



Moțiunea simplă se va
dezbate în data de
3.10.2018 ora 1030
26.09.2018.

Către,

Biroul Permanent al Senatului

Domnului Președinte Călin Constantin Anton POPESCU TĂRICEANU

Subsemnații, membri ai Grupului Parlamentar al Partidului Național Liberal și subsemnații, membri ai Grupului Parlamentar Uniunea Salvați România, menționați în anexa la prezenta moțiune, în temeiul art. 67 și art. 112, alin. (2) din Constituția României, republicată și art. 163 – 167 din Regulamentul Senatului, înaintăm prezenta moțiune simplă cu titlul **“România sub orânduirea PSD – rușinea Europei la infrastructura de transport”**.

Vă rugăm să dispuneți măsurile necesare în vederea declanșării procedurilor legale pentru dezbaterea acesteia.

Lider Grup PNL

Senator

Julian DUMITRESCU



Lider Grup USR

Senator

Vlad Tudor ALEXANDRESCU



Nr. crt.	Nume și prenume	Grup Parlamentar	Semnătura
1	CADARIU CONSTANTIN DANIEL	PNL	
2	PÎRVULESCU EUGEN	PNL	
3.	Hărau Elena-Gamen	PNL	
4.	bulacu Romulus	PNL	
5	CORNEL POPA	PNL	
6	OPREA MARIO	PNL	
7	Vela Marcel	PNL	
8	CRISTIAN CHIRTES	PNL	
9	CANACOTA IANCU	PNL	
10	CAZAN MIRCEA	PNL	
11.	PAULINE NICOLITA	PNL	
12.	Daniel FEMECHIU	PNL	
13.	FLORIN CITU	PNL	
14.	SOPHIA COSTEL	PNL	
15	VIOREL BADEA	PNL	
16	TAPU-HARGHE EUGEN	PNL	
17	TOMA CĂTĂLIN	PNL	
18	GORGHEA AUNA	PNL	

Nr. crt.	Nume și prenume	Grup Parlamentar	Semnătura
19.	DUMITRESCU IULIANA	PNL	
20	STÂNGĂ GEORGE	PNL	
21	SĂNTEI ANDA IULIANA	PNL	
22	Leu Jânăile	PNL	
23	M.d ALEXANDREIU	USR	
24	COLIBAN ALLEN	USR	
25	DIRCA GEORGE EDWARD		
26	DINICĂ SILVIA-MONICA	USR	
27.	CRESTIAN GHISEA	USR	
28	MIHAI GOȚIU	USR	
29	Porussi George	USR	
30	KIEMER ADRIAN	USR	
31	PRESADA FLORINA-RALUCA	USR	
32.	Chitac Vergil	Independent	
33.	FILIPESCU RADUCH	PNL	
34.	CRISTINA IOAN	PNL	
35.	PERES ALEXANDRU	PNL	

[illegible]

MOȚIUNE SIMPLĂ

România sub orânduirea PSD – rușinea Europei la infrastructura de transport

Domnule președinte,
Doamnelor și domnilor senatori,

Domnule ministru al Transporturilor Lucian Șova,

Conduc de către dumneavoastră, Ministerul Transporturilor a adus în stare de DEZASTRU sectorul rutier și calea ferată din România.

Să începem cu câteva date de ultimă ora cu privire la sectorul pe care îl analizăm astăzi.

Conform ultimului bilanț făcut public de către CFR Călători, în anul 2017 trenurile de călători din România au avut întârzieri cumulate de aproximativ 5 milioane de minute, ceea ce înseamnă aproape 10 ani de întârziere. Viteza medie cu care trenurile au circulat și încă circulă în România este de aproape 44 km/h. Mai puțin decât acum o sută de ani.

