

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

HR. 19088/23.10.2018

CAMERA DEPUTAȚILOR



Grupul Parlamentar al Partidului
Alianța liberalilor și democraților

B/50/ALDE

e-mail: alde@cdep.ro

15.10.2018

INTERPELARE

Adresată: Doamnei Viorica Dăncilă, Prim-Ministrul României

Domnului Lucian ȘOVA, ministrul Transporturilor

De către: Daniel Olteanu, deputat ALDE, Circumscripția electorală Nr. 39 Vaslui

Obiectul interpelării: Introducerea în bugetul de stat pe anul 2019 a sumei necesare pentru realizarea studiului de fezabilitate / PT pentru obiectivul Autostrada Tișița-Albița

Stimată Doamnă Prim-Ministru,

Stimate Domnule Ministru,

Prin prezenta, vă rog respectuos să aveți în vedere la construcția bugetului Ministerului Transporturilor, pe anul 2019, introducerea în buget a sumei necesare pentru realizarea studiului de fezabilitate / PT pentru obiectivul Autostrada Tișița-Albița, luând în considerare următoarele:

- încă din 1998 a existat un Studiu de Prefezabilitate, conform datelor CNAIR, studiu realizat de IPTANA.
- Autostrada Albița – Huși – Tecuci – Tișița – Buzău – București - Giurgiu figura la poziția 11 în „*LISTA proiectelor prioritare, identificate de România împreună cu Uniunea Europeană, care urmează a fi realizate până în anul 2015*” în *Legea nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, elaborată în perioada în care domnul ministru Șova ocupa funcții de răspundere tot în Ministerul Transporturilor, iar portofoliul Ministerului era deținut de aceeași formațiune politică precum cea de acum.*
- Acest obiectiv, la nivel simbolic și practic, asigură Unirea celor două capitale românești, București și Chișinău, pe traseul cel mai scurt posibil, aflându-se și pe un coridor european de transport.

Pe o plajă mai largă de realități, consider că Drumul de mare viteză Tișița (Focșani) – Albița este o condiție obligatorie pentru ieșirea zonei Vaslui din categoria „cele mai sărace regiuni a Uniunii Europene”, iar argumentele realizării sale trebuie să le includă, fără a ne limita la ele, și pe acestea de mai jos:

1. Tronsonul Tișița (Focșani) – Albița, parte a unui coridor rutier european de transport, are din 1998 realizat Studiu de Prefezabilitate – IPTANA (*Anexa nr. 7*), care, în mod evident, este depășit, având în vedere standardele actuale în domeniu (sursa: <http://sitevechi.cnadnr.ro/proiect.php?id=263>, <http://sitevechi.cnadnr.ro/proiect.php?id=279>). Din acest motiv, obiectivul realizării SF / PT trebuie bugetat în 2019, acest fapt nefiind decât readucerea în matca firească a traseului de realizare pentru un obiectiv de infrastructură pe nedrept dat uitării de toate forțele politice.
2. Conform răspunsului oficial al Comisiei Europene (*Anexa nr. 3*), pe care l-am primit în scris, „*Secțiunea Tișița (Focșani) — Albița este situată pe un coridor de transport european, și anume rețeaua TEN-T globală în România. Ca atare, ar fi eligibilă în cadrul programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020. Master Planul General de Transport prevede finalizarea acesteia până în 2030. Cu toate acestea, Ministerul Transporturilor ne-a informat că are în vedere revizuirea documentației pregătitoare pentru această autostradă, în actuala perioadă de programare 2014-2020. În cazul în care studiul de fezabilitate datează într-adevăr de acum 20 de ani, este important ca aceste documente să fie actualizate pentru a reflecta cerințele actuale privind traficul, designul, costurile etc.*”
3. Prin urmare, costurile revizuirii acestui Studiu sunt eligibile a fi finanțate din fonduri europene.
4. Pe de altă parte, este cunoscut faptul că România nu are suficiente fonduri europene, nu va avea nici în următoarele perioade de programare, pentru a-și acoperi necesarul de investiții în infrastructură din această sursă. Acesta este și unul dintre argumentele pentru realizarea ei cu fonduri de la bugetul de stat, întrucât celelalte autostrăzi sunt „*mult mai finanțabile*”, din punctul de vedere al prioritizării, cu fonduri europene.
5. Rata internă a rentabilității (EIRR), indicator luat în considerare în ceea ce privește finanțarea unor obiective cu fonduri europene, este cu siguranță inferioară altor tronsoane, chiar dacă investiția e eligibilă la finanțare. Însă, investițiile influențează și volumele de trafic (argumentul poate fi susținut de evoluția traficului pe orice tronson de autostradă deschis), prin urmare investițiile care s-au făcut și se fac acum în Vestul țării nu fac decât să crească valoarea EIRR pentru orice tronson de autostradă finalizat și cu conexiune cu cele finalizate, raportat la cele din est.
6. România are 215 km de autostradă cu fonduri de la bugetul de stat, **zero în Moldova**. Toate celelalte regiuni au tronsoane construite cu **fonduri de la bugetul de stat**. Și în prezent sunt tronsoane în construcție cu fonduri de la bugetul de stat, NU în Moldova. Conform Studiului de Prefezabilitate din 1998, Autostrada Tișița – Albița ar fi evaluată la 1,55 mld. euro, 155 km. Din moment ce toate celelalte tronsoane care au legătură cu Moldova, Iași – Tg- Mureș, Brașov – Bacău și București – Iași (Pașcani, Suceava), sunt prioritare la finanțarea cu fonduri europene, singura opțiune reală pentru o autostradă în Moldova cu fonduri de la bugetul de stat este Tișița – Albița.
7. Este un abuz la adresa celei mai sărace regiuni a Uniunii Europene să fie un **contributor net** în ceea ce privește resursele naționale și alocarea lor **pentru**

