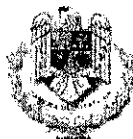


5MS/23.06.2010



Parlamentul României
Camera Deputaților

Grupul Parlamentar al Partidului Național Liberal

telefon: (021) 414 10 70

fax: (021) 414 10 72

e-mail: pnl@cdep.ro

Către:

Biroul Permanent al Camerei Deputaților

În atenția doamnei Roberta Anastase, Președintele Camerei Deputaților

Subsemnații, deputații menționați în anexa la prezenta moțiune, membri ai Camerei Deputaților în legislatura 2008 – 2012, în temeiul art. 112 din Constituția României și în temeiul art. 158 – 164 din Regulamentul Camerei Deputaților, republicat, înaintăm prezenta moțiune simplă, cu tema:

"Ministrul anti-transporturi și pro-furt"

Stimată doamnă Președinte,

Stimați colegi deputați,

Subsemnații, membri ai Grupului Parlamentar al Partidului Național Liberal din Camera Deputaților, vă înaintăm prezenta moțiune simplă, urmare a prestației dezastruoase a ministrului transporturilor și infrastructurii, Radu Berceanu, în perioada 2009 - 2010.

Încă din momentul investirii sale în Parlament, Guvernul Boc și-a prezentat marile angajamente în domeniul transporturilor și infrastructurii. Aceste obiective, grupate în capitolul 13, „Infrastructura de transport”, al programului de guvernare în baza căruia a fost investit în funcție Guvernul Boc, cuprindeau realizări mărețe ce ar fi provocat invidia oricărei guvernări anterioare. Printre aceste obiective se regăseau următoarele: *Interconectarea și interoperabilitatea rețelei de drumuri din România cu rețeaua de drumuri europeană; Asigurarea coerenței și continuității lucrărilor de infrastructură pe termen lung prin promovarea PACTULUI NAȚIONAL "AUTOSTRĂZILE ROMÂNIEI"; Reducerea constantă a numărului de victime din accidente de circulație; Mărirea perioadei de garanție la lucrările realizate pentru îmbunătățirea infrastructurii de transport; Refacerea rețelei de drumuri naționale la un nivel calitativ european, până în anul 2012; Dezvoltarea infrastructurii feroviare coordonate cu cea rutieră, în conformitate cu cerințele europene; Asigurarea legăturilor între marile orașe cu trenuri intercity; Creșterea vitezei tehnice proiectate pe calea ferată în medie cu 25% și reducerea timpului de circulație cu 50% față de cel actual la trenurile de călători și marfă, precum și eliminarea staționării trenurilor în frontieră; Înnoirea și modernizarea parcului existent de material rulant, modernizarea stațiilor de cale ferată pentru creșterea gradului de confort oferit publicului călător; Asigurarea transportului portauto pe calea ferată pentru distanțe lungi; Crearea unei infrastructuri adecvate în porturile fluviale pentru a face față cerințelor de exploatare la nivel european.*

Obiectivele menționate mai sus au fost dublate de direcții concrete de acțiune în domeniile transport rutier, drumuri naționale, transport feroviar, transport naval și transport aerian. Trecerea timpului, marcată de evenimentele nefericite, deciziile executive ale ministrului Radu Berceanu, lipsa oricărui progres în privința transporturilor și infrastructurii, au demonstrat că obiectivele din capitolul 13 al Programului de Guvernare, „Infrastructura

de transport”, asumat în fața Parlamentului României, au rămas doar simple promisiuni, fără nicio șansă de a fi îndeplinite.

Din cauza administrării defectuoase a sistemului transporturilor și infrastructurii din România, domnul ministru Berceanu ne obligă să luăm atitudine împotriva lipsei sale de performanță și a greșelilor continue care nu contribuie decât la conservarea situației actuale, în cel mai fericit caz.

Dacă la începutul crizei, guvernul susținea că domeniul infrastructurii va fi unul prioritar, că reprezintă soluția pentru ieșirea din criză, că numai antrenând investiții în această zonă se va putea salva economia prin crearea de mii de locuri de muncă pe orizontală punându-se în mișcare și alte industrii adiacente, iată că, astăzi, acest domeniu cotate cu prima șansă de revenire, se află în colaps. Proiectele importante de infrastructură întârzie să apară, din cele existente multe se suspendă, sute de firme de profil sunt nevoite să-și închidă porțile temporar, iar altele își declară falimentul. Nu mai pomenim de angajamentele din programul de guvernare, a căror îndeplinire este departe de a fi măcar închipuită. Este mai mult decât evident că acțiunile iresponsabile ale ministrului Radu Berceanu și lipsa unei strategii unitare în gestionarea acestui domeniu vital au creat situația actuală și au dovedit incompetența Guvernului Boc a gestiona procesul de dezvoltare a domeniilor transporturilor și infrastructurii

I. Ministrul anti-autostrăzi

La capitolul autostrăzi, ministrul Radu Berceanu se poate compara cu ceilalți colegi ai săi foști miniștri ai transporturilor: Băsescu, Boagiu și Dobre - cu toții caracterizați de o aversiune împotriva construcției autostrăzilor.

