



**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 mi-a arătat 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; balizele și geamandurile de semnalizare a șenalului navigabil, care ar trebui să ghideze navigatorul

sunt degradate și greu vizibile chiar și cu binoclul, iar acolo unde ar trebui să fie apă navigabilă apar bancuri de nisip. Pontoanele de acostare sunt, în cele mai multe locuri, simple structuri metalice ruginite, fără apă, fără energie electrică și fără acces sigur la mal, necesitând calificări de alpinist pentru a ajunge în cea mai apropiată localitate pentru aprovizionare sau urgențe medicale, iar punctele 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 este obligat să plătească 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 de plată 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 noi primești mizerie, pontoane ruginite, lipsă de bun-simț administrativ și cam atât.

La toate acestea se adaugă decizii de investiții greu de explicat: o marină finanțată din fonduri europene a fost amplasată pe Brațul Borcea, singurul sector secundar cunoscut de ani de zile pentru colmatare, adâncimi mici și restricții de navigație la debite scăzute. Cum luați aceste decizii? Contrastul cu malul bulgăresc, unde la câțiva kilometri distanță se găsesc dragaj, apă și curent, dar și bun-simț, arată că problema nu ține de natură, ci de o bună 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 execrabil care tratează navigatorul ca pe o sursă de venit, ca pe o pradă, iar nu ca pe un beneficiar, nu poate continua fără o asumare limpede a cauzelor și a soluțiilor.

Verificând cadrul strategic european am comparat România cu Austria, Germania și Bulgaria, inclusiv documentele actualizate privind Good Navigation Status și Master Planul de întreținere a șenalului. Ce rezultă din documente:

Master Planul Dunării spune explicit că întreținerea trebuie să fie continuă și bazată pe monitorizare, pentru că morfologia albiei se schimbă permanent. Localizarea sectoarelor critice se poate schimba chiar de la o săptămână la alta. Principiul stabilit este proactiv: crearea „deep fairway channel” înaintea perioadei anuale de ape mici. Nu se așteaptă ca navigația să fie deja compromisă.

România însăși declară în Master Plan că monitorizarea șenalului se face lunar, cu frecvență mai mare dacă este necesar; există un plan anual care stabilește inclusiv zonele și perioadele de dragaj; planurile sunt bazate pe măsurători și date statistice, iar dragajul se face, de regulă, înaintea perioadelor de ape mici, într-o abordare proactivă. România avea identificate 38 de locații critice, însumând 90,6 km, iar Cernavodă este nominalizată explicit ca sector critic în Master Plan.

Bulgaria are un sistem prin care deciziile de intervenție se bazează pe monitorizări, prognoze ale nivelului apei și informații primite de la utilizatorii căii navigabile; sectoarele critice sunt monitorizate intens, iar în zonele critice se fac măsurători detaliate cel puțin anual și, practic, ori de câte ori este nevoie.

În cadrul implementării Master Planului pentru reabilitarea și întreținerea șenalului Dunării și al afluenților săi navigabili, viadonau, administrația austriacă a căilor navigabile și coordonatorul proiectului FAIRway Danube, centralizează și publică informații privind sectoarele cu adâncimi reduse. Menținerea șenalului navigabil revine însă administrației competente din fiecare stat riveran

În Germania monitorizarea șenalului se face anual, iar dragajul este stabilit pe baza rezultatelor măsurătorilor și a statisticilor anilor anteriori;

lucrările neprogramate se execută atunci când sunt necesare pentru siguranța navigației.

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

1. Având în vedere că România și-a asumat, prin Master Planul european de reabilitare și întreținere a șenalului navigabil al Dunării, un sistem de monitorizare periodică a șenalului navigabil și efectuarea lucrărilor de dragaj, de regulă, înaintea perioadelor de ape mici, vă rugăm să indicați concret când și pe ce tronsoane au fost efectuate, în ultimii cinci ani, lucrările de dragaj preventiv, ce adâncimi au fost urmărite și care a fost criteriul tehnic care a determinat declanșarea fiecărei intervenții. În cazul în care acest principiu de întreținere preventivă nu a fost aplicat, care este motivul

2. 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?

3. Care este starea actuală a sistemului de semnalizare a șenalului navigabil pe sectorul românesc al Dunării, inclusiv a balizelor, geamandurilor și celorlalte mijloace de semnalizare? Care este data ultimei verificări în teren și a ultimei operațiuni de întreținere, reparare sau înlocuire a acestora, defalcăt pe sectoare? Ce proceduri și ce frecvență de verificare aplică AFDJ pentru identificarea și remedierea balizelor sau geamandurilor degradate, deplasate ori insuficient vizibile și cum se asigură menținerea permanentă a vizibilității și funcționalității sistemului de semnalizare pe durata sezonului de navigație?

4. 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 cu alimentare cu carburant pentru ambarcațiuni? Care este planul de dotare pentru aceste utilități?

5. Simplul fapt că un ponton metalic ruginit și aflat în paragină pentru că nu este întreținut, ca singură soluție pentru acostare îl transformă automat

În infrastructură portuară tarifabilă? În baza căror dispoziții legale și criterii tehnice sunt încadrate aceste pontoane metalice utilizate pentru acostarea navelor în categoria infrastructurii portuare pentru a cărei utilizare AFDJ percepe tarife? Care sunt caracteristicile tehnice minime pe care trebuie să le îndeplinească aceste puncte de acostare și ce servicii sau facilități sunt incluse în tariful perceput de stat pentru staționarea navelor de agrement în baza căruia se percep taxe de acostare în porturile fluviale și de agrement și cum se justifică fiscal aceste încasări? 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. De ce tarifele nu sunt afișate vizibil, înainte ca navigatorul să acosteze?

7. În baza căror documentații tehnice și avize a fost stabilit amplasamentul portului de agrement finanțat din fonduri europene pe Brațul Borcea, cum a fost verificat accesul ambarcațiunilor în perioadele cu nivel scăzut al apei, care este gradul actual de utilizare a portului și ce măsuri sunt prevăzute pentru situațiile în care condițiile de navigație împiedică folosirea normală a infrastructurii?

8. Cum explică Ministerul diferența de nivel de serviciu dintre malul românesc și cel bulgăresc, vizibilă pe același fluviu, la doar câțiva kilometri distanță?

Solicít răspuns scris.

Cu mulțumiri,

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