

3 MS / 26.03.2013



PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR

Grupul Parlamentar al Partidului Democrat Liberal

16 / 124 / 25.03.2013

București

Către Biroul Permanent al Camerei Deputaților

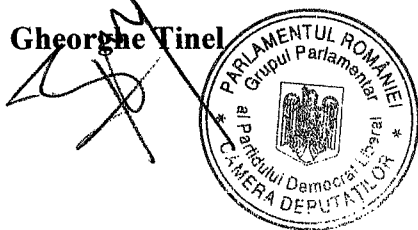
Domnului Valeriu ZGONEA, Președintele Camerei Deputaților

Domnule Președinte,

Subsemnații, deputați ai Grupului Parlamentar al Partidului Democrat Liberal, menționați în anexa la prezenta moțiune, în temeiul art. 112 din Constituția României și ale art. 160-166 din Regulamentul Camerei Deputaților, vă înaintăm spre dezbatere și adoptare prezenta moțiune simplă, intitulată: „*Salvați metroul bucureștean*”

Cu deosebită stimă,
Vicelider Grup PDL

Gheorghe Tinel



Moțiunea simplă

„Salvați metroul bucureștean!”

**Domnule Presedinte al Camerei Deputatilor,
Doamnelor și Domnilor Deputați,
Domnilor Miniștri ai Transporturilor și Bugetului,
Domnilor invitați, locuitori ai sectorului 6 și salariați ai Metrorex,**

Așa cum știm cu toții și cred că o știe oricare cetățean al României, *Uniunea Social Liberală spune tot timpul că „ține cu poporul”*.

Din păcate doar spune, fiindcă de făcut nu o face și mai mult, reușește, prin incompetența oficialilor guvernului, să risipească și puținul ce ne-a mai rămas. Reușește să sărăcească și să umilească pe toți cetățenii țării, chiar și pe cei care i-au votat, **iar în loc să creeze locuri de muncă, așa cum au promis, desființează și disponibilizeaza mii de salariați.**

Când spunem asta, ne referim în primul rând, la măsurile de stopare a investițiilor publice despre care este îndeobște cunoscut că reprezintă una dintre căile cele mai sigure de relansare economică în situații de criză. În primul rând **INVESTIȚIILE** și abia apoi **CONSUMUL** sunt motorul relansării economiei, asigurând creșterea numărului locurilor de muncă, dezvoltarea industriilor și serviciilor colaterale pe orizontală și în final creșterea încasărilor bugetare.

Asistăm însă la dispoziții contrare acestor principii sănătoase în legătură cu care, prin oprirea unor investiții strategice mari, de interes național și importante din punct de vedere economic și social, ce conduc la efecte imediate total negative și care, pe termen mediu și lung, vor greva bugetul de stat și viața economico-socială a românilor.

Trei exemple relevante în acest sens:

1. Neasigurarea fondurilor necesare pentru continuarea lucrărilor la cel mai mare obiectiv de investiții al momentului din România, Magistrala 5 de metrou Drumul Taberei-Pantelimon, Tronsonul Drumul Taberei-Eroilor, ceea ce determină oprirea execuției și inițierea unor lucrări de conservare și de prevenire a riscurilor de accidente, menținerea unor

construcții subterane deschise pentru întreaga zonă adiacentă, inclusiv riscuri pentru blocurile de locuințe din vecinătate.

Suma alocată Ministerului Transporturilor prin bugetul pe 2013 la capitolul investiții în rețeaua de transport cu metroul, cu destinație Magistrala 5 Drumul Taberei – Pantelimon, tronsonul Drumul Taberei – Eroilor este de doar 114.33 mil. Lei față de un necesar estimat la cca. 550 mil. Lei.

Este de menționat și de subliniat faptul că din suma de 114.33 mil. Lei alocată, 112 mil. Lei reprezintă datorie către constructori înregistrată în anul 2012.

Cum au apărut arieratele?