După finalizarea cu iz electoral a primilor 42 de km din Autostrada Transilvania în decembrie 2009 (care, în trecut fie spus, ar fi fost finalizată încă din 2008 dacă România nu ar fi avut ghinionul de a-l avea la conducerea ministerului transporturilor în 2005 și 2006 pe ministrul Dobre), anul 2010 a adus acest proiect în impas.

Datorită faptului că nici până astăzi Berceanu nu a plătit sumele corespunzătoare lucrărilor din 2009, firma care construiește Autostrada Transilvania a devenit, forțat, unul dintre cei mai mari disponibilizatori din România. Astfel, peste 700 de angajați ai Bechtel, majoritatea din județul Cluj, și-au pierdut locul de muncă (și probabil mulți alți angajați ai

subcontractorilor care contribuiau la construcția autostrăzii).Așadar, așa înțelege guvernul Boc să relanseze economia - prin stimularea concedierii a sute de angajați din sectorul construcției din infrastructură.

Am constatat însă că, dacă domnul Berceanu, în calitate de ministru, tot nu face drumuri, măcar încearcă să deturneze fonduri publice către clientela propriului partid. Curtea de Apel București a decis să anuleze contractul de consultanță pentru construcția autostrăzii Medgidia - Constanța, după ce domnul ministru Berceanu nu a atribuit contractul firmei de pe locul I (care a venit cu prețul de 7,2 milioane de lei) ci firmei de pe locul IV (pentru prețul de 11,9 milioane de lei). Astfel, construcția autostrăzii Medgidia - Constanța, care trebuia să se desfășoare în forță încă din 2009, a fost întârziată semnificativ..

Domnul ministru Berceanu a devenit un expert și în sistarea programelor guvernamentale inițiate de alții. După pierderea rușinoasă a finanțării de la Banca Mondială pentru construcția centurilor Bacău, Brașov, Reghin, Târgu Mureș și Mediaș, Berceanu a reușit performanța de a da cu piciorul proiectului de construcție al autostrăzii Comarnic - Brașov. După ce consorțiul Vinci – Aktor a renunțat la construcția acestei porțiuni din autostrada București – Brașov, situația a rămas suspendată și toate eforturile făcute până atunci au fost anulate. Așadar, PD-ul reușește să îngroape a doua oară acest proiect: prima oară în 2005 prin Dobre, iar a doua oară în 2010 prin Berceanu. Încă o mostră a competenței acestei guvernări în domeniul transporturilor.

În ciuda acestor fapte, ministrul Berceanu persistă în a ne minți că nu el este vinovat pentru aceste enorme și penibile eșecuri. Nu el, ci întotdeauna alții. Dar am dori să îl întrebăm: de câte ori a stat de vorbă cu reprezentanții Băncii Mondiale pentru a rezolva probleme legate de construcția centurilor menționate mai sus și pentru a impulsiona acest program? De câte ori a stat de vorbă cu consorțiul ce câștigase contractul de concesiune pentru Comarnic - Brașov pentru a le oferi acestora susținere pentru obținerea finanțării și demararea proiectului? De câte ori s-a întâlnit cu cei de la Banca Europeană de Investiții pentru a discuta despre o eventuală contribuție a acestei instituții la finanțarea proiectului (ținând cont de interesul arătat de BEI pentru acest proiect)?

Despre alte lucrări de construcție de autostrăzi, nici nu are rost să amintim. Proiecte precum autostrăzile Târgu Mureș - Iași, Sibiu - Pitești, centura București, rămân de domeniul science fiction, deși toate acestea puteau fi demarate urgent, prin concesiune, impunându-se doar un minim efort de la bugetul de stat.

Radu Berceanu s-a folosit de proiectele de infrastructură și în scop electoral. În campania pentru alegerile europarlamentare, Radu Berceanu a anunțat lansarea procedurii de licitație pentru studiul de fezabilitate necesar construcției autostrăzii Târgu-Mureș – Iași. Bineînțeles că nu a fost demarată nicio licitație și totul a fost o promisiune aruncată în ochii alegătorilor. Ulterior ministrul Berceanu a declarat, la Iași, în data de 30 noiembrie 2009, în campania pentru alegerile prezidențiale, că licitația privind studiul de fezabilitate urmează să fie lansată la începutul anului 2010, pentru ca acesta să fie definitivat în vara anului 2010.

În afara declarațiilor ministrului din momentele electorale ale anului 2009, nu se mai știe nimic în legătură cu stadiul în care se află studiile de fezabilitate pentru autostrada Târgu-Mureș – Iași. Mai mult decât atât, în timpul dezbaterilor la proiectul Legii Bugetului de Stat pe anul 2010, parlamentarii Partidul Democrat – Liberal au respins toate amendamentele ce propuneau alocarea sumelor corespunzătoare pentru studiile de fezabilitate la cele trei tronsoane ale Autostrăzii Est – Vest. Parlamentarii PD-L au susținut că sumele pentru aceste studii au fost deja bugetate, deși bugetul Ministerului Transporturilor arăta contrariul.

