

Parlamentul României

Camera Deputaților

3MS/26.09.2017.

Grupul Parlamentar al Partidului Național Liberal

telefon: (021) 414 10 70

fax: (021) 414 10 72

e-mail: pnl@cdep.ro

Către,

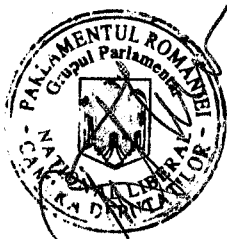
Biroul Permanent al Camerei Deputaților

Domnule Președinte,

În conformitate cu prevederile art. 112 din Constituția României și ale art. 186-192 din Regulamentul Camerei Deputaților, vă înaintăm moțiunea simplă **„Infrastructura de transport a României sub domnia intereselor PSD: deziluzie, demagogie și descurajare”** inițiată de un număr de deputați, conform listei anexate.

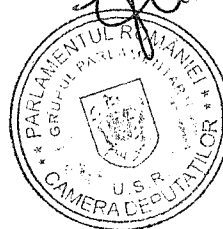
Lider Grup PNL,

Raluca Turcan



Lider Grup USR,

Cristian-Gabriel Seidler



Moțiune simplă

Infrastructura de transport a României sub domnia intereselor PSD: deziluzie, demagogie și descurajare

Domnule Președinte al Camerei Deputaților,

Stimați colegi,

Domnule Ministru,

Sub două Guverne PSD-ALDE, de 9 luni de zile, la Ministerul Transporturilor și în companiile din subordinea acestui minister, lucrurile merg din rău în mai rău.

Acest minister a devenit câmpul de luptă politic al PSD, al intereselor unor lideri de frunte care au înțesat structurile de conducere cu personaje dubioase, fără expertiză în domeniu, dar de încredere pentru ei. Singurul scop al acestei *grupări* nu este reprezentat de o dinamică spectaculoasă în materie de infrastructură sau de egalarea măcar a Bulgariei la capitolul autostrăzi. Aceste personaje PSD au un alt rol. Să țină spatele liderilor de la Giurgiu, Buzău sau Dolj care i-au propulsat pe poziții pentru a le proteja afacerile cu instituțiile respective.

Dezastrul de la transporturi era ușor de anticipat încă de la debutul acestei guvernări care a supralicitat și a anunțat o adevărată revoluție în domeniul transporturilor menită să ne aducă așteptatele autostrăzi și căile ferate moderne, așa cum îi stă bine unei țări membre a Uniunii Europene.

Primul duș rece a fost însă la audierea dumneavoastră de la investire, domnule ministru. Ați citit la foc automat, de pe o foaie, o listă seacă cu proiecte, extrase din Masterplan-ul făcut de alții. Nu ați menționat nici un moment despre reformele companiilor și ale sistemului, reforme fără de care s-a dovedit că nu se poate vorbi despre construcția de autostrăzi și căi ferate. La sfârșit, ați avut domnule ministru, un moment de sinceritate și ați recunoscut personal că nu vă propuneți „*niciun kilometru de autostradă*” în mandatul dumneavoastră. Un final apoteotic, care a dovedit că nici măcar nu ați înțeles ce ați citit înainte de pe foaia unde erau termene clare pentru autostrăzi chiar începând din acest an.

Poate știați că de la partid vi se vor trasa alte sarcini care nu aveau legătură cu performanța și eficiența actului de guvernare, ci cu garantarea unor poziții cheie în companiile din subordinea ministerului pentru domnii și domnițele de casă ale liderilor PSD.

Nu a trecut mult iar poza de familie a Guvernului PSD-ALDE, livrată populației ca singura soluție pentru salvarea acestei țări, a căpătat accente de caricatură. Prima tușă a fost conturată la dezbaterile bugetului.

Astfel, încă de la dezbateră bugetului de stat pentru anul 2017, PNL a atras atenția că avem de-a face la transporturi cu o abordare bugetară nerealistă, cu un buget de imagine care arunca doar praf în ochii opiniei publice. Acesta creștea cu 60,3 % comparativ cu cel din anul precedent, dar nu se lua nicio măsură care să permită accelerarea investițiilor. Astfel, din totalul de 13,76 miliarde lei alocate acestui minister, 8,3 miliarde reprezentau fondurile europene care urmau să fie atrase. O abordare nechibzuită, fără o fundamentare serioasă și care la prima rectificare bugetară și-a dovedit limitele. Eșecul înregistrat în acest domeniu este răsunător și se datorează în principal lipsei de viziune și managementului deficitar.

A urmat apoi a doua tușă a acestei caricaturi-șaradă: demiterea Guvernului Grindeanu și înlocuirea sa cu Guvernul Tudose, schimbare căreia i-ați supraviețuit, domnule ministru, nu fără emoții însă. Au urmat noi audieri pentru investire, ocazie cu care nu ați ratat să ne surprindeți cu noi declarații tulburătoare: „*în această vară mă voi muta pe șantier*” pentru a supraveghea mai bine lucrările pe șantierele patriei. Domnule ministru, constatăm că la PSD este o modă – sunteți al doilea ministru care anunță că se mută pe șantier, după ce domnul Șova, la fel de revoltat că nu se materializează Comarnic - Brașov, declara că se mută cu cortul pe acest tronson.

Să știți că lumea nu mai este impresionată de astfel de gesturi. Românii au așteptat prea mult aceste autostrăzi ca să mai guste acest spectacol ieftin.

Lovitul cu pumnul în masă și vizitele dese pe șantiere le amintesc mai degrabă de alte timpuri când totul făcea parte dintr-un plan cincinal iar recordurile se raportau în toate sectoarele economice. Diferența dintre dumneavoastră și conducătorul de atunci este că...după vizitele lui se vedeau totuși progrese.

LA TRANSPORTURI DOBORÂȚI RECORDURI DUPĂ RECORDURI ȘI TOATE NEGATIVE!