La rectificarea bugetară din anul 2012 Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a redus bugetul de investiții al Metrorex S.A. cu suma de peste 200 mil. Lei, bani ce au fost redistribuiți Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale și au fost utilizați în campania electorală pentru diverse alte investiții, cum ar fi și reabilitarea drumului național Baia Mare – Satu Mare.

Așadar, suma disponibilă pentru anul 2013 în vederea continuării lucrărilor la Linia 5 este de doar cca 2 mil. Lei față de necesarul estimat de cca. 550 mil. Lei.

În cuprinsul textului moțiunii o să constatați că suma costurilor neeligibile datorată întreruperii execuției investiției și pe care statul român va trebui să o suporte, este de cca. 50 mil. lei la nivelul anului 2013, fără a lua în calcul anii ulteriori continuării lucrărilor, până la punerea în funcțiune cu călători.

2. Neasigurarea fondurilor necesare pentru continuarea procesului de implementare și începerea execuției la Magistrala 6 de metrou - Legătura rețelei de metrou a Municipiului București cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni.

Este unul din cele mai importante proiecte care vizează dezvoltarea rețelei de metrou a Municipiului București prin care se va realiza o legatura terestra directa printr-o linie de tip metrou între cele doua principale moduri de transporturi de călători: cel pe calea ferată, prin gara centrală a orasului, Gara de Nord și cel pe calea aerului, Aeroportul Internațional Otopeni.

Proiectul vine să rezolve problemele de transport public din zona de nord a orașului, aflată în plin proces de edificare și de legătură a Municipiului București cu aeroporturile Băneasa și Otopeni.

Investiția a demarat în anul 2006 iar, ca urmare a fezabilității acesteia, guvernul Japoniei a aprobat finanțarea, într-o primă etapă a execuției și punerii în funcțiune, cu suma de 40,7 miliarde Yeni, contractul de finanțare fiind ratificat prin lege de către Parlamentul României.

Este un proiect așteptat cu foarte mare interes atât de către locuitorii Municipiului București cât și de către utilizatorii transportului pe calea aerului care tranzitează zona.

3. Neasigurarea fondurilor necesare pentru continuarea extinderii Magistralei 4 de metrou Gara de Nord – Laminorului din zona stației Parc Bazilescu spre zona de Nord Vest – Lac Străulești, cu posibilitatea de extindere spre orașele Buftea și Mogoșoaia.

Lucrările vizează extinderea cu circa 2,5 km a liniei respective și execuția a două noi stații de metrou într-o zonă deficitară în ce privește asigurarea capacității de transport public de suprafață, iar în zona Lac Străulești se are în vedere execuția unei autogari pentru tranzitul transportului public periurban de suprafață cu autobuze și microbuze precum și a primului Parc&Right din București pentru cei ce doresc să utilizeze metroul în continuarea călătoriilor cu autoturismele personale spre centrul orașului.

Nota bene:

**TOATE CELE TREI OBIECTIVE DE INVESTIȚII SUNT CUPRINSE ÎN
PROGRAMUL DE GUVERNARE AL ACTUALUL GUVERN AL ROMÂNIEI!**

Domnule Presedinte,

Doamnelor și Domnilor Deputați,

Domnilor Miniștri,

Deoarece *Guvernul României și-a permis să sisteze, prin neasigurarea finanțării, o investiție majoră aflată deja în fază înaintată de execuție - Magistrala 5 a metroului bucureștean* - în inima unei metropole ce se dorește europeană au rămas hăuri adânci, în inimile miilor de muncitori disponibilizați din șantiere și a familiilor lor au rămas deznădejdea și disperarea, iar în inimile sutelor de mii de cetățeni bucureșteni afectați zilnic a rămas gustul amar al faptului că sunt amăgiți și disprețuiți. Și asta, fără să spunem că de la fiecare dintre noi se vor lua bani pentru a acoperi pierderile datorate acestei decizii.