Dacă există un campion la proasta absorbție a fondurilor europene, acesta este ministrul Berceanu. Din cele câteva miliarde de euro, alocate de către Uniunea Europeană ca finanțare nerambursabilă pentru construcția autostrăzilor Nădlac - Arad, Timișoara - Lugoj, Lugoj - Deva, Orăștie - Sibiu, precum și pentru reabilitarea a câtorva sute de kilometri de drum național aflate pe rețeaua trans-europeană de transport, domnul ministru Radu Berceanu a reușit performanța de a nu cheltui niciun euro! Aceasta în ciuda faptului că în mai 2007 (adică de mai bine de trei ani!) a fost semnat contractul pentru pregătirea proiectelor tehnice pentru toate aceste autostrăzi.

În fine, se poate aprecia că îți trebuie, totuși, multă determinare pentru a reuși să blochezi într-o asemenea măsură construcția autostrăzilor cu fonduri europene. Numai cineva care detestă cu adevărat construcția de autostrăzi poate să ajungă la "performanța" de a nu cheltui, în cel de-al patrulea an din perioada de programare 2007 - 2013 nici măcar un euro din fonduri europene.

II. Așchia nu sare depăre de trunchi

Ministrul Berceanu a avut de la cine învăța în privința blocării proiectelor de infrastructură rutieră. În 1997, Traian Băsescu, ministrul transporturilor la acea vreme, dicta oprirea tuturor lucrărilor la autostrada București - Constanța. În 2005, ministrul Dobre bloca lucrările la autostrada Brașov - Borș și anula contractul pentru construcția autostrăzii București - Brașov.

Actualul ministru a reușit chiar să-și depășească mentorii: îndată ce a ajuns la conducerea ministerului transporturilor și infrastructurii a oprit orice progres în privința construcției unei rețele de aproximativ 1000 de kilometri de drumuri expres cu caracteristici de autostradă. Astfel, nenumărate proiecte, care aveau realizate studii de fezabilitate cu liste de cantități, fiind așadar pregătite pentru construcție prin sistemul design-build și finanțare din mediul privat, au fost anulate instantaneu de către ministrul Berceanu. Printre acestea enumărăm drumurile expres Pitești - Craiova, Arad - Oradea, Făgăraș - Sibiu, Turda - Alba - Iulia - Sebeș, Baia Mare - Satu Mare - Petea, precum și autostrada de centură a municipiului Cluj-Napoca.

Este necesar să menționăm că proiectul drumului expres Sibiu - Făgăraș este agreat de Comisia Europeană ca variantă provizorie pentru coridorul pan-European de transport IV. De asemenea, construcția drumului expres Craiova - Slatina - Pitești a fost în mod repetat solicitată de către investitorii străini de pe această axă, iar construcția drumului expres Petea - Satu Mare - Baia Mare reprezintă un angajament al guvernului României luat în cadrul ședințelor mixte de guvern româno-ungare din anii anteriori.

Prin acțiunile sale, domnul ministru Radu Berceanu își arată "superioritatea" față de Comisia Europeană, Guvernul României și unii dintre cei mai mari contribuitori la bugetul de stat.

În aversiunea sa față de orice proiect de infrastructură rutieră rapidă, domnul ministru Berceanu a blocat inclusiv exproprierile pentru aceste tronsoane de autostrăzi și drumuri expres, deși statul român ar fi economisit foarte mulți bani prin achiziția terenurilor în această perioadă, când prețurile acestora sunt neobișnuit de reduse datorită crizei economice..

La fel au fost blocate proiectele de reabilitare a peste o mie de kilometri de drumuri naționale, pentru care în 2007 și 2008 au fost realizate proiecte detaliate. Pentru majoritatea

dintre următoarele proiecte de modernizare de drumuri naționale a fost selectat constructorul, iar lucrările trebuiau să înceapă la începutul anului 2009: Iași - Crasna, Oradea - Deva, Brașov - Miercurea Ciuc - Gheorgheni - Toplița - Reghin, Halmeu - Baia Mare - Dej, Baia Mare - Iacobeni, Sibiu - Mediaș - Sighișoara, Târgu Mureș - Reghin - Sărățel. Toate aceste proiecte au asigurată finanțarea de la Banca Europeană de Investiții, în cadrul etapelor a V-a și a VI-a de reabilitare a drumurilor naționale.

Radu Berceanu reușește astfel o performanță neegalată, în istoria modernă a României, de niciun ministru al transporturilor: blocarea nenumăratelor programe de dezvoltare a infrastructurii rutiere !

III. Dezastru la calea ferată

Niciodată în istoria căilor ferate din România, infrastructura feroviară nu a fost într-o stare atât de dezastruoasă. În total, în lunile septembrie și octombrie 2009 au avut loc cinci accidente feroviare grave, dintre care trei în mai puțin de 24 de ore. Unul din adjuncții ministrului Berceanu, fostul secretar de stat Constantin Axinia, afirma că trenurile deraiază din cauza "indisciplinei personalului feroviar"!

