1170b/01.04.2026

Parlamentul României
Senat

INTERPELARE PARLAMENTARĂ

Adresată: **DOMNULUI ANDRAS ISTVAN DEMETER**
MINISTRUL CULTURII

DOMNULUI CIPRIAN-CONSTANTIN ȘERBAN
MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

De către: **DOMNUL SENATOR ANDREI EMIL DÎRLĂU**
Circumscripția electorală: 1 Alba
Grupul parlamentar: Alianța pentru Unirea Românilor
Ședința Senatului din data de: 1 aprilie 2026

OBIECTUL INTERPELĂRII: MODERNIZAREA PORTULUI SULINA, CAP MOL-BAZIN MARITIM.

Stimați Domni Miniștrii,

Prima atestare documentară a Sulinei apare în anul 950 d.Hr. în lucrarea „Administratio Imperio" a împăratului bizantin Constantin al VII-lea Porfirogenetul. În 1327, Sulina apare pentru prima dată pe o hartă în lucrarea cartografului genovez Pietro Vesconti.

Aparținând Țării Moldovei, Sulina cade pentru 3 secole și jumătate sub stăpânire otomană și apoi, din 1829, prin Pacea de la Adrianopol, sub stăpânire rusească (la acel moment Rusia a anexat oficial Delta Dunării în întregime).

După Războiul Crimeei, prin Pacea de la Berlin din 1856, navigația a fost încredințată Comisiei Europene a Dunării, organism transnațional care a amenajat navigația pe canal la cele mai înalte standarde, construind pentru prima oară canalul de vărsare la adâncimea de 7 metri, precum și un far modern.

După 1940, această entitate a revenit statului român care, odată cu înaintarea în mare a uscatului, a investit masiv în dragaj, extinderea digurilor, construirea unui nou far și săparea unui nou bazin portuar.

În 1993, statul român a creat Administrația Zonei Libere Sulina.

În perioada 1970-1980 s-a săpat bazinul mare cu o suprafață de 330.850 m², activitate în cursul căreia s-au scos diferite resturi de elemente de arhitectură navală, dar, în contextul socio-economic din acea epocă, acestea nu au fost documentate de autorități.

În anul 2015, Asociația Club Marine Explorer a descoperit în această zonă 3 epave de corăbii care prezintă caracteristici ale unor nave construite în perioada secolelor al XVII-lea până în prima jumătate a secolului al XIX-lea. Una dintre aceste epave pare a fi contemporană cu celebra epavă suedeză Vasa, scufundată în prima jumătate a secolului al XVII-lea, în conservarea căreia statul suedez a investit aproximativ 1 miliard de dolari, creând un reper în muzeografia navală mondială.

Valoarea deosebită a acestei descoperiri a fost confirmată de clasarea de către Ministerul Culturii a acestui perimetru ca sit arheologic de categorie A în anul 2018, beneficiind astfel de protecție specială din partea statului român.

În anul 2023, Administrația Zonei Libere Sulina a demarat 2 proiecte pentru modernizarea Portului Sulina în valoare de 220 milioane lei, cu finanțare din fonduri europene, cu scopul transformării acestuia într-un hub modern. Astfel, orașul Sulina poate începe o perioadă de redresare economică cu adevărat binevenită. Se vor înființa minimum 300 de locuri de muncă, iar volumele de mărfuri vor aduce fonduri importante din concesiune, operare și taxe de transport. Astfel, Sulina va fi reașezată pe harta traficului naval, facilitându-se transportul de mărfuri din România, Moldova și Ucraina către piețele din Africa, Orientul Mijlociu și Asia.

Pentru realizarea proiectului „Modernizarea Portului Sulina, Cap Mol – Bazin Maritim" era necesară și obligatorie obținerea avizului de descărcare arheologică. Acesta poate fi dat în mod legal prin studierea în amănunt, prin săpătura arheologică, a epavelor menționate anterior. În cadrul săpăturii arheologice sistematice se poate lua una dintre următoarele decizii: conservarea sitului – care nu este posibilă datorită necesității realizării proiectului – sau scoaterea și conservarea acestor epave – care era obligatorie.

Ca urmare a celor prezentate, vă rog să răspundeți la următoarele întrebări:

1. **Vă rugăm să ne transmiteți avizul de descărcare arheologică pentru suprafața aferentă lucrărilor la Bazinul Maritim Port Sulina și documentele care au stat la baza emiterii acestuia.**
2. **Care sunt rațiunile de natură tehnică ce au stat la baza deciziei de a stabili adâncimea bazinului la 11 metri, în condițiile în care gura de vărsare a Dunării în mare – locul prin care navele maritime pot intra – nu are mai mult de 7 metri, datorită unor formațiuni geologice care împiedică săparea la o adâncime superioară?**

Ținând cont de complexitatea subiectului, aș dori un răspuns complet privind întreaga problematică descrisă în prezenta interpelare și toate întrebările adresate pe parcursul ei.

Solicit răspuns scris în termen de 15 zile, conform Art. 179 din Regulamentul Senatului României.

Vă mulțumesc!

Cu aleasă considerație,
Senator Andrei Emil Dîrlău
Membru al Comisiei pentru Politică Externă
Secretar al Comisiei pentru Afaceri Europene