

Către: Guvernul României
Ministerul TRANSPORTURILOR



INTERPELARE

NR. 1984 B/6.XI.2018

Domnului Ministru LUCIAN SOVA

De la: Deputat BOGDAN RODEANU

Deputat USR în Circumscripția electorală nr.18, Jud Galati

OBIECTUL INTERPELĂRII: Situația procedurilor de achiziție pentru efectuarea primelor studii ale drumurilor expres Focșani – Brăila – Galați – Giurgiuilești și Brăila - Buzău

Stimate Doamnă ministru,

Demararea de urgență a procedurilor aferente licitației pentru prima etapă a realizării documentației necesare studiilor aferente construcției sectorului de drum Focșani – Brăila – Galați – Giurgiuilești al drumului expres Bacău – Focșani – Brăila – Galați – Giurgiuilești și a sectorului de drum Buzău - Brăila al drumului expres Găești – Ploiești – Buzău – Brăila reprezintă o etapă determinantă în finalizarea obiectivului regional de dezvoltare, prezentat ca atare în toate strategiile de dezvoltare regională, strategii elaborate de către sau pentru autoritățile locale din Regiune din 1990 și pînă la data prezentei.

Optimizarea conexiunilor rutiere între localitățile enunțate este necesară pentru realizarea obiectivului operațional de eficientizare a activităților de transport rutier în zonele de interconectare regională și extracomunitară iar **urgența îndeplinirii etapelor premergătoare lucrărilor de construcție, mai exact a realizării studiilor de fezabilitate și fezabilitate, devine o prioritate întrucât întârzierea construcției acestor drumuri expres contribuie în mod semnificativ la rămânerea în urmă din punct de vedere economic și, implicit social, a județelor Galați, Brăila, Vrancea și Buzău. În prezent aceste localități nu beneficiază de o infrastructură rutieră de calitate și mai ales pe măsura necesităților economiei locale iar acest aspect, dimpreună cu impactul îndeplinirii acestui obiectiv asupra economiei locale va invita să-l parcurgeți în documentul anexat în mod separat prezentei interpelări.**

Mai mult decît atât, conform studiilor care au stat la baza Master Planului General de transport, prin realizarea segmentelor de drum expres, enunțate, **se va îmbunătăți în mod evident și considerabil situația traficului rutier în zonele din sudul Moldovei și nord-estul Munteniei**, va crește viteza medie de deplasare, de la 65 km/h la 106 km/h, va scădea cu 40% timpul de călătorie pe durata orelor de vîrf, în condițiile în care pe acest traseu operează aproximativ **30.000 de vehicule pe zi**.

Deasemenea, **pe ruta Buzău - Brăila se va înregistra o creștere a vitezei medii de deplasare de la 80 la 101 km/h, în condițiile în care, în prezent, numărul maxim de vehicule/zi depășește 20.000 de unități pe zi.**

Va rugăm totodată să aveți în vedere că anunțurile făcute de Guvernul României referitoare la proiectarea podului de peste Dunăre de la Brăila **impun o intensificare a**

investițiilor pentru conectarea acestuia la infrastructura rutieră scopul acestora fiind acela de a pune în valoare amplasarea și capacitatea acestui obiecti , odată cu finalizarea demersurilor de identificare a finanțării și construcției. Accesul, prin intermediul drumurilor exprese nominalizate, la traversarea Dunării spre și dinspre Portul Constanța pe acest pod, trebuie să se faca deîndată cu terminarea lucrărilor de construcție.