Într-o notă privind starea infrastructurii feroviare și a materialului rulant aparținând CNCF „CFR” SA, SNTFC „CFR Calatori” SA și SNFM „CFR Marfă” SA, transmisă în atenția domnului Radu Berceanu de către conducerea Autorității de Siguranță Feroviară Română din cadrul AFER, a fost adusă la cunoștința ministrului starea de degradare accentuată a sistemului de transport feroviar românesc.

Raportul arată că lucrările restante la liniile de cale ferată, la terasamente, la poduri și tunele, la instalațiile de siguranță aferente, instalațiile de siguranță aferente, precum și reparațiile neefectuate la materialul rulant motor sau tractat, au crescut în mod alarmant. Fără a beneficia de un sprijin adecvat, managerii unităților controlate nu pot gestiona în mod corespunzător această situație. Mai mult, aceștia își asumă riscul de a menține în cale sau în circulație subsisteme ce depășesc toleranțele admise în exploatare.

Datele arată că există restanțe foarte mari la efectuarea lucrărilor de întreținere, revizii și reparații la liniile de cale ferată și la lucrările de artă, respectiv la :

- a. înlocuirea șinelor de cale ferată, a traverselor din beton și din lemn și a pietrei.
- b. Repararea periodică cu mașini grele de cale cu ciuruire integrală a prismei căii – realizări de doar 50,52%.
- c. Buraje de întreținere generală – realizări de doar 69,90% la burajul general.
- d. Întreținerea curentă și reparația periodică a lucrărilor de artă și a terasamentelor – realizări de doar 76,87%, respectiv 58,17 %.
- e. Din nr total de 18177 de poduri și podețe aflate pe rețeaua națională de căi ferate, un număr de 3554 (circa 19,56%) au durata de viață expirată, iar un număr de 10998 (circa 60%) sunt scadente la reparații pentru readucerea în parametrii inițiali de funcționare.
- f. Din cele 10998 de poduri și podețe scadente la reparații, un număr de 1111 necesită reparații de primă urgență, iar 215 necesită refacerea integrală.
- g. Din numărul total de 179 de tuneluri existente pe rețeaua națională de căi ferate, la un număr de 44 de tuneluri se înregistrează probleme deosebite.

De asemenea, din cauza neefectuării la timp a lucrărilor de întreținere, revizie și reparații curente la instalații, se produc numeroase deranjamente de categoria I și deranjamente de categoria a II-a, care au ca efect întârzieri mari de trenuri. În 2009, trenurile au întârziat în fiecare zi câte 7.144 de minute, potrivit CFR Călători, ceea ce, la nivelul întregului an, se traduce într-o întârziere de 1.810 zile, adică patru ani și nouă luni.

Majoritatea instalațiilor SCB aflate în exploatare au termenul scadent pentru efectuarea lucrărilor de reparații capitale. Instalațiile SCB la care nu au fost efectuate reparații capitale au durata normală de funcționare depășită.

Există restanțe mari la reparații la materialul rulant motor sau tractat aparținând operatorilor de transport feroviar național – SNTFC „CFR Călători” SA și SNTFM „CFR Marfă” SA, astfel pentru SNTFC „CFR Călători” SA, 541 de locomotive sunt cu termenul de introducere la reparații expirat (47%), dintr-un total de 1165, iar în cazul SNTFM „CFR Marfă” SA - 652 locomotive (circa 71%) sunt cu termenul de introducere la reparații expirat dintr-un total de 892.

Sistemul de transport feroviar din România a cunoscut în cursul anului 2009 o degradare accentuată cu implicații periculoase în siguranța și securitatea traficului. Acest fapt a fost demonstrat prin numărul mare de accidente feroviare ce au avut loc în ultimele luni. Astfel, aceste probleme nu fac decât să contrazică declarația fostului secretar de stat

Constantin Axinia, conform căreia, indisciplina personalului feroviar este vinovat pentru accidentele produse.

Paradoxal, niciodată în istoria României, CFR nu a dispus de atât de mulți bani pentru infrastructura feroviară. Prin Programul Operațional Sectorial pentru Transporturi, Uniunea Europeană a pus la dispoziția României 2,4 miliarde de euro pentru dezvoltarea căilor ferate! Din cauza incompetenței ministrului Berceanu, niciun eurocent din această sumă nu a fost folosit.

În 2006, Gheorghe Dobre, ministrul Transporturilor de la acea vreme, promitea ca în trei ani, trenurile vor circula cu 200 de kilometri la ora pe tronsonul București-Constanța, printr-o serie de investiții evaluate la aproximativ 700 milioane de euro, bani alocați de la Guvern, de la Banca Japoniei pentru Cooperare Internațională (JBIC), respectiv prin Programul ISPA. Promisiune a fost reiterată și în programul de guvernare al PDL, cu același termen – 2009. Iată că ne aflăm la jumătatea anului 2010 și trenurile nu circulă cu 200 km/h, așa cum se preconiza în urma cu 4 ani, ci de câteva ori mai încet, iar lucrările de modernizare a căii ferate pe acest tronson - București – Constanța dar și pe porțiunea Câmpina – Predeal, se desfășoară cu o viteză inacceptabil de redusă. Este de înțeles de ce nu îi vedem pe premierul Boc și ministrul Berceanu în "vizite de lucru" la modernizările acestor tronsoane de cale ferată - probabil pentru că ar fi huiduiți de miile de călători care pierd, zilnic, nenumărate ore în trenurile blocate în zonele cu lucrări.