Credeți-ne, aceasta nu este o declarație politică. O spunem sprijinindu-ne pe evaluarea care v-a fost făcută de propriul partid. Ați avut 11 măsuri de realizat, iar în urma celebrului „*raport Vâlcov*”, colegii dumneavoastră de partid v-au creditat cu ZERO măsuri realizate integral !

1. Cel mai răsunător record negativ este cel al rectificării bugetare

Ați amânat cât ați putut această primă rectificare bugetară ca să aranjați din pix cifrele, astfel încât să fie pozitivă. În schimb, această rectificare a devoalat neputința și starea jalnică de la transporturi. Aici, evidența eșecului nu poate fi ascunsă prin inginerii și artificii financiare. Ați eșuat lamentabil la acest capitol și ați prăbușit sectorul investițiilor la un minim greu de egalat.

Astfel, la prima rectificare constatăm că din bugetul Ministerului frumos împachetat la începutul anului 2017, prevăzut cu o creștere ca în basme, se pierd în total 6,4 miliarde din care 5,5 miliarde

sunt bani europeni pe care acest minister nu a reușit să îi atragă. Eșecul de la transporturi este eșecul întregii guvernări PSD-ALDE care sacrifică investițiile publice și care condamnă la subdezvoltare comunități întregi, pentru că lipsa infrastructurii de transport asta înseamnă - sărăcie și izolare. Și mai înseamnă ceva, pierderi de vieți omenești pe șoselele patriei care sunt nemodernizate și subdimensionate (numai anul trecut peste 1900 de persoane și-au pierdut viața pe drumurile din România).

Ați sacrificat investițiile în infrastructura de transport pentru a vă acoperi toate promisiunile otrăvite din campanie. Practic, le spuneți românilor că nu au nevoie de autostrăzi, că trenurile de călători pot circula în continuare cu 35 km pe oră, iar cele de marfă cu 16 km pe oră, acumulând întârzieri demne de cartea recordurilor și asta pe nervii, banii și timpul lor. Mențineți acest sector într-o stare de subdezvoltare, perpetuând România lui „*merge și așa*” pentru că aveți alte priorități, toate ținând cont de agenda politică a coaliției PSD-ALDE și care nu se intersectează în niciun punct cu așteptările românilor în materie de infrastructură.

Din analiza acestei rectificări negative pentru Ministerul Transporturilor constatăm următoarele:

- ✓ **Nu ați făcut nimic pentru ca acest minister să fie capabil să cheltuiască banii destinați proiectelor de investiții.** Dacă ne uităm la execuția bugetară din primul semestru, dimensiunea dezastrului devine vizibilă. Aveți companii naționale de infrastructură care **au reușit să cheltuiască mai puțin de UN SFERT din sumele semestrului I ale anului trecut** – o contraperformanță greu de egalat.
- ✓ **Fiasco-ul acestui minister nu este doar oglinda propriei dumneavoastră neputințe, ci este rezultatul unui management deficitar din companiile de stat, precum CNAIR, CFR, TAROM pe care l-ați cultivat permanent.** Menținerea interimatelor pentru directorii generali, evitarea sistematică a aplicării OUG 109/111 și mai grav decât atât, încercarea exceptării anumitor companii de la principiul guvernantei corporative generează o structură instituțională greoaie și politizată, care nu este capabilă să livreze soluții pentru cheltuirea fondurilor destinate acestui sector.
- ✓ **În acest an, Ministerul Transporturilor nu a reușit să genereze nici un singur proiect matur care să fie pus pe masa de lucru și care să contribuie la dezvoltarea rețelei de transport, în acord cu politica europeană în domeniu.** Incapacitatea Ministerului Transporturilor este evidentă în materie de construcție de autostrăzi – pentru Comarnic - Brașov premierul anunțând faptul că acest proiect nu va fi derulat prin CNAIR, ci va fi coordonat de Banca Mondială. Aceasta este o palmă dată atât managementului companiei, cât și dumneavoastră domnule Ministru Cuc, o recunoaștere a incompetenței și a neîncrederii în capacitatea instituțiilor statului, dar și crearea unui precedent periculos.

2. La Tarom pierderile raportate pe primele 6 luni reprezintă un record negativ neegalat în ultimii 10 ani.

Ați plecat la drum, în această guvernare, cu ambiții mari în domeniul transporturilor, toate infirmate până la acest moment de realitate. Așa ați procedat și în cazul Tarom. Ați anunțat că această companie va încheia anul 2017 cu zero pierderi. *“Din punct de vedere economic, TAROM se relansează, astfel încât prognoza economică pentru TAROM este practic ca la sfârșitul anului să închidă pe zero, nicio pierdere”*. Aceasta era declarația dumneavoastră la sfârșitul lunii mai - acum 4 luni. Ori ați fost dezinformați de conducerea acestei companii, de reprezentanții ministerului în AGA și CA, care, cu siguranță aveau indicii că la sfârșitul primului semestru TAROM va înregistra pierderi, ori ați încercat să ascundeți declinul și ne-ați mințit! Sau poate ați sperat ca suma să fie într-o marjă rezonabilă, deși speranța nu reprezintă un instrument de lucru pentru profesioniști. Anul trecut se dovedise faptul că se poate reduce pierderea, semestrul I din 2016 începând cu o pierdere de 48 de milioane și încheindu-se în iunie, cu doar 28 de milioane. În schimb, anul acesta s-a mers galopant înspre dezastru. Ați reușit incredibila performanță de a înregistra pierderi de 104 milioane lei, de 4 ori mai mari decât cifra de la începutul mandatului.