În data de 14 septembrie 2018 Comisarul european pentru politică regională, Corina Crețu a declarat, citez:

„Sunt probleme privind capacitatea administrativă, nu s-a redus birocrăția, iar domeniul transporturilor este unul în care România a pierdut bani. Analizăm proiectul de metrou Gara de Nord – Otopeni, **ultimul proiect** depus de România pe Programul Operațional Infrastructură Mare și **nu mai avem proiecte noi**, în afară de fazarea proiectelor de apă și canalizare.

Fac un apel la Ministerul Transporturilor să pregătească proiecte mature, Sibiu – Pitești, Pitești – Constanța, podul de la Brăila. Avem bani să începem din această perioadă de programare studiul de fezabilitate pentru autostrada Montana. Avem bani din Programul Operațional de Infrastructură Mare, sunt surprinsă că toți primarii îmi spun că nu sunt bani, dar la CE ultimul proiect sub analiză este metroul Gara de Nord – Otopeni”

Acest apel al doamnei Corina Crețu a venit la 5 luni de la scrisoarea trimisă de către dumneaei premierului Viorica Dăncilă, ministrului Rovana Plumb de la Ministerul Fonduri Europene și dumneavoastră domnule ministru Lucian Șova, scrisoare în care își exprima îngrijorarea cu privire la planificarea și implementarea proiectelor de infrastructură de transport în România, avertizând că există riscul dezangajării fondurilor UE.

Domnule ministru,

Chiar dacă ați încercat să negați cele spuse de către Comisarul european pentru politică regională, acesta a revenit în data de 16 septembrie 2018 și a precizat:

„Domnul ministru spunea că există un grad de contractare de 200%, dar noi, la Comisie, nu am primit proiecte noi. În propunerea Comisiei Europene pentru perioada 2021-2027, fondurile de coeziune alocate României sunt cu 10% mai mari față de cele prevăzute în actualul exercițiu bugetar.

Pentru a beneficia de acești bani România are nevoie de proiecte, însă Bucureștiul nu a trimis Comisiei Europene nimic nou pe Programul Operațional Infrastructură Mare, după proiectul de metrou Gara de Nord-Otopeni. ”

Stimați colegi,

Aceste câteva date prezentate până aici ar fi deja suficiente să argumenteze titlul acestei moțiuni și să justifice adoptarea ei de către Senatul României.

Iar starea de fapt nu poate fi acceptată sub nicio formă dacă reamintim succint unele dintre realitățile ce nu pot fi negate de nimeni:

Anul trecut, în luna septembrie, la prima rectificarea bugetară din anul 2017 Guvernul a diminuat bugetul Ministerului Transporturilor cu 47%.

Bugetul pe 2018, cu rectificările ulterioare are un rezultat dezastruos pentru infrastructura rutieră: alocări insuficiente pentru autostrăzile în lucru, fonduri infime pentru noile proiecte scoase la licitație și spre ZERO pentru unele lucrări care sunt în diverse stadii de contractare.

În acest moment infrastructura rutieră a României este „praf”.

Fără autostrăzi noi, cu autostrăzi vechi neîntreținute, cu drumuri naționale în mare parte impracticabile, pline de gropi și cu poduri care au depășit cu zeci de ani perioada de folosință - nu mai vorbim de perioade de garanție.

Aceste realități generează zilnic blocaje în trafic în aproape toate localitățile din țară dar mai cu seamă în municipii și orașe.

Ele sunt cauza principală a sute de accidente deosebit de grave cu victime umane, determină poluarea mediului, afectând comunitățile. Practic sunt direct afectați participanții la trafic, transportatorii, administrațiile locale, întreaga populație a țării.

În ce privește transportul pe calea ferată lucrurile sunt și aici de-a dreptul dramatice.

Timpul de deplasare pe calea ferată din România duce deja la izolarea feroviară a țării. Spre exemplu o călătorie cu trenul între București și Budapesta durează mai mult ca acum 80 de ani; atunci trenul făcea 15 ore între cele două capitale, iar în prezent se face cu o oră mai mult.