- construcția de autostrăzi, fără a fi beneficiar**, în condițiile în care abordarea ar trebui să fie exact invers.
8. Acest tronson poate fi realizat și abordându-se soluții alternative: o porțiune în regie proprie de către DRDP Iași, parteneriat public-privat etc.
 9. Există Studiu de Prefezabilitate din 1998, probabil cel mai vechi cu privire la un tronson de autostradă neinclus în strategia curentă a MT! Evident, trebuie realizate SF / PT la standardele actuale, dar discuția despre această autostradă nu este de dată recentă.
 10. Poate fi luată în discuție integrarea unor investiții în viitoarea autostradă și realizarea acestora într-o fază inițială, în puncte-cheie (Variantele ocolitoare Bârlad și Huși la standard de autostradă, podul peste Siret, conexiunea la Albița cu Republica Moldova și eventual conectarea cu linia ferată la Fălciu – Bârlad (Zorleni), cu investiții în operaționalizarea acesteia din urmă).
 11. Mecanismul de finanțare poate include resurse locale; nivelul de economisire la nivel local permite ca, în cazul unor județe (chiar și al județului Vaslui), aceste investiții în infrastructură să fie chiar finanțate parțial în acest mod de populație, care devine cointerесată și participă activ, având și câștiguri financiare garantate de stat.
 12. Toate argumentele care decurg din statutul regiunii, de cea mai săracă a Uniunii Europene (printre cele mai sărace), fapt care reclamă o intervenție rapidă, directă și consistentă a statului, toate abordările de până acum dovedindu-se un eșec (de la fondurile uriașe și inutile pentru formare profesională, până la sumele cheltuite cu plata venitului minim garantat, care nu au făcut decât să-i pună județului Vaslui un nedrept statut de „asistat social”). E nevoie de investiții masive în infrastructură, pentru a conecta regiunea la coridoarele de transport.
 13. **Doar 1% din fondurile pentru marile proiecte în infrastructură ale Ministerului Transporturilor, cheltuite în Moldova în 2017** (grafice atașate, credite bugetare și credite de angajament, date oficiale ale MT – *Anexele nr. 1 și 2*), iar această situație este perpetuată de ani întregi. Apare, de aici, **obligativitatea realizării investițiilor în mari proiecte de infrastructură în Moldova cu fonduri și de la bugetul de stat**, pentru că nu este normal **transferul sistematic al contribuțiilor din Moldova exclusiv către mari proiecte de infrastructură în restul țării!** O analiză pe 20-30 ani poate scoate la iveală decalajul, în miliarde de euro, obligatoriu și cu efect multiplicator, al acestei abordări (asta înseamnă că, dacă în 2020 s-ar investi în Moldova 5 miliarde de euro și s-ar ajunge la un echilibru cu celelalte regiuni, decalajul nu dispăre, din cauza efectului de multiplicare prin care investițiile realizate în celelalte regiuni, în ultimii 20 ani, în marile proiecte de infrastructură, au dus la creșterea nivelului de trai; deci, decalajul va dispărea, dacă va dispărea, **după mulți ani** de la realizarea investițiilor).
 14. Există decizii clare, comunicate public, ale companiilor private de a investi sute de milioane de euro acolo unde există infrastructură de transport (printre ultimele exemple, decizia Bosch de a investi la Simeria în detrimentul Brașovului; Vasluiul e foarte departe oricum de această discuție, dar strategia actuală nu face decât să crească decalajele).
 15. Construcția Drumului de mare viteză Focșani (Tișița) – Albița are o consistentă valoare simbolică, în preajma Centenarului, fiind demersul perfect pentru a susține **Unirea celor două capitale românești, București și Chișinău**, pe traseul optim, **cel mai scurt**

(notă:

<https://www.facebook.com/danielolteanubarlad/photos/a.451000921753537/7963>

[13190555640/?type=3&theater](https://www.google.com/search?q=13190555640/?type=3&theater)).