Decăderea companiei de stat Tarom poate fi încadrată la modele manageriale de rele practici. A ajuns pe un loc deloc onorabil, de-a dreptul rușinos, după companiile de tip low-cost Wizz Air și Blue Air, cu șanse mari să fie surclasată și de către Ryanair. Gradul mediu de ocupare al unei curse Tarom este de 65-70%. De ce oare? Pentru că statul prin reprezentanții săi în organele colegiale de conducere nu are un plan coerent de redresare și de eficientizare al acestei companii. Pentru că evitați să demarați procedurile de selecție a managementului profesionist. Pentru că la TAROM primează securizarea funcțiilor pentru prietenii politici ai PSD și ALDE și pentru că se girează parafarea de contracte dezavantajoase din punct de vedere economic pentru destinul companiei, inclusiv cel referitor la achiziționarea celor două aeronave Boeing 737-800 care s-au dovedit a fi un nou compromis menit să se împotrivească oricărui progres al TAROM cu privire la confortul și siguranța pasagerilor săi, dar cel mai probabil o afacere profitabilă pentru „băieții deștepți”: știm deja că aeronavele au doar o clasă economică cu 189 locuri, aceeași configurație pe care o găsim și la cea mai mare companie de tip low-cost din Europa.

Domnule Ministru, mândria pe care ați afișat-o atunci când ați mers împreună cu liderul de partid pentru a prezenta una dintre cele două aeronave ar fi trebuit să se transforme în rușine la gândul că sub comanda dumneavoastră, compania TAROM, înființată încă din 1954, a achiziționat primele avioane de tip low-cost din ISTORIA sa. Cu acest ultim gest, nu faceți decât să denigrați un adevărat brand de țară!

Haosul care domnește în această companie este rezultatul implicării politicianului în numirile de la vârf. Ați numit un director general fără expertiză care a condus spre dezastru și alte companii de stat, pe care l-ați reciclat și l-ați trimis să îngroape încă o companie națională. Ca să păreți preocupați de soarta acestei companii, mimați tot felul de acțiuni de pansare ale problemelor, precum: trimiterea

Corpului de Control al premierului care nu a făcut public rezultatul anchetei, sau numirea unui nou director general interimar pentru o lună care până pe 10 septembrie trebuia să prezinte un plan de măsuri de redresare a TAROM, urmat de o procedură de restructurare, pentru că ați realizat că sunt prea mulți angajați. Vă întrebăm domnule ministru, cine va pleca din această companie?

Vor pleca simpatiile politice, care după cum bine știm, provin preponderent din Giurgiul atât de familiar dumneavoastră, sau angajați care pun umărul zi de zi la activitatea acestei companii? Nu este corect să dați vina pe angajați și să le puneți în spinare greșelile unui management politizat, în condițiile în care chiar și premierul Tudose a afirmat în plină ședință de Guvern faptul că „*nu mai are pic de încredere în ceea ce-i spuneți pe tema asta*”.

3. Nu ați ratat niciun Consiliu de Administrație în care să nu apară o figură controversată

Domnule Ministru, de ce perpetuați interimatele la conducerea companiilor aflate în portofoliul Ministerului? Pentru a vă menține postul?! Așa v-ați negociat al doilea mandat!? Ați făcut un compromis periculos atunci când le-ați permis colegilor cu influență din partid să-și planteze *pupilele și pupili* în CA-uri. Prelungirea interimatului la aceste companii a devenit o practică pentru guvernarea PSD-ALDE. O boală grea, prelungită *sine die*, care afectează performanțele acestor companii.

Astfel, la TAROM, după interimatul lui Davidoiu, a urmat interimatul de o lună al directorului Florin Susanu, reconfirmat de către AGA pentru încă o lună. La CFR MARFĂ, în 4 mai a.c. Consiliul de Administrație anunța numirea unui nou director interimar în persoana domnului Mihai Manole; acesta fiind înlocuit pe data de 7 septembrie cu doamna Marinica Voicu, fostul sef al Regionalei CFR Marfă Craiova, numită interimar, nu se știe pentru ce perioadă. La CNAIR ne aflăm în aceeași situație, Ștefan Ioniță se află la al 2-lea interimat care expiră în luna noiembrie, iar la CNAB Bogdan Mîndrescu a fost numit director interimar în aprilie a.c. pentru 4 luni, mandatul fiindu-i reînnoit.

Este inadmisibil ca în acest moment, din 19 companii care intră sub incidența OUG 109/2011 privind guvernanta corporativă, doar două să fie în proces de angajare al unui expert independent care ulterior să selecteze membrii CA-ului așa cum ar fi normal. Mai mult decât atât, politizarea extremă a acestor structuri se poate observa și în momentul în care ajungem la procedura de numire a directorului oricărei companii, care, poate fi selectat NUMAI din cadrul Consiliului de Administrație. Evident, aici se va institui o „practică permanentă” de amânare a procedurilor care respectă prevederile OUG 109/2011 deoarece interesul PSD de a-și plasa acoliții în funcții cheie și foarte bănoase ar putea fi pus în pericol dacă se respectă această ordonanță.

4. Proiecte majore precum Autostrada Transilvania, Sibiu-Pitești, autostrada Moldovei sunt compromise, iar termenele de finalizare împinse mult după 2020

Licitațiile anulate sau amânate iar rezilierea de contracte de execuție ne relevă un tablou de bord scurtcircuitat care conduce la amânări de termene pentru finalizarea marilor proiecte de infrastructură rutieră.

Proiecte importante asumate de România și esențiale pentru asigurarea coeziunii teritoriale, economice și sociale se află în mare pericol de nerealizare: autostrada Sibiu-Pitești parte din coridorul IV european, autostrada Târgu-Mureș – Iași - Ungheni (pentru care nu a fost demarată nici măcar elaborarea documentației finale), autostrada Transilvania (pentru care avem încă sectoare fără contracte semnate și fără studii de fezabilitate), Lugoj-Deva și Sebeș-Turda (care nu vor fi recepționate până la sfârșitul acestui an, poate cel mult două sectoare din Sebeș-Turda).

În guvernarea PSD-ALDE urcarea documentațiilor în SEAP a devenit un fel de sport național. Vă lăudați cu milioane de lei – contravaloarea acestor documentații transmise spre validare către ANAP- ca și cum ele au fost cheltuite pentru construcția efectivă de kilometri de autostradă. Cu toate acestea, 99.7% dintre documentațiile trimise către validare pentru prima dată nu sunt acceptate de către ANAP însă acest aspect nu reprezintă nici o îngrijorare pentru directorul CNAIR, de vină fiind, așa cum spunea însuși domnul Ioniță, „*elemente colaterale care intervin*”.

