

4 MS/15.11.2011



Parlamentul României Camera Deputaților

Grupul Parlamentar al Partidului Național Liberal
Grupul Parlamentar al Partidului Social Democrat

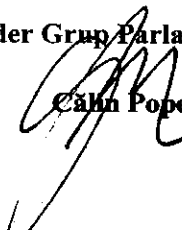
Către: **Biroul Permanent al Camerei Deputaților**

În atenția: **Doamnei Roberta Anastase, Președintele Camerei Deputaților**

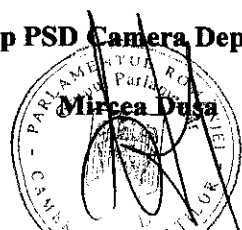
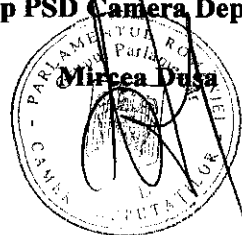
Subsemnații, deputații menționați în anexa la prezenta moțiune, membri ai Camerei Deputaților în legislatura 2008 – 2012, în temeiul art. 112 din Constituția României și în temeiul art. 158 – 164 din Regulamentul Camerei Deputaților, republicat, înaintăm prezenta moțiune simplă, cu tema:

„Panglicile doamnei ministru Boagiu”

Lider Grup Parlamentar Camera Deputaților,


Călin Popescu-Tăriceanu


Lider Grup PSD Camera Deputaților,


Mircea Dusa


Stimată doamnă Președinte,

Stimați colegi deputați,

Stimată doamnă ministru,

Subsemnații, membri ai Grupului Parlamentar al Partidului Național Liberal și ai Grupului Parlamentar al Partidului Social Democrat din Camera Deputaților, vă înaintăm prezenta moțiune simplă, **urmare a lipsei de performanță a miniștrilor** Partidului Democrat Liberal la conducerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

După o administrare catastrofală a sistemului transporturilor și infrastructurii din România, în timpul mandatului domnului ministru Radu Berceanu - când toate proiectele importante de infrastructură au fost blocate, iar absorbția fondurilor europene de către Ministerul transporturilor a fost ca și inexistentă, a venit rândul doamnei ministru Anca Boagiu de a-și pune în practică strategia pentru gestionarea unui domeniu de o asemenea importanță și complexitate. Am constatat că de mai mult de un an de când a preluat portofoliul transporturilor și infrastructurii, activitatea doamnei ministru a excelat prin promisiuni, amenințări și exerciții de imagine. Mai mult, doamna ministru a instituit o nouă practică la Ministerul Transporturilor, mai exact **tăieri de panglici la deschiderea șantierelor pentru începerea lucrărilor, pentru că de autostrăzi și drumuri finalizate nu poate fi vorba.**

Remarcăm că toți miniștrii pedeliști care au ocupat fotoliul de ministru al transporturilor au contribuit în mod nefericit la prăbușirea acestui domeniu atât de important pentru dezvoltarea României. Acest fapt este cu atât mai relevant și, în egală măsură, mai grav cu cât, reprezentanții actualului partid de guvernământ, fie că s-a numit PD sau PDL, au ocupat funcțiile de ministru al transporturilor mai bine de jumătate din perioada post-decembristă. **Mai precis, miniștrii PD/PDL Traian Băsescu, Anca Boagiu, Gheorghe Dobre și Radu Berceanu au decis asupra dezvoltării infrastructurii de transporturi din România timp de 127 de luni, adică 10 ani și 7 luni !**

Poate fi un moment bun să ne amintim ceea ce PDL, prin reprezentanții săi de vârf promiteau în campania electorală din anul 2008. Iată un scurt exemplu:

„(...) în programul nostru am prevăzut investiții masive în infrastructura de transport mediu, în agricultură, infrastructura necesară agriculturii, sisteme de irigații, ca și în alte domenii. Numai Programul Național Autostrăzile României este un program de 18,6 miliarde de euro în perioada 2009-2012 și acești 836 de kilometri de autostradă vor fi făcuți. De asemenea, avem prevederi pentru drumuri județene, la 10.000 de kilometri în perioada celor patru ani și, desigur, investiții în ceea ce înseamnă căile ferate, astfel încât viteza de circulație să crească cu 50% prin modernizare, precum și infrastructura în transporturile maritime, porturi și navale.” Acestea erau promisiunile unui lider marcant al PDL, la acea vreme viitor prim-ministru, adică domnul Theodor Stolojan, în data de 28 noiembrie 2008, la TVR 1 (emisiunea „Alege Parlamentul tău”).

I. Licitatii contestate și deficit de autostrăzi

Așa cum am arătat mai devreme, Ministerul Transporturilor a fost după 1989 un fief al demnitarilor PD, lucru deloc întâmplător. Pentru liderii portocalii, acest portofoliu a reprezentat un canal sigur de acces la banii publici, dar și un exercițiu de putere în relațiile cu alți parteneri politici, cu mediul de afaceri, dar și în interiorul propriului partid.

Nu este de mirare atunci când, la preluarea mandatului de către doamna ministru Boagiu, printre primele decizii a fost verificarea activității derulate de predecesorul și colegul ei de partid Radu Berceanu. Desigur, această acțiune a fost doar o demonstrație de putere și de reglare de conturi în propriul partid, răspuns la **declarațiile fostului ministru Berceanu care acuza noul ministru de ineficiență**: „doamna Boagiu nu a făcut niciun proiect de-al ei. Ea a făcut licitații la proiectele pregătite de mine.” Dar acest demers a rămas fără niciun rezultat public..., așa cum, fără mari rezultate, este și activitatea ministrului Boagiu la conducerea Transporturilor.

Investițiile record în infrastructura rutieră din România promise de Guvernul Boc precum și cel mai mare program de construcții de autostrăzi din România s-au concretizat, în tot mandatul de până acum, în 90 de kilometri de autostradă, în condițiile în care bugetele de investiții ale Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CNADNR) au însumat, în 2009 și 2010, peste 3 miliarde de euro în total. În acest ritm, pentru a putea onora promisiunea electorală din 2008, de aproape 1000 kilometri de autostradă, actualul Executiv ar avea nevoie de 12 ani.

În tot acest timp, România pierde investiții și reputație în plan european. Astfel, un raport întocmit de "World Economic Forum" **clasează România pe locul 134 din 139 de state la capitolul calitate a drumurilor.** România nu are decât circa 300 de km de autostradă, comparativ, de exemplu, cu vecina sa Ungaria, o țară pe jumătate ca dimensiuni, dar care beneficiază de peste 1.100 de km de autostradă. Această situație nu ar trebui să ne mire în condițiile în care fostul ministru Berceanu declara în februarie 2009 că „autostrăzile nu sunt o prioritate” !