IV. Ignoranța și încăpățânarea ministrului Berceanu în ceea ce privește infrastructura aeroportuară

Ca și în cazul celorlaltor tipuri de infrastructură, adversitatea ministrului față de orice proiect de infrastructură aeroportuară este evidentă.

Ministrul Berceanu se opune construcției Aeroportului Internațional Brașov, cu toate că fezabilitatea acestui proiect a fost demonstrată de nenumărate studii, iar finanțarea ar urma să fie asigurată de autoritățile locale și din surse private. În loc să încurajeze construcția unui aeroport care ar deservi o zonă importantă a țării, cu obiective turistice importante (Valea Prahovei, orașele medievale Brașov și Sighișoara, precum și multe localități conținând cetăți și biserici medievale din Transilvania, majoritatea incluse în Patrimoniul Cultural Universal

UNESCO), domnul Berceanu, din postura sa de ministru al „anti-transporturilor”, amenință: "Garantiez că nu se va realiza acest aeroport". Și aceasta doar pentru că președintele Consiliului Județean Brașov are ghinionul de a nu fi membru PD-L.

Avînd în vedere lipsa unor realizări notabile în ceea ce privește infrastructura transportului aerian din România, ministrul se ocupă mai nou cu forțarea comasării unor aeroporturi, prin crearea unor mega-structuri administrative fără noimă. Ministrul a propus, fuziunea aeroporturilor din Timișoara și Arad, fără a avea cunoștință despre datele privind dinamica transportului aerian civil pe principalele două aeroporturi din vestul României. Se pare că, datorită opoziției manifestate de autoritățile timișorene față de acest subiect, proiectul de fuziune a fost suspendat până în momentul în care Ministerul Transporturilor va face un studiu de fezabilitate pe această temă.

De asemenea, Berceanu se arată interesat de fuziunea aeroporturilor din Otopeni și Băneasa lucru care va duce treptat la dispariția celui de-al doilea. În rest, aeroporturile se descurcă pe cont propriu: Clujul, Sibiuul, Târgu Mureșul demonstrând că se poate dezvolta un aeroport, chiar și concurențial.

V. Managementul dezastruos al Regiei Autonome „Administrația Fluvială a Dunării de Jos”, Galați

În ceea ce privește activitatea Regiei Autonome „Administrația Fluvială a Dunării de Jos”, Galați, măsurile luate de directorul general Florin Uzumtoma, vicepreședinte al PD-L Galați arată adevărata competență a administrației Berceanu în domeniul transportului naval. În plină criză economică, Regia a achiziționat, în decembrie 2009, un lot nou de autoturisme: cinci autoturisme off-road în valoare de 500 mii lei, două camioane de 200 mii lei și cinci autoturisme Dacia Logan, în valoare de 300 mii lei. Bineînțeles că toate aceste achiziții fac parte din planul Guvernului Boc de a reduce cheltuielile bugetare.

O altă măsură luată de administrația competentă a Regiei Autonome „Administrația Fluvială a Dunării de Jos” Galați, o reprezintă decizia de a vinde un mare număr de nave din patrimoniul unității, unele dintre acestea aflate chiar sub contract, producătoare de venituri și cu solicitări pentru prelungirea contractelor. Marea majoritate a navelor scoase la vânzare de Regie au fost reparate capital în cursul anului 2009. Bineînțeles, un alt exemplu de coerență managerială și cheltuire justă a banului public. Toate navele trecute în 2009 prin procesul de

reparație capitală, printr-un management corespunzător, puteau aduce venituri considerabile Regiei.

VI. Hoție la drumul mare - marca Berceanu: prietenii de la Golden Blitz decontaminează un hectar de teren de pe amplasamentul autostrăzii Brașov - Borș pentru 24 de milioane de euro!

Furtul din banul public a atins cote nemaîntâlnite în mandatul ministrului Berceanu. Un exemplu reprezentativ este acordarea unui contract în valoare de 16 milioane de euro pentru curățarea de substanțe toxice a unui teren de un hectar de pe aliniamentul viitoarei autostrăzi Transilvania unui consorțiu de firme din care face parte și firma *Euroconstruct '98 Trading* SRL. În schimb, în loc să finalizeze decontaminarea la timp, consorțiul de firme-căpușă au agreeat cu domnul Berceanu un act adițional în valoare de 8 milioane de euro. Valoarea contractului ajunge așadar la 24 de milioane de euro!