În prezent CFR folosește zilnic 800 de vagoane, cu 400 mai puține decât are nevoie. Din 2015 până în 2017 s-au reabilitat doar 15 vagoane, există un contract pentru încă 57 bucăți din care încă nu s-a livrat nimic. Iar cele 700 de vagoane, amintite acum câteva luni de către domnul ministru Șova că ar fi fost reabilite, de fapt sunt doar măturate.

Asta în condițiile în care Autoritatea pentru Reformă Feroviară are obligația să atragă fonduri europene pentru achiziția de material rulant nou. Aproximativ 252 de milioane de euro aflate la dispoziția României prin POIM 2014-2020 încă așteaptă să fie cheltuite, dar nici asta nu ați fost în stare să o faceți.

S-a ajuns să fie anulate trenuri între orașe mari (București-Timișoara sau Timișoara-Cluj) și la o înghesuială insuportabilă în cele rămase. Pe foarte multe rute circulă trenuri cu un singur vagon. Astfel a CFR a atins „performanța” să vândă 500 de bilete la un tren cu un singur vagon, pe ruta Mangalia – Constanța.

Locomotivele sunt atât de vechi încât ba se strică, ba iau foc, aproape săptămânal. În multe cazuri vechimea lor depășește 30 de ani, iar conform legislației ar fi trebuit casate după 20 de ani de funcționare. Dar pentru a fi folosite în continuare sunt reparate cu piese vechi de pe alte locomotive vechi, scoase din uz.

Doamnelor și domnilor senatori,

În cele ce urmează, va propunem o privire ceva mai analitică asupra celor două domenii ce ar fi trebuit coordonate și conduse de către domnul ministru Lucian Șova.

Vă prezentăm, cu date statistice, dezastrul în care se regăsește infrastructura rutieră din țara noastră.

În programul de guvernare, Partidul Social Democrat ne-a desenat și ne-a prezentat hărți cu mii de kilometri de drumuri care urmau să fie construiți, însă, ca în toate domeniile, promisiunile celor de la PSD au rămas neonorate după ce au ajuns la putere.

În fapt, infrastructura rutieră a rămas repetentă și în acest an și constituie o piedică majoră pentru dezvoltarea economiei naționale.

Una dintre problemele majore ale României, cu impact negativ semnificativ asupra stării economice și sociale a țării este absența unei rețele satisfăcătoare de transport rutier rapid.

În România avem deschiși circulației 777 de km de autostradă și niciuna dintre aceste autostrăzi nu traversează țara de la est la vest. Dacă privim harta autostrăzilor este o linie întreruptă, cu sectoare aflate în lucru, altele în licitație pentru SF sau altele aflate în diverse stadii de construcție.

Totodată, există foarte multe tronsoane de drum național unde se remarcă valori extraordinare de trafic (de peste 11.000 de vehicule pe zi), ceea ce reclamă existența unor autostrăzi sau drumuri expres.

Din cele 86.088 kilometri de drumuri publice câte există în România, peste o treime (35%) sunt pietruite și de pământ. Doar 34.900 kilometri (40,5%) sunt drumuri modernizate, iar 21.074 kilometri sunt drumuri cu îmbrăcămînți ușoare rutiere.

Stimați colegi,

Guvernul format din majoritatea PSD – ALDE ar trebui să țină cont de următoarele aspecte înainte de a îi întreba pe alții de ce nu avem autostrăzi sau drumuri expres:

a) Proceduri de expropriere mult întârziate, nerespectarea termenelor din calendarul procedurilor și urmărirea acestora - exemplu: Lotul 2 al Autostrăzii A10 Sebeș-Turda (24,25 km).

b) Încălcarea de către funcționari a procedurilor de deschidere a ofertelor: blocarea licitațiilor, relansarea, după ani de zile, de la zero a procedurilor – de exemplu: anularea licitațiilor pentru 81,26 km din cei 121 km (adică 67%) ai coridorului Craiova-Pitești din cauza faptului că ofertele au fost deschise înainte să fie soluționate contestațiile.