În acest context, **este necesară luarea în calcul și a anunțurilor făcute de reprezentanții concernului care urmeaza să preia Combinatul Siderurgic Galați, care au prezentat public angajamentul de a crește volumul producției, având un plan de dezvoltare pentru creșterea capacității de producție cu o treime, de la două milioane de tone la 3 milioane de tone pe an, ceea ce impune și o creștere a volumului de materiale și mărfuri transportate, inclusiv în sistemul rutier din sud-estul României.**

Nu în ultimul rând, precizez că în toate documentele referitoare la strategiile de dezvoltare locală, **dezvoltarea infrastructurii rutiere**, de la stadiul actual, la unul care să ofere mediului economic regional rețeaua de drumuri expres nominalizată cu pilon principal în traversarea Dunării, **a fost și este precizat ca fiind cel mai important vector de dezvoltare zonal.** Se adauga la acestea dezvoltarea unui/ unor terminale inter-modale care, prin integrarea fluxurilor rutier, feroviar (inclusiv cu ecartament larg) și portuar/ aeroportuar, ar conduce la amplificarea capacității de transport, în primul rând cel rutier, si ar reprezinta condiția esențială pentru creșterea vitezei de dezvoltare economică regională.

Avand în vedere cele expuse anterior, situația de fapt precizată, conținutul anexei depuse, va rugam sa ne transmiteti punctual date privind:

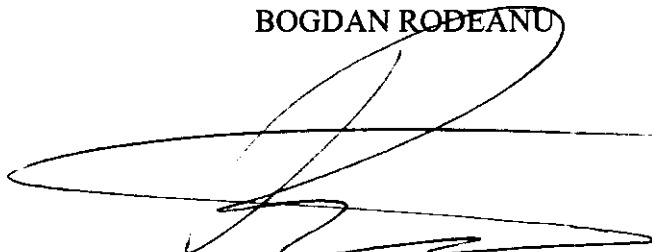
- 1) **Situația actuală a procedurilor de achiziție necesare pentru realizarea primelor studii ale sectorului de drum Focșani – Brăila – Galați – Giurgiu-lești a drumului expres Bacău – Focșani – Brăila – Galați – Giurgiu-lești și a drumului expres Găești – Ploiești – Buzău – Brăila ;**
- 2) **In cazul în care acestea nu sunt demarate, va rugam sa ne precizati ce masuri concrete veti dispune pentru urgentarea, îndeplinirea procedurilor legale de achiziție a documentațiilor mentionate anterior si pentru prioritizarea realizării acestui obiectiv.**

Având deplină încredere în atenția ce o veți arata asupra conținutului acestui demers, vă rog să îmi transmiteți în scris răspunsul dumneavoastră conform dispozițiilor art.201 Alin.2 al Regulamentului Camerei Deputatilor, atât la adresa de e-mail bogdan.rodeanu@cdep.ro cât și la adresa: Palatul Parlamentului, Str Izvor nr 2-4, sector 5, București, în atenția domnului deputat Bogdan Rodeanu.

ANEXA – Situația economică a zonei vizate si impactul realizării sectoarelor de drum obiect al prezentei interpelari.

Cu deosebită considerație,

DEPUTAT USR
BOGDAN RODEANU





ROMANIA

Parlamentul României

Camera Deputaților

Cabinet parlamentar deputat Bogdan Rodeanu - Uniunea Salvați România

ANEXA LA INTERPELAREA

privind

**situația procedurilor de achiziție pentru primele studii ale drumurilor expres
Focșani – Brăila – Galați – Giurgiuiești și Brăila - Buzău**

Către: Domnul Lucian Șova, **Ministrul Transporturilor**

De la: Bogdan Rodeanu, **Deputat USR**

Circumscripția electorală: **Nr. 18, jud. Galați**

Grup parlamentar: **USR**

Stimate domnule ministru,

Fata de solicitarea de demarare in regim de urgență a procedurilor aferente licitației pentru prima etapă a realizării documentației pentru realizarea studiilor aferente construcției sectorului de drum Focșani – Brăila – Galați – Giurgiuiești al drumului expres Bacău – Focșani – Brăila – Galați – Giurgiuiești și a sectorului de drum Buzău - Brăila al drumului expres Găești – Ploiești – Buzău – Brăila,

am analizat mai mulți parametri care indică situația economică actuală a mai multor județe care vor beneficia direct de realizarea drumurilor expres Bacău – Focșani – Brăila – Galați – Giurgiuiești și Găești – Ploiești – Buzău - Brăila.