Domnule Presedinte,
Doamnelor și Domnilor Deputați,
Domnilor Miniștri,
Stimați invitați,

În marile metropole ale lumii, metroul este coloana vertebrală a transportului public, fapt recunoscut de toate studiile de specialitate. Până și Ceaușescu a conștientizat acest lucru și a canalizat importante finanțări în direcția dezvoltării rețelei de metrou în București. Imediat însă, după anul 1989 lucrările la extinderea metroului au fost sistate la tronsonul Nicolae Grigorescu - Linia de Centură și la tronsonul Gara de Nord - Laminorului, astfel că acum avem deja experiența unor astfel de șantiere abandonate și puse în funcțiune după mulți ani, cu mari costuri de conservare și de reabilitare.

Necesitatea dezvoltării rețelei de metrou și a construcției Magistralei 5 drumul Taberei – Pantelimon a fost concluzionată în toate studiile de specialitate realizate în București după anul 1990.

În baza acestor studii, în anul 2009, după îndelungi eforturi și cu sprijinul guvernului României de atunci, au fost contractate două linii de credit de finanțare de la Banca Europeană de Investiții, unul în sumă de 395 mil. Euro și altul în suma de 465 mil. Euro, special pentru finanțarea Magistralei 5 - Drumul Taberei-Pantelimon. Acest fapt a permis inaugurarea, la 4 noiembrie 2011, a începerii lucrărilor pe tronsonul Drumul Taberei – Eroilor în lungime de 6,2 Km, 10 stații de metrou și un depou.

Până nu demult, această lucrare constituia cea mai mare investiție de utilitate publică aflată în curs de execuție în România, la care lucrau peste 3.000 de angajați pe șantierele din București și alte câteva mii în industria pe orizontală, urmând ca după punerea în funcțiune să lucreze în procesul de operare peste 1.000 de salariați.

Este de menționat faptul că metroul constituie principalul mijloc de transport public urban și metropolitan din București și, conform bunelor practici internaționale, este cu atât mai eficient cu cât asigură legăturile necesare mobilității populației din toate zonele orașului; peste 650.000 de utilizatori ai transportului public din Capitală folosesc zilnic metroul adică circa 25% din numărul total de călători, în timp ce rețeaua de transport subteran reprezintă doar circa 3% din totalul rețelei de transport a Municipiului București. Cu atât mai mult, legătura cartierului Drumul Taberei și a celor peste 300.000 locuitori ai săi, cu centrul orașului și cu cartierul

Pantelimon precum și extinderea sistemului de metrou existent se înscrie pe linia dezvoltării unui sistem de transport public modern, rapid, sigur și ecologic în Capitala României.

Magistrala 5 de metrou ca obiectiv strategic de interes național, a fost apreciată ca investiție prioritară în toate strategiile elaborate până în prezent de către firme de prestigiu internațional, cum sunt:

- Studiul JICA - realizat în 1998-1999 – aprobat prin HCG Mun. București.
- Studiul WSP - realizat în 2007 – aprobat prin HCG Mun. București.
- Studiul SYSTRA-METROUL – realizat în 2008-2009

Ca urmare, Banca Europeană de Investiții (BEI) a aprobat cofinanțarea în proporție de 50% a costurilor de execuție a acestei linii magistrale de metrou și achiziția materialului rulant aferent, așa cum de altfel a fost prevăzut și în legile speciale aprobate de Parlamentul României, respectiv de ratificare a Contractelor de finanțare.

Cu toate acestea, alocarea prin bugetul pentru anul 2013 recent aprobat, a unor sume cu totul insuficiente pentru execuția lucrărilor programate pe acest an, au determinat luarea măsurii de oprire a lucrărilor și de pregătire a lucrărilor de conservare și protecție împotriva riscurilor a lucrărilor executate.

Acum Doamnelor și Domnilor șantierele sunt aproape părăsite aducând prejudicii grave atât lucrărilor deja executate, cât și în buzunarele celor care munceau direct sau indirect la realizarea investiției, bugetului statului și implicit, în buzunarele noastre ale tuturor.