Sunt bani pe hârtie domnule ministru, iar dumneavoastră ne prezentați o statistică seacă de la care mai este drum lung până la materializarea acestor kilometri în teren.

Epopoea Autostrăzii Sibiu-Pitești, cap de afiș al promisiunilor electorale pesediste, pare a fi fără sfârșit. În vară, acest proiect a înregistrat un nou eșec, materializat prin rezilierea contractului pentru actualizarea studiului de fezabilitate pentru secțiunile de mijloc. Ca și cum această veste proastă nu ar fi fost suficientă, ați plusat și ați anunțat și costuri mai mari pentru realizarea sa. Astfel, valoarea totală a investiției pentru Autostrada Sibiu-Pitești va fi de 3,34 miliarde de euro, comparativ cu valoarea din Masterplan-ul General de Transport de 1,6-1,8 miliarde de euro. Ați făcut două modificări în legătură cu acest proiect finanțat din fonduri europene care nu sunt posibile fără un acord din partea Comisiei Europene. Jucați acest proiect la ruleta rusească! Asta în timp ce investitorii din industria auto și nu numai, fac apeluri disperate pentru concretizarea rapidă a acestui proiect. Vă lăudați cu cele două secțiuni de capăt ale autostrăzii transmise către SEAP, încercând să pozați în cei care au deblocat acest proiect, deși de-a lungul timpului i-ați fost cei mai mari dușmani.

Autostrada Târgu-Mureș – Iași – Ungheni care este departe de a fi încadrată la stadiul de execuție, iar la Autostrada „Transilvania” avem o situație mai proastă decât a lăsat-o guvernul Năstase, semnatarul infamului contract Bechtel. Astăzi încă aveți acolo sectoare fără contracte semnate și fără studii de fezabilitate.

La centura București, cei 7,5 km au fost inaugurați forțat, înainte de finalizare, zonele de șantier punând în pericol participanții la trafic. Gâtuirile rămase mențin aceleași blocaje și timpi mari de mers. Atunci, de ce le-ați dat în circulație domnule ministru? În ritmul aceasta și în criză de realizări, veți ajunge să inaugurați autostrăzi imediat după ce s-a terminat proiectarea sau cine știe, după studiul de fezabilitate.

Descărcarea de pe autostrada A3 stagnează. Cei 3,3 km de care vă împiedicați de la începutul anului reflectă măsura eficienței mandatului dumneavoastră și a echipei care vă înconjoară. Credeți că românii mai visează la zecile sau sutele de kilometri de autostradă promiși după ce au asistat la eșecul finalizării acestui crâmpiei?

5. Companiile feroviare condamnate la prăbușire din cauza unui management deficitar girat de Ministerul Transporturilor

CFR SA este în acest moment în derivă. Are un director general care în afară de originea teleormăneană și garantarea din partea domnului Zgonea nu s-a evidențiat prin nimic. În ciuda subvențiilor generoase primite de la stat din ultimii ani, compania a abandonat orice ambiție de a-și elabora o strategie și de a se moderniza și, ca atare, merge din inerție. Din cauza gestionării proaste a investițiilor de către minister și companie, subcontractanții au părăsit șantierele în lucru sau au redus la minimum mobilizarea. Termenul de 2021 la care ar fi urmat să parcurgem pe calea ferată distanța dintre Constanța-Curtici cu 160 km/oră devine un vis la fel de îndepărtat ca autostrada Pitești-Sibiu. Dacă directorul interimar al CFR SA ar fi fost un profesionist, atunci el ar fi trebuit să aplice o politică investițională reală, dovedită cu certificate de plată și facturi. Însă și în acest sector, pe primul semestru al lui 2017 ați reușit să bateți un record. CFR n-a decontat la jumătatea anului nici măcar o treime din sumele de pe primul semestru al anului trecut !

La CFR Călători situația este la fel de dezastruoasă. Nici o investiție în dotarea companiei cu trenuri noi. Cei de la CFR Călători nu reușesc să repare și să cârpească vagoanele vechi, pentru ca românii să mai poată merge totuși cu trenul. Și atunci, ne întrebăm, de ce companiile private de transport călători au profituri și câștigă din ce în ce mai multe rute? Pentru că spre deosebire de managerii incompetenți girați în continuare de dumneavoastră la CFR Călători, cei de la companiile private se luptă să ofere prețuri mai mici și condiții mai bune de călătorie. Concluzionând pentru acest subdomeniu al transportului de călători, puteți trece și acest sector, fără ezitare, la secțiunea *nerealizate!*

În ceea ce privește operatorul de stat CFR Marfă al cărui acționar este Ministerul Transporturilor, aici pare să se fi pierdut total controlul. Procesul de restructurare demarat la începutul lui 2016 și agreat cu DG Move a fost stopat, situația financiară se deteriorează galopant, iar datoriile cresc.

Ministerul nu a demarat procesul de selecție conform OUG 109, la conducerea companiei se perindă alert doar oameni de partid, trei directori generali pe durata mandatului dumneavoastră, dintre care unul, care este și consilier local PSD, v-a fost ridicat din minister de DIICOT.

Toate acestea se întâmplă în timp ce Comisia Europeană ne avertizează că mecanismele declanșării *infringement-ului* s-au pus deja în mișcare, după ce în 2017 a fost abandonat definitiv orice proiect de însănătoșire al companiei.

Domnule ministru, ați ignorat sau n-ați avut capacitatea să dezamorsați această bombă cu ceas, care va exploda foarte curând și care va pune în pericol atât economia națională, cât și familiile a peste 6000 de angajați ai companiei. *O bombă socială pentru care sunteți DIRECT responsabil.*

O situație pe tema căreia au fost trase semnale de alarma se referă la tronsonul Brașov-Sighișoara finanțat prin programul Connecting Europe Facility (CEF). Ați reușit domnule Cuc ca împreună cu actuala conducere a companiei să compromiteți un proiect pentru care CFR fusese dată ca exemplu pozitiv în 2015-2016. CFR reușise atunci în premieră pentru o companie românească să-și securizeze în totalitate suma de 1,2 mld euro, încă de la primele două apeluri. Acum, în lipsa unui control managerial din partea dumneavoastră și a ministerului, combinat cu delăsarea companiei, aceasta înregistrează întârzieri îngrijorătoare, fiind din nou la coada clasamentului și pentru acest program de finanțare CEF (Connecting Europe Facility).