Dacă nu ar fi fost aplicate metode pentru a ajunge în buzunarele prietenilor PD-L, aceste fonduri, ar fi putut fi folosite pentru reabilitarea a câtorva zeci de școli și licee, pentru construcția a peste 600 de locuințe sociale, pentru modernizarea a 150 km de drumuri județene sau pentru achiziția terenurilor necesare pentru construcția unei autostrăzi de la București la Craiova.

Domnul Berceanu reușește așadar o performanță pe care chiar și fostul director al CFR, Nicolaiciuc, ar invidia-o!

Și dacă tot vorbim de corupție, să amintim și de recentul incident din vama Nădlac, când staff-ul AC/DC a fost nevoit să plătească o mită negociată de circa 2500 de euro pentru a fi lăsați să plece din România. Astfel, imaginii României peste hotare i s-a mai adăugat încă o pată, căci toată presa internațională a răsunat în urma acestei știri, mai ales că sesizarea asupra abuzurilor din Vama Nădlac către Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale a fost făcută printr-o adresă din partea Ambasadei României la Paris. Domnul ministru Radu Berceanu a și recunoscut că această întâmplare nu e singulară, că s-a mai întâmplat și în lunile premergătoare momentului. Abia după două săptămâni, doar patru angajați de la Vama Nădlac au fost concediați, deși este cunoscut faptul că afacerile din

Nădlac sunt de mult timp prospere cu știința și sub supravegherea conducerii PDL-iste și spre câștigul acesteia.

VI. Lipsa oricărei strategii în transporturi

Credibilitatea statului român nu a fost niciodată mai scăzută în fața companiilor și consorțiilor care se ocupă cu proiectarea și construcția infrastructurii de transport!

Am ajuns la mijlocul anului 2010, iar consorțiul de firme Bechtel-Enka, ce se ocupă de construcția autostrăzii Brașov - Borș, nu are nici cea mai vagă idee despre planurile Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pentru acest proiect pentru anul 2010. Nimeni nu știe câte fonduri vor fi alocate proiectului, sau care sunt sectoarele pe care se vor efectua lucrări.

Zeci de alte firme nici măcar nu știu dacă vor începe anul viitor lucrările pentru care au contracte semnate, unele chiar din 2008.

Neseriozitatea și lipsa de viziune a ministrului transporturilor se reflectă într-o totală lipsă de încredere a tuturor celor din sectorul privat angrenați în construcția infrastructurii de transport în România.

Nimeni nu știe și nu există nicio siguranță asupra a ceea ce se va în viitorul apropiat și pe termen mediu, și asta pentru că domnul ministru Berceanu este mult prea ocupat cu alergatul între șantiere pentru a mai avea timp să încropească o simplă strategie privind dezvoltarea infrastructurii de transport pentru anii 2010 și 2011.

Doamnelor și domnilor deputați,

Ca reacție la cele prezentate mai sus, și având în vedere efectele dezastruoase ale procesului de dezvoltare și modernizare a infrastructurii de transport a României realizate sub administrația ministrului Radu Berceanu, aflat la conducerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, vă solicităm votul pentru următoarele:

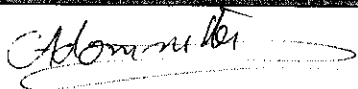
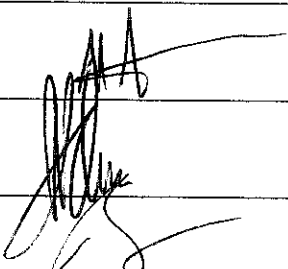
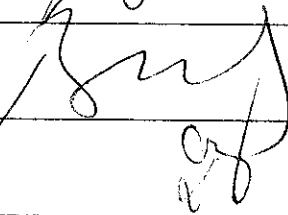
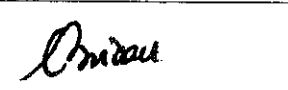
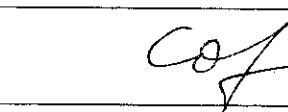
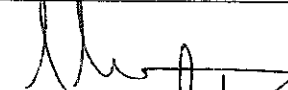
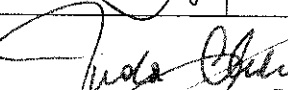
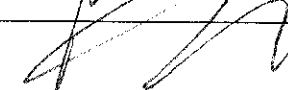
1. Clarificarea rapidă de către domnul Radu Berceanu, ministrul transporturilor și infrastructurii, a tuturor aspectelor descrise în textul prezentei moțiuni simple, oferind răspunsuri clare și coerente asupra următoarelor chestiuni:
 - a. Care au fost motivele care au stat la baza atribuirii contractului contractul de consultanță pentru construcția autostrăzii Medgidia - Constanța firmei de pe locul IV, pentru prețul de 11,9 milioane de lei, avînd în vedere că firma care a ocupat prima poziție la licitație a avut o ofertă mult mai avantajoasă, de 7,2 milioane de lei ? Curtea de Apel București a decis ulterior să anuleze atribuirea contractului respectiv, ceea ce a determinat neînceperea construcției autostrăzii Medgidia - Constanța, care trebuia să se desfășoare începînd cu 2010.
 - b. De ce ați anunțat cu atîta emfază, în campaniile electorale din 2009, lansarea procedurii de licitație pentru studiul de fezabilitate necesar construcției autostrăzii Târgu-Mureș – Iași, pentru ca apoi să lăsați baltă acest demers?
 - c. Din ce motive nu s-a încercat obținerea unor fonduri prin finanțare europeană nerambursabilă sau atribuirea unor contracte prin concesiune, printr-un minim efort de la bugetul de stat, pentru a demara urgent proiecte esențiale de infrastructură precum autostrăzile Târgu Mureș - Iași, Sibiu - Pitești, centura București?
 - d. De ce nu au fost utilizate fondurile alocate de către Uniunea Europeană ca finanțare nerambursabilă pentru construcția autostrăzilor Nădlac - Arad, Timișoara - Lugoj, Lugoj - Deva, Orăștie - Sibiu, precum și pentru reabilitarea sutelor de kilometri de drum național aflate pe rețeaua trans-europeană de transport ?
 - e. Din ce motive au fost anulate lucrările demarate pentru construirea unei rețele de aproximativ 1000 de kilometri de drumuri expres cu caracteristici de autostradă, deși existau nenumărate proiecte care aveau realizate studii de fezabilitate cu liste de cantități, fiind așadar pregătite pentru construcție prin sistemul design-build și finanțare din mediul privat ? Printre acestea enumărăm drumurile expres Pitești - Craiova, Arad - Oradea, Făgăraș - Sibiu, Turda - Alba - Iulia - Sebeș, Baia Mare - Satu Mare – Petea, precum și autostrada de centură a municipiului Cluj-Napoca.