Mai mult decât atât, în contrapondere cu lipsa de reacție a guvernului privind modernizarea infrastructurii rutiere aflăm statistici noi, conform cărora traficul rutier a crescut, în România, cu mai mult de 50% în ultimii cinci ani, înregistrându-se cele mai mari aglomerări pe drumurile naționale, existând chiar și drumuri naționale care sunt strabătute în fiecare zi de peste 16.000 de autovehicule.

Așadar “performanța” Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și a Guvernului Boc în materie de infrastructură rutieră în al treilea an de mandat de guvernare este finalizarea a celor 52 de kilometri din autostrada Transilvania, a mai puțin de 20 de kilometri din șoseaua de centură a Sibiului (17 km mai exact), precum și a unei porțiuni din centura Constanței și a tronsonului Medgidia – Constanța, acestea din urmă însumând 21 km. Autostrada București – Ploiești, care ar fi trebuit să preia din traficul infernal de pe DN1, nu poate fi terminată până la finalul acestui an, deși, potrivit contractului semnat în 2008, pe această autostrada trebuia să circulăm încă din 2010. Ca să nu mai amintim de tronsonul Comarnic-Brașov, despre care Guvernul nu suflă nicio vorbă, o continuare a autostrăzii București-Ploiești, o necesitate pentru traficul de pe Valea Prahovei și o urgență având în vedere potențialul turistic al acestei zone.

Trebuie subliniat că **la sfârșitul anului 2008, proiectele pentru autostrăzile de pe Coridorul IV (Nădlac - Arad, Timișoara - Lugoj, Lugoj - Deva și Orăștie - Sibiu) erau deja finalizate.** Era foarte ușor, așadar, ca cel târziu la mijlocul verii 2009 să fi început lucrările la toate aceste autostrăzi. Care ar putea fi motivul pentru care **s-au pierdut mai bine de doi ani**, iar acum, la sfârșitul lui 2011 abia demarează lucrările pe unele dintre tronsoane?

Cu excepția tronsonului Deva-Orăștie, în cazul căruia lucrările au început anul acesta, după ce contractul a fost atribuit la finalul lui 2010, sau a celorlalte porțiuni de autostradă de pe coridorul IV ale căror lucrări au fost deschise recent cu nelipsite tăieri de panglici, pe celelalte șantiere de autostrăzi din țară, a căror construcție a început înainte de 2011, lucrările

sunt finalizate în proporție de doar 60%, deși vorbim de lucrări începute în 2007-2008, care ar fi trebuit să fie gata în 2010. **Cam multe sute de km de panglici pentru sutele de km de tronsoane și porțiuni din autostrăzi inexistente.**

Situația nici nu poate fi altfel dacă avem în vedere, de exemplu, incorectitudinea și ilegalitatea celor mai importante licitații de infrastructură din ultimul an. Constatăm că, în mandatul doamnei ministru Anca Boagiu, **atribuirea contractelor de lucrări pe criteriul "prețul cât mai ridicat" a devenit o regulă oficială a politicii Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.** Cum altfel s-ar putea justifica atâtea nereguli grave în desfășurarea unor licitații pentru anumite tronsoane de autostradă implicând costuri exorbitante?

De exemplu, atribuirea lucrărilor de finalizare a **construcției autostrăzii Cernavodă - Medgidia** consorțiului de firme Astaldi / Max Boegl clasat pe locul 6 din punctul de vedere al ofertei financiare, la un cost suplimentar de 120 de milioane de lei față de cel mai bun ofertant, eliminându-se primele cinci firme, dintre care multe de prestigiu internațional.

Să ne amintim că acest contract pentru Cernavodă-Medgidia a fost scos din nou la licitație după rezilierea unilaterală de către CNADNR, a vechiului contract semnat cu firma franceza COLAS în primavara acestui an. Firește, costurile suplimentare și despăgubirile rezultate în urma procesului cu firma franceză COLAS vor fi suportate tot din buzunarele românilor.

Din păcate, asemenea aranjamente la licitațiile de drumuri, care au devenit regula numărul 1 în mandatul doamnei Boagiu, determină întârzierea realizării autostrăzilor din cauza contestațiilor depuse de cei ce se consideră nedreptățiți și decredibilizează piața românească a lucrărilor de infrastructură rutieră în ochii constructorilor străini. Vă aduc aminte că în luna mai a acestui an, în urma neregulilor grave în atribuirea contractelor de construcție de autostrăzi pe **axa Nădlac - Sibiu (nereguli care au prejudiciat bugetul de stat cu peste 100 de milioane de euro)**, două mari federații europene ale constructorilor (European International Contractors - EIC - și European Construction Industry Federation - FIEC) au adresat o scrisoare deschisă comisarilor europeni pentru piața internă și pentru dezvoltare regională (Michel Barnier și, respectiv, Johannes Hahn) în care acuzau grave incorectitudini în procesul de atribuire a lucrărilor de drumuri în România.

Prin urmare, Bruxelles-ul a avertizat România într-o scrisoare din 20 octombrie și menționată pe 3 noiembrie de președintele Traian Băsescu, în legătură cu *"unele îngrijorări legate de calitatea rezultatelor competiției"* pentru construirea tronsoanelor Nadlac - Arad și Oraștie - Sibiu. De asemenea, **există riscul ca UE să nu mai finanțeze lucrările la tronsonul de autostradă Timișoara – Lugoj din cauza contestațiilor în instanță.**

În acest caz, situația este halucinantă: deși Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor (CNSC), în urma unei prime contestații a obligat CNADNR să reevalueze ofertele, compania a desemnat același câștigător. A urmat o altă contestație cu același rezultat, contestat de această dată de CNADNR la Curtea de Apel care a decis că asocierea de firme de pe primul loc nu îndeplinește cerințele de calificare, iar CNADNR este obligată să desemneze câștigătorul dintre singurele firme calificate la licitație. Din cauza acestui blocaj generat de neregulile semnalate la licitațiile organizate de CNADNR, tronsonul Timișoara – Lugoj nu poate primi banii europeni. Fără bani, CNADNR ar trebui să finanțeze lucrările din bugetul statului.

Dacă tot suntem la capitolul pierderi, așa cum ne-a obișnuit Guvernul Boc, nu putem să nu semnalăm renegocierea de către doamna ministru Boagiu a contractului cu firma Bechtel și implicit, **blocarea proiectului Autostrăzii Transilvania, fără nicio perspectivă concretă de continuare în viitorul apropiat.** Ne amintim cum ministrul Radu Berceanu promitea, în 2009, că până în 2012 va fi finalizată autostrada de la Borș la Câmpia Turzii obiectiv ce apare, de altfel, și în programul de guvernare al PDL

În cursul acestui an, reprezentanții Ministerului Transporturilor au finalizat negocierile cu această companie americană, principala concluzie a acestora fiind că Bechtel a renunțat la execuția celorlalte tronsoane încă neîncepute, urmând să finalizeze doar secțiunea Suplacu de Barcău – Borș, începută în 2004. Astfel, din Autostrada Transilvania rămân, de fapt, doar două tronsoane (Câmpia Turzii - Gilău și Suplacu de Barcău – Borș), însumând 116 kilometri, din cei 415 kilometri inițiali, care vor duce spre nicăieri.