c) Întârzieri nejustificate în organizarea licitațiilor după finalizarea documentațiilor: ignorarea relocării rețelelor de utilități – exemplu: autostrada Transilvania (A3), tronsonul dintre Nădășelu și Suplacu de Barcău

d) Lipsa termenelor limită pentru finalizarea etapelor procedurale și neasumarea răspunderii pentru întârzieri în implementare: aproape un an pentru evaluarea ofertelor - exemplu: desemnarea câștigătorului pentru noul nod rutier de la Berceni de pe DN CB (actuala centură a Municipiului București).

Domnule ministru,

Un ministru al transporturilor ar trebui să fie un campion al infrastructurii și un susținător al autostrăzilor. Dumneavoastră, din contră, sunteți un veritabil ministru anti-autostrăzi.

Pentru dumneavoastră prezenta autostrăzilor ar determina plecarea multinaționalelor odată cu locurile de munca bine plătite.

Asta este logica PSD privind infrastructura, asta explică de ce nu avem nici drumuri moderne, dar nici salarii decente pentru români.

De altfel, mandatul dumneavoastră este un șir de declarații sfidătoare și arogante, de gafe, de nerealizări, blocaje și decizii dezastruoase.

Stimate domnule ministru,

Ați făcut praf toate proiectele mari de infrastructură rutieră ale României în mandatul dumneavoastră, începând cu autostrăzile care ar trebui să treacă Carpații!

Să le luăm pe rând.

Autostrada Târgu Mureș - Iași

Este o legătură a Moldovei cu Europa peste Carpații Orientali care este vitală pentru economia acestei regiuni.

Deși Comisia Europeană a transmis oficial că autostrada Iași – Târgu Mureș este eligibilă ați reziliat contractul pentru realizarea studiilor geotehnice pentru cei 100 de kilometri din Transilvania ai autostrăzii, cu toate că acest contract avea finanțare din fonduri europene.

Ați decis că cea mai bună soluție pentru această autostradă este un parteneriat public – privat (PPP). Cel mai probabil însă, autostrada Târgu Neamț – Iași – Ungheni, nu va putea fi realizată în acest sistem din cauza costurilor ridicate și a imposibilității practicării unor taxe mari de autostradă în regiune. Practic procedurile PPP vor dura ani de zile și vor sfârși cu un eșec, fapt care va aduce alte întârzieri la realizarea acestei autostrăzi atât de așteptate.

Autostrada Sibiu-Pitești

Așteptată și cerută cu insistență de cei doi mari constructori de automobile de la Craiova și de la Mioveni.

Este blocată. Nu există constructori pe loturile ușoare din capetele autostrăzii Sibiu-Boița și Pitești - Curtea de Argeș. **Nu are acord de mediu**, care este o cerință obligatorie pentru a putea desfășura lucrări. Dar, ceea ce este cel mai grav este că pe secțiunile cu adevărat grele, montane, loturile 2, 3 și 4, nu avem nici licitație făcută, nici studii geotehnice serioase.

Autostrada de pe Valea Prahovei, între Comarnic și Brașov

În luna iunie 2018, ați luat o decizie total neprofesionistă, renunțând la asistența Băncii Mondiale pentru a realiza autostrada A3 Ploiești – Comarnic - Brașov, după ce în prealabil, tot un guvern PSD – ALDE a solicitat sprijinul acestei instituții.

De asemenea, domnule ministru, sub „tutela” dumneavoastră, contractul pentru realizarea centurii Comarnic a fost reziliat, iar procedura de licitație pentru construirea variantei Bușteni a fost anulată, deși cele două proiecte au fost lansate încă din anul 2015. În acest caz, singura alternativă pentru fluidizarea circulației pe DN 1 Valea Prahovei rămâne construirea Autostrăzii Comarnic – Brașov.