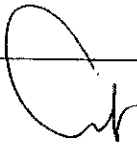
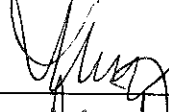
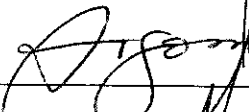
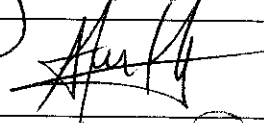
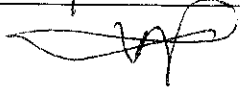
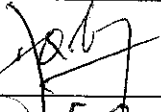
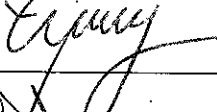
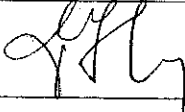
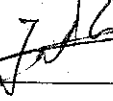
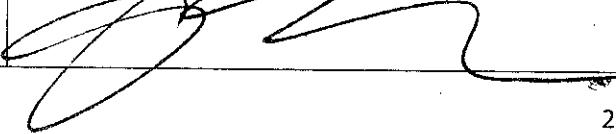
- f. Care au fost argumentele care au stat la baza deciziei de a bloca procedurile de expropriere pentru tronsoanele de autostrăzi și drumuri expres menționate mai sus, deși statul român ar fi economisit foarte mulți bani prin achiziția terenurilor în această perioadă, când prețurile acestora sunt reduse ?
- g. De ce au fost blocate proiectele de reabilitare a peste o mie de kilometri de drumuri naționale, pentru care în 2007 și 2008 au fost realizate proiecte detaliate ? Pentru majoritatea dintre următoarele proiecte de modernizare de drumuri naționale a fost selectat constructorul, iar lucrările trebuiau să înceapă la începutul anului 2009: Iași - Crasna, Arad - Oradea - Satu Mare, Oradea - Deva, Brașov - Miercurea Ciuc - Gheorgheni - Toplița - Reghin, Halmeu - Baia Mare - Dej, Baia Mare - Iacobeni, Sibiu - Mediaș - Sighișoara, Târgu Mureș - Reghin - Sărațel. Toate aceste proiecte au asigurată finanțarea de la Banca Europeană de Investiții, în cadrul etapelor a V-a și a VI-a de reabilitare a drumurilor naționale.
- h. De ce nu au fost începute lucrările pentru construcția centurilor Bacău, Brașov, Târgu Mureș și Reghin, deși licitațiile pentru aceste proiecte au fost începute încă din martie 2008, pentru aceste proiecte existând printr-un împrumut de la Banca Mondială ? Datorită lipsei de acțiune în acest caz, finanțările de la Banca Mondială au fost pierdute pentru o parte dintre aceste centuri.
- i. Ce soluții concrete propuneți pentru rezolvarea problemelor cu care se confruntă sistemul feroviar din România, în contextul accidentelor petrecute pe calea ferată, nemulțumirilor angajaților, subfinanțării domeniului etc. ?
- j. Care sunt motivele pentru care vă împotriviți construcției aeroportului de în Brașov, locație necesară pentru a deservi traficul aerian din centrul țării?
- k. Care sunt motivele pentru care Ministerul Transporturilor ia în calcul fuziunea aeroporturilor din Timișoara și Arad, chiar dacă acest proiect a fost suspendat temporar ?