Să nu uităm însă că acest contract pentru construirea autostrăzii Brașov-Cluj-Borș încheiat cu Bechtel în 2003 și pentru care s-a plătit până acum 1,2 miliarde de euro, fiind date în exploatare doar 53 km de autostradă din 415, a fost renegociat prima dată în 2005, atunci când la șefia Transporturilor se afla pedelistul Gheorghe Dobre, iar apoi în 2009, când ministrul transporturilor era Radu Berceanu, fără performanțe notabile de o parte sau de alta.

Iată cum actualul ministru încearcă să limiteze nu doar pagubele create bugetului național, ci și să acopere încălcările legii făcute prin negocierea ilegală a contractului de către colegii săi de partid. În aceste condiții, ce garanții ne oferă Ministerul Transporturilor că va putea asigura finanțarea celor două trosoane executate de Bechtel fără să deturneze bani de la alte lucrări, în special de la lucrările de întreținere a rețelei rutiere existente, având în vedere incapacitatea guvernului de a asigura finanțarea sigură și suficientă a sectorului de drumuri din România?

PDL ar trebui să-și asume responsabilitatea privind creșterea nejustificată a costurilor și nerespectarea termenelor prevăzute de contractul cu Bechtel gestionat prin miniștrii Anca Boagiu, Radu Berceanu și Gheorghe Dobre.

De altfel, în această guvernare a devenit obișnuință soluționarea eventualelor dificultăți de gestionare a proiectelor prin blocarea efectivă a acestora, cum este, de exemplu și tergiversarea construirii **Autostrăzii Târgu Mureș – Iași**, ceea ce face evident faptul că PDL a hotărât aruncarea Transilvaniei și a Moldovei în conul de umbră al rețelei de autostrăzi din regiune.

II. Situația îngrijorătoare a transportului feroviar

În ultimii ani activitatea Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă –“CFR Marfă” S.A s-a redus drastic, cunoscând un **declin continuu** din cauza managementului defectuos și a unor acțiuni de devalizare ale unei **companii profitabile până în 2008**. Deși transportul feroviar de marfă constituie o activitate strategică, prin care un guvern poate să sprijine un anumit sector din industrie, actuala guvernare nu a fost capabilă să propună o strategie clară de gestionare a activității acestei companii, contribuind în mod deliberat la falimentarea „CFR Marfă” S.A, probabil pentru a putea fi cumpărată mai ușor de clientela de partid a PDL.

Decizia vânzării pachetului majoritar de acțiuni de la CFR Marfă luată de Consiliul Suprem de Apărare a Țării în ședința din 26 septembrie 2011 naște suspiciuni. CSAT a luat această decizie după ce Guvernul stabilise inițial cu FMI vânzarea unui pachet minoritar a CFR de 20%. Pe 25 august, Secretariatul Consiliului Suprem de Apărare a Țării a recomandat Ministerului Transporturilor să analizeze **implicațiile privatizării CFR Marfă**,

în măsura în care pot **exista riscuri pentru siguranța națională**. Creșterea pachetului de acțiuni ce urmează a fi vândut, de la 20% la peste 50%, este cel puțin curioasă și s-a făcut în lipsa oricărei explicații, ceea ce ridică semne de întrebare și ne duce cu gândul la existența unor interese clientelare. Se naște, așadar, întrebarea **din ce motive s-a decis ca o companie națională strategică, despre care se discută în CSAT, să fie vândută de statul român!**

Stimată doamnă ministru,

Vă putem pune la dispoziție analiza privind situația din celelalte țări europene pentru a ne semnaliza la ce model v-ați raportat când ați decis privatizarea unei companii strategice. Vă asigurăm însă că în Europa, marea majoritate a companiilor de transport feroviar se află în proprietatea statului. Un contraexemplu de țară europeană care a privatizat compania de transport feroviar de marfă este Ungaria, dar societatea a fost cumpărată de compania de stat austriacă Rail Cargo Austria (RCA), parte a grupului OBB (Österreichische Bundesbahnen - Căile Ferate Federale Austriece), cel de-al treilea operator feroviar de transport marfă la nivel european. Firma austriacă consideră strategic transportul feroviar iar reprezentanții concernului OBB-RCA, au declarat că *„preluarea MAV Cargo din Ungaria s-a datorat unei nevoi strategice evidente” și au subliniat că, „dacă se va considera că și România se va încadra în politica de extindere a RCA, atunci se va lua o decizie în acest sens, dar grupul va acționa doar atunci când există oportunități și intenții clare din partea autorităților din toate țările unde activează OBB-RCA”*. Dacă această companie austriacă identifică un avantaj strategic în preluarea operatorului românesc de transport feroviar care ar face legătura între Rusia, zona Mării Negre și Europa, este evident **o oportunitate care ar trebui exploatată de România**.

În mod evident, o privatizare a CFR Marfă în condițiile actuale ar fi mai mult decât paguboasă pentru statul român. Există așadar riscul de a asista la un eșec, așa cum s-a întâmplat cu tentativa recentă de vânzare a unui pachet de acțiuni Petrom, sau va fi vorba de o privatizare făcută strict în interesul clientelei de partid a PDL.

Pentru a rămâne în sfera transportului feroviar, deși am semnalat în mai multe rânduri **scăderea vitezei de circulație pe CFR**, nu am constatat ca Ministerul Transporturilor și Infrastructurii să propună soluții sau o strategie în acest sens. Infrastructura de transport s-a degradat într-un ritm alert. Ultimii doi miniștri ai transporturilor, respectiv Radu Berceanu și Anca Boagiu, nu au observat **cum călătorii CFR pierd în medie 3 ore la 400 de km parcurși din cauza infrastructurii feroviare dezastruoase**. Față de 2008, numărul

pasagerilor transportați de CFR a scăzut dramatic, ajungând la cel mai redus nivel din ultimii 20 de ani. Situația catastrofală din acest domeniu se răsfrânge direct asupra beneficiarului, și anume cetățeanul, care a devenit bătaia de joc a unui minister condus de exponenți ai unei formațiuni politice - PDL - care se laudă zilnic, pe toate canalele de comunicare, că face totul pentru bunăstarea românilor.

