672 din 28.05.2022, se va ține cont atât de prevederile legale, precum și regulamentele stabilite în transportarea acestui tip de marfă, precum asigurarea, întocmirea documentelor necesare.

Danube Logistics deține studiul HAZID - studiu de identificare a Situațiilor de Pericol elaborat la inițierea construcției Portului, luând în considerație toate danele proiectate (în care a intrat și construcția cheiului menționat în acest raport). Pentru toate instalațiile portuare existente și cele preconizate au fost supuse analizei în total 77 de scenarii, cu identificarea finală a: - 29 de scenarii ce reprezintă un nivel redus de risc, - 48 de scenarii ce prezintă un nivel mediu de risc.

Pentru toate tipurile de riscuri sunt descrise detaliat măsuri de securitate tehnică și/sau organizațională aplicate. De exemplu: Limitarea proporțiilor scurgerii cu ajutorul tangonului petrolier/sistem de colectare a scurgerilor și a tangonului absorbant auxiliar, disponibilitatea unui sistem anti incendiar complex, existența procedurii pentru situații excepționale, contractul cu SEACOR pentru a reacționa în caz de scurgere de petrol.

Totodată, ținând cont de activitatea PILG, dar și rezultatul

consultărilor transfrontaliere al activității planificate, inițiatorul va participa începând cu anul 2024 în cadrul activităților de cercetare și monitorizare postproiect, și după caz va identifica măsuri suplimentare de prevenire, evitare, minimizare, și control al impactului activității planificate asupra mediului și sănătății umane inclusiv cu un accent sporit asupra procesului de redistribuire a apelor de suprafață, cu parametri hidrologici și hidrografici.

Peisaj

Construcția cheiului de palplanșe, execuția instalațiilor de alimentare cu apă și a rețelei de canalizare, toate acestea sunt elemente, care nu modifică semnificativ peisajul actual. Se apreciază că nu sunt necesare măsuri pentru diminuarea impactului asupra peisajului, impactul fiind nesemnificativ și pentru unele aspecte, chiar pozitiv.

Flora, vegetația

Dat fiind, valoarea limitată a florei și vegetației din teritoriul obiectului și scara limitată a proiectului (locală), efectele sunt considerate minore.

Pești

În timpul migrației unor astfel de specii ca avatul și sabița (perioada de migrare în cursul râului martie-iunie) lucrările de construcție se recomandă a fi sistate.

Reptile

Pentru șarpele (*Dolichophis caspius*) este recomandată includerea unui coridor ecologic între calea ferată și port astfel pentru viitor fiind asigurate posibilitățile de migrație și răspândire.

Apele subterane

După cum s-a prezentat mai sus, soluțiile adoptate în proiect ce cuprinde rețeaua de canalizare, WC-uri ecologice, bazinele vidanjabile, toate aceste lucrări asigură protecția corespunzătoare a acviferului.

Se apreciază că nu sunt necesare măsuri suplimentare. În timpul execuției lucrărilor de construcții, situații posibile de poluare a subteranului pot apărea numai în cazuri de accidente.

Măsurile de prevenire sunt cele curente adoptate pe șantierele de construcții, măsuri ce cuprind verificarea stării tehnice a utilajelor și

mijloacelor de transport, semnalizări și marcaje de circulație, eventual bariere, alimentarea cu carburanți și reparații în spații special amenajate.

Ape de suprafață

La modul general, se poate aprecia, că lucrările de construcție propuse, pe lângă asigurarea operabilității portului pentru valori de trafic superioare celor actuale, au și rolul ridicării siguranței operațiunilor de transbordare și reducerii potențialului de poluare al acestora.

Asigurarea adâncimii de 3,00 m față de etiaj în fața cheiului va permite acostarea la chei a navelor, reducerea distanței navă-chei și pierderilor de materiale din greiferul macaralelor. Construcția cheului va asigura acostarea barjelor în condiții de siguranță.

Supravegherea permanentă a fluxului de operare a navelor precum și intervenția în cazuri excepționale, cu măsuri de protecție a apelor râului, este pusă în sarcina operatorului portuar.

