

EXPUNERE DE MOTIVE

Guvernul României a elaborat **Strategia de dezvoltare teritorială a României - România policentrică 2035 - Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni** și a înaintat Parlamentului proiectul de lege pentru aprobarea acestei strategii.

Conform documentului, zonele fragile structural se caracterizează prin dependența populației ocupate de o singură ramură/subramură a industriei grele sau chiar de o singură mare întreprindere generatoare de pierderi în economie. Intensificarea procesului de restructurare și retragerea subvențiilor acordate de stat fac ca în perioada următoare aceste zone să se transforme în zone în declin industrial. **Galați-Brăila** este o zonă care se află în această situație. Totodată se încadrează în categoria zonelor cu cea mai mică densitate de agenți economici care înregistrează și cele mai slabe performanțe economice.

Restructurările industriale care au avut loc în procesul tranziției la economia de piață, au avut ca efect creșterea ratei șomajului în marile centre de industrie grea existente la nivelul Regiunii de dezvoltare Sud-Est. **Galați, Brăila și Buzău** sunt orașele care se află în această situație.

Există o corelație directă între accesibilitatea la rețeaua majoră de comunicații și valoarea indicelui de dezvoltare teritorială, comunele cu acces direct la coridoarele de dezvoltare înregistrând cele mai ridicate performanțe. La polul opus, regăsim comunele mici din partea de sud și de est a țării, aflate în zone greu accesibile și la mare distanță de centrele urbane care concentrează diferite oportunități și servicii, care au fost, în mod tradițional, zone tradiționale de emigrație definitivă a forței de muncă. Prin urmare, acestea au o populație îmbătrânită, cu acces limitat la servicii, infrastructură tehnico-edilitară și echipamente publice deficitare și o pondere foarte ridicată a populației ocupate informal în agricultura de subzistență. **Brăila și Buzău** sunt județe în care cele mai multe comune se află în această situație.

Dincolo de aceste amenințări care vizează Regiunea de dezvoltare Sud-Est, există însă și numeroase oportunități.

În acest sens, **Brăila-Galați** formează un sistem urban-rural integrat cu potențial transfrontalier.

Mai mult decât atât, **Galați și Brăila** dețin zone libere.¹

De asemenea, cel mai performant parc științific este cel care funcționează în **Galați**, care se concentrează în special pe sector de IT (software).

În ceea ce privește transportul maritim și pe căile navigabile interioare, Dunărea permite accesul navelor maritime de până la 25.000 tdw doar în patru porturi fluvio-maritime. Revalorizarea porturilor **Galați și Brăila** prin dezvoltarea facilităților intermodale moderne, este o premisă pentru accesibilizarea transferului mărfurilor și fluidizarea fluxului de trafic.

Deoarece cele trei tronsoane de autostrăzi construite până în acest moment leagă Bucureștiul doar de câteva orașe mai importante², condiția *sine qua non* pentru creșterea competitivității Regiunii de dezvoltare Sud-Est este construirea unei autostrăzi care să lege orașele Galați, Brăila și Buzău de București și, implicit, de coridoarele de transport pan-europene.

Pe de altă parte, Guvernul României a aprobat **Master Planul General de Transport al României** care prevede construirea de drumuri expres care să conecteze orașele Galați, Brăila, Buzău și Ploiești, urmând a fi implementat în orizontul de timp 2030. Acesta nu face altceva decât să modifice în totalitate un alt obiectiv stabilit într-un document strategic anterior – **Strategia de dezvoltare a rețelei de drumuri și autostrăzi din România** care prevedea construirea unei autostrăzi între aceste orașe, urmând a fi implementată în orizontul de timp 2018.

Înainte de schimbarea strategiei, au fost realizate doar studii de fezabilitate. Astfel, în loc de kilometri de autostradă, cetățenii României au ajuns în situația să cuantifice ani de studii de fezabilitate și zeci de milioane de euro cheltuite pe acestea, studii care zac neatinse prin sertare urmare a interminabilelor promisiuni guvernamentale politicianiste.

