

GRUPUL PARLAMENTAR PSD+PC

Se dezbate  
Curs, 12 aprilie  
16<sup>00</sup>, ora 16<sup>00</sup>  
Nr.XVI/27/30.03.2010

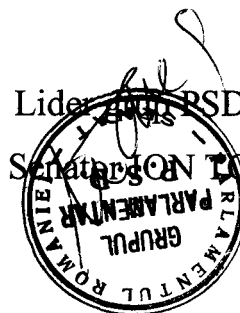
*Al. Cioba*

**Către Biroul Permanent al Senatului,  
Domnului Președinte Mircea Geoană**

Subsemnații, senatori ai grupului parlamentar PSD+PC, menționați în anexele la prezenta moțiune, în temeiul art.67 și 112 din Constituția României, republicată, și a art.153-157 din Regulamentul Senatului, înaintăm prezenta moțiune simplă cu tema "*Transporturile din România trase pe dreapta de guvernarea cu aceeași orientare*".

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

Lider PSD+PC  
Senator Ion Toma



## **TRANSPORTURILE DIN ROMANIA TRASE PE DREAPTA DE GUVERNAREA CU ACEEAȘI ORIENTARE”**

Subsemnații, membrii ai grupului parlamentar PSD + PC din Senatul României, menționați în anexa, în temeiul prevederilor articolelor 67 și 112 alin.(2) din Constituția României, republicată și a art. 153 – 157 din Regulamentul Senatului, față de situația gravă în care se află infrastructura de transport din România, înaintăm prezenta moțiune simplă cu tema:

*“Transporturile din România trase pe dreapta de guvernarea cu aceeași orientare”*

Infrastructura de transport din România ar fi trebuit să fie capabilă să asigure interoperabilitatea rețelei sale de transport cu infrastructura europeană până în 2020, conform negocierilor cu UE. Pentru îndeplinirea angajamentelor asumate de România și pentru modernizarea țării trebuia pusă în aplicare strategia elaborată de conducerea MTCT din 2004. Aceasta ținea cont și de înțelegerile făcute cu instituțiile financiare internaționale (IFI), cât și de capacitatea bugetului național de a suporta aceste investiții, corelate fiind, desigur, cu aportul la buget pe care investițiile în infrastructura de transport îl aduc anual în mod direct și indirect.

Pentru a realiza aceste investiții ar fi trebuit ca, la finele anului 2010, să avem, spre exemplu, modernizați 6742 km de drum național și alți 1671 km în lucru, iar prin programul de autostrăzi trebuia să avem în exploatare 890 km și în lucru 907 km. Sigur că acest lucru era posibil dacă strategia negociată de România cu Uniunea Europeană în 2004 și lăsată moștenire ar fi fost pusă în aplicare. Dar ce să facem, acum îl ascultăm pe încă ministrul Radu Berceanu cum ne spune: ”dacă mă întrebați pe mine, vă spun că nu putem accesa banii de la UE mai mult decât cei 2,56% din miliardele alocate României, pentru că nu avem bani suficienți ca să pornim aceste proiecte”. Dar adaugăm noi: bine că avem bani să facem proiecte care nu sunt pe rețeaua TEN-T, care nu sunt o prioritate, gen METROREX, drumul Focșani-Ojduța sau lucrări de întreținere făcute de mântuiala, etc.

În domeniul infrastructurii feroviare trebuia să fie finalizată modernizarea a 800 km linie de cale ferată și alți 500 km să se afle în lucru. De asemenea trebuiau eliminate toate punctele periculoase situate pe rețeaua de transport feroviar, inclusă în rețeaua europeană TEN-T.

Prin acțiunile lipsite de profesionalism și eficiență, conducerile de dreapta, succedate la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii după 2005, au pus și pun în pericol atât continuarea finanțărilor de la UE și de la IFI, așa cum s-a întâmplat deja în unele cazuri, cât și dezvoltarea economică a României pe termen mediu și lung.

În ultimul an, conducerea actuala a MTI a arătat că nu respectă angajamentele contractuale sau pe cele asumate de România prin Tratatul de Aderare la UE, nu respectă programul de guvernare și nici legile țării, fapt de o gravitate fără precedent.

Încă ministrul Radu Berceanu a distrus, prin managementul său, sistemul de transporturi din România. De altfel, acesta a condus acest minister în perioadele cele mai importante în care deciziile urmau să ducă la dezvoltarea sau îngroparea sistemului de transport românesc.

