



**Parlamentul României
Camera Deputaților**

Grupul Parlamentar al Alianței pentru Unirea Românilor

ÎNTREBARE PARLAMENTARĂ

Către: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, domnului Radu-Dinel MIRUȚĂ, ministru-interimar

De la: Doamna Laura GHERASIM, deputat în circumscripția electorală nr.39 Vaslui

Subiectul întrebării: Starea de degradare a navigabilității și a infrastructurii portuare pe sectorul românesc al Dunării

Stimate domnule ministru-interimar,

Dunărea este cea mai importantă cale navigabilă interioară a Europei și, pentru România, un coridor strategic de transport, un motor economic pentru porturile și localitățile de pe maluri și o resursă de turism care ar putea aduce venituri reale comunităților riverane - aceasta este imaginea de pe hârtie. În realitate, însă, o deplasare recentă pe sectorul românesc al fluviului arată o cale navigabilă lăsată în paragină de administrațiile care au obligația și bugetul să o întrețină.

Pe tronsoane întregi șenalul nu este dragat, iar adâncimile coboară până la valori la care navigația devine riscantă; semnalizarea — balizele și geamandurile care ar trebui să ghideze navigatorul — este degradată și greu vizibilă, iar acolo unde ar trebui să fie apă navigabilă apar bancuri de nisip. Pontoanele de acostare sunt, în multe locuri, simple structuri metalice ruginite, fără apă, fără energie

electrică și fără acces sigur la mal, iar puncte de alimentare cu carburant sau cu apă potabilă lipsesc pe sute de kilometri.

În porturile de agrement, stimate domnule ministru, singurul lucru care funcționează prompt este încasarea: navigatorul plătește tarife de acostare — administrate, printre altele, de Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Fluviale S.A. Giurgiu, aflată în subordinea Ministerului pe care îl conduceți — pentru pontoane fără niciun serviciu, iar aceste tarife nu sunt afișate vizibil înainte de acostare: cuantumul se află abia după ce ambarcațiunea a fost legată. Spre exemplu, la Călărași, o singură noapte la un ponton fără utilități a costat 585 de lei, mai mult decât în porturi din Croația unde navigatorul primește în schimb infrastructură și servicii.

La toate acestea se adaugă decizii de investiții greu de explicat: o marină finanțată din fonduri europene a fost amplasată pe Brațul Borcea, un sector secundar cunoscut de ani de zile pentru colmatare, adâncimi mici și restricții de navigație la debite scăzute. Contrastul cu malul bulgăresc, unde la câțiva kilometri distanță se găsesc dragaj, apă și curent, arată că problema nu ține de natură, ci de administrare. Dunărea nu se închide din cauze naturale, ci pentru că un bun strategic și european este lăsat să se degradeze, iar banii publici și cei europeni ajung, uneori, în investiții plasate exact acolo unde nu pot fi folosite. Consider, domnule ministru-interimar, că o astfel de risipă, dublată de un serviciu public care tratează navigatorul ca pe o sursă de venit, iar nu ca pe un beneficiar, nu poate continua fără o asumare limpede a cauzelor și a soluțiilor.

Având în vedere cele expuse, domnule ministru, vă rog să răspundeți la următoarele întrebări:

1. Care este situația lucrărilor de dragaj executate pe sectorul românesc al Dunării în ultimii cinci ani — sumele alocate și cheltuite, executanții și tronsoanele vizate — și care este, în prezent, adâncimea garantată a șenalului navigabil, în special pe tronsonul Cernavodă–Giurgiu?
2. Care este starea sistemului de semnalizare a șenalului navigabil (balize, geamanduri) pe sectorul românesc, care a fost data ultimei verificări și întrețineri și cum se asigură Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați că semnalizarea rămâne vizibilă și funcțională pe tot parcursul sezonului?

3. Câte puncte de acostare există pe sectorul românesc al Dunării, câte dintre ele sunt dotate cu apă potabilă, energie electrică și acces sigur la mal și există puncte de alimentare cu carburant pentru ambarcațiuni? Care este planul de dotare a celor care nu oferă în prezent aceste utilități?
4. Care este temeiul legal — ordinul de ministru și tarifele aprobate — în baza căruia se percep taxe de acostare în porturile fluviale și de agrement, cum se justifică fiscal aceste încasări și de ce tarifele nu sunt afișate vizibil, la vedere, înainte ca navigatorul să acosteze?
5. Pe ce bază este un ponton metalic lipsit de apă, de energie electrică și de acces sigur la mal clasificat drept port sau punct de agrement care justifică perceperea unei taxe de acostare, ce standarde minime de dotare și de siguranță trebuie să îndeplinească o astfel de facilitate pentru a fi încadrată astfel și cine verifică respectarea acestor condiții?
6. Pe baza cărui studiu de fezabilitate și a cărei analize de navigabilitate s-a decis amplasarea marinei finanțate din fonduri europene pe Brațul Borcea, care este în prezent gradul ei de utilizare și ce măsuri sunt avute în vedere dacă infrastructura nu poate fi folosită în condiții normale de navigație?
7. Are Ministerul o strategie și un calendar asumat pentru redresarea navigabilității și a infrastructurii de acostare pe Dunăre — dragaj sistematic, semnalizare, dotarea punctelor de acostare cu utilități — și cum explică diferența de nivel de serviciu dintre malul românesc și cel bulgăresc, vizibilă pe același fluviu, la doar câțiva kilometri distanță?

Solicite răspuns scris.

Cu mulțumiri,

**Laura GHERASIM, deputat în circumscripția electorală nr.39 Vaslui,
Președinte al Comisiei pentru cercetarea abuzurilor, corupției și pentru
petiții**