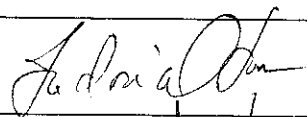
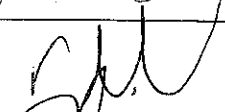
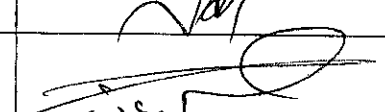
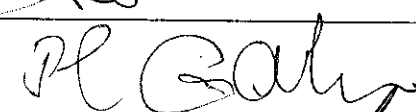
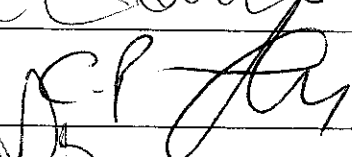
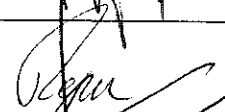
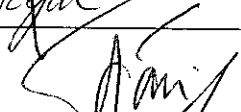
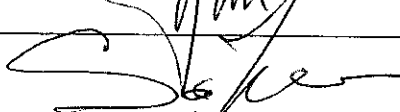
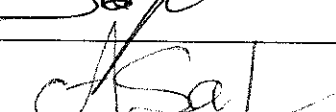
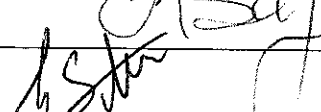
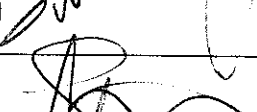
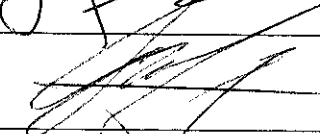
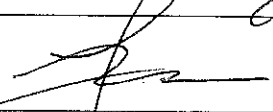
Este evident că domnul ministru Berceanu nu poate oferi răspunsuri satisfăcătoare privind aceste chestiuni cu importanță deosebită în dezvoltarea infrastructurii și a transporturilor din România. În consecință, urmare a performanței dezastruoase a ministrului

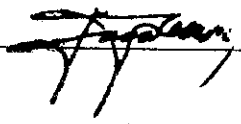
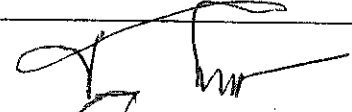
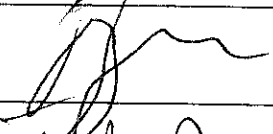
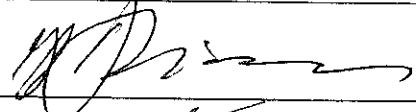
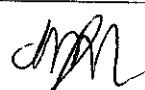
transporturilor și infrastructurii în 2009 și 2010, din cauza blocării cu intenție a proiectelor din acest domeniu necesare României, noi, semnatarii prezentei moțiuni simple, solicităm **demisia domnului Radu Berceanu din funcția de ministru al Transporturilor și Infrastructurii.**

Tabel nominal cu semnatarii moțiunii simple

Nr. crt.	Nume/Prenume	Semnătură
1.	Adomniței Cristian Mihai	
2.	Almăjanu Marin	
3.	Atanasiu Teodor	
4.	Berci Vasile	
5.	Buda Viorel-Vasile	
6.	Budurescu Daniel-Stamate	
7.	Buican Cristian	
8.	Calimente Mihăiță	
9.	Cazan Mircea Vasile	
10.	Cherecheș Cătălin	
11.	Chițoiu Daniel	
12.	Chiuariu Tudor-Alexandru	

13.	Cristian Horia	
14.	Dobre Ciprian Minodor	
15.	Dobre Victor Paul	
16.	Donțu Mihai-Aurel	
17.	Dragomir Gheorghe	
18.	Dumitrică George Ionuț	
19.	Fenechiu Relu	
20.	Gabor Gheorghe	
21.	Gavrilescu Grațîela Leocadia	
22.	Gerea Andrei Dominic	
23.	Gorghiu Alina-Ștefania	
24.	Holban Titi	
25.	Horj Pavel	
26.	Jolța Nicolae	
27.	Lupu Mihai	
28.	Motreanu Dan-Ștefan	
29.	Nicolăescu Gheorghe-Eugen	

30.	Orban Ludovic	
31.	Palașcă Viorel	
32.	Palăr Ionel	
33.	Pieptea Cornel	
34.	Plăiașu Gabriel	
35.	Pocora Cristina-Ancuța	
36.	Pop Virgil	
37.	Popa Octavian-Marius	
38.	Popescu-Tăriceanu Călin	
39.	Săpunaru Nini	
40.	Săftoiu Ana Adriana	
41.	Scutaru Adrian George	
42.	Stroe Ionuț-Marian	
43.	Stroe Radu	
44.	Știrbu Gigel-Sorinel	
45.	Taloș Gheorghe-Mirel	
46.	Tușa Adriana Diana	

47.	Țaga Claudiu	
48.	Țintean Ioan	
49.	Țimpău Radu Bogdan	
50.	Țurcanu Florin	
51.	Uioreanu Horea-Dorin	
52.	Varga Lucia-Ana	
53.	Voicu Mihai Alexandru	
54.	Moșaga Doru Ilie	
55.	Ținteanu Ana Mișna	