După cum se poate observa, despre dezvoltare nu putem vorbi, așa cum nu putem vorbi nici de calitatea infrastructurii de transport sau a lucrărilor care se derulează în acest domeniu. Putem vorbi eventual de subdezvoltarea transporturilor, fapt ce reiese și din raportul întocmit de Forumul Economic Mondial, România fiind devansată nu doar de statele membre UE, ci și de unele țări africane sau asiatice. Deci putem vorbi doar de îngroparea sistemului de transport din România.

## **Doamnelor și domnilor senatori,**

### **I. Premisele guvernării PD-L**

Din principalele angajamente ale programelor de guvernare ale Cabinetului Boc în secțiunea “Infrastructura de transport” reținem ca direcții de acțiune ale Ministerului Transporturilor și Infrastructurii următoarele:

1. Asigurarea coerenței și continuității lucrărilor de infrastructură pe termen lung prin promovarea PACTULUI NAȚIONAL “AUTOSTRĂZILE ROMÂNIEI”;
2. Refacerea rețelei de drumuri naționale la un nivel calitativ European, până în anul 2012;
3. Creșterea vitezei tehnice proiectate pe calea ferată în medie cu 25% și reducerea timpului de circulație cu 50% față de cel actual la trenurile de călători și marfă, precum și eliminarea staționării trenurilor în frontieră;
4. Înnoirea și modernizarea parcului existent de material rulant, modernizarea stațiilor de cale ferată pentru creșterea gradului de confort oferit publicului călător;
5. Respectarea angajamentelor făcute de România în domeniul transporturilor.

După cum este ușor de constatat la o analiză sumară, nici una din prioritățile programului de guvernare nu se află practic în atenția ministrului și a guvernului din care face parte. Este de reținut doar situația cheltuielilor duble sau triple pentru modernizarea unor tronsoane de infrastructură.

Din păcate, Guvernul și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii nu permit realizarea acestora nici la nivel legislativ.

## **II. Analizate pe rând, prioritățile guvernului în domeniu, arată astfel :**

### **Transport Rutier, drumuri naționale și autostrăzi**

După cum știți, stimați colegi, în urmă cu câteva săptămâni vă informam și vă solicitam sprijinul pentru susținerea Programului Național de Autostrăzi, program pe care ar fi trebuit să-l propună ministrul de resort și Guvernul Boc și pe care noi, cei care am încheiat negocierile cu UE în 2004, l-am lăsat sub forma unei strategii alături de strategiile pentru drumurile naționale și infrastructura de cale ferată.

Doamnelor și domnilor senatori, vă informez că Pactul Național de Autostrăzi îl vom avea cu sau fără avizul încă ministrului Radu Berceanu. L-am realizat noi, cei din opoziție. Era obligația dvs. domnule ministru și poate a dvs. domnule Prim Ministru, de a-i da un brânci ministrului de resort ca să facă ceva măcar pe hârtie în mandatul dvs.

Pactul național va reglementa contractele între antreprenori și subantreprenori, în care firmele românești mai mici să beneficieze de aceste investiții și nu cei mari să ducă banii peste hotare ; românii să lucreze, nu să stea în șomaj, pentru că azi exista cetățeni din afara UE care muncesc în locul lor ; prețul să fie fix sau aproape fix, să poată fi modificat cu maxim 10% și să nu fie la discreția șmecherilor care au pile sau mituiesc angajații Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale Române. Nu în ultimul rând, legea propusă de noi va indica perioada și sursa de finanțare în care să se realizeze fiecare traseu de autostradă din Romania în următorii 10 ani, astfel încât acest program să nu poată fi modificat de câte ori se schimbă ministrul sau guvernul.

Actualul încă ministru Radu Berceanu invocă mereu lipsa banilor alocați de la buget și refuză să înțeleagă, atunci când i se spune, că nu lipsa banilor este problema , ci managementul acestora și în mod evident stoparea matrapazlicurilor pe care subordonații lui de încredere le fac, cu bună știință a celui care este 'capo di tutti capi'.

Recent guvernatorul Băncii Naționale declară fără echivoc că Romania nu are nici o șansă de dezvoltare și ieșire din criză fără a pune în aplicare de urgență Programul Național de Autostrăzi, care să fie asumat politic de toate partidele.

Acest încă ministru, după cum afirmam mai sus, ne spune că nu are bani, dar noi îi răspundem că banii sunt în seifurile IFI și ale UE, cât și ai acelor investitori privați, dispuși să investească în autostrăzile românești, dar care nu au curaj să se apropie știind la ce presiuni sunt supuși prin comisionare și la ce riscuri sunt expuși, inclusiv ca imagine, prin contractarea unor astfel de lucrări în România de azi.