Pentru Magistrala 5 de Metrou au fost estimate pierderile și implicit costurile anuale, în situația sistării lucrărilor, acestea ridicându-se la suma de **minim 50 milioane lei**, reprezentând:

- costuri de menținere a organizărilor de șantier;
- costuri de conservare și protejare a lucrărilor;
- costuri de întreținere a drumurilor provizorii;
- costuri de monitorizare a construcțiilor adiacente;
- costuri de menținere a nivelului apei freatice subterane;
- costuri de staționare a scuturilor mecanizate;
- costuri datorate devierilor de trafic și rețelelor de utilități.

Suplimentar acestor costuri directe ale investiției ce pot fi și ușor cuantificate, sunt și costurile indirecte cauzate de sistarea investiției și anume:

- costuri economice - costuri generate de nerespectarea clauzelor contractelor de cofinanțare și a contractelor de execuție a structurii, prin efectul în lanț asupra pieței economice furnizoare de materiale, servicii, echipamente și forță de muncă;
- costuri de mediu – prin creșterea volumului pulberilor și depunerilor de praf în zonele de șantier;
- costuri sociale – prin creșterea șomajului, atât direct, cât și în lanțul de aprovizionare materii prime și materiale;
- costuri politice – prin pierderea încrederii cetățenilor în incapacitatea de gestionare și coordonare a guvernului și politicienilor care îi reprezintă și pe care i-au votat;
- costuri de imagine – pierderea de imagine atât în fața instituțiilor finanțatoare și organismelor europene, cât și la nivel național și local.

Totodată, oprirea lucrărilor privează bugetul de stat de sume importante din încasări pe seama taxelor și impozitelor ce se plătesc pentru producția realizată de către toate firmele participante, ba din contră, crește efortul bugetar prin suportarea ajutorului de șomaj pentru peste 3.000 de salariați care se disponibilizează.

Trebuie reținut că oprirea lucrărilor la Magistrala 5 de metrou ridică probleme tehnice deosebite, nivelul săpăturilor executate și stadiul lucrărilor de asecare a apei impunând măsuri speciale care să evite toate riscurile, inclusiv al celor care privesc siguranța construcțiilor din zonă. Ne referim mai ales la lucrările de acest fel din zona depoului Valea Ialomiței, la capătul vestic al Magistralei.

Vă invităm, Domnule Ministru al Transporturilor, Relu Fenechiu, Domnule Ministru delegat pentru buget, Liviu Voinea, să vizitați zona Valea Ialomiței din Drumul Taberei și să discutați cu locatarii blocurilor C10 și D19 care au votat USL și să constatați pericolul care îi amenință prin nesiguranța clară a blocurilor în care trăiesc, din cauza opririi lucrărilor de metrou.

O altă importantă problemă pe care Miniștrii Transporturilor și al Bugetului trebuie să o rezolve privește stabilirea modului de finanțare a cheltuielilor de punere în siguranță a lucrărilor executate, inclusiv a proiectului tehnic aferent.

Domnilor Miniștri,

Cine va suporta cele peste 50 de milioane de lei necesare anual pentru conservarea lucrărilor, fiindcă aceste costuri nu reprezintă lucrări de execuție aprobate prin indicatorii tehnico-economici și nu sunt nici eligibile a fi finanțate din creditele Bancii Europene de Investiții.

Raspunsul domnilor este, le vom plăti noi toți, fiindcă presupun că aceste cheltuieli nu vor fi decontate din buzunarul propriu al factorilor implicați și al parlamentarilor care au aprobat bugetul.