Doamnelor și Domnilor senatori,

Cu actualul Ministru la Ministerul Transporturi asistăm la GESTIONAREA DEZASTROASĂ A FONDURILOR.

Bugetul pentru anul 2018 în domeniul infrastructurii rutiere adoptat de Parlament conține alocări insuficiente pentru autostrăzile aflate în lucru, la jumătate sau chiar un sfert față de cât ar fi nevoie, deși unele proiecte au multe tronsoane ce ar trebui finalizate până în anul 2019.

A3 București – Brașov

Alocarea bugetara pe 2018: 21 milioane de lei, dintr-un necesar de minim 100 milioane de lei.

A10 Sebeș – Turda

Totalul necesar: 600 de milioane. Bugetat de guvern: 212 milioane de lei, adică aproximativ 35% din necesar", conform Asociației Pro Infrastructura.

A1 Lugoj – Deva

Pentru anul 2018 Bugetul prevede o alocare de circa 217 milioane de lei, fata de un necesar de 430 de milioane de lei.

În plus, mai multe proiecte care au contractele semnate sau sunt deja finalizate în mare proporție si au **ZERO lei alocați pe anul în curs**.

Cel mai flagrant exemplu este cel al **Pasajului de la Domnești** peste Centura Capitalei, un proiect promis de peste cinci ani, foarte necesar pentru descongestionarea unui punct nevralgic de lângă București.

Contractul este semnat încă din luna mai 2017, după ce a durat mai bine de doi ani ca licitația publica sa fie organizata. Alocarea bugetara pe 2018: ZERO.

Intr-o situație similara sunt si centurile ocolitoare de la Rădăuți, Comarnic și Suceava. In acest ultim caz este vorba de un banal drum 1X1 pe care mai trebuie finalizați doar 7 km ce si așa sunt construiți in proporție de 85%. Din 2015 Compania de Drumuri nu reușește sa-i găsească un constructor.

Mai grav, majoritatea proiectelor lansate în licitație in 2017 a căror execuție era programata sa înceapă anul acesta nu au primit bani la nici o rectificare din 2018, in condițiile in care alocările bugetare pe anul 2018 sunt simbolice:

A1 Pitești - Sibiu

Valoarea estimata este de circa 2,6 miliarde de lei, iar alocarea pe 2018, este de doar 32 milioane de lei, adică 1,2% din valoarea estimata.

Drumul expres Pitești – Craiova

Au fost alocați 7,4 milioane de lei, adică 0,2% din valoarea estimata de circa 3,77 miliarde de lei.

Autostrada de Centura Sud (A0)

Valoarea estimata este de 2,7 miliarde de lei, iar suma prevăzuta in bugetul pe 2018 este de 3,9 milioane lei, adică 1,5% din valoarea estimata.

Podul peste Dunăre de la Brăila

Valoare 2 miliarde de lei – alocare 1% din valoarea proiectului adica 23,8 milioane de lei.

Centura Bacău (A7)

Primii 16 kilometri de autostrada din Moldova. Alocarea bugetara pe 2018 este de 17,9 mil lei, adică 2,3% din valoarea estimata de circa 773,6 milioane lei.

Stimați colegi,

Transportul rutier nu este singurul domeniu prost gestionat de actuala conducere de la ministerul de resort.

Asistăm în prezent la o degradare severă a infrastructurii feroviare din România.

În același program de guvernare invocat anterior, Partidul Social Democrat se lăuda că obiectivul Guvernului este ca, din cei aproximativ 15.000 km de cale ferată desfășurată, un procent de 60% să fie adus la standarde europene, pentru asigurarea unei viteze adecvate de transport.

În realitate, sistemul feroviar din România a cunoscut în ultimele decenii o degradare continuă, care se accentuează sub actuala guvernare PSD – ALDE.