Vă solicităm în mod expres ca măcar să nu mai tergiversați semnarea contractelor mari pentru care s-au derulat licitațiile anul trecut. Avansurile care ar putea fi plătite nu vi se datorează, dar arar contribui în mod semnificativ la absorbția de fonduri europene. Sperăm ca aceste întârzieri să nu aibă legătură cu celebra dumneavoastră declarație despre șpaga și rezilierea contractelor.

Probabil că va fi primul an din istoria postdecembristă în care CFR va rămâne cu zero lei pentru întreținerea căii ferate. Viteza va scădea și mai mult, restricțiile se vor înmulți iar dumneavoastră veți continua probabil să ieșiți cu interimarii la TV ca să ne explicați că de fapt trăim o experiență pozitivă, nu negativă. Exact ca la rectificarea din luna septembrie!

6. Modernizarea căii ferate române lăsată pe mâna unei instituții fantomă - Situația de la Autoritatea pentru Reformă Feroviară

Înființarea ARF a fost o condiționalitate ex-ante-din domeniul transporturilor. Stăteam deasupra capului cu securea *infringement-ului* când am aprobat în Parlament această lege.

Termenul final pentru operaționalizarea acestei instituții a fost 30 iunie a.c. Obiectivele acestei instituții sunt cruciale pentru modernizarea transportului pe calea ferată, ARF fiind obligată prin lege să achiziționeze material rulant nou pentru societățile feroviare. Fonduri ar fi pentru că sunt bani europeni, 400 de mil euro care trebuie atrași. Ei bine, blocaj total. Aflăm cu stupoare că, de fapt,

autoritatea nu este încă complet funcțională, iar procedurile pentru achiziția acestui material rulant, deși erau anunțate pentru luna octombrie, să fim fericiți dacă le vor începe în al doilea trimestru al anului 2018. Cu toate acestea, în acest moment există 38 de funcționari plătiți din fonduri publice care lucrează de zor la ceea ce chiar președintele ARF a numit vag „documentații”. Mai multe informații nu putem afla căci domnule ministru, în cazul în care nu știți, această autoritate care va gestiona sute de milioane de euro, nu are fondurile necesare pentru a-și pune pe picioare un portal web, astfel încât să putem observa activitatea ei în mod transparent.

Pe scurt, vestea proastă pentru români este aceea că vor circula cu aceleași garnituri ponosite care la prima căldură sau ger vor ceda. Vom avea aceleași condiții de secol XIX în trenurile din România pentru că această instituție este nefuncțională și nu are capacitatea să-și îndeplinească o parte importantă din obiectul de activitate.

7. Sectorul naval, scufundat de nepăsarea guvernării PSD-ALDE

Preocuparea Ministerului Transporturilor pentru dezvoltarea transportului naval este aproape inexistentă și asta în condițiile în care pe teritoriul României, Dunărea se desfășoară pe o distanță de 1075 de km, potențialul fiind enorm. Avem porturi fluviale care arată ca după bombardament, iar accesul în cele mai multe dintre ele este deficitar din cauza neasigurării condițiilor de navigabilitate.

România pierde bani frumoși din cauza neperformanței acestui sector care este trecut la index de către Ministerul pe care îl conduceți, iar autoritățile responsabile pentru acest sector sunt inerte, activându-se doar în cazuri extreme și atunci în urma unor presiuni publice.

Așa s-a întâmplat și în luna februarie a acestui an, când pe Dunăre au rămas blocate 97 de convoaie de barje și nave fluviale din cauza podurilor de gheață compacte formate pe kilometri întregi din cauza faptului că statul român prin Administrația Fluvială a Dunării de Jos (AFDJ) nu are capacitatea de a interveni cu utilaje suficiente pentru spargerea lor. Să ne așteptăm ca acest episod să se repete și în această iarnă? Ce măsuri ați luat pentru ca interesele economice ale companiilor de profil să nu fie afectate și să nu mai fie nevoite să scrie petiții și apeluri ca să vă sensibilizeze pentru rezolvarea unei probleme care este de competența dumneavoastră? Dacă soarta acestor companii nu vă interesează, în condițiile în care înregistrează pierderi enorme, poate vă interesează soarta comunităților care sunt puse în pericol de o eventuală revărsare a Dunării ca urmare a unui management deficitar al acestor situații ?

Suntem de râsul Europei, domnule ministru! Dacă iarna traficul pe Dunăre se blochează din cauza podurilor de gheață, vara Dunărea ia pe alocuri aspect de deșert, dunele de nisip tronând pe mari porțiuni din cauza faptului că același AFDJ nu este capabil să asigure dragarea, astfel încât Dunărea să fie accesibilă.

În programul de guvernare și în poziționările publice pe acest subiect, obiectivul primordial pe care îl invocați este creșterea traficului de mărfuri. Preocupă cu adevărat pe cineva din minister această situație sau este lăsată în voia sorții și din când în când mai există câte o zvâcnire provocată de situații de criză?

Principala condiție a creșterii traficului de mărfuri o reprezintă menținerea condițiilor de navigație pe Dunăre, prevăzute și de Comisia Dunării, conform căreia adâncimea permanentă și obligatorie a fluviului, pe parcursul întregului an, trebuie să fie de 2,5 m. Responsabilitatea menținerii acestei adâncimi cade în sarcina Regiei de Stat „Administrația Fluvială a Dunării de Jos”, aflată în directa subordonare a Ministerului Transporturilor.