Aer

Pentru reducerea poluării aerului cu noxe rezultate din gazele de eșapament, măsurile eficiente se referă la:

- folosirea, atât pe șantierul de construcții cât și în activitățile de încărcare, descărcare și transport mărfuri/materiale, unor utilaje și mijloace de transport performante, adecvate ca eficiență și cu consumuri specifice reduse de carburant. Este indicată folosirea unor utilaje ce respectă normele EURO;
 - starea tehnică a utilajelor și mijloacelor de transport trebuie verificată periodic;
 - pe căile de acces, pe unde circulă autocamioanele, se va realiza ciclic o stropire în vederea reducerii până la anulare, a poluării cu praf a zonei
- Pentru reducerea poluării aerului cu pulberi, în suspensie și/sau sedimentabile, se recomandă adoptarea următoarelor măsuri;
- folosirea camioanelor acoperite cu prelată pentru transportul materialelor pulverulente, susceptibile antrenării/spulberării de vânt;
 - folosirea prelatelor pentru depozitele de pământ;
 - pentru materiale inerte, stropirea cu apă reprezintă o soluție de reducere a antrenării de vânt a particulelor fine;
 - este utilă monitorizarea calității aerului, în special a poluării cu pulberi.

Arii protejate

Lucrările prevăzute trebuie realizate din motive de interes public, inclusiv de natura socială și economică. Din punct de vedere al protecției mediului impactul generat în zona în care traseul se apropie de limita ariilor protejate trebuie să fie cât mai redus pentru a nu afecta habitatele și speciile de păsări protejate. De asemenea, implementarea proiectului și a măsurilor de protecție a mediului nu trebuie să afecteze sau să întârzie acțiunile pentru conservarea speciilor și habitatelor de importanță comunitară.

În acest sens, se recomandă măsurile pentru protecția ariei protejate care constau în:

- Evitarea amplasării organizării de șantier, în zone din apropierea ariei protejate;
- Evitarea circulației vehiculelor grele folosite pentru transportul materialelor prin ariile protejate;
- Managementul corespunzător al deșeurilor cu eliminarea acestora, fără a folosi depozite intermediare;
- Adoptarea unui grafic de realizare a lucrărilor ce constituie ca obiectiv reducerea timpului de execuție în sectoarele de capăt ale cheiului;
- Respectarea tehnologiilor de execuție.

4. CONDIȚII DE REGLEMENTARE PENTRU TOATE ETAPELE DE DEZVOLTARE A ACTIVITĂȚII PLANIFICATE

Condiții în faza de construcție și exploatare a obiectului:

- beneficiarul/constructorul este obligat să numească prin decizie o persoană responsabilă de protecția mediului atât pe perioada de execuție a lucrărilor, cât și pe cea de exploatare a cheiului;
- respectarea legislației de protecție a mediului, limitarea și combaterea poluării cauzate mediului și sănătății umane;
- respectarea datelor tehnice prezentate în documentația de solicitare a prezentului acord de mediu, prevederile normativelor în construcție în vigoare și a tuturor condițiilor impuse prin avizele obținute;
- gestionarea deșeurilor din construcții și demolări se va efectua ținându-se cont de prevederile Codului Practic CP A.09.04.2014 gestionarea deșeurilor construcții partea I și partea II.
- respectarea măsurilor de reducere a impactului propuse în Raportul privind evaluarea impactului asupra mediului, care stă la baza emiterii prezentului Acord de Mediu;

- informarea Agenției Naționale Arheologice în cazul depistării vestigiilor arheologice;
- menținerea tuturor echipamentelor în starea bună de funcționare și evitarea oricăror scurgeri accidentale prin repararea echipamentelor în zone special amenajate;
- depozitarea controlată a materialelor de construcții și a deșeurilor generate în timpul etapelor de construcție în zone distincte pe amplasament;
- reducerea zonelor de excavare deschise și coordonarea adecvată a activităților de excavare (excavare, sortare, compactare, etc.) cu scopul reducerii emisiilor de praf în aerul atmosferic;
- monitorizarea apei, aerului, solului, biodiversității, mediului socio-economic, zgomot etc. pe perioada de construcție și post-construcție și respectarea Planului de monitorizare a mediului propus în Documentația EIM;
- datele înregistrate în timpul monitorizării în perioada de construire și exploatare vor fi prelucrate statistic de specialiști în domeniul biodiversității și post-construcție vor fi transmise trimestrial și la finalizarea lucrărilor, Agenției de Mediu sau la solicitarea acesteia.