16. Construcția acestui tronson, parte a unui coridor european, este o **prioritate absolută și la nivelul Comisiei Europene**, conform declarațiilor doamnei comisar Corina Crețu: „*avem nevoie de a completa proiectele de infrastructură care conectează Europa, mai ales Republica Moldova, Moldova, de Europa centrală și de est. Avem bani pentru studii de fezabilitate, nu avem nicio solicitare pentru aceste studii de fezabilitate*”

(sursa: <https://economie.hotnews.ro/stiri-bani-europeni-22745952-video-corina-cre-vizibil-iritat-anun-public-nu-mai-accept-insultele-din-partea-guvernului-rom-niei-munca-care-fac.htm>).

17. Conform *Legii nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european (Anexa nr. 4)*, elaborată într-o perioadă în care dl. ministru Lucian Șova era Director General în Ministerul Transporturilor, prim-ministrul și ministrul Transporturilor având aceeași apartenență politică, **atunci și acum**, Autostrada Albița – Huși – Tecuci – Tișița – Buzău – București - Giurgiu figura la poziția 11 în „*LISTA proiectelor prioritare, identificate de România împreună cu Uniunea Europeană, care urmează a fi realizate până în anul 2015*”, fiind un proiect diferit de cel al Autostrăzii Siret – Suceava – Bacău – Mărășești – Tișița (poziția 10). Tronsonul Buzău – Ploiești era abia poziția 12, ceea ce înseamnă că tronsonul Albița – Tișița a fost sacrificat ulterior, România nerespectându-și propriile angajamente (aceste borne sunt semnificative: Studiu de Prefezabilitate în 1998, Legea nr. 203/2003 etc.). Bugetarea pentru 2019 a realizării SF + PT pentru drumul de mare viteză Tișița (Focșani) – Albița nu ar reprezenta decât repunerea în matca firească a unui proiect dispărut din strategia națională și din dezbaterile publice la zi.

18. Cuplarea zonei de est a României, **din stânga Siretului**, la dinamica economiei naționale se realizează prin mari investiții în infrastructură. Graficele (atașate) sunt elocvente cu privire la modul în care România abordează problema marilor investiții în infrastructură (1% în Moldova, unde locuiește între 20-25% din populația țării, o populație **aptă de muncă** foarte importantă din punct de vedere numeric, dar care este forțată să migreze pentru venituri decente, județul Vaslui devenind **furnizor de forță de muncă ieftină pentru străinătate, Transilvania și București, în detrimentul dezvoltării proprii**!).

19. Este confirmat oficial faptul că există o strategie de la nivel central de nerealizare a marilor investiții în infrastructură în Moldova. Astfel, Moldova este singura regiune cu privire la care, în cazul marilor proiecte de infrastructură, în anul 2018 acestea nu se realizează din cauza „*alocărilor insuficiente*”. DN18, care face legătura între Moldova și Transilvania (Bucovina și Maramureș) **este unicul obiectiv al CNAIR de la nivel național care suferă ca urmare a „alocărilor insuficiente”!** Conform răspunsului oficial al Ministerului Transporturilor (*document atașat nr. 5*) la o interpelare a subsemnatului, responsabilitatea este a Ministerului Finanțelor, dar este inexplicabil cum **unicul obiectiv în execuție al CNAIR nefinanțat este în Moldova!** Asta, în condițiile în care există foarte multe șantiere unde fondurile stau blocate din alte cauze: „*slaba mobilizare a Antreprenorului*”, „*relocare utilități*” etc. Ulterior rectificării bugetare, deși Ministerul Transporturilor a comunicat că aștepta o deblocare a finanțării, implicit a lucrărilor, situația a rămas aceeași, conform documentului

CNAIR „Stadiul lucrărilor în derulare, septembrie” (Anexa nr. 6).

- Surse pentru expunere de motive: MPGT, bugetul de stat, bugetul Ministerului Transporturilor, INSSE, studiile Băncii Mondiale referitoare la disparitate regională, studiile World Vision referitoare la situația copiilor (județul Vaslui a fost în eșantion), Memorandumul Guvernului Cioloș cu privire la zonele marginalizate.

În ceea ce privește ancorarea Autostrăzii Tișița – Albița în MPGT, vă reamintesc faptul că în acest document se precizează: *„Orizontul de timp al Master Planului este anul 2030. Având în vedere nivelul de incertitudine asociat prognozelor pe termen lung, orice recomandare dincolo de acest orizont de timp va trebui să fie reconfirmată printr-o **actualizare a planului**”,* dar și că *„Acest Raport privind Master Planul General de Transport va avea asociat un Plan separat de Implementare a Proiectelor, ce va defini programul de eșalonare a proiectelor. Planul de Implementare va lua în considerare gradul de maturitate al proiectelor precum și **eligibilitatea la diferite surse de finanțare**, criteriile care nu au fost incluse în evaluarea multicriterială utilizată la prioritizarea proiectelor din cadrul Master Planului. **Este astfel posibil ca în cadrul Planului de Implementare proiectele să fie promovate într-o ordine diferită față de cea indicată în lista de proiecte prioritizate din cadrul raportului de față**”.*

Se impune foarte clar de menționat încă un aspect esențial din MPGT: *„este important ca Master Planul să fie perceput ca un document viu care oferă o platformă robustă pentru dezvoltarea sectorului de transport, dar care **va avea, la rândul său, nevoie de îmbunătățiri și revizuri la intervale periodice de timp pentru a putea asigura îndeplinirea obiectivelor de dezvoltare a sectorului de transport**”,* această revizuire fiind absolut necesară, din cauza faptului că prezentul Master Plan General de Transport, cu complicități politice și funcționărești, a dus efectiv la ștergerea dintre obiectivele asumate a investițiilor în Autostrada Tișița – Albița, parte a unui coridor european de transport.