Vă informăm domnule încă ministru că nici IFI sau băncile comerciale nu sunt dispuse să finanțeze contractul golănesc Comarnic-Brașov negociat sub coordonarea Dvs. de către colectorii Dvs.

După cum am mai arătat, acest contract se constituie a fi cel mai mare tun pe care un ministru post-decembrist încearcă să-l dea bugetului României și, pentru a vă reîmprospăta memoria dumneavoastră, dar și a domnului Prim-Ministru, vă semnez încă o dată că acest contract are un cost negociat pentru 55 km, cât pentru cei 415 km ai autostrăzii Transilvania, aceasta din urmă fiind de fapt dublată ca preț de ministrii de dreapta, instalați după 2005.

Practic, comparând negocierile din 2004 cu ceea ce ați obținut dumneavoastră și echivalând tehnic soluțiile propuse, asistăm la o majorare a costurilor cu 50%, ceea ce înseamnă 1,5 miliarde euro.

Asta da lovitură, doamnelor și domnilor colegi !

Nerealizările în domeniul autostrazilor sunt atât de mari încât acest Guvern merită o moțiune de cenzură numai pe acest subiect. Exemplele de nerealizări pot continua.

Consideram că trebuie să vorbim despre ceea ce este și mai grav, adică despre ceea ce este început sau pregătit să înceapă și pentru că stagnează, acestea generează disponibilizări masive de personal, închiderea sau intrarea în faliment a firmelor românești din domeniu, sau mai grav, pierderea finanțărilor de la UE din fondurile de preaderare ISPA sau de la IFI.

Edificator ca exemplu este cazul autostrăzii Deva-Orastie. Incompetenții și colectorii angajați din CNADNR sunt atât de lipsiti de profesionalism, încât România riscă să piardă ceea ce deja avea asigurat, în acest caz domnul, încă ministru Radu Berceanu, ne-ar spune așa : ”Dacă m-ați întreba pe mine, de ce nu am reușit să licitez lucrările la autostrada Deva-Orăștie, v-aș spune că nu am știut cum să le dau contractul prietenilor mei.”

Dupa 5 ani de guvernare de dreapta în acest sector, am asistat la ”marea inaugurare” a 42 km din autostrada A3 în loc să avem azi în folosință 890 km și alți 900 de km în lucru, ceea ce putea să fie cheia ieșirii României din criza economică. A se vedea cazul polonez de traversare a crizei.

Numai negocierile finalizate în 2004 ar fi adus României 760 de km de autostradă până în 2010, în loc de 42 km.

Actualul încă ministru, nu numai că a contribuit alături de predecesorul său Gigi Dobre la desființarea acelor contracte, dar nu a reușit să le înlocuiască.

Dar cum să facă acest lucru când a încredințat conducerea acestui sector unui personaj, pe cât de dubios, pe atât de lipsit de pregătire profesională, al cărui CV este păstrat precum secretele de stat ca să nu aflăm de fapt că, astăzi, autostrazile sunt gestionate de un om specializat în managementul turismului sau agriculturii. Atunci când cei care au minimă pregătire necesară în domeniu semnalează nereguli în licitații sau contracte, chiar falsuri, dumneavoastră domnule Ministru îi expediați

urgent acasă. A se vedea aici cazul înlocuirii lui Hary Dascalu, fiul președintelui PD-L Dolj, acesta fiind obligat să plece după ce a constatat că au fost înlocuite paginile din contractul negociat în proiectul Comarnic-Brașov, fapt deosebit de grav pe care instituțiile abilitate ar trebui să-l cerceteze.

În locul lui, a fost adus domnul Barbier care urmează să negocieze și să gestioneze inclusiv contractele încheiate cu fosta lui firmă, aflat practic într-un grav conflict de interese, dar acest lucru a devenit ceva obișnuit când domnul, încă ministru, Radu Berceanu își alege colaboratorii colectori.

De altfel, ne explicați foarte des cum nu puteți accesa fondurile europene pentru că nu aveți finanțarea inițială demarării proiectelor, dar nu ne explicați și nu ați întreprins nimic semnificativ pentru a îmbunătăți colectarea banilor proveniți din rovine. Suma aceasta este aproape suficientă pentru a începe proiectele în care România are cofinanțare de la UE pentru autostrăzi și Drumuri Naționale, de peste un miliard de euro anual. Aceasta valoare ar putea intra în economia românească în fiecare an.

Analizând situația actuală, nu putem concluziona decât că nu vă pasă de realitate, tot așa cum nu vă pasă de gropile care s-au transformat deja în cratere, devenind o prezență obișnuită pe drumurile noastre.