De ce nu v-ați îngrijit de dragarea la nivel de întreținere-măcar a punctelor critice de pe **șenalul navigabil** al Dunării, pentru a permite operatorilor fluviali să-și desfășoare activitatea? Ce anume v-a lipsit ca să-l convingeți pe omologul bulgar să se implice financiar în dragarea Dunării sau cel puțin să prelungească acordul dat României în luna mai 2016 de a draga în punctele critice?

De ce nu v-ați îngrijit ca persoanele și companiile competente să execute **dragajele de acces în porturile principale** românești? Cazul de acum 3 săptămâni cu barjele cu cereale ale producătorilor români, blocate la intrarea în portul Corabia, v-a ajuns la urechi? Ați auzit și de mărimea costurilor lor suplimentare pentru că nu aveau adâncime minimă de navigație?

Obligația menținerii condițiilor de navigație, așa cum am spus revine Administrației Fluviale a Dunării de Jos (AFDJ) care trebuia să găsească soluții de dragare a pragurilor minime în condiții de navigație permanentă, fie angajând firme specializate, fie achiziționând o dragă pentru efectuarea acestor lucrări.

Totodată, AFDJ Galați nu este în stare să finalizeze nici măcar studiul de fezabilitate pentru reabilitarea condițiilor de navigație pe Dunăre și, cu atât mai mult, executarea acestor lucrări, mai ales pentru că în toate programele de susținere financiară prin fonduri europene a fost inclusă suma necesară pentru efectuarea acestor lucrări.

Considerăm că vina principală o are Ministerul Transporturilor care nu a reușit să asigure un management corespunzător acestei Administrații și unde și în prezent unii membri ai Consiliului de Administrație sunt numiți pe criterii politice, fiind în mare parte, rude ale unor lideri politici PSD din Galați.

Constanța are al patrulea cel mai mare port al Europei, ca suprafață, însă acest factor nu reprezintă un beneficiu în sine pentru că în ceea ce privește traficul de mărfuri, ne situăm pe locul 20. Constatăm că ministerul nu se preocupă de soarta acestui obiectiv de interes național, dezvoltarea Portului Constanța fiind abandonată. Deși România se bucură de avantajul unei poziționări geo-strategice pe rutele a 3 coridoare de transport pan-european: Coridorul IV, Coridorul IX și Coridorul VII (Dunărea) - care leagă Marea Nordului de Marea Neagră prin culoarul Rhin-Main-Dunăre, se

pare că acest atu nu este fructificat la maxim de actuala administrație. Astfel, Portul Constanța pierde cotă de piață în fața țărilor din regiune, din cauza subdezvoltării infrastructurii, fiind folosit la jumătate din capacitate, iar politica tarifară este una dezavantajoasă.

Domnule ministru,

Am putea continua pe multe pagini de aici înainte radiografia dezastrului din transporturi de când sunteți în fruntea acestui minister. Am putea vorbi în continuare despre **Metrorex, care nu iese din tiparul companiilor de infrastructură ale Ministerului pe care îl conduceți. O companie scăpată de sub control de către minister**, cu șantiere urbane care sufocă pe timp nedefinit Bucureștiul și cu termene de dare în folosință amânate repetat. Un singur exemplu vă dăm - **Magistrala 5, tronsonul Râul Doamnei - Eroilor**. Model tipic de proiect nesupravegheat de minister, termenul de finalizare anunțat inițial în iunie 2017 prelungindu-se întâi până la sfârșitul anului, pentru ca ulterior să se vorbească de iunie 2018. Bineînțeles că nu ne așteptăm ca acest termen să fie respectat. **Solicităm ministerului însă să ia măsurile pentru a finaliza măcar șantierele de suprafață până la sfârșitul anului, pentru a scurta calvarul locuitorilor din Drumul Taberei**. Lucrările în subteran vor putea continua apoi, fără a mai genera blocaje rutiere.

La fel de imposibil pare să asistați la ceea ce se întâmplă la Compania Națională Aeroporturi București. Probabil stați liniștit pentru că vi se raportează de către fostul dumneavoastră șef de cabinet, actualul director interimar, că este o companie pe profit, printre puținele de altfel, dar închideți ochii la faptul că investițiile sunt insuficiente, iar cele care se fac sunt de proastă calitate, realizate de firme prietene din Giurgiu, punând în pericol siguranța zborurilor. **Din Pista 1 de aterizare, aflată în program de modernizare, se desprind bucăți de asfalt la fiecare aterizare sau decolare, iar pe Pista 2 se zboară cu prag decalat**, recepția finală fiind respinsă de către Inspectoratul de Stat în Construcții care a refuzat să își pună semnătura pe această lucrare de o calitate îndoielnică. Orice zi de perpetuare ale acestor condiții este un atentat la siguranța pasagerilor. Oricând se poate întâmpla o catastrofă.

Știm, domnule ministru, domeniul transporturilor este unul complex și cu un grad ridicat de dificultate. De aceea, dorim să vă ușurăm această povară de care și unii colegi de partid au încercat să vă scape, fiind pus pe mai multe liste de remaniere.

Orice partid de opoziție v-ar fi spus astăzi: „N-ați făcut nimic!” Din păcate noi nu putem să vă spunem asta. Pentru că ați făcut! **Ceva mult mai rău decât nimic:**

- ✓ **Ați sufocat un minister care avea nevoie de o viziune, pe care dumneavoastră n-o aveți;**
- ✓ **Ați blocat investițiile în infrastructura de transport de care țara avea atâta nevoie. Autostrăzi, căi ferate, aeriene, navigabile, toate vor avea nevoie de luni sau ani pentru a fi relansate după ce veți părăsi ministerul;**

- ✓ **Ați împins în derizoriu proiecte importante pentru România, prin grandomania și promisiunile nerealiste pe care le practicați și prin declarațiile contradictorii și controversate;**
- ✓ **Ați izolat România pentru că nu aveți anvergura de a o reprezenta la nivel internațional, unde nu vă cunoaște nimeni;**
- ✓ **Ați transformat ministerul și companiile din subordine în bazine de angajare pentru PSD și ALDE, pentru prietenii dumneavoastră de acasă pe care i-ați plasat sub umbrela interimatului în funcții de conducere și până la cele de execuție. În lipsa criteriilor profesionale de angajare și a concursurilor/selecțiilor transparente și legale, capacitatea acestor companii este grav afectată.**

Ați avut, domnule ministru, timp suficient pentru a întrerupe lanțul de greșeli pe care le-ați făcut încă de la începutul mandatului. În schimb ați preferat să persistați în greșeală și să faceți jocul celor care vă susțin, însă cu consecințe grave asupra întregului sector pe care îl coordonați.