Îmi exprim speranța că această inițiativă pe deplin constructivă va găsi un susținător în dumneavoastră, drept pentru care vă rog, doamnă prim-ministru și domnule ministru, să-mi comunicați un **răspuns în scris**.

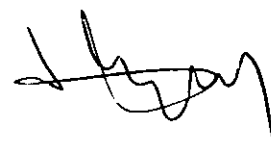
Vă asigur de întreaga mea deschidere pentru orice tip de dialog constructiv cu privire la acest subiect și deblocarea acestei investiții, în funcție de care voi evalua și decizia de a susține, de la nivel parlamentar, la momentul respectiv, proiectul de Lege a bugetului de stat pe anul 2019.

Vă mulțumesc!

Cu deosebită considerație,

Daniel Olteanu,

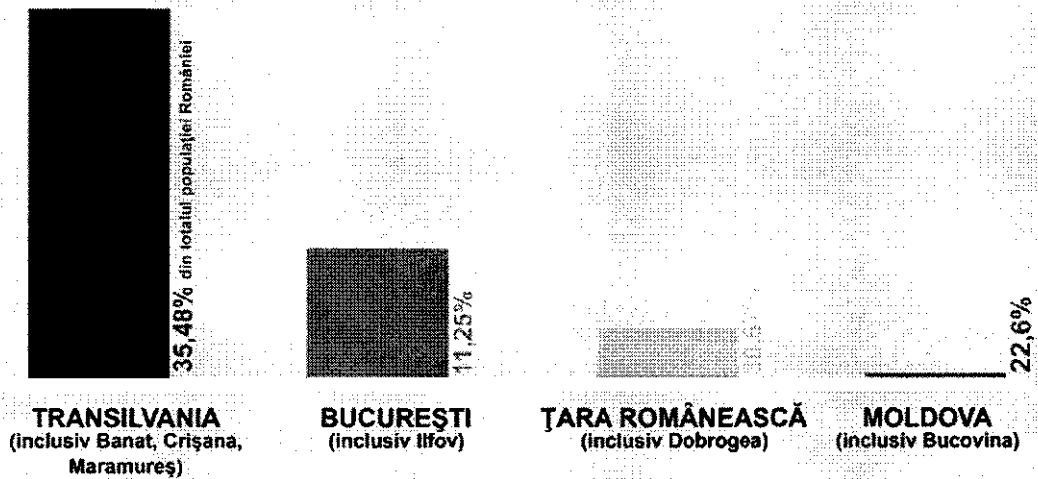
deputat, Circumscripția electorală Nr. 39 Vaslui