Doamnelor și domnilor senatori, nu există contract în care să nu fie modificări ale soluțiilor tehnice și prețurilor, să nu existe abuzuri din partea părților contractante.

Aceste abuzuri au condus în ultima perioadă la claim-uri de peste 80 milioane Euro, pe care CNADNR le va plăti în loc să plătească lucrări propriu-zise. De altfel, în CNADNR s-a instalat o mafie a claim-urilor dând prilejul în mod deliberat ca firmele să ceară penalizări, plăți suplimentare pentru că CNADNR nu-și îndeplinește obligațiile.

Care este dimensiunea reală a acestor claim-uri și lista acestora, domnule încă ministru ?

Sincer, ne așteptam să auzim din partea domnului, încă ministru, Radu Berceanu explicații nu despre modul în care nu pot absorbi banii UE, ci de ce a pierdut finanțarea de la BM pentru centurile ocolitoare de la Bacău, Brașov, Reghin, Tirgu Mures, Mediaș, sau de ce BEI va retrage, dacă nu a și făcut-o, o parte din finanțarea pentru etapa a VI-a din cadrul programului de modernizare a drumurilor naționale, sau despre comisioanele plătite de la buget pentru neutilizarea creditelor (a se vedea creditele de la BERD sau US EXIMBANK).

Evident că în cazul BEI, etapa a VI-a de modernizare a Drumurilor Naționale este implicat, desigur, asfaltatorul de casa, nimeni altul decât regele asfaltului, care și-a permis să lucreze fără proiect tehnic, să modifice arbitrar și unilateral soluțiile tehnice

pentru drumurile pentru care acesta are contract, fără să fie tras la răspundere de cei în drept.

### **Stimați guvernanți, Domnule încă Ministru și nu în ultimul rând Domnule Prim Ministru**

Mulți români se întreabă de ce sunt drumurile prost făcute și întreținute? Răspunsul este numai unul: din cauza corupției, care acționează în toate felurile și în toate etapele, practic începând de la faza de licitație a studiilor proiectului, continuând cu monitorizarea contractelor de execuție a lucrărilor și în final cu acordarea contractelor pentru întreținerea de vară și iarnă a drumurilor naționale.

Aceste contracte de întreținere, fiind canale de colectare mult mai facile, aici se primesc alocări de fonduri sub argumentul necesității imediate. De altfel, toată țara a văzut, domnule încă ministru, ce dificultăți financiare ați avut după o ninsoare abundentă în urma căreia ne-ați informat ca s-au terminat fondurile pentru întreg anul. De aceea, ne-am gândit să vă ajutăm, propunând recent o lege prin care să se reglementeze modul de contractare a lucrărilor de dezapezire și întreținere de vară, pentru ca la anul să mai rămână ceva bani și pentru construcții, nu doar pentru întrețineri.

Doamnelor și domnilor senatori, avem o veste proastă pentru toți, inclusiv pentru domnul senator Radu Berceanu, vrem să vă anunțăm faptul că, în România, principala cauză a accidentelor este starea proastă a drumurilor. Sigur că la MTI se cunoaște acest lucru și, după cum știm cu toții, nu se face mare lucru pentru îmbunătățirea circulației pe drumurile naționale, dar mă întreb dacă încă ministrul Radu Berceanu nu are muștrări de conștiință când se gândește câți oameni mor sau rămân invalizi din cauza accidentelor datorate stării șoselelor sau poate că nu se gândește la așa ceva și este imun la durerile oamenilor.

Domnule încă ministru, rămânem convinși că managementul pe obiective este veriga cea mai slabă a Dvs., pentru că ați demonstrat cu prisosință că aveți talent de a nu face, în loc de a face, de a bloca și ceea ce este deja finanțat și contractat (a se vedea aici proiectele din cadrul etapei V și VI). Alocați banii preferențial pentru contracte în care sunt implicați cei agreeți, iar contractelor semnate de 2 ani sau cu proceduri de licitație finalizate (a se vedea drumurile naționale din Vestul și Nord-Vestul țării) nu le alocați banii necesari. Același lucru îl putem constata și în cazul infrastructurii feroviare.

Și iată cum, stimați colegi, am ajuns să vorbim și de **calea ferată**, o cale ferată măcinată de lipsa investițiilor în care avem peste 80% linii cu perioada de reparații capitale expirată, în care avem 90% din poduri și podețe în categoria punctelor cu risc maxim și instalațiile electrice de contact, stațiile de tracțiune și tunelurile sunt în același procent ridicat de peste 70% cu reparațiile capitale expirate.