Conform datelor furnizate de Casa Națională de Pensii, în perioada iunie 2017 – iunie 2018, numărul angajatorilor din județul Galați a scăzut cu -374 (-3,37%), de la 11.078 la 10.704, **numărul angajatorilor din județul Brăila a scăzut cu -238 (-3,45%), de la 6.898 la 6.660 iar numărul angajatorilor din județul Vrancea a scăzut cu -26 (-0,43%), de la 5.971 la 5.945.**

Nu este singurul domeniu în care se înregistrează scăderi: **a scăzut și numărul angajaților plătitori de contribuții pentru pilonul I de pensii, în aceeași perioadă, în județul Galați cu -4.202 persoane (-3,32%), de la 126.414 la 122.212, persoane, în județul Brăila cu -2.309 persoane (-3,43%), de la 67.145 la**

64.836 persoane iar în județul Vrancea a scăzut cu -1.007 persoane (-1,61%), de la 62.530 la 61.523 persoane.

Sunt cifrele unui **declin economic și social cât se poate de serios**, determinat (dar nu exclusiv) de lipsa investițiilor în infrastructura rutieră din județele Galați, Brăila și Vrancea.

Mai mult, la o analiză amănunțită a vieții economice locale am descoperit că în comunele din județul Brăila aflate pe traseul prevăzut în Master Planul general de Transport pe termen scurt, mediu și lung pentru drumul expres Brăila - Buzău, sunt extrem de puține societăți comerciale. Media pe județul Brăila este de 1 SRL la 46 de locuitori. Mediile în UAT-urile studiate sunt: Chișcani = 1 SRL la 40 de locuitori (comuna este în fapt o suburbie a municipiului Brăila), Ianca = 1 SRL la 80 locuitori, Mircea Vodă = 1 SRL la 196 de locuitori, Surdila Găiseanca = 1 SRL la 148 locuitori, Surdila Greci = 1 SRL la 176 locuitori și Traian = 1 SRL la 102 locuitori.

Însumat, cele 330 de SRL-uri înregistrate în cele 6 UAT-uri din județul Brăila, au raportat o creștere a cifrei de afaceri nete de +130 mil lei (+17%) între 2016 și 2017 dar numărul celor care au raportat pierderi a crescut de la 63 (18%) în anul 2016 la 81 (24%) în anul 2017. Doar 27 din cele 63 de firme care au raportat pierderi în anul 2017 au reușit să treacă pe profit în anul 2017.

Chiar dacă ramura economică de baza a acestui județ este agricultura, **ponderea cifrei de afaceri însumate a firmelor din aceste 6 UAT-uri care au ca obiect de activitate agricultura, industria alimentară, zootehnia și pescuitul în total a coborât de la 50% în anul 2016 la 43% în anul 2017 și, ca urmare a efectelor pestei porcine, cu siguranță se va înregistra un regres și în anul 2018.**