Anexa nr. 1

CUM S-AU FĂCUT INVESTIȚIILE ÎN INFRASTRUCTURĂ ÎN 2017, PE REGIUNI

@danieloiteanubarlad
Daniel Oiteanu, deputat
Circumscripția Vaslui



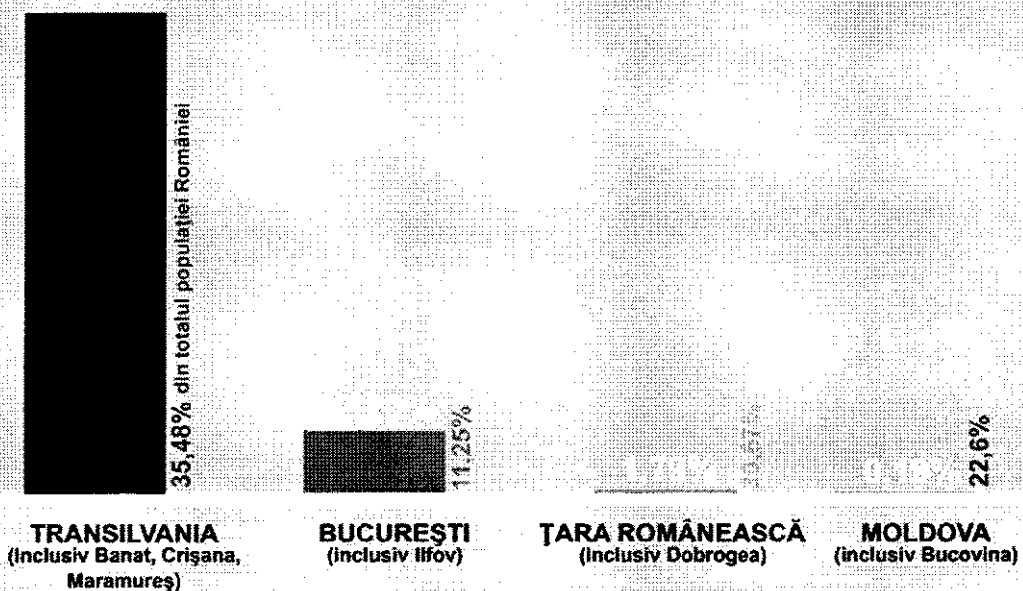
EXECUȚIA PRELIMINATĂ PE ANUL 2017 CREDITE BUGETARE

Sursa datelor: Anexa 3, Proiectul de buget pentru 2018, Ministerul Transporturilor; Populația României după domiciliu, 1 iulie 2016, INSEE

Anexa nr. 2

CUM S-AU FĂCUT INVESTIȚIILE ÎN INFRASTRUCTURĂ ÎN 2017, PE REGIUNI

@danieloiteanubarlad
Daniel Oiteanu, deputat
Circumscripția Vaslui



EXECUȚIA PRELIMINATĂ PE ANUL 2017 CREDITE DE ANGAJAMENT

Sursa datelor: Anexa 3, Proiectul de buget pentru 2018, Ministerul Transporturilor; Populația României după domiciliu, 1 iulie 2016, INSEE



European
Commission

CORINA CRETU

Member of the European Commission
B-1040 Brussels

ARES(2018)3870470
20/07/2018

Stimate domnule Deputat,

Vă mulțumesc pentru scrisoarea dumneavoastră și mai ales pentru interesul dumneavoastră în ceea ce privește implementarea proiectelor de transport cofinanțate de Fondul de coeziune și de Fondul european de dezvoltare regională în România.

Permiteți-mi să vă răspund la întrebările și comentariile dumneavoastră:

1. *Din comunicările publice ale responsabililor români, reiese că oricare dintre tronsoanele de autostradă București-Iași (Suceava), Tg. Mureș-Iași (Ungheni) și Brașov-Bacău ar putea fi finanțate cu fonduri europene. Vă rog să confirmați/infirmați acest lucru.*

Într-adevăr pot confirma că autostrăzile București-Iași (Suceava), Tg. Mureș-Iași (Ungheni) și Brașov-Bacău ar putea, în principiu, să fie finanțate din fonduri UE. Finalizarea rețelei centrale și ale celei globale pentru Rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) până în 2030 și, respectiv, în 2050 reprezintă o prioritate absolută pentru Uniunea Europeană. Drumurile naționale A8 și DN5 care traversează regiunea Moldova fac parte din TEN-T de bază și, ca atare, sunt eligibile pentru sprijin în cadrul fondurilor structurale (de exemplu, Fondul de Coeziune sau Fondul European de Dezvoltare Regională). Cu toate acestea, deși aceste drumuri naționale sunt incluse în Master Planul General de Transport pentru România, acestea nu figurează pe lista proiectelor majore din Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020. Proiectele planificate pe aceste coridoare sunt în fază de pregătire și nu sunt încă gata de construcție. Pentru elaborarea studiilor de fezabilitate, a proiectului tehnic, exproprierilor de terenuri etc., a fost pusă la dispoziție finanțare din Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020. Ministerul Transporturilor așteaptă să fie semnate contractele în această vară. Acestea ar putea fi luate în considerare pentru cofinanțare din fondurile structurale în noua perioadă de programare, în funcție de propunerea venită din partea autorităților române pentru un nou program de transport în perioadă 2021-2027.

2. *Pentru autostrada Tisita (Focșani) — Albița există un studiu de fezabilitate din 1998, în funcție de sursa documentării, face/ nu face parte dintr-un coridor european de transport (prioritar sau nu), inclusiv pe site-ul Comisiei Europene fiind hărți/ informații interpretabile. Vă rog să-mi comunicați dacă acest tronson, care ar uni capitala București de cea mai mare*

Vamă de la granița de Est a țării, implicit granița Uniunii Europene, un important pol de creștere a transporturilor, este eligibil pentru a fi finanțat cu fonduri europene.

Secțiunea Tișița (Focșani) — Albița este situată pe un coridor de transport european, și anume rețeaua TEN-T globală în România. Ca atare, ar fi eligibilă în cadrul programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020. Master Planul General de Transport prevede finalizarea acesteia până în 2030. Cu toate acestea, Ministerul Transporturilor ne-a informat că are în vedere revizuirea documentației pregătitoare pentru această autostradă, în actuala perioadă de programare 2014-2020. În cazul în care studiul de fezabilitate datează într-adevăr de acum 20 de ani, este important ca aceste documente să fie actualizate pentru a reflecta cerințele actuale privind traficul, designul, costurile, etc.