La costurile necesare conservării și punerii în siguranță a lucrărilor începute se adaugă, pentru anul 2013, pierderi directe la bugetul statului și la bugetele asigurărilor sociale și de sănătate (calculate în perioada martie 2013 – decembrie 2013) în sumă de peste 480 mil. Lei, asociate cu:

- Amânarea colectării de TVA pentru activitățile ce trebuiau desfășurate astfel încât lucrările să fie realizate în termenul planificat, cca. 300 mil.lei;
- Necollectarea impozitului pe profit aferent activității constructorilor, cca. 9 mil lei;
- Necollectarea de impozite și contribuții aferente salariilor angajați pe șantiere, nici cele datorate de către angajator, nici cele datorate de angajat, cca. 140 mil. lei ;
- Cheltuieli pentru indemnizații de șomaj pentru angajații care au fost disponibilizați începând cu 1 ianuarie 2013, cca. 40 mil. lei.

Numărul total al angajaților disponibilizați prin stoparea acestei investiții este de peste 3.000 din cadrul șantierelor din București la care se adaugă alte câteva mii din industria pe orizontală.

Influența negativă a fost estimată doar pentru anul 2013, fără a lua în calcul anii ulteriori, fără a fi incluse eventualele penalități contractuale aferente contractelor de realizare a investițiilor sau de finanțare și fără să fie evaluate influențele negative asociate factorilor de mediu și de congestie a traficului (costuri de mediu, costuri de sanatate, etc.)

Domnilor Miniștri ai Transporturilor și Bugetului,

Haideți să punem în balanță cheltuielile antrenate de continuarea investiției, cca. 550 mil. lei la un loc cu veniturile la bugetul statului și cel al asigurărilor sociale asociate realizării investiției, pe de o parte, iar pe de altă parte nivelul cheltuielilor bugetare antrenat de sistarea investiției (cu complicațiile procedurale și tehnice asociate) împreună cu pierderile de venit respective, cca. 480 mil. lei.

O simplă analiza economică ne va arăta că este mai cu folos ca *în loc să risipim bani publici pe conservări de lucrări și plăți ce nu contribuie la relansarea economică și la stabilitatea socială, mai bine să investim cu folos, generând venituri viitoare la buget*, cu consecințe pozitive asupra deficitului bugetar prognozat, susținând astfel politica socială și economică ce trebuie promovată în interesul nostru comun și al generațiilor viitoare.

Soluții există, Doamnelor și Domnilor Deputați, Miniștri!

Pentru început este necesară alocarea bugetară în sumă de cca. 550 mil. lei pentru continuarea lucrărilor pentru anul 2013, iar pentru 2014-2015, sursele de finanțare europene trebuie să constituie varianta de co-finanțare a guvernului pentru acest proiect, așa cum multe țări europene au făcut-o pentru lucrări de metrou.

Bucureștiul este cel mai important nod de transport din România, în inima a două coridoare europene de transport.

Două Coridoare Pan-Europene de Transport (planificate) 4 și 9 vor traversa Municipiul București. Conexiuni de mare viteză la Coridorul 7 (Dunăre), către Constanța și Giurgiu sunt în curs de finalizare. În București sunt două aeroporturi internaționale: Henri Coandă-Otopeni, cel mai mare aeroport internațional din România, cu un flux al pasagerilor în creștere (estimat să crească cu 17% pe an) și Aeroportul București-Băneasa Aurel Vlaicu. Suplimentar, București-Ilfov este pol regional de dezvoltare și creare de locuri de muncă și cea mai mare piață de consum din România, cu cea mai mare contribuție la PIB-ul țării. În acest context, relația dintre transportul de lung parcurs și transportul regional și urban intermodal este foarte importantă, iar transportul cu metroul reprezintă coloana vertebrală de dezvoltare strategică a transportului public în regiunea București.

De asemenea, integrarea centralizată a investițiilor de transport feroviar de mare capacitate, cum este metroul și transportul regional cu trenul, este esențială, fiind posibile

interschimbabilități între cele două sisteme la confluența cu linia de cale ferată de centură, o altă prioritate importantă pentru zona de dezvoltare București.