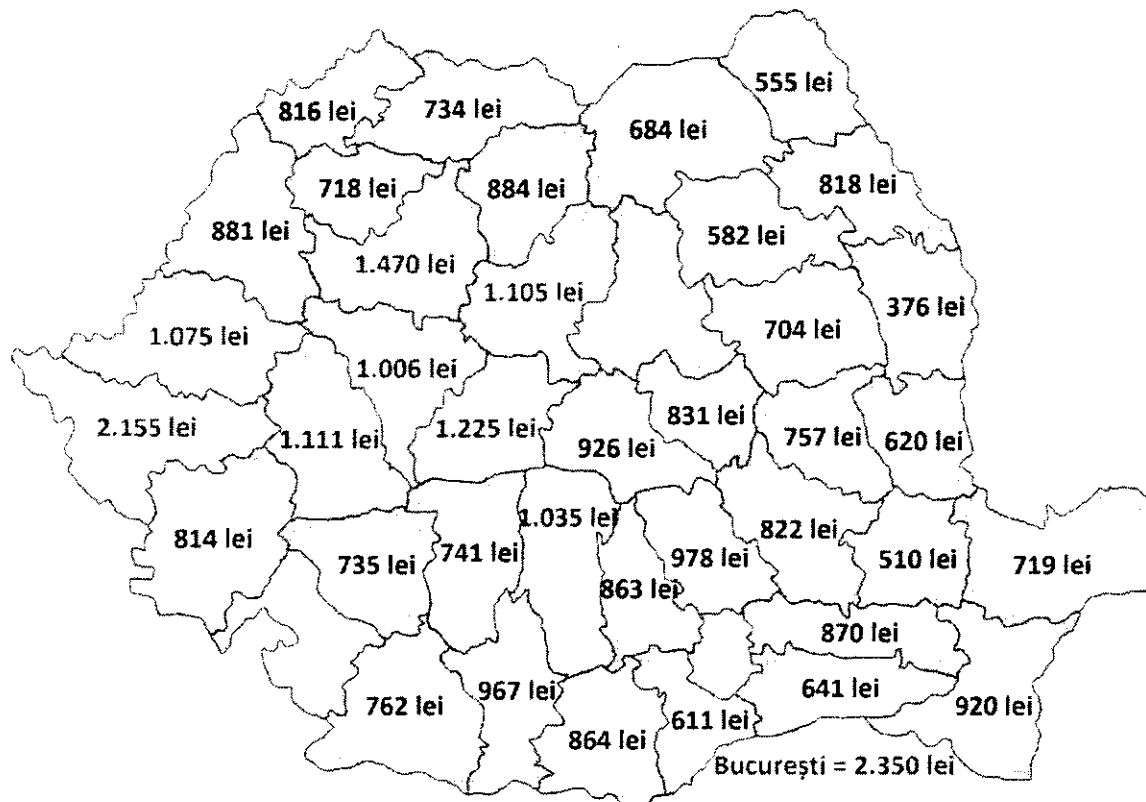
Atrag atenția că în cele 6 UAT-uri sunt înregistrate cu sediul social 3 societăți comerciale care au ca obiect de activitate creșterea porcinelor și care au avut, în total, 66 de angajați în anul 2017.

Mai mult, numărul și proporția în totalul populației a angajaților în aceste UAT-uri care ar fi conectate direct la noul drum expres este foarte mică și, pe cale de consecință, îngrijorătoare: Chișcani: 765 angajați (15,78% din total populație), Ianca: 1.256 angajați (11,86% din total populație), Mircea Voda: 192 angajați (20,46% din total populație), Surdila Găiseanca: 73 angajați (2,46% din total populație), Surdila Greci: 87 angajați (4,94% din total populație) și Traian: 364 angajați (10,18% din total populație).

Este încă un indicator al absenței infrastructurii rutiere, cu efecte directe în dezvoltarea localităților din regiune, ale căror bugete sunt subdimensionate față de potențial din cauza numărului mic de angajați și, implicit, a sumelor din impozitul pe venit cu care aceștia contribuie la bugetele locale, prin cota defalcată distribuită de către autoritățile centrale.

Dealtfel, situația este una generalizată în estul României și nu afectează doar localitățile din județele Galați, Brăila și Vrancea. **Cu cât regiunea este mai îndepărtată de infrastructura mare: autostradă, drum expres, legătura rutieră cu Europa Centrală și de Vest, port fluvial sau maritim și aeroport, cu atât veniturile la bugetul local din cota defalcată din impozitul pe venit, profit și câștiguri de capital de la persoane fizice scade.**