2.1. Cu privire la acest punct, vă rog să-mi transmiteți dacă Varianta ocolitoare Bârlad, finanțabilă cu fonduri europene, putea/ poate fi finanțată și realizată la profil de autostradă încă din această fază, urmând a fi inclusă într-o viitoare autostradă spre Albița (pe modelul construirii la profil de autostradă, cu fonduri europene, a Variantei ocolitoare Bacău). De asemenea, vă rog să-mi transmiteți dacă, pe acest model, pot fi construite la profil de autostradă Variantele ocolitoare Vaslui și Huși (ultima aflată tot pe coridorul spre Albița), mai ales în lipsa altor proiecte, care să asigure garantarea absorbției fondurilor europene alocate infrastructurii.

Conceperea proiectelor, incluzând întrebarea dacă un anumit drum ar trebui construit ca o autostradă sau nu, ține în întregime de competența autorităților naționale. Această decizie ar trebui să se bazeze pe considerente obiective, un studiu de fezabilitate de înaltă calitate, analiza cost-beneficii și evaluarea impactului asupra mediului. Drumul care ar fi construit trebuie să răspundă cerințelor de trafic și de mediu în care se află. Nu orice legătură rutieră trebuie să fie o autostradă cu patru benzi, parapete de protecție, fără treceri la nivel și pe care se poate rula cu viteze de până la 120 km/h. Acest lucru este valabil în special pentru zone mai puțin dens populate. Conexiunile rutiere complexe sunt mai costisitoare, necesită mai mult timp de construcție și costuri de întreținere mai ridicate. Ministerul Transporturilor ne-a informat că modernizarea acestui tronson de drum a fost prezentată ca un proiect de anvergură mai mică. Studiul de fezabilitate a concluzionat că standardele pentru un drum național sunt adecvate și nu există niciun motiv de a modifica proiectul pentru a fi construit la profil de autostradă.

3. Având în vedere faptul că România și-a asumat finalizarea a 375 km de autostradă cu fonduri europene din exercițiul financiar 2014-2020, vă rog să-mi transmiteți stadiul atingerii acestui obiectiv, conform documentelor aflate la Comisie. Care sunt tronsoanele care asigură atingerea obiectivului de 375 km și care sunt proiectele care garantează o supracontractare, în cazul în care eșuează/ întârzie proiectele din prima parte a listei, considerate prioritare?

Valoarea țintă de 375 km se referă la construcția de noi drumuri în general, cum ar fi autostrăzile, drumurile expres și drumurile naționale. Prin urmare, autostrăzile fac parte din cei 375 km dar nu ne limităm doar la acestea. Pe baza proiectelor care au fost deja aprobate pentru finanțare în cadrul axelor de transport din POIM 2014-2020, numărul de km de infrastructură rutieră aflată în curs de implementare se ridică, în același timp, la 575 km.

Desigur, acest număr include proiecte de drumuri care au început în perioada de programare 2007-2013, cum ar fi Lugoj-Deva, Sebeș-Turda, Alexandria-Craiova (DN6) și Pitești-Brașov (DN73) care trebuie finalizate în 2014-2020. Printre noile proiecte de drumuri care sunt sau vor fi implementate în cadrul Programului de Infrastructură Mare 2014-2020 se află Câmpia-Turzii - Târgu Mureș, Sibiu-Făgăraș, podul de la Brăila și centura Bucureștiului.

4. Vă rog să-mi transmiteți răspunsul pe care l-ați primit din partea Ministerului Transporturilor cu privire la această îngrijorare punctuală manifestată de dumneavoastră în scrisoarea citată: „în ciuda avertismentelor clare ale serviciilor Comisiei, CNAIR a optat pentru aceeași abordare în licitația pentru loturile 1 și 5 ale autostrăzii proiectate Sibiu-Pitești, și anume, deschiderea licitației, fără a aștepta rezultatul impactului asupra mediului (EIM), care este obligatoriu. În ceea ce privește asumarea de riscuri, mă tem că s-ar putea pune în pericol atât implementarea armonioasă a proiectului, cât și evaluarea acestuia, odată ce acesta este înaintat Comisiei Europene ca fiind un proiect major. În plus, am fost informată recent că CNAIR intenționează să lanseze, de asemenea, licitația pentru lotul 4, fără ca evaluarea impactului asupra mediului să fie finalizată. Prin urmare, vă rog să interveniți și să puneți capăt acestei practici.” Vă rog să-mi indicați responsabilii, din punctul dumneavoastră de vedere, în situația în care implementarea acestor proiecte este pusă în pericol din cauzele menționate (inclusiv prin întârzieri), în ciuda avertismentului public al Comisiei Europene

În scrisoarea de răspuns, ministrul român al transporturilor a asigurat Comisia Europeană că atribuirea tuturor proiectelor rutiere sub responsabilitatea CNAIR respectă, în mod obligatoriu, legislația de mediu. Acestea includ loturile rămase din tronsonul Sibiu - Pitești.