În paralel cu degradarea continuă a condițiilor de transport al călătorilor pe cale ferată - creșterea timpilor de parcurs, calitatea proastă a vagoanelor (renovările din ultimii ani nu reprezintă altceva decât o cosmetizare superficială), condițiile de igienă deplorabile din trenuri, lipsa unor măsuri de siguranță a călătorului, cresc frecvent prețurile la bilete. Se încearcă, astfel, limitarea pierderilor pe spinarea călătorilor. Așa înțelege guvernarea Băsescu-Boc să acopere pierderile din sistem datorate în primul rând proastei administrații din domeniu.

În consecință, nu putem să nu ne întrebăm, în condițiile în care există fonduri europene de 4,5 miliarde de euro alocate României pentru infrastructura de transport, de ce MTI a aruncat în derizoriu, în mod deliberat, această situație? De ce călătorii sunt practic încurajați să folosească alte mijloace de transport (mai nesigure și mai poluante), ținând cont de trendul mondial care arată că viitorul transportului public pe distanțe scurte și medii este al infrastructurii feroviare? La fel de bine, ne întrebăm dacă nu cumva firme portocalii (iar presa a demonstrat constant cum acestea și-au „dovedit” utilitatea în timpul alegerilor locale, parlamentare sau prezidențiale din 2008 și 2009) controlează această „strategie” menită să pună definitiv pe butuci rețeaua trenurilor de călători CFR.

III. Gestionarea defectuoasă a transportului aerian

O altă problemă deosebit de gravă legată de domeniul pe care îl gestionați și de activitatea ministerului pe care îl conduceți o reprezintă **situația financiară a Companiei Naționale de Transporturi Aeriene Române TAROM S.A. pentru anul 2010. Rezultatele financiare anunțate arată că, în ciuda veniturilor în creștere, dar și a altor parametri pozitivi, compania Tarom a înregistrat anul trecut cea mai mare pierdere de după 1990.**

Astfel, în condițiile în care, pentru prima oară în istoria Tarom, cota de piață s-a situat pe un trend crescător, atingând o valoare de 22,4% în 2010 față de 19,7% în 2009, iar

numărul de pasageri a crescut cu 23,6% în 2010, rezultatul total indică o **pierdere** de 332,48 milioane lei, adică **78,97 milioane euro**, în creștere cu aproximativ 44% față de anul precedent, când operatorul aerian de stat a raportat un rezultat negativ de 234,69 milioane lei.

Deși situația financiară a mai multor linii aeriene europene s-a mai ameliorat în 2010, rezultatele Tarom s-au degradat considerabil. Această situație putea fi prevenită dacă, asemenea companiilor aeriene tradiționale, și operatorul aerian de stat al României recurgea la operațiuni de hedging în privința combustibilului.

Strategia de hedging este o strategie accesibilă atât micilor investitori, cât și marilor companii naționale, care ar permite menținerea unui preț fix, ușor mai ridicat al combustibilului, pentru o perioadă mai lungă de timp, fără alte consecințe, evitându-se astfel efectele nocive ale fluctuațiilor de preț pe piețele internaționale. Numeroase companii aeriene sau de alt profil au aplicat strategii de hedging, reușind să înregistreze profit în perioade critice numai prin acoperirea riscului legat de modificarea prețului.

De altfel, printre măsurile de rentabilizare menționate de Compania Tarom pentru anul 2011 se numără implementarea unor operațiuni de hedging pentru combustibil și pentru operațiunile de schimb valutar cu efect de conservare a riscurilor de creștere a prețului petrolului și a evoluției cursului de schimb. Întrebarea firească este de ce nu s-a recurs la această soluție și în 2010 în condițiile crizei economice generalizate și a unui rezultat financiar de asemenea negativ pentru anul precedent. Răspunsul ar putea conduce spre o **evidentă indolență, inconștiență sau poate existența unor interese ascunse ale Ministerului Transporturilor, responsabil pentru controlul activității companiei**. La acestea se adaugă lipsa oricărei strategii în privința TAROM – în special în direcția câștigării unei cote de piață semnificativă la nivel regional, continental și internațional.

IV. Lipsa unei strategii coerente

Absorbția catastrofală a fondurilor europene în România (chiar și în comparație cu alte țări beneficiare de finanțare europeană) și **mai ales la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii**, care este pe ultimul loc **cu un procent de aproximativ 3%**, este de natură să conducă la agravarea situației economice a țării și la pierderea banilor europeni. Necheltuirea banilor europeni poate avea repercursiuni și asupra bugetului alocat

României prin fondurile structurale, fondurile de coeziune și fondurile de dezvoltare regională, în exercițiul bugetar al UE 2014-2020.

Deși în ultima perioadă au fost demarate o serie de proiecte cu finanțare europeană, totuși gradul de absorbție rămâne extrem de mic (nu poate depăși 4% până la sfârșitul anului) mai ales în comparație cu obiectivul ministrului Boagiu la preluarea mandatului, atunci când își acuza predecesorul, pe domnul Radu Berceanu, pentru rata scăzută de absorbție. „În momentul în care am preluat acest minister, aveam o rată de absorbție de 1,7%, iar ținta este acum de a crește la o rată de 20% până la finalul acestui an”, afirma ministrul Anca Boagiu, arătând că Ministerul transporturilor și-a propus să facă plăți către beneficiari de 500 milioane euro până la sfârșitul anului 2011. Conform situației proiectelor lansate prin Programul Operațional Sectorial Transport, aflată pe site-ul Autorității de Management a POS-T, totalul plăților către beneficiari la nivelul lunii noiembrie 2011 este de 609 milioane lei adică 141 milioane euro, reprezentând 3,09 % absorbție efectivă.

Ministerul Transporturilor spune că a crescut numărul proiectelor contractate, fiind vorba, așa cum menționam și la început, de proiecte pentru **tronsoane de pe Coridorul IV** care erau **deja finalizate în 2008 dar au fost blocate ulterior**. Pe lângă această întârziere nejustificată, trebuie precizat că până la obținerea rambursărilor și plata către beneficiar este cale lungă, iar nenumăratele nereguli înregistrate în atribuirea contractelor de infrastructură rutieră pot compromite absorbția fondurilor europene.

Prin pierderea banilor europeni, care pot fi cheltuiți numai respectând reguli pe care țara noastră le-a acceptat iar Guvernul le încalcă din cauza capacității administrative nesatisfăcătoare, a neglijenței și a incompetenței, se poate ajunge la anularea celei mai accesibile soluții pe care o avem la dispoziție pentru depășirea situației economice, adică utilizarea fondurilor Uniunii Europene.