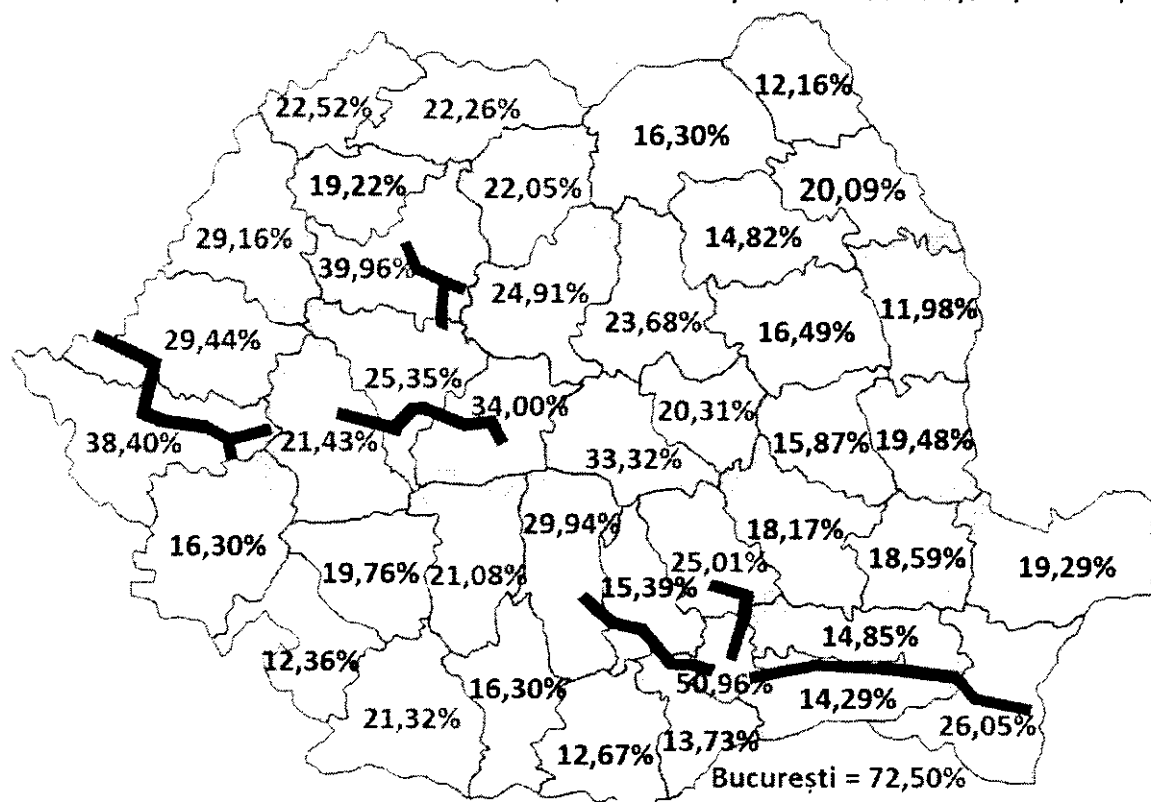
CONTRIBUȚIA LA BUGETUL LOCAL AL REȘEDINȚEI DE JUDEȚ A FIECĂRUI LOCUITOR CARE CONTRIBUIE LA BUGETUL LOCAL PRIN COTA DEFALCATĂ DIN IMPOZITUL PE VENIT



date INS și primării reședință de județ, bugete locale aprobate pentru anul 2018

O analiză detaliată a bugetelor municipiilor reședința de județ pe anul 2018 arată cât se poate de clar acest lucru: procentul locuitorilor cu domiciliul și locul de muncă în muncipiile reședință de județ, adică al contributorilor la bugetele locale prin cota defalcată din impozitul pe venit crește în zona de Vest a României la peste 20% din populație, chiar peste 30% (38,40% în cazul municipiului Timișoara și 39,96% în cazul municipiului Cluj Napoca) și scade dramatic la jumătate și mai puțin de jumătate în regiunea care ar fi conectată direct la rețeaua de infrastructura mare din sud-estul României (19,48% în cazul municipiului Galați, 18,59% în cazul municipiului Brăila și 15,87% în cazul municipiului Focșani, mult mai scăzută fiind în cazul municipiului Vaslui, de doar 11,98%).

PROPORȚIA LOCUITORILOR CU DOMICILIUL ȘI LOCUL DE MUNCĂ ÎN REȘEDIȚELE DE JUDEȚ, CONTRIBUTORI LA BUGETELE LOCALE PRIN COTA DEFALCATĂ PE IMPOZITUL PE VENIT, ÎN TOTAL POPULAȚIE CU DOMICILIUL ÎN REȘEDIȚA DE JUDEȚ



date INS și CNPP, iunie 2018

Conform datelor statistice, în cele trei județele nominalizate sunt înregistrați 25.159 de șomeri iar rata șomajului este, în fiecare din cele trei este mai mare decât media națională de 3,5% (Galați, locul 6 = 7,1%, Vrancea, locul 14 = 4,5%, Brăila, locul 16 = 4,2%).