Conform datelor publicate, din totalul celor 13.680 de kilometri de linie de cale ferată, 9.908 de kilometri, adică 72,4%, nu mai oferă siguranță, în multe zone circulându-se cu mari restricții de viteză.

Din totalul de 4.739 de poduri, 3.115 sunt periculos de ruinate, adică circa 65,7%. Peste 9.200 de podețe dintr-un total de 12.674 sunt distruse.

Peste 85% din terasamente, tuneluri, rețele de contact, transformatoare și linii electrice de contact sunt degradate, iar circa 85% din instalațiile de semnalizare în linie curentă sau în stații se află într-o stare critică.

Statistic, în cazul liniilor de cale ferată, anual ies din parametri 350 de kilometri și sunt reabilitați numai 12 km.

Deteriorarea infrastructurii feroviare are implicații periculoase în ceea ce privește siguranța și securitatea traficului, aceasta fiind generată de **o subfinanțare cronică**, ceea ce a condus la efecte nocive și greu de înlăturat. Subfinanțarea sectorului feroviar nu este singura motivația a declinului. Managementul defectuos este o altă cauză a lipsei investițiilor, iar o dovadă în acest sens este rectificarea negativă din 2017, când CFR Infrastructură a pierdut aproximativ 73 de milioane de euro din cauza incapacității sale de a cheltui acești bani.

Fondurile publice alocate ulterior anului 2012 pentru întreținerea infrastructurii feroviare a reprezentat mai puțin de 54% din necesar.

Referitor la proiectele de investiții pe calea ferată, practic, la fiecare mare proiect au fost probleme care au cauzat mari întârzieri. De la pregătirea insuficientă a proiectelor și documentațiilor de licitație, începerea licitațiilor fără să fie respectate toate cerințele legale, cum ar fi finalizarea exproprierilor care să lase constructorului terenul liber de orice sarcini, lipsa avizelor necesare, în special avizul de mediu.

Este și cazul proiectului de reabilitare a căii ferate Vințu de Jos-Simeria, 44 de km, cu 300 milioane euro, bani europeni din Fondul de Coeziune, primul mare proiect de cale ferată de după 2003. Licitatia a fost lansată în 2011, iar cei care au pierdut au contestat acordarea contractului și au primit câștig de cauză. S-a schimbat guvernul în primăvara lui 2012 și au urmat trei licitații, dar de fiecare dată licitația a fost anulată. Deși contractul era contestat, CFR a virat în avans 40 milioane Euro.

Degradarea severă și progresivă a rețelei feroviare a cauzat scăderea atractivității pentru clienți a serviciilor de transport pe calea ferată.

Astfel, la nivel național, transportului feroviar mai deține doar o cota de 4,6% din piața transporturilor terestre de marfă și 20,1% din piața transporturilor terestre de pasageri.

Consecința migrației masive a clienților căii ferate către transportul rutier constă în suprasolicitarea excesivă a rețelei rutiere, cu efecte privind creșterea frecvenței de apariție a blocajelor de trafic, reducerea vitezelor de deplasare, creșterea masivă a accidentelor rutiere, creșterea nivelului de poluare.

Domnule ministru Șova,

În nota Partidului Social Democrat din care faceți parte, ați reușit contraperformanța de a nu finaliza niciun proiect concret de reabilitare a infrastructurii de transport din România, dar și să distrugeți toate proiectele începute înainte.

Inconsecvența de care dați dovadă atât dumneavoastră, cât și Guvernul din care faceți parte, în luarea deciziilor, denotă lipsă de profesionalism și incapacitatea de a găsi soluții optime pentru soluționarea problemelor cu care se confruntă infrastructura de transport din România.

Domnule ministru, este cazul să faceți un pas în spate, împreună cu aparatul propriu din ministerul pe care îl coordonați, pentru a încerca să limităm situația gravă în care se afundă din ce în ce mai mult sistemul de transport rutier din România. Există foarte multe disfuncționalități în acest domeniu pe care cu siguranță, dumneavoastră nu le puteți gestiona.