Condiții în faza de închidere, demolare, dezafectare, reabilitare a terenurilor și post-închidere: - Nu se preconizează

5. INFORMAȚIA CU PRIVIRE LA DESFĂȘURAREA PROCESULUI DE PARTICIPARE A PUBLICULUI

Publicul a fost informat cu privire la parcurgerea fiecărei etape procedurale prin anunțuri în mass-media, pe pagina-web oficială a autorității administrației publice centrale responsabilă de protecția mediului și resurselor naturale, la sediul și pe pagina-web oficială a inițiatorului proiectului, titularului documentației privind evaluarea impactului asupra mediului și la sediul autorității administrației publice locale Giurgiulești, pe teritoriul căreia se va realiza activitatea planificată.

Totodată, ținând cont de răspunsul țării afectate (Ucraina) privind decizia de a participa în procedura EIM în context transfrontalier, consultările atât cu publicul țării afectat cât și între autoritățile vizate au fost desfășurate. În acest proces s-a ținut cont atât de prevederile legislației naționale cât și de Convenția Espoo.

Întru asigurarea principiului transparenței și accesibilității informației de mediu în procesul decizional au fost întreprinse următoarele acțiuni:

- A fost notificată România, ca parte potențial afectată **privind activitatea planificată în conformitate cu art. 3 din Convenția ESPOO privind evaluarea impactului asupra mediului înconjurător în context transfrontalier**. Astfel, Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor din România prin scrisoarea nr. DGEICPSC/2R/11243/20.10.2022 a informat Republica Moldova, că nu va participa la procedura de evaluare a impactului asupra mediului în context transfrontalier.
- A fost notificată partea potențial afectată **privind activitatea planificată**, Ucraina, de către Ministerul Mediului al RM prin scrisoarea nr. 04-07/185 din 28. 01.2023, **în conformitate cu art. 3 din Convenția ESPOO privind evaluarea impactului asupra mediului înconjurător în context transfrontalier**. Astfel, Ministerul Protecției Mediului și Resurselor Naturale al Ucrainei prin scrisoarea 25/1-21/4075-23 din 17.03.2023 a informat Republica Moldova, că va participa la procedura de evaluare a impactului asupra mediului în context transfrontalier.

Așa cum este prevăzut de către Legea 86/2014 privind EIM, dar și în contextul prevederilor Convenției Espoo, o dată cu manifestarea interesului din partea Ucrainei de a participa în EIM transfrontalier, partea afectată a fost informată și consultată la diferite etape ale procedurii de EIM (articolul 14 din Legea 86/2014 privind EIM).

Astfel, referitor la corespondența dintre Ministerul Mediului al Republicii Moldova și Ministerul Mediului și Protecției Resurselor Naturale ale Ucrainei o găsiți în Raportul privind informarea publicului asupra Raportului EIM al activității planificate accesînd link-ul: https://docs.google.com/document/d/1u_fwj8ndA5zMfJa07ZcA1bNUCRXvi8V0-1iffBU1nmE/edit și la link-ul: <https://mediu.gov.md/ro/content/1notificarea-pentru-proiectul-extinderea-chiului-universal-pe-fl-dun%C4%83re-din-portul>

- Agenția de Mediu a plasat pe pagina web <https://am.gov.md/sites/default/files/document/attachments/1.Decizia%20prealabil%C4%83%20EIM%20a%20Agentiei%20de%20Mediu.pdf> Decizia nr. 10/3147/2022 din 24.08.2022 cu privire la evaluarea prealabilă a activității planificate;
- ÎCS „Danube Logistics” SRL a anunțat prin intermediul poștei de e_mail primariagiurgiulesti@gmail.com, la data 16.08.2022, primăria s. Giurgiulești despre aprobarea Deciziei cu privire la evaluarea

prealabilă a activității planificate de către Agenția de Mediu. Astfel fiind transmise Decizia cu privire la evaluarea prealabilă a activității planificate, Anunțul public și Proiectul Programului de Realizare a Evaluării de Impact asupra Mediului pentru a fi publicat pe pagina web a primăriei cât și pe panourile de informare din localitate.

- Au fost incluse activitățile de informare și consultare a publicului în graficul efectuării evaluării impactului asupra mediului din cadrul Programului de realizare a evaluării impactului asupra mediului pentru activitatea planificată;
- A fost plasat Anunțul public la data de 11.08.2022 pe pagina inițiatorului ÎCS „Danube Logistics” SRL https://gifp.md/ro/news/anunt/privind_posibilitatea_consultării_Cererii_și_Proiectului_Programului_de_realizare_a_evaluării_impactului_asupra_mediului; Anunțul în ziarul Național „Moldova Suverană” din 22.11.2022, nr.84; Anunțul în ziarul local Cahul EXPERS nr. 45 din 24.11.2022, pag. 17;
- Au fost menționate termenele de prezentare a comentariilor (13.02.2020) pe adresa electronică infi@danlog.md, numărul de telefon (+373 22) 999225; (+373 299) 68599, Republica Moldova, mun. Chișinău, str. M. Eminescu, 9, MD—2009; r-nul Cahul, s. Giurgiulești, MD-5318.
- A fost coordonat programul de realizare a evaluării impactului asupra mediului prin Avizul Agenției de Mediu nr. 10/3208/2022 din 28.09.22.