5. Ce sume, din totalul de 5.1 miliarde euro, fonduri europene alocate infrastructurii prin programul 2014-2020, urmează a fi investite în Moldova (județele Suceava, Botoșani, Iași, Neamț, Bacău, Vaslui, Vrancea, Galați și Buzău) și care sunt proiectele aferente, conform documentelor aflate la Comisie?

Potrivit Ministerului Transporturilor, în regiunea respectivă ar putea exista proiecte sau potențiale proiecte de aproximativ 2 miliarde de euro , dar nu toate au fost sau pot fi depuse încă.

De exemplu, pregătirea autostrăzii Tg.Mureș-Iași-Ungheni este planificată în cadrul programului Infrastructura Mare 2014-2020. Deoarece această conexiune rutieră de mare viteză planificată va traversa un teren foarte dificil din punct de vedere tehnic, o pregătire amănunțită este esențială pentru o implementare eficientă. Construcția reală ar putea avea loc probabil în cadrul următorului program pentru transport, începând cu anul 2021, când va începe noul cadru financiar al Uniunii Europene.

Alte proiecte de transport care au fost cofinanțate cu fonduri europene ca parte a Politicii de Coeziune sunt șoseaua de ocolire a orașului Suceava și DN24 (Programul Operațional Transport 2007-2013) de la Tutova la Vaslui și Albița la granița cu Republica Moldova. În plus, aeroporturile din Iași și Bacău au fost dezvoltate cu fonduri europene structurale și de investiții (FESI). Proiecte precum drumurile rapide Bacău-Pășcani, Focșani-Bacău, Buzău-Focșani, reabilitarea liniei de cale ferată Focșani-Roman, etc., sunt pregătite în acest sens. O

pregătire corectă și temeinică a proiectelor, cu cooperarea tuturor părților interesate relevante este esențială. Numai proiectele care sunt mature ar trebui lansate pentru licitație, astfel încât construcția să poată fi inițiată rapid, unde este posibil, cu fonduri ESI sau altă cofinanțare din partea Uniunii Europene.

6. Având în vedere discrepanțele enorme de dezvoltare între regiunea Moldova (mai ales Regiunea Nord-Est) și celelalte zone ale țării, nu doar ale Uniunii Europene, vă rog să-mi comunicați dacă există mijloace la nivelul Comisiei Europene de a obliga România să aloce regiunii Moldova un anumit procentaj din fondurile destinate investițiilor în infrastructură, pentru a îndeplini acest obiectiv comunitar, de reducere a decalajelor de dezvoltare între regiunile Uniunii Europene.

România, în ansamblu, a fost desemnată teritoriu mai puțin dezvoltat, cu excepția regiunii București-Ilfov, care se încadrează în categoria regiunilor mai dezvoltate din cadrul politicii de coeziune a UE. Aceste categorii indică diferențe în intensitate și eligibilitate pentru sprijin financiar. Este decizia guvernului român cum alocă fondurile europene la nivel regional. Cu toate acestea, nu există un "instrument" la nivel european care poate califica regiunea Moldovei pentru a primi un anumit procent minim din fonduri ESI și, prin urmare, nu există nicio diferență între Moldova și orice altă regiune din România. Cu toate acestea, Planul general de transport cuprinde proiecte prioritare localizate în Moldova. În timp ce în prezent sunt în curs de implementare doar câteva proiecte (rutiere), există însă proiecte aflate în pregătire, cum ar fi drumurile rapide Buzău-Focșani-Bacău-Paşcani și autostrada Brașov-Bacău. Reabilitarea liniei de cale ferată Focșani-Roman este de asemenea planificată pentru perioada 2021-2027.

Având în vedere importanța infrastructurii de transport pentru dezvoltarea economică a țării, am susținut, încă de la începutul mandatului meu de comisar european, autoritățile române în eforturile lor de a implementa proiecte cofinanțate de Uniunea Europeană și vă pot asigura că voi continua acest sprijin până la sfârșitul mandatului meu. Serviciile mele oferă autorităților române asistența tehnică necesară de fiecare dată când sunt solicitate.

Cu deosebită considerație,



Corina Crețu

Anexa nr. 4

Parlamentul României - Lege nr. 203/2003 din 16 mai 2003

Legea nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european

În vigoare de la 27 mai 2003

Republicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 89 din 26 ianuarie 2005. Nu există modificări până la 27 octombrie 2015.

Art. 1. - (1) Realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport reprezintă o prioritate națională.

(2) Componentele rețelei de transport sunt: infrastructura de transport, rețeaua de management al traficului și rețeaua sistemului de poziționare și navigație.

Art. 2. - Se aprobă Liniiile directoare pentru realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, denumită în continuare rețea, prevăzute în anexa nr. 1.

Art. 3. - Se aprobă Criteriile și specificațiile pentru proiectele de interes național și european, denumite în continuare proiecte prioritare, prevăzute în anexa nr. 2.

Art. 4. - (1) Se aprobă Lista proiectelor prioritare, identificate de România împreună cu Uniunea Europeană, care urmează a fi realizate până în anul 2015, prevăzută în anexa nr. 3.