Măsurile care trebuie luate urgent pentru a stopa declinul vizibil al acestui sector vizează următoarele aspecte:

- ✓ **Demararea procedurilor pentru selectarea CA-urilor și a managerilor privați la companiile din subordinea ministerului care funcționează în baza OUG 109/2011 privind guvernanta corporativă. Lucru pe care vi-l solicităm până nu e prea târziu pentru a mai salva ceva din aceste companii secătuite de resurse financiare și umane.**
- ✓ **Realizarea unei evaluări corecte și transparente a tuturor celor 50 de companii și unități din subordinea ministerului, astfel încât relansarea lor să fie făcută în mod profesionist, pe criterii de eficiență și performanță.**
- ✓ **Fundamentarea și prezentarea unor termene realiste pentru realizarea marilor proiecte de infrastructură pe toate cele 4 moduri de transport, cumulat cu asigurarea finanțării prin accelerarea procesului de atragere a fondurilor europene, dar și din alte surse puse la dispoziția României.**
- ✓ **Consolidarea capacității instituțiilor cu atribuții în implementarea proiectelor de investiții**

Stimați colegi deputați,

Ministerul Transporturilor trebuie să redevină instituția capabilă să atragă fonduri europene și să modernizeze infrastructura românească, traseu firesc pe care ne-am angajat să-l parcurgem până când Guvernarea PSD-ALDE a pus stăpânire peste această instituție și peste cele din subordinea ei.

Prin votul pe care îl dați astăzi veți decide soarta acestui minister și al unui sector economic în care investițiile sunt sabotate!

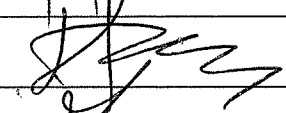
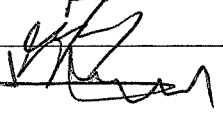
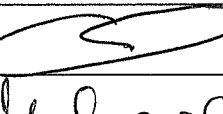
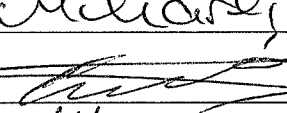
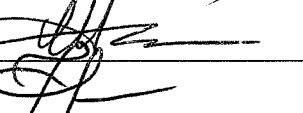
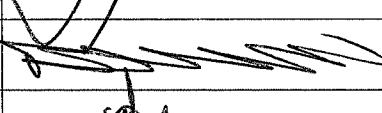
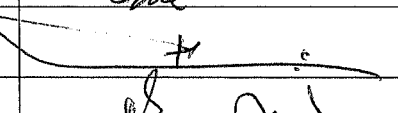
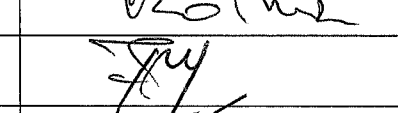
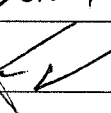
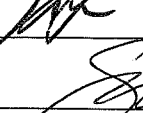
Veți decide dacă mai acceptați ca românii să sufere de pe urma unui management dezinteresat practicat la vârful ministerului care condamnă la subdezvoltare comunități întregi!

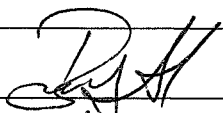
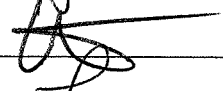
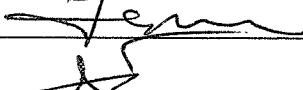
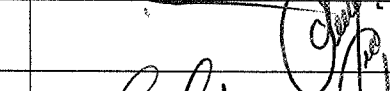
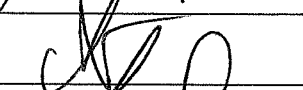
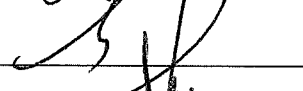
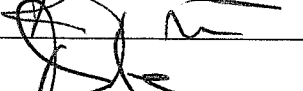
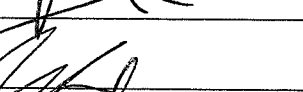
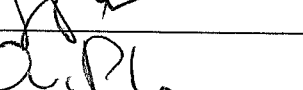
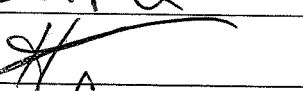
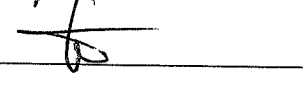
Veți decide dacă România merită să aibă autostrăzi care să lege Moldova și Constanța de Vestul țării și care să conecteze toate regiunile între ele!

Veți decide dacă CNAIR, TAROM, CFR trebuie să fie eliberate de sub ocupația pesedistă și relansate pentru a lucra în beneficiul cetățenilor acestei țări!

Noi, semnatarii acestei moțiuni credem că alegerea este una simplă. De aceea, vă oferim astăzi oportunitatea să votați moțiunea pe domeniul transporturilor pentru a le demonstra cetățenilor acestei țări că vă pasă de ei , iar premierului Mihai Tudosie că este momentul pentru a-l demite pe Ministrul Răzvan Cuc.