Dacă la nivelul Strategiei de dezvoltare teritorială a României se constată realitatea că “zona Brăila-Galați, cu toate că este a doua aglomerare urbană după București, este cea mai puțin dezvoltată din punct de vedere al conectivității, cu toate că are posibilitatea de a fi un important nod de transport intermodal”, la nivelul Master Planului General de Transport al României, Guvernul denotă o totală lipsă de consecvență.

¹ Conform Legii nr. 84/1992 privind regimul zonelor libere: **Galați** (136,98 ha), conform Hotărârii de Guvern nr. 190/1994 privind înființarea Zonei libere Galați și a Regiei Autonome "Administrația Zonei Libere Galați"; **Brăila** (110,6 ha), conform Hotărârii de Guvern nr. 330/1994 privind înființarea Zonei Libere Brăila și a Regiei Autonome "Administrația Zonei Libere-Brăila", Hotărârii de Guvern nr. 478/1999 privind transmiterea unor bunuri, proprietate publică a statului, aflate în Portul Brăila, din administrarea Companiei Naționale Administrația Porturilor Dunării Maritime - S.A. Galați în administrarea Regiei Autonome Administrația Zonei Libere Brăila, Hotărârii de Guvern nr. 535/2000 privind transmiterea unor bunuri aparținând domeniului public al statului din administrarea Companiei Naționale Administrația Porturilor Dunării Maritime - S.A. Galați în administrarea Regiei Autonome Administrația Zonei Libere Brăila și a Consiliului Local al Municipiului Brăila.

² Cu doar 711 km operaționali de autostradă, România se află pe unul dintre ultimele locuri în UE în privința densității rețelei de autostrăzi, raportată atât la populație cât și la suprafață. Astfel, densitatea autostrăzilor din România este aproape de 20 de ori mai redusă decât cea din Germania.

În consecință, inițiativa legislativă propune, printr-un act normativ cu putere de lege, aprobarea executării obiectivului de investiții Autostrada Galați – Brăila – Buzău – Ploiești, denumită *“Autostrada Estului”*.

Autostrada Estului urmează a se finanța de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, din credite externe și din fonduri europene.

Ministerul Transporturilor va fi ministerul responsabil pentru coordonarea realizării acestui obiectiv de investiții.

Termenul de execuție va fi de patru ani de la data intrării în vigoare a legii, adică inițiativa impune ca termen de finalizare anul 2022.

Acest demers legislativ este susținut inclusiv de societatea civilă, fiind un răspuns la numeroasele proteste organizate pentru susținerea includerii Moldovei în rețeaua de autostrăzi.

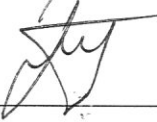
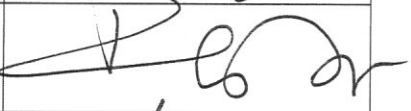
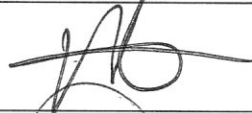
Totodată, considerăm că inițiativa reprezintă un pilon important și în ceea ce privește politica externă a României față de Republica Moldova.

În numele inițiatorilor,

Cătălin Cristache
Deputat de Galați



Tabel cu semnatarii propunerii legislative – *LEGE pentru aprobarea obiectivului de investiții “Autostrada Estului”*

Nr.	Numele și prenumele	Grupul parlamentar	Semnătura
1	CRISTACHE CĂTĂLIN	PMP	
2	TOHAC EUGEN	PMP	
3	COLIU LORU PETRISOR	PMP	
4	MOVILĂ PETRU	PMP	
5	Lungu V. Găstom	PMP	
6	Pașcan Emil Marius	PMP	
7	Codreanu Constantin	PMP	
8	BOZIANU CĂTĂLINĂ	PMP	
9	TOBORĂȘI ADRIAN	PMP	
10	COVACU SEVERICA	PMP	
11	CRISTIAN PETER	PMP	
12	TORCEȘCU ROBERT	PMP	