(2) Pe măsura îndeplinirii condițiilor prevăzute în prezenta lege, Guvernul poate completa Lista proiectelor prioritare prevăzută la alin. (1).

Art. 5. - Finanțarea proiectelor prioritare prevăzute la art. 4 se asigură din sumele alocate anual cu această destinație de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, din credite externe, fonduri externe nerambursabile și din alte surse legal constituite, pe bază de documentații tehnico-economice aprobate conform legislației în vigoare.

Art. 6. - Planurile și programele naționale pentru realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei, în special cu privire la proiectele prioritare identificate în prezenta lege, se aprobă de Guvern, la propunerea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

Art. 7. - (1) La fiecare 2 ani Guvernul va supune spre dezbateri Parlamentului un raport privind stadiul implementării liniilor directoare aprobate prin prezenta lege.

(2) La fiecare 5 ani Guvernul va întocmi și va supune spre aprobare Parlamentului un raport de evaluare a stadiului general al dezvoltării economice și tehnologice în domeniul transporturilor, în special în transportul feroviar, și va solicita, dacă este cazul, aprobarea pentru adaptarea liniilor directoare în concordanță cu progresele înregistrate.

(3) Elaborarea rapoartelor prevăzute la alin. (1) și (2) se face pe baza propunerilor formulate de Comitetul interministerial prevăzut la art. 8.

Art. 8. - (1) În termen de 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi se înființează Comitetul interministerial pentru rețeaua de transport de interes național și european.

(2) Comitetul interministerial este un organism cu caracter consultativ în subordinea Guvernului, compus din reprezentanți ai Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, Ministerului



MINISTERUL TRANSPORTURILOR



CABINET MINISTRU

Nr. 12038

Data: 23.06.2018

Către: Domnul deputat OLTEANU DANIEL
Parlamentul României - Camera Deputaților

Nr. 5084/M.R.P.
Data: 23.06.2018

Ref: Răspuns interpelare

Stimate domnule deputat,

Referitor la interpelarea dumneavoastră, formulată în ședința Camerei Deputaților cu nr. 1249B/2018, înregistrată la Ministerul pentru Relația cu Parlamentul cu nr. 2432/MPR în data de 15.03.2018, având ca obiect "O realitate rușinoasă - CNAIR recunoaște că singura cauză a neexecuției unor proiecte în derulare este finanțarea insuficientă, în condițiile în care rectificările de buget la Ministerul Transporturilor au fost negative", vă transmitem următoarele:

Ministerul Transporturilor a fundamentat la elaborarea proiectului de buget pe anul 2018 necesitatea asigurării întregii sume pentru finalizarea obiectivului DN 18.

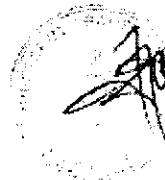
Însă, urmare constrângerilor bugetare, Ministerul Finanțelor Publice a alocat pentru programul de reabilitare și modernizare a drumurilor naționale o sumă cu mult sub cea necesară/solicitată.

Pe parcursul implementării proiectelor, în funcție de progresul lucrărilor pe fiecare proiect, se vor redistribui sumele așa încât să fie cheltuite toate alocațiile aprobate prin Legea nr. 2/2018 a bugetului de stat. De asemenea, la rectificarea bugetului de stat pe anul 2018, Ministerul Transporturilor va solicita sume suplimentare pentru Programul de reabilitare/modernizare a drumurilor naționale, inclusiv pentru drumul național DN 18.

Vă mulțumim pentru interesul exprimat și vă asigurăm că depunem toate eforturile pentru a răspunde prompt și pozitiv solicitărilor dumneavoastră.

Cu stimă,


p. MINISTRU
ION IORDĂCHESCU
Secretar de Stat



Anexa nr. 6

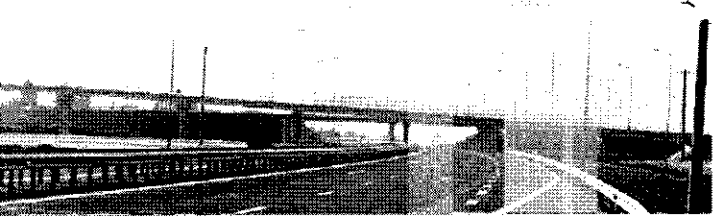
Nr. crt.	Denumirea	Soluția	Lungime (m)	Pondă	Cantitate	Unitate	Cant. necesară	Cant. disponibilă	Valori		Observații
									10	100	
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											
21											
22											
23											
24											
25											
26											
27											
28											
29											
30											
31											
32											
33											
34											
35											
36											
37											
38											
39											
40											
41											
42											
43											
44											
45											
46											
47											
48											
49											
50											

Anexa nr. 7



CNADNR

Compania Națională de Autostrăzi și
Intersectii Negru-Jiu - Dunărea



Despre Noi

... (text) ...

Proiecte

... (text) ...

Roviniere

... (text) ...

Poaj Tești

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...

... (text) ...