Documentația EIM „Extinderea cheiului universal pe fl. Dunăre din Portul Internațional Liber Giurgiulești (PILG), r-nul Cahul, s. Giurgiulești” a fost transmisă pentru consultare.

- A fost plasat Anunțul public nr. 10/3364/2022 din 18.11.22 de către Agenția de Mediu la adresa: <https://am.gov.md/sites/default/files/document/attachments/Anunt%20public%20Agentie%20Danuble.pdf> , privind consultarea documentației privind evaluarea impactului asupra mediului.
- Documentația EIM a fost plasată de către Agenția de Mediu pentru consultare, la sediul Agenției de Mediu, str. Albișoara, 38, mun. Chișinău - <https://docs.google.com/document/d/1QUu6SITN5E5NPAel812BnLkKU1gC8DVTYy3La7YK8iQ/edit>
- Documentația EIM a fost plasată la sediul Î.C.S. „Danube Logistics” S.R.L. Operatorul Portului Internațional Liber Giurgiulești (PILG), str. Mihai Eminescu, 9, or. Chișinău, e_mail: info@danlog.md (documentația poate fi accesată în compartimentul **Descărcări** în partea dreaptă (sus) a paginii web gifp.md) și

consecomoldova@gmail.com

- Documentația EIM a fost transmisă primăriei s. Giurgiulești, r-nul Cahul, str. Independenței. Persoana de contact din cadrul primăriei Giurgiulești - dna Tatiana Gălățeanu, primarul s. Giurgiulești. Tel. 0-293-71236.
- A fost plasat anunțul în locul public (panoul informativ la stația de autobus, casa de cultură, școală, piața locală, primăria Giurgiulești) cu privire la disponibilitatea consultării Documentației de evaluare în cadrul primăriei Giurgiulești.
- DEIM a fost transmisă pentru consultare, examinare și avizare cu Agenția Navală a Republicii Moldova prin scrisoarea nr. 01-08 din 09.01.2023.

Dezbaterile publice privind Documentația EIM „Extinderea cheiului universal pe fluviul Dunăre din Portul Internațional Liber Giurgiulești (PILG), r-nul Cahul, s. Giurgiulești” a avut loc la 14.12.2022, ora 11.00 în incinta primăriei s. Giurgiulești, r-nul Cahul. Dezbaterile au decurs în mod deschis, transparent în formă de dialog cu participanții și reprezentanții organelor de mediu.

Prin scrisoarea nr. 04-07/1918 din 28.08.2023, Ministerul Mediului al Republicii Moldova a anunțat Agenția de Mediu despre modificările efectuate de către initiator în cadrul Raportului EIM și a Raportului de informare solicitate de către partea afectată (Ucraina) în urma consultărilor publice desfășurate în context transfrontalier pentru a fi luate în considerare la adoptarea deciziei prevăzute la art. 23 din Legea nr. 86/2014.

În concluzie, se constată că, a fost asigurată participarea publicului interesat la procesul decizional asupra proiectului începînd cu etapa de analiză a calității Documentației privind evaluarea impactului asupra mediului.

Totodată, nu au fost înregistrate propuneri/observații ale publicului interesat, care ar putea fi luate în considerație, pentru întreaga perioadă de derulare a etapelor procedurale de evaluare a impactului asupra mediului.

6. MENȚIUNI

Acordul de mediu este un act administrativ cu caracter permisiv, individual, emis de către Agenția de Mediu (autoritate administrativă

subordonată Ministerului Mediului), responsabilă de reglementarea și autorizarea activităților cu impact asupra calității mediului și abilitată cu eliberarea actelor permise pentru practicarea activităților de întreprinzător cu impact asupra mediului prevăzute în Nomenclatorul actelor permise, aprobat prin [Legea nr.160 din 22 iulie 2011](#) privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

Conform prevederilor art. 23 alin. (7) din [Legea nr.86/2014](#) privind evaluarea impactului asupra mediului, acordul de mediu **este valabil 4 ani**.