Asigurarea posibilității de finanțare prin POS-T a investițiilor pentru infrastructura metroului, ca unic instrument din fonduri structurale capabil de finanțare la nivelul solicitat, este foarte importantă pentru întreaga comunitate regională, cu mare impact economic, social, politic și de imagine, dat fiind că restricțiile bugetare din această perioadă limitează drastic posibilitatea finalizării unor lucrări deja începute și dezvoltarea viitoare a rețelei de metrou, cu toate că există acorduri de cofinanțare legal aprobate.

Bineînțeles, dezvoltarea rețelei de metrou ca și coloană vertebrală de transport urban și metropolitan (alături de CFR regional), conform Planului Urban de Mobilitate ce va fi elaborat pentru polul de creștere București și conform Master Planului General de Transport, trebuie să constituie un obiectiv eligibil pentru POS-T.

Bulgaria a luat în considerare, încă din perioada 2007-2013, în Planul Operațional Sectorial de Transport, transportul regional, pentru îmbunătățirea intermodalității pentru pasageri și mărfuri (axa prioritară III). Proiectul major al acestei priorități este extinderea rețelei de metrou din Sofia (construcție și modernizare). Proiectul “Sofia Metro Extension Stage II ‘Obelya – Nadezhda’ and ‘Mladost I – Tsarigradsko Shose’” are un buget eligibil total de 281.161.250 EURO, la care Fondul U.E. de Coeziune contribuie cu 200.000.000 Euro pentru perioada programată 2007-2013.

Este de menționat și faptul că Municipiul București este partener în cadrul proiectului “Rail Hub Cities for East Europe – RAIL4SEE”, care are ca obiective: realizarea unor concepte comune privind integrarea multimodală a rețelelor de transport local/urban cu sistemele de transport regional și transnațional în sud-estul Europei.

De asemenea, este o practică des utilizată la nivel european participarea Uniunii Europene, direct sau prin fondurile structurale, la cofinanțarea unor investiții de anvergură pentru care sunt asigurate resurse financiare de către Bănci Europene. Un bun exemplu este schema financiară de cofinanțare a investițiilor operatorilor regionali de apă-canal din România, care beneficiază de cofinanțare BERD, Fondul Regional de Coeziune și bugetul statului.

În prezent există resurse financiare disponibile în programul POS-T, prin Decizia Comisiei Europene C(2012)5647 de Modificare a Deciziei C(2007)3469 de adoptare a programului sectorial Transport, pentru 2013 fiind alocați de către UE 901,44 mil. euro.

Conform Situației absorbției Fondurilor Structurale și de Coeziune, la data de 31 decembrie 2012, pe POS-T, proiectele aprobate deja însumează 12,481 mld. lei (aproximativ 2,77 mld. euro) din totalul sumei alocate pentru întreaga perioadă de 20,592 mld. lei. (aproximativ 4,576 mld. Euro).

Așadar, supunem atenției dumneavoastră următoarele propuneri:

1. Asigurarea finanțării necesare continuării lucrărilor la obiectivele de investiții la metrou prin redistribuirea într-o primă instanță a sumelor alocate Ministerului Transporturilor la capitolul investiții pe anul 2013, urmând ca la prima rectificare bugetară din anul 2013 să se facă corecturile absolut necesare, iar metroului să îi fie atribuite sumele estimate pe întregul an 2013.

Suma minima necesara reluarii lucrarilor si acoperirii costurilor de productie pentru perioada aprilie – iunie 2013 este de cca. 200 mil. lei, iar diferenta de bani ce ar urma sa asigure plata productiei pentru perioada iulie – decembrie 2013 si care ar urma sa fie asigurata la rectificarea bugetara din iunie anul curent este de cca. 350 mil. lei, parte din aceasta suma fiind alocata si continuarii programului de implementare a proiectului Magistralei 6 de metrou legatura rețelei de metrou a Municipiului Bucuresti cu Aeroportul International Otopeni.