Este neîndoielnic că realizarea rapidă a acestor drumuri expres va duce nu doar la atenuarea situațiilor negative ci, în egală măsură, la potențarea domeniilor în care cele trei județe excelează și ma voi referi aici și acum doar la agricultură, astfel:

Suprafața cultivată în cele trei județe asigură o productivitate mult peste media națională. În anul 2017, recoltele de cereale, porumb, floarea soarelui și rapiță au depășit 2,3 milioane de tone iar anul acesta se așteaptă recolte cel puțin la fel de bune. Statul român are obligația de a asigura fermierilor condiții optime, în primul rând prin investiții în infrastructura rutieră, astfel încât recolta să poată fi însilozată sau valorificată rapid, astfel încât plus valoarea dată de capitalul acumulat să poată fi reîntoarsă în circuitul financiar local.

O problemă deosebită o ridică însă recoltele de legume și fructe, produse agricole cu un grad mai mare de perisabilitate.

Județul Galați are cea mai mare producție de tomate din România. În 2017, producția de tomate a fost de 81.323 tone, ceea ce înseamnă 12% din producția națională. Deasemenea, Galațiul ocupă locul 1 și la producția de castraveți, cu peste 57.050 tone (28% din producția națională), locul 2 la producția de vinete (10.067 tone), locul 3 la producția de ardei (17.568 tone) și ceapă (16.017 tone) și locul 5 la producția de mazăre verde (1.188 tone) și morcov (11.988 tone)

Mai mult, județul Buzău ocupă locul 6 la producția de fructe (40.344 tone) din care locul 7 la pere (1.963 tone), locul 5 la prune (23.897 tone) locul 5 la piersici (838 tone), **județul Brăila ocupă locul 4 la caise (1.820 tone)** iar **județul Vrancea deține locul 3 la cireșe și vișine (2.621 tone)** și nuci (2.637 tone).

În ceea ce privește **strugurii și mai ales strugurii de masă, județul Vrancea deține întâietatea,** (cu 27.347 tone) iar clasamentul este completat cu județele Buzău (locul 3, 2.153 tone), Galați (locul 4, 1.895 tone) și Brăila (locul 7, 1.213 tone).

Este obligatoriu ca legumicultura și pomicultura din județele Galați, Brăila, Vrancea și Buzău să aibă la dispoziție în cel mai scurt timp o rețea de drumuri express deoarece gradul ridicat de perisabilitate al acestor recolte impune valorificarea acestora într-un timp cât mai scurt. Pe cale de consecință, transportul de la producător la consumator trebuie efectuat într-un timp cât mai scurt și în condiții cât mai bune, mai ales dacă vorbim despre parcurgerea unor distanțe mari, către piețele occidentale !!.

Astfel, beneficiile rezultate din vânzarea în condiții mai bune și într-un timp mai scurt a legumelor și fructelor proaspete va permite ca legumicultorii și pomicultorii din regiune să aibă la dispoziție fonduri importante care, alături de finanțările europene, să ducă la re consolidarea industriei alimentare din zonă, astfel încât producția de legume și fructe, ca urmare a procesării și ambalării în zonă, să ducă la punerea pe piața națională și europeană a produselor cu valoare adăugată mare.

Implicit, această ramură economică, sprijinită atât de autoritatea centrală, prin realizarea drumurilor express cât și de autoritățile locale prin măsuri de încurajare a industriei alimentare, va duce la diminuarea șomajului și, în general, la echilibrarea creșterii economice a României care, în acest moment, este debalansată între regiunile vestice, cu acces mai rapid la rețeaua rutieră europeană și cele estice, a căror creștere este frânată, artificial, de lipsa investițiilor în infrastructura mare.

Pentru a vizualiza importanța acestei situații, coloana de camioane încărcate standard cu producția anuală de legume și fructe din județele Galați, Brăila,

Vrancea și Buzău s-ar întinde de la Constanța la Barcelona (2.785 km) iar producția de tomate a județului Galați ar asigura consumul de roșii proaspete în Marea Britanie timp de aproximativ 2 luni.