Dacă la expirarea termenului menționat inițiatorul nu a obținut actul permisiv pentru desfășurarea activității planificate, acesta urmează să reia întregul proces de evaluare a impactului asupra mediului, începând cu depunerea cererii de evaluare prealabilă.

În cazul obținerii de către inițiatorul proiectului/titularul documentației a autorizației de construire până la expirarea valabilității acordului de mediu, se consideră autentic pentru toată perioada punerii în aplicare a proiectului.

În cazul în care activitatea planificată suferă modificare/extindere, în mod obligatoriu se va notifica în scris **Agencia de Mediu** despre orice schimbare a aspectelor tehnice ale proiectului considerate necesare, sau extinderea acestuia, și/sau despre modificări de altă natură, care prin evoluția lor au schimbat aspectele fizice în amplasament, și au apărut după emiterea acordului de mediu și/sau anterior emiterii autorizației de construire. La fel, dacă inițiatorul renunță la realizarea proiectului se va informa în scris autoritatea competentă emitentă despre acest fapt.

Notificarea se depune în termen de 10 zile de la data apariției necesității modificării/extinderii, însoțită de raportul de verificare întocmit în conformitate cu cadrul legislativ/normativ în vigoare, de către verificatorul de proiecte atestat în condițiile legii sau, după caz, de punctul de vedere al autorității administrației publice competentă de emiterea autorizației de construire. În baza documentelor menționate, autoritatea competentă parcurge etapa evaluării prealabile, iar la necesitate, prin consultarea unui grup de lucru de analiză tehnică, poate decide menținerea acordului de mediu emis inițial, sau reluarea în parte, sau reluarea integrală a procedurii evaluării impactului asupra mediului și, în consecință, revizuirea acordului de mediu emis inițial, emiterea unui nou sau respingerea solicitării acordului de mediu pentru proiectul modificat, cu aplicarea în mod corespunzător a prevederilor art. 19-23 din [Legea nr.](#)

[86/2014](#) privind evaluarea impactului asupra mediului.

Inițiatorul proiectului și/sau titularul documentației la fel are obligația de a notifica în scris, autoritatea competentă-emitentă a acordului de mediu, despre orice modificare sau extindere a proiectului, survenită după emiterea autorizației de construire, în condițiile legislației speciale.

[Controlul și verificarea în domeniul protecției mediului și resurselor naturale în conformitate cu Legea nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător este pus în sarcina Inspectoratului pentru Protecția Mediului - poziția 5 din anexa 1 „Lista organelor de control și domeniile aferente acestora”.](#)

Astfel, în vederea respectării prevederilor prezentului acord de mediu responsabilitatea revine Inspectoratului pentru Protecția Mediului - autoritatea administrativă în subordinea Ministerului Mediului, responsabilă de asigurarea unui nivel înalt de supraveghere și protecție a mediului și abilitată cu exercitarea controlului privind respectarea procedurilor legale la emiterea actelor permissive cât și a măsurilor și condițiilor prescrise de către autoritatea competentă emitentă.

Inspectoratul pentru Protecția Mediului informează autoritatea competentă emitentă, despre gravele încălcări depistate la etapa de realizare, exploatare și închidere a proiectului, fapt ce poate atrage după sine suspendarea activităților și/sau anularea acordului, după caz. Executarea prezentei prevederi va fi efectuată de către subdiviziunile teritoriale ale Inspectoratului pentru Protecția Mediului în raza de competență teritorială.

Nerespectarea prevederilor prezentului acord de mediu atrage răspunderea contravențională sau penală, iar în cazul admiterii de prejudicii cauzate mediului de către inițiator, poate atrage răspundere civilă în vederea recuperării prejudiciului cauzat mediului (benevol sau prin intermediul instanței de judecată).

La finalizarea lucrărilor, în vederea efectuării unui control de specialitate pentru verificarea respectării prevederilor prezentului acord de mediu, inițiatorul proiectului va notifica în termen de 3 (trei) zile:

Inspectoratul pentru Protecția Mediului;

Agenția de Mediu.

Actul de verificare al autorității competente se va anexa la procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.

Prezentul aviz face obiectul procedurii de contencios administrativ.

Exercitarea căilor de atac poate fi efectuată în ordinea procedurală de contestare a actelor administrative stabilită în Codul administrativ al Republicii Moldova nr. 116 din 19.07.2018 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 309-320).

Acordul de Mediu conține 44 pagini și 2 anexe.

Director adjunct

Dorin Poverjuc