2. În accepțiunea specialiștilor de la Agenția Japoneză de Cooperare Internațională (JICA), responsabil cu implementarea Proiectului privind legătura rețelei de metrou a Municipiului București cu Aeroportul Internațional Otopeni, PROIECTUL DE METROU ESTE PROIECT DE MEDIU.

În acest context, ca măsură suplimentară, pentru finanțarea într-o primă etapă a lucrărilor de la metrou se propune realizarea unui transfer financiar de la Ministerul Mediului, proveniți din încasările din „Timbrul de mediu”, către Ministerul Transporturilor, cu destinație METROREX S.A.

3. În prezent există resurse financiare disponibile în Programul Operațional Sectorial Transport, se impune întreprinderea imediată, prin Ministerul Fondurilor Europene, a măsurilor absolut necesare pentru completarea programului POS-T cu investițiile de la Metrou, ca oportunitate de creștere a gradului de absorbție a fondurilor europene.

4. Completarea Programului Operațional Sectorial pentru Transporturi 2007-2013 cu investițiile privind dezvoltarea rețelei de metrou precum și includerea proiectelor de metrou în Programul de finanțare POS-T pentru perioada 2014 – 2020 ca și obiective eligibile, în prezent demersul fiind susținut și recomandat și de către Banca Europeană de Investiții, principalul finanțator al proiectelor de investiții de la metrou.

Menționăm ca toate aceste proiecte de investiții în infrastructura publică de transport cu metroul au deja aprobările guvernamentale legale necesare și documentațiile tehnice întocmite.

Domnule Președinte al Camerei Deputaților,

Doamnelor și Domnilor Deputați,

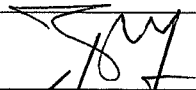
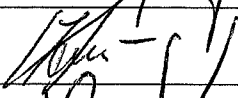
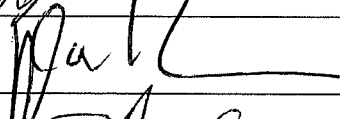
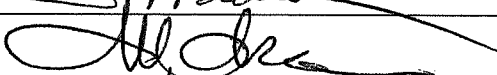
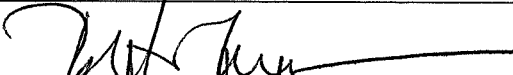
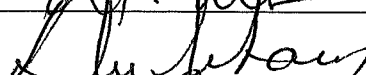
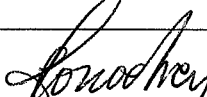
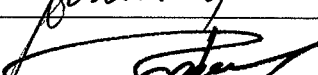
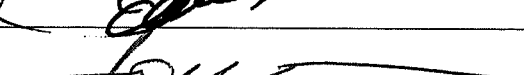
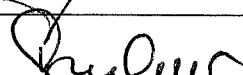
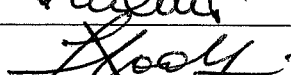
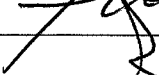
Domnilor Miniștri,