Stimate colege și stimați colegi senatori,

În lipsa alocărilor de la Bugetul de Stat, atragerea fondurilor europene este singura șansă de a realiza investiții în infrastructura de transporturi.

Dar acest Guvern s-a dovedit a nu fi capabil să atragă fondurile europene puse la dispoziție!

Nici semnalele de alarmă trase de Comisarul european pentru politică regională Corina Crețu în aprilie și recent în septembrie, nu au avut vreun impact în ceea ce privește Ministerul Transporturilor și Ministrul Lucian Șova.

Fondurile europene, domnule Ministru, sunt aur curat pentru România, dar Dumneavoastră nu-l doriți. Căutați finanțări prin Asia și prin alte părți. **Banii europeni care trebuie cheltuiți corect și legal nu vă trebuie.**

Chiar colega dumneavoastră de partid, doamna comisar european Corina Crețu, a tras un semnal de alarmă și s-a declarat extrem de îngrijorată. Un singur proiect a fost depus de România pe Programul Operațional Infrastructură Mare și anume metroul Gara de Nord – Otopeni, neexistând alte proiecte noi pe infrastructura de transport.

A fost un avertisment adresat direct dumneavoastră domnule ministru Lucian Șova, prin care sunteți pur și simplu acuzat de dezinformare. În ciuda răspunsului verbal pe care l-ați formulat, cum că s-a greșit destinatarul și există un grad de 200% de contractare, la Comisia Europeană nu s-au primit alte proiecte.

De asemenea Guvernul a fost avertizat asupra faptului că pregătirea proiectelor cofinanțate din partea UE este foarte slabă și prin urmare întârzierile înregistrate în implementarea lor ar putea conduce la dezangajări imediate.

Este esențial ca Ministerul Transporturilor în calitate de organism intermediar în cadrul POIM și Ministerul Fondurilor Europene ca autoritatea de management să-și exercite rolul în

fața principalilor beneficiari, agenția pentru drumuri CNAIR și CFR, astfel încât să nu mai repete o serie de greșeli grave, să renunțe la metode care au dus la întârzieri de proiect și depășiri de costuri în trecut.

Stimați colegi,

În loc să ia act de avertizările Comisiei Europene domnul Lucian Șova alege să dezinformeze colegii de guvernare și opinia publică.

Domnul ministru al Transporturilor preferă să fie cheltuiți bani publici, bani din buzunarele românilor, decât să acceseze fondurile europene, putând astfel să degreveze bugetul de stat de sume importante.

Domnule ministru,

Cine să vă mai înțeleagă deciziile total ineficiente și dezastruoase, pe care le-ați luat de la preluarea portofoliului?

Domnule ministru,

Nu aveți niciun proiect matur în curs de finalizare, iar România riscă să piardă sume mari de bani de la Uniunea Europeană din cauză că nu ați fost în stare să respectați procedurile și termenele de finalizare a etapelor aferente proiectelor. Din aceste considerente, domnule Șova, trebuie să vă dați demisia din funcția de ministru al Transporturilor!

Stimați colegi,

Toate aspectele menționate în această expunere duc la o singură concluzie: Domnul Șova nu poate gestiona problemele de la nivelul Ministerului de Transporturi.

Domnul Lucian Șova este depășit de situație, o zi în plus cu domnul Lucian Șova la conducerea Ministerului Transporturilor reprezintă „o breșă” care se adâncește tot mai mult în „peretele” infrastructurii de transport din România și o vulnerabilitate tot mai pronunțată la adresa sistemului nostru de transporturi.

Această situație nu mai poate continua, așa că, dragi colegi, vă invităm să votați această moțiune, pentru a oferi șansa unei infrastructuri de transport moderne, pentru binele economiei naționale, pentru binele României!