Deși Guvernul Boc a anunțat în luna aprilie a.c. o listă a obiectivelor de investiții în infrastructura de transport care vor fi realizate prin parteneriat public-privat, **până în prezent în România nu a fost promovat vreun proiect de PPP în sectorul transporturi** iar noua **Lege privind parteneriatul public-privat** precum și Normele de aplicare sunt criticate de Comisia Europeană, instituțiile financiare internaționale, consultanți, experți și mediul investitorilor privați, în ceea ce privește procedura de achiziție publică, pregătirea SPF și SF, contribuția guvernului, mandatul instituțiilor, aprobarea contractului de către autorități etc. **Nici măcar nu există vreo strategie a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în**

domeniul PPP, pentru că o listă de proiecte nu înseamnă o abordare strategică a domeniului. Se pierde astfel o oportunitate importantă pentru finanțarea, fără a pune presiune pe bugetul de stat, a marilor investiții în infrastructura de transport, ca o modalitate de escaladare a crizei economice.

V. Risipa banului public în mijlocul crizei

PDL, prin miniștrii Berceanu și Boagiu, ne-a obișnuit cu **lucrări de infrastructură nejustificat de scumpe, precum inaugurarea recentă a centurii municipiului Cluj-Napoca, numită de presa locală "Centura de diamant", deoarece a ajuns să coste de trei ori mai mult decât valoarea inițială, ajungând la preț de autostradă, cu toate că este doar o șosea cu o bandă pe sens. Risipa din bugetul statului** pe care Ministerul Transporturilor se pregătește să o realizeze prin lansarea lucrărilor privind proiectul de modernizare a căii ferate Coșlariu – Simeria, de pe magistrala feroviară Curtici – Brașov, întrece însă orice imaginație.

Pentru cei 92 de kilometri de cale ferată, ministerul va plăti 488,4 milioane de euro, adică 5,3 milioane de euro pe kilometru (!?). Valoarea reabilitării gărilor de pe traseu atinge cote inimaginabile de tupeu și lipsă de responsabilitate. Astfel, pentru **halta Bărbant** sunt prevăzute 23,8 milioane de euro. Bărbant este o localitate cu aproximativ 2000 de locuitori, iar în halta sa opresc doar câteva trenuri personale de la Alba Iulia. Cu banii pe care ministerul se pregătește să-i arunce pe această haltă insignifiantă se puteau face reparații capitale pe întreaga linie ferată de la Bacău la Suceava, se puteau moderniza 50 de kilometri de drum național sau se putea construi o centură rutieră pentru un oraș de dimensiuni medii. Seria exemplelor de prețuri absurde continuă cu **stația Șibot** căreia îi sunt alocate 21,8 milioane de euro, sau cu **halta Sântimbru** - altă haltă în care opresc doar câteva personale, pentru care este prevăzută „modesta” sumă de 18,3 milioane de euro.

Ne întrebăm cum reabilitarea unei halte de cale ferată, cu un trafic de călători mai mic decât o stație de autobuz dintr-un oraș, poate să dreneze de la bugetul statului în jur de 20 de milioane de euro!? Oare chiar ne credeți orbi pe toți cei din această țară, doamnă ministru Boagiu? Până și Comisia Europeană a sesizat aceste nereguli și a recomandat revizuirea analizei cost-beneficiu a proiectului.

Doamnelor și domnilor deputați,

Având în vedere cele prezentate mai sus, precum și efectele dezastruoase ale procesului de dezvoltare și modernizare a infrastructurii de transport a României realizate sub administrația tuturor miniștrilor PDL, respectiv a ministrului Anca Daniela Boagiu, aflată la conducerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, vă solicităm votul pentru următoarele:

I. Clarificarea rapidă de către doamna Anca Daniela Boagiu, ministrul transporturilor și infrastructurii, a tuturor aspectelor descrise în textul prezentei moțiuni simple, oferind răspunsuri clare și coerente asupra următoarelor chestiuni:

1. Măsurile interne luate în urma **neregulilor grave sesizate în desfășurarea licitației pentru** atribuirea lucrărilor de finalizare a **construcției autostrăzii Cernavodă - Medgidia** consorțiului clasat pe locul 6 din punctul de vedere al ofertei financiare, la un cost suplimentar de 120 de milioane de lei față de cel mai bun ofertant.
2. Explicarea neregulilor grave în atribuirea contractelor de construcție de autostrăzi pe axa Nădlac - Sibiu și prejudicierea bugetului de stat cu peste 100 de milioane de euro; de asemenea, prezentarea motivelor blocajului lucrărilor la tronsonul de autostradă Timișoara – Lugoj din cauza contestațiilor la licitațiile organizate de CNADNR și din ce vor fi finanțate lucrările având în vedere riscul ca România să piardă banii alocați de UE pentru acest proiect.
3. Asumarea de către PDL a creșterii nejustificate a costurilor și nerespectarea termenelor prevăzute de contractul cu Bechtel gestionat prin miniștrii Anca Boagiu, Radu Berceanu și Gheorghe Dobre, motivele pentru care finanțarea lucrărilor rămase se va face de la bugetul de stat și ce garanții ne oferă Ministerul Transporturilor și Infrastructurii că va putea asigura finanțarea celor două tronsoane executate de Bechtel!
4. Explicații și măsuri luate privind absorbția scăzută a fondurilor europene și care este **stadiul pregătirii programului pentru finanțarea din bugetul UE pentru perioada 2014-2020; câte proiecte cu valoare de peste 1 milion de euro s-au discutat în guvern și care este stadiul lor.**

5. **Tergiversarea mai bine de doi ani a contractării lucrărilor pentru marile proiecte de autostradă de pe axa Nădlac – Sibiu, care aveau proiecte finalizate la sfârșitul lui 2008;**

6. **Având în vedere că principalul beneficiar al Legii privind parteneriatul public-privat este sectorul de transport, ca fiind cea mai convenabilă modalitate de atragere a capitalului privat pentru finanțarea unor proiecte mari de infrastructură în actualele condiții financiare și fiscale din România, solicităm Ministerului explicații privind neînceperea pregătirii proiectelor anunțate ca proiecte de parteneriat public-privat, precum și termenele de elaborare și aprobare a strategiei de PPP.**

7. **Demersurile efectuate pentru ancheta pe care dumneavoastră ați anunțat-o la preluarea mandatului privind situația CFR Marfă și explicarea implicării contradictorii a Consiliului Suprem de Apărare a Țării în privatizarea acestei companii.**

8. Soluțiile prevăzute de Minister în privința **scăderii vitezei de circulație pe CFR, în condițiile în care infrastructura de transport feroviar s-a degradat într-un ritm alert și neobservat de către ultimii doi miniștri ai transporturilor, respectiv Radu Berceanu și Anca Boagiu? Care este strategia Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pentru refacerea sau modernizarea infrastructurii feroviare.**

9. **Rezultatele anchetei la nivelul Companiei Naționale de Transporturi Aeriene Române TAROM S.A și identificarea celor responsabili atât pentru pierderile financiare înregistrate în anul 2010, cât și pentru lipsa unor măsuri eficiente și oportune de prevenire sau cel puțin de ameliorare a situației financiare dezastruoase a companiei aeriene, în condițiile în care această situație putea fi prevenită.**

10. **Justificarea costurilor exorbitante de 20 milioane de euro pentru reabilitarea unei halte de cale ferată, cu un trafic de călători mai mic decât o stație de autobuz dintr-un oraș. Cum și cine răspunde pentru faptul că Uniunea Europeană a trimis înapoi documentația ca nerealistă?**

II. Nu avem speranțe că doamna ministru Boagiu ne poate oferi răspunsuri satisfăcătoare privind aceste chestiuni cu importanță deosebită în dezvoltarea infrastructurii și a transporturilor din România, după performanța mai mult decât nesatisfăcătoare, în al treilea an de mandat al Guvernului Boc.