Stimați invitați,

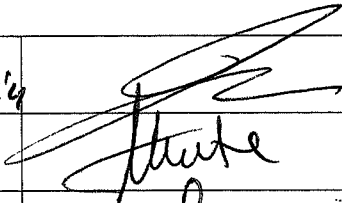
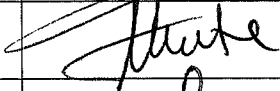
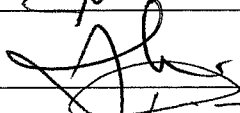
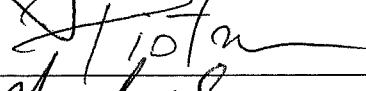
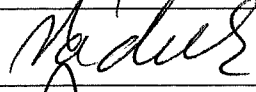
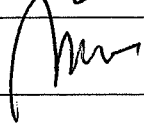
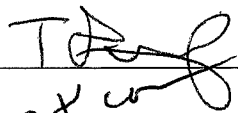
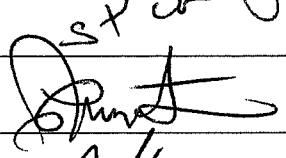
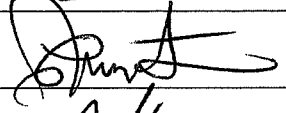
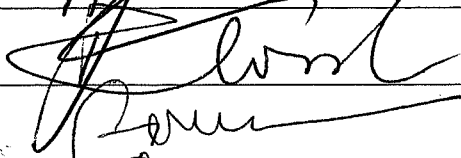
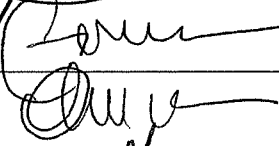
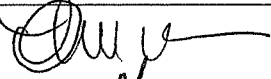
În încheiere, doresc să subliniez că Grupul Parlamentar PDL sprijină și va sprijini activ orice demers al guvernului în sensul obținerii de resurse suplimentare de finanțare atât pentru lucrările la Magistrala 5 de metrou, deja începută, cât și la celelalte două linii magistrale ce au finanțarea aprobată: Magistrala 4 Gara de Nord – Lac Străulești și Magistrala 6, Legătura rețelei de metrou a Municipiului București cu Aeroportul Internațional Otopeni.

În ceea ce privește implicațiile sociale ale disponibilizărilor de la metrou și ale scumpirii costurilor de realizare efectivă a Magistralei 5 Drumul Taberei-Pantelimon, Partidul Democrat Liberal va susține permanent acțiunile individuale sau de grup ale cetățenilor afectați.

TABEL CU SEMNĂTURI
pentru susținerea moțiunii simple
„Salvați metroul bucureștean!”

Nr. Crt.	Nume și prenume	Semnătura
1.	George Tinel	
2.	Balan Ioan	
3.	VAERIAN VREME	
4.	ARSELEANU Langa-Borica	
5.	PREDĂ CĂBĂR-FIORIN	
6.	RAZUCA TURCAN	
7.	LUCIAN MILITARU	
8.	VARISTE GHEORGHE	
9.	Bucur Canachey Costea	
10.	Roman Cistea Constantin	
11.	TOADER MIHAIL	
12.	DANCIU CILIU	
13.	Vladimir Iulian	
14.	Gudu Vasile	

15.	VIZITIU BERGIU CONSTANTIN	Slat
16.	BOGAŢNICĂ CAMELIA-MARGARETA	
17.	IONESCU GEORGE	
18.	SĂMĂRTINEAN CORNEL	
19.	SCHELEAN VALERIA	
20.	LAZA-MATIŢA LIVIU	
21.	PAUL AMAREEA	
22.	IOLOMITICU CHENGHO	
23.	GHEORGHE FLORIN	
24.	GUNIA DRAGOS IONEL	
25.	Munteanu Mircea	
26.	Gabriel Andronache	
27.	Geanta Nouiel	
28.	Udrea Elena	
29.	Popescu Florin	
30.	ROBERTA ANASTASE	
31.	SECARA FIORIN	
32.	BODE LUCIAN	
33.	STOICA MIHAELA	
34.	ALIN POPOVICU	
35.	ASCĂLU CONSTANTIN	
36.	TOMAC EUGEN	

37.	Teodorescu Catalin Florin	
38.	ILIUȚĂ VASILE	
39.	CURȚĂ ION	
40.	Piotru Popa Cuneleiu	
41.	ROMEO RADULESCU	
42.	MIROEA MAMA	
43.	BOGHICEVICI CLAUDIA	
44.	Teodor Pătrășcu	
45.	STOLCA ȘTEFAN-BUCUR	
46.	NEGRUȚ CLEMENT	
47.	GUAȚĂU ADRIAN	
48.	MOMILA FERAR	
49.	OLTEAN IOAN	
50.	URCAN FLORENTIN	
51.	MIHAILA IOAN	
52.		
53.		
54.		
55.		