**Transportul pe calea ferată**, în ultimii ani, a ajuns la performanța negativă de a se circula cu o viteză medie de 45 km/h și de a avea traficul redus la exact 50% comparativ cu traficul de acum 10 ani, atât la marfă cât și la călători. Unde sunt domnule încă ministru măsurile care conduc la punerea în aplicare a programului de guvernare din care am facut un extras la începutul acestei moțiuni. (a se vedea punctele 3 și 4)

În condițiile în care importante cantități din elementele infrastructurii feroviare din România au durata de viață normată expirată sau sunt scadente pentru reparații capitale, siguranța circulației trenurilor, respectiv integritatea calatorilor și a mărfurilor, nu mai poate fi asigurată, decât prin reducerea permanentă a vitezei maxime de circulație, admise. Ca urmare, atractivitatea transportului feroviar scade și implicit veniturile acestuia. Descreșterea veniturilor căilor ferate necesită creșterea efortului financiar al statului pentru compensarea acestor pierderi, stat ale cărui resurse sunt limitate, în special în perioada de criza. Acesta este cercul vicios în care ne rotim când vorbim de calea ferată.

**Bugetul pe anul 2010**, alocat infrastructurii feroviare, **confirmă starea de subfinanțare a căii ferate, el ajungând doar pentru cca. 15 %** din sumele minime necesare, la capitolul “ Investiții ale agenților economici cu capital de stat”. Astfel, din necesarul de peste un miliard de lei s-au alocat numai 150 milioane lei.

Ca urmare, unor lucrări importante precum supraînaltarea și consolidarea liniei în zona hidrocentralei Portile de Fier, reabilitarea și modernizarea liniei Craiova – Calafat (Vidin), de pe coridorul TEN-T IV Sud și redeschiderea circulației pe linia București-Giurgiu, coridor TEN-T IX, nu li s-a alocat nici un leu.

Nici lucrărilor începute încă înainte de 1990, precum linia Vâlcele –Râmnicu Vâlcea sau electrificarea Doaga –Tecuci - Barbosi, aceasta din urmă foarte aproape de finalizare, nu au primit sumele necesare, alocandu-se 45 %, respectiv 5 % din necesar.

**Cu o astfel de politica nu se poate astepta o revitalizare a transportului feroviar de călători și mărfuri în România !?** Să nu se mire nimeni dacă Uniunea Europeană va trece la sancționarea României, prin blocarea fondurilor puse la dispoziție.

Această stare de lucruri este **consecința politicii și legislației discriminatorii față de calea ferată**, dusă de ultimele guverne de dreapta, care fără excepție, au favorizat transportul rutier, în dauna celui feroviar, cu toate că Uniunea Europeană, prin Cartea Alba a Transporturilor (2001), solicită guvernelor să asigure, prin legislație și proiecte, o competiție echitabilă prin investiția masivă în infrastructura feroviara.

**Subfinanțarea cronică** a investițiilor și mentenanței infrastructurii feroviare a condus la degradarea continuă a acesteia, la reducerea vitezei maxime admisibile (a se



vedea situația tragicico-comică în care un tren a deraiat recent pe Valea Jiului, circulând cu viteza "fantastică" de 30 km/h).

La fel de greu este de înțeles este și faptul că nu faceți eforturile necesare pentru **accesarea fondurilor UE**, puse la dispoziția Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, pentru modernizarea coridoarelor IV Sud (Constanța-București-Brasov-Simeria-Curtici), IV Sud (Arad-Timisoara –Craiova-Calafat) și coridorul IX (Iași-Pășcani-Ploiești-București-Giurgiu). Aceste fonduri, alături de cele pe care IFI sunt dispuse să le aloce în proiectele de infrastructură feroviară, ar putea face din nou atractiv și rentabil transportul de călători și mărfuri pe calea ferată.

Deosebit de supărătoare este **calitatea slabă a unor proiecte și lucrări** care, coroborată cu lipsa mentenanței, conduce ca, la scurt timp după "modernizare", să se circule, pe anumite porțiuni, mai încet decât înaintea modernizării, și asta după ce s-au cheltuit sute de milioane de Euro. Așa este cazul tronsonului București-Câmpina, de pe coridorul IV, pentru care s-au cheltuit 225 mil Euro, pentru a o face circulabilă cu 160 km / h, iar azi se circulă cu numeroase restricții de viteză !

Ne putem întreba și poate vom primi și răspunsuri de ce nu se finalizează linia de metrou 1 Mai - Zărea, aflată