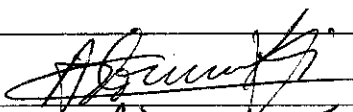
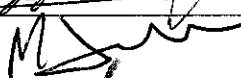
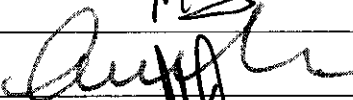
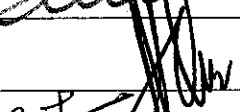
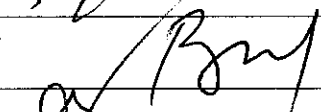
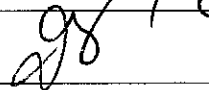
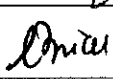
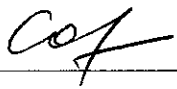
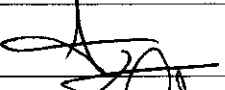
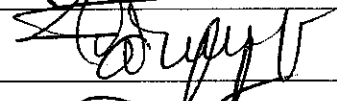
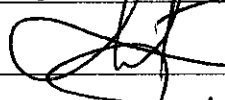
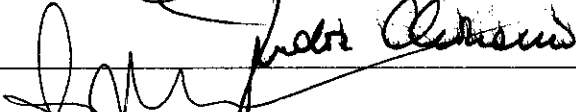
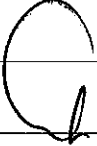
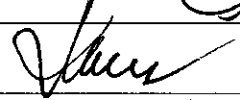
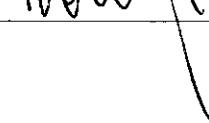
În mod firesc, existența problemelor grave menționate în textul prezentei moțiuni simple ar atrage imediat demisia ministrului transporturilor.

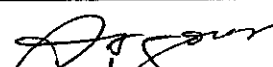
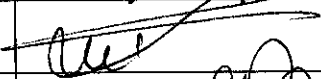
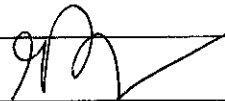
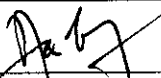
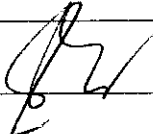
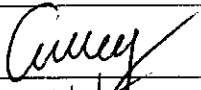
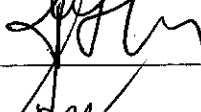
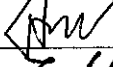
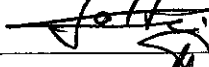
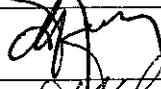
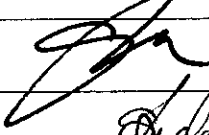
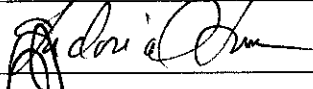
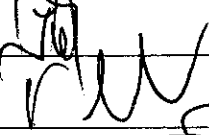
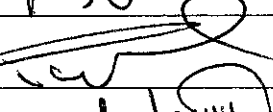
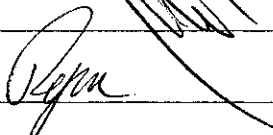
Dezbaterea de astăzi este însă mai mult decât necesară, având în vedere complexitatea și importanța sistemului transporturilor și infrastructurii în România, iar scopul ei nu este neapărat demisia. În cazul în care ar avea loc un asemenea gest, lucru greu de crezut în condițiile reperelor morale care ghidează politica PDL de astăzi, cu siguranță ar fi numit un alt membru PDL în fruntea MTI, animat de alte reglări de conturi în sânul partidului și de alte exerciții de putere și de imagine. Iar tăierea sutelor de panglici va continua, riscând să depășească numărul de km reabilitați sau al tronsoanelor terminate din autostrăzile României.

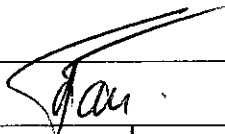
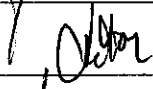
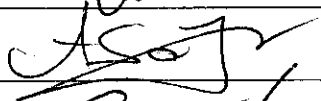
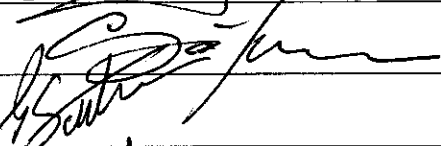
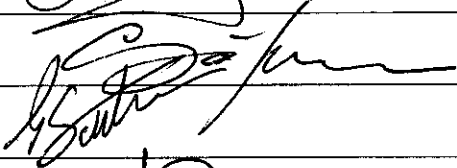
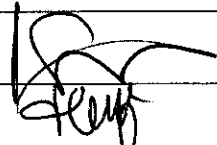
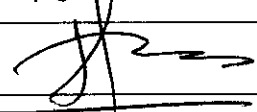
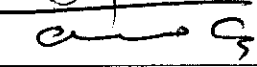
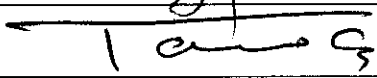
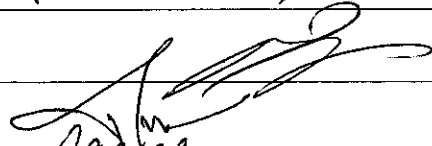
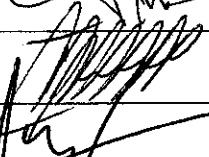
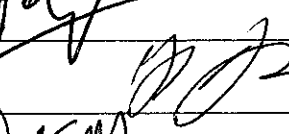
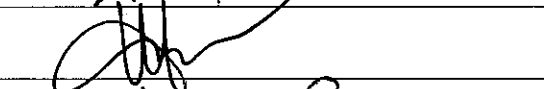
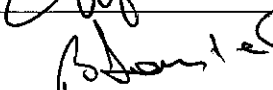
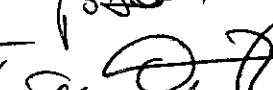
În urma dezbaterii acestei moțiuni ne dorim să vedem, în primul rând, o schimbare de atitudine a celor care decid managementul transporturilor și infrastructurii în România. Pe scurt, ne dorim **nu numai o asumare a greșelilor făcute până acum, ci mai ales o abordare a problemelor pe fond, care să ducă la clarificarea tuturor aspectelor semnalate și, mai ales la luarea măsurilor necesare pentru rezolvarea lor, spre binele românilor.**

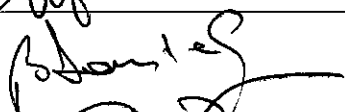
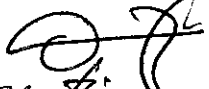
Această moțiune simplă este un bun prilej pentru dumneavoastră, cei de la putere, să vă eliberați de interesele meschine de partid, care v-au ghidat până acum, și să reușiți, aici, în Parlamentul României, **un efort conștient și sincer de a lucra pe viitor pentru interesul cetățenilor români.**

Listă de semnături pentru susținerea motiunii simple
PANGOLICILE.....DOAMNEI...MINISTRU...BOAGIU.....