Deasemenea, anunțurile făcute de guvernul României referitoare la proiectarea podului de peste Dunăre de la Brăila impun o intensificare a investițiilor pentru conectarea acestuia la infrastructura rutieră care să puna în valoare amplasarea și capacitatea acestuia, odată cu finalizarea demersurilor de identificare a finanțării și construcției. Accesul, prin intermediul drumurilor expres nominalizate, la traversarea Dunării spre și dinspre Portul Constanța pe acest pod trebuie să se faca deîndată cu terminarea lucrărilor de construcție.

În acest context, este necesară luarea în calcul și a anunțurilor făcute de reprezentanții concernului care urmează să preia Combinatul Siderurgic Galați, care au anunțat public angajamentul de a crește volumul producției, având un plan de dezvoltare pentru creșterea capacității de producție cu o treime, de la două milioane de tone la 3 milioane de tone pe an, ceea ce impune și o creștere a volumului de materiale și mărfuri transportate, inclusiv în sistemul rutier din sud-estul României.

Consider că este obligatorie adăugarea creșterii masive a traficului internațional pe relația Est - Vest și Sud, Moldova și Ucraina spre Bulgaria, Grecia și Turcia. Pe acest coridor doar numărul autocarelor, al autoturismelor și al camioanelor care au tranzitat județul Galați, spre și dinspre punctele de frontieră cu Republica Moldova de pe teritoriul Galațiului (PCTF Galați rutier și PCTF Oancea) a crescut de la 453.900 de unitati în anul 2014 la 822.877 în anul 2016.

Nu în ultimul rând, precizez că în toate documentele referitoare la strategiile de dezvoltare locală elaborate de către sau pentru autoritățile locale din Regiune după anul 1990, separat pentru reședințele de județ sau împreună, constituite în asocieri de tip Zonă Metropolitană, dezvoltarea infrastructurii rutiere de la stadiul actual la unul care să ofere mediului economic regional rețeaua de drumuri expres nominalizată și având traversarea Dunării drept pilon principal este cel mai important vector de dezvoltare zonal, împreună cu dezvoltarea unui/ unor terminale inter-modale care, prin integrarea fluxurilor rutier, feroviar (inclusiv cu ecartament larg) și portuar/ aeroportuar, așadar, amplificarea capacității de transport, în primul rând cel rutier, este condiția esențială pentru creșterea vitezei de dezvoltare economică regională.

Datele utilizate au fost furnizate de Institutul Național de Statistică, Ministerul Finanțelor Publice, Ministerul Agriculturii, Casa Națională de Pensii Publice și primării.

Având în vedere cele expuse anterior, am formulat interpelarea depusa prin intermediul careia am solicitat să prezentați situația actuală a procedurilor de achiziție pentru primele studii ale sectorului de drum Focșani – Brăila – Galați –

Giurgiuulești a drumului expres Bacău – Focșani – Brăila – Galați – Giurgiuulești și a drumului expres Găești – Ploiești – Buzău – Brăila și, în cazul în care acestea nu au fost demarate, să urgentați îndeplinirea procedurilor legale de achiziție a documentațiilor.

Vă rog ca în redactarea răspunsului dumneavoastră să aveți în vedere acest studiu dar și faptul că realizarea acestui obiectiv constă în construcția sectoarelor de drum indicate care va avea un impact imediat asupra economiei locale. În materie de eficiență, rentabilitate pe termen scurt, mediu sau lung, oportunitate sau orice alt criteriu ce-l prioritizați în analiza economică a rentabilității unei astfel de investiții în mod cert, realizarea sectoarelor de drum indicate se vor dovedi castigatoare în toate criteriile ce le-ați putea avea în vedere. Zona geografică deservită, întinderea ei și toate celelalte aspecte enunțate anterior toate împreună concurează doar spre caracterul de maximă eficiență a unei astfel de investiții fiind în propria opinie printre cele mai eficiente investiții rutiere în acest moment.

Cu stimă,

Bogdan Rodeanu
Deputat USR

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.