SEMNATĂRII MOTIUNII SIMPLE „INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT
A ROMÂNIEI SUB DOMNIA INTERESELOR PSA: NEILUZE,
DEMAGOGIE ȘI DESCURAJARE”

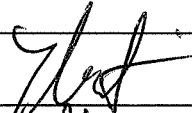
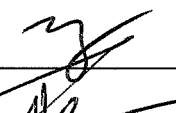
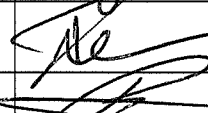
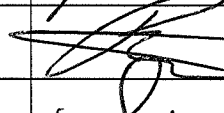
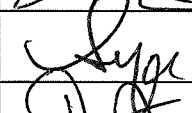
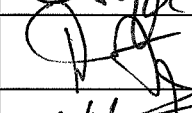
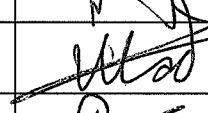
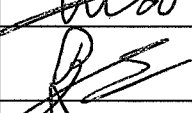
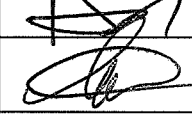
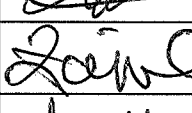
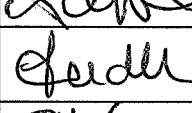
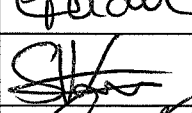
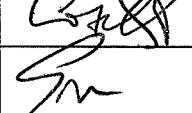
Nr. crt.	Nume, Prenume	Semnătură
1	RALUCA TURCAN	
2.	Ștefan Gigel	
3.	OPRIȘCAN MIHAI DORU	
4	OLTEANU DANIEL	
5	VILCEANU DAN	
6.	Mara Mares	
7.	CULEAȘ MIHAI	
8.	VOICU MIHAI ALEXANDRU	
9	CLĂUȘ IOAN	
10.	BICA DĂNUȚ	
11.	Iodor Angelescu	
12.	IONUȚ ANTONIU	
13	HEIUȘ LUCIAN - OVIDIU	
14	ROMANULESCU CRISTINEA	
15.	GEORGHE TIBOL	
16	Ștefan Iosif	
17	IONICU CINTIU	
18	Mihăilescu Dumitru	
19	GODU VASILE	
20	Cherecheș Florica	
21	PALĂR IONEL	
22	BALAN IOAN	
23	MOLDOVAN ȘERIN-IOAN	

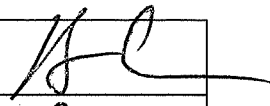
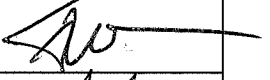
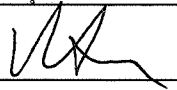
Nr. crt.	Nume, Prenume	Semnătura
24	ARDELEAN BEN. ONI	
25	GHEORGHE ANAILEZ	
26	LEORCANU LAURENTIU DAN	
27	STOMATION FLORIN	
28	MUGUR CORDUNCIUC	
29	GIUGEA NICOLAE	
30	Ghilea Gavrilă	
31	Papulescu Virgil	
32	SOVATIALA C-TIH	
33	NEARU NICOLAE	
34	Bodco Marius	
35	Achitel Varole Claudiu	
36	TRĂILĂ CRISTINA	
37	LUNGU TUDORITA	
38	CHERECHES VLORICA	
39	OPREA AMITRU	
40	PRISCA RAZVAN	
41	LUCIANI BODE	
42	Yutuco Bogdan	
43	ROMBO NICOLAE	
44	MARA CALISTA	
45	STROE IONUT - MARIAN	
46	Pardai Andrei Alexandru	
47	PAVEL POPESCU	
48	BULB SORIT	

Nr. crt.	Nume, Prenume	Semnătura
49.	CORNELIU OLAR	Paul
50.	ROMAN FORIN CLAUDIU	Forin
51.	BORSIANU AUREL ROBERT	Borsianu
52.	Săftoiu Adriana	Săftoiu
53.	SIGHIARTĂ ROBERT	Sighiartă
54.	CAPTĂLÎN ALDOIN	Captălin
55.	ANDRONACHE GABRIEL	Andronache
56.	VARGA VASILE	Varga
57.	OROS HECHITA ADRIANA	Oros
58.	SISCU GEORGE	Siscu
59.	VARGA GLAD AUREL	Varga
60.	PIRTEA MARILEN GABRIEL	Pirtea
61.	Alexe Costel	Alexe
62.	TELEMECIU PISTOY	Telemeci
63.	Schelesu Soryphou Valeria	Schelesu
64.	GHEORGHIU BOGDAN	Gheorghe
65.	IONESCU GEORGE PNL	Ionescu
66.	ROBERTA ANASTASE	Robert
67.	Rocnei Claudiu	Rocnei
68.	PREDĂ CECAR	Preda
69.	DOBRE VICTOR PAUL	Dobre

Moțiune simplă

Infrastructura de transport a României sub domnia intereselor PSD: deziluzie, demagogie și descurajare

NR.	PARLAMENTAR	SEMĂTURĂ	PARTID
1.	MOȘTEANU LIVIU - IOHANA		USR
2.	IURISNIT CRISTINA		USR
3.	SILVU BĂHELEAN		USR
4.	DURUȘ VLAD EMANUEL		USR
5.	POPESCU NICOLAE - DANIEL		USR
6.	BEMBA TUDOR VLAD		USR
7.	POP RAREȘ POP		USR
8.	Popescu Bogdan		USR
9.	ȘUPESCU ALEXANDRU		USR
10.	ION STELIAN - CRISTIAN		USR
11.	VLAD SERGIU COSMIN		USR
12.	BOTEZ MIHAIL - CĂTĂLIN		USR
13.	NĂSUȚ CLAUDIU IULIUS GABRIEL		USR
14.	PRUNA CRISTINA - MĂDĂLINA		USR
15.	ZĂINEA CORNEL		USR
16.	ȘIBULE CRISTIAN GABRIEL		USR
17.	STANCU - VĂZITEȘU CĂTĂLIN		USR
18.	CHICHIRĂU COSETTE		USR
19.	Șimonu Valeriu		USR

20.	CATALIN DRULĂ	USR	
21.	CRISTIAN GHINȚĂ	USR	GHC
22.	POP RAZEL TUDOR	USR	
23.	Nicuș Dan	USR	
24.			
25.			
26.			
27.			
28.			
29.			
30.			
31.			
32.			
33.			
34.			
35.			
36.			
37.			
38.			
39.			
40.			
41.			