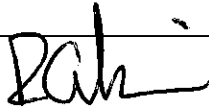
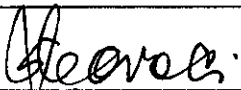
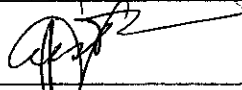
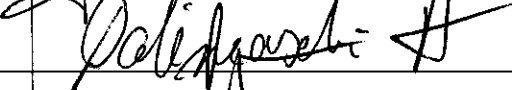
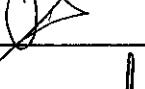
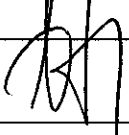
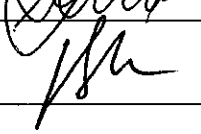
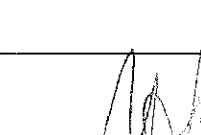
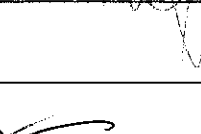
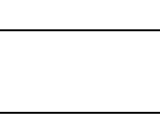
NR. CRT.	Deputat PNL	Semnătura
1.	Adomniței Cristian	
2.	Almajanu Marin	
3.	Andon Sergiu	
4.	Atanasiu Teodor	
5.	Berci Vasile	
6.	Buda Viorel	
7.	Budurescu Daniel	
8.	Buican Cristian	
9.	Calimente Mihăiță	
10.	Cazan Mircea	
11.	Câmpeanu Mariana	
12.	Chițoiu Daniel	
13.	Chiuariu Tudor	
14.	Ciucă Liviu-Bogdan	
15.		
16.	Cristian Horia	
17.	Dobre Ciprian	
18.	Dobre Victor Paul	
19.	Donțu Aurel Mihai	

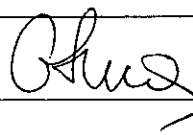
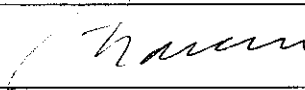
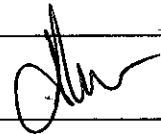
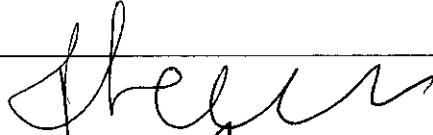
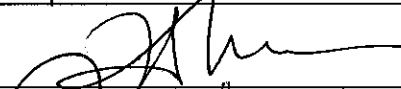
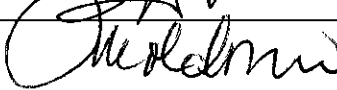
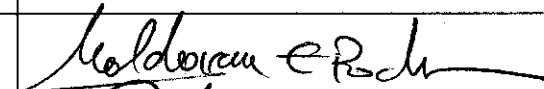
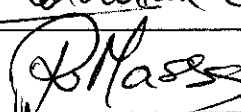
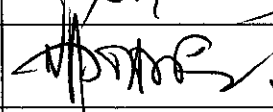
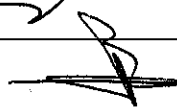
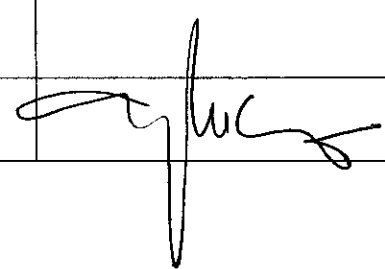
20.	Dragomir Gheorghe	
21.	Dumitrică George	
22.	Fenechiu Relu	
23.	Florea Damian	
24.	Gabor Gheorghe	
25.	Gavrilescu Grațiela	
26.	Gerea Dominic Andrei	
27.	Gorghiu Alina	
28.	Holban Titi	
29.	Horj Pavel	
30.	Irimescu Mircea	
31.	Jolța Nicolae	
32.	Lupu Mihai	
33.	Motreanu Dan	
34.	Nicolăescu Eugen	
35.	Orban Ludovic	
36.	Palăr Ionel	
37.	Palașcă Viorel	
38.	Pieptea Cornel	
39.	Plăiașu Gabriel	
40.	Pocora Cristina	
41.	Pop Virgil	
42.	Popa Marius Octavian	

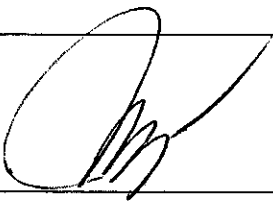
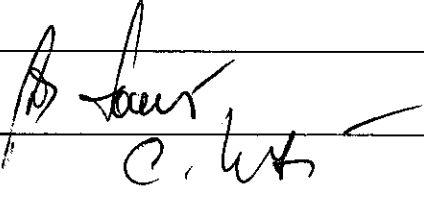
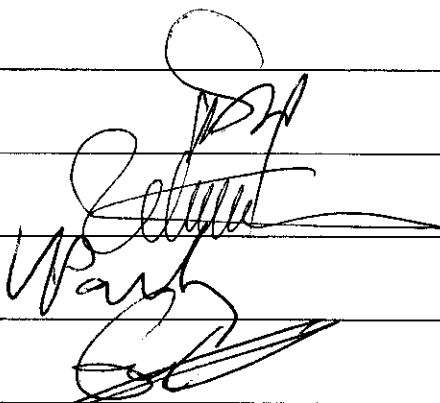
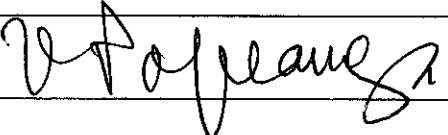
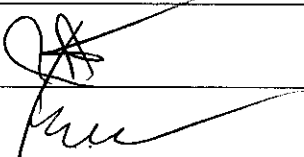
43.	Popescu Tăriceanu Călin	
44.	Potor Călin	
45.	Săftoiu Adriana	
46.	Săpunaru Nini	
47.	Scutaru George	
48.	Stroe Ionuț Marian	
49.	Stroe Radu	
50.	Știrbu Gigel	
51.	Taloș Gheorghe Mirel	
52.	Țîmpău Radu	
53.	Țintean Ioan	
54.	Țurcanu Florin	
55.	Tușa Diana Adriana	
56.	Uioreanu Horea Dorin	
57.	Varga Ana Lucia	
58.	Voicu Mihai	

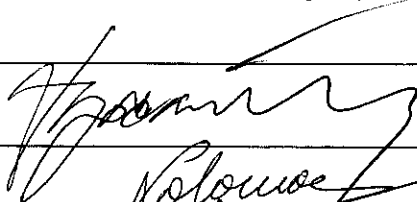
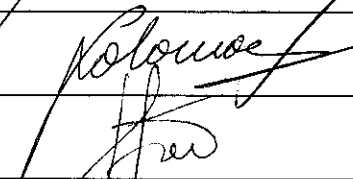
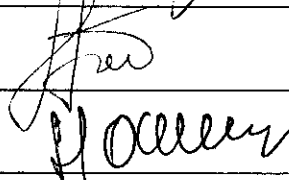
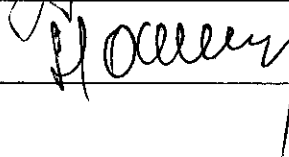
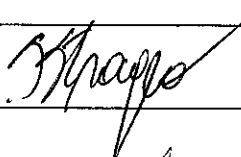
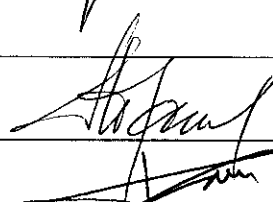
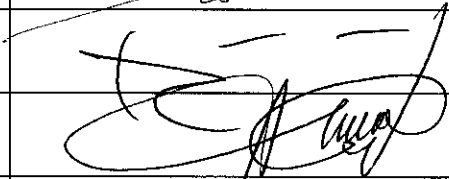
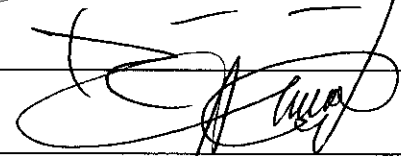
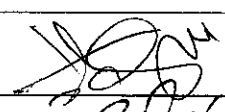
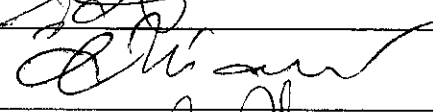
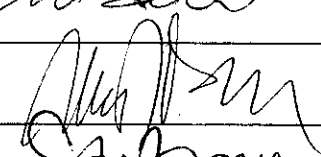
59. Bardelam Dan 
60. OCTAVIAN B. 
61. Gast-Bölonin Florentin 

Nr. crt.	NUME ȘI PRENUME	SEMNATURA
1.	ANA Gheorghe	
2.	ANTOCHI Gheorghe	
3.	BĂNICIOIU Nicolae	
4.	BEJINARIU Eugen	
5.	BLEOTU Vasile	
6.	BOABES Dumitru	
7.	BOBES Marin	
8.	BRĂTIANU Matei-Radu	
9.	BURCAU Doina	
10.	BURNEI Ion	
11.	CĂLIN Ion	
12.	CHIRITĂ Dumitru	
13.	CHISĂLITĂ Ion Narcis	
14.	CINDREA Ioan	
15.	CIOCAN Gheorghe	

Nr. crt.	NUME ȘI PRENUME	SEMNATURA
16.	COCLICI Radu Eugeniu	
17.	COVACI Dorel	
18.	CRISTEA Victor	
19.	DAMIAN Ioan	
20.	DOLINEASCHI Andrei	
21.	DRĂGHICI Mircea Gheorghe	
22.	DRĂGHICI Sonia Maria	
23.	DUMITRACHE Ileana-Cristina	
24.	DUMITRESCU Cristian-Sorin	
25.	DUMITRU Ion	
26.	DUSA Mircea	
27.	GEORGESCU Filip	
28.	GHIVECIU Marian	
29.	GLIGA Vasile Ghiorghe	
30.	GRAMA Horia	
31.	HREBENCIUC Viorel	
32.	IANCU Iulian	
33.	IORDACHE Florin	
34.	ITU Cornel	
35.	JIPA Florina-Ruxandra	

Nr. crt.	NUME ȘI PRENUME	SEMNATURA
36.	LUCA Ciprian Florin	
37.	LUP Silvestru- Mircea	
38.	MACALEȚI Costică	
39.	MANDA Iulian Claudiu	
40.	MARINESCU Antonella	
41.	MARTIN Eduard-Stelian	
42.	MITREA Manuela	
43.	MOCANU Adrian	
44.	MOCANU Vasile	
45.	MOCIOALCĂ Ion	
46.	MOLDOVAN Carmen Ileana	
47.	MOLDOVAN Emil Radu	
48.	NASSAR Rodica	
49.	NĂSTASE Adrian	
50.	NEACSU Marian	
51.	NECHIFOR Cătălin Ioan	
52.	NEGOITĂ Robert Sorin	
53.	NICA Dan	
54.	NICA Nicolae-Ciprian	

Nr. crt.	NUME ȘI PRENUME	SEMNATURA
55.	NICULESCU-DUVĂZ Bogdan-Nicolae	
56.	NICULESCU-MIZIL STEFĂNESCU-THOME Oana	
57.	NISTOR Laurentiu	
58.	NITĂ Constantin	
59.	NOSA Iuliu	
60.	PANTIRU Tudor	
61.	PĂSLARU Florin Costin	
62.	PETRESCU Petre	
63.	PONTA Victor Viorel	
64.	POP Georgian	
65.	POPA Florian	
66.	POPEANGĂ Vasile	
67.	POPESCU Dan-Mircea	
68.	RĂTOI Neculai	
69.	RESMERITĂ Cornel Cristian	
70.	RIZEA Cristian	
71.	ROMAN Ioan Sorin	
72.	ROSCA Lucretia	

Nr. crt.	NUME ȘI PRENUME	SEMNATURA
73.	SOCACIU Victor	
74.	SOLOMON Adrian	
75.	STAN Ioan	
76.	STAN Ion	
77.	STAN Nicolae	
78.	STANCIU Anghel	
79.	STRAGEA Sorin Constantin	
80.	SURUPĂCEANU Mugurel	
81.	STEFAN Viorel	
82.	TĂTARU Florin-Cristian	
83.	TEODORESCU Horia	
84.	TÎLVĂR Angel	
85.	TUDOSE Mihai	
86.	VASILE Aurelia	
87.	VASILICĂ Radu Costin	
88.	VLASE Petru Gabriel	
89.	VLĂDOIU Aurel	
90.	VOICU Mădălin-Stefan	
91.	ZGONEA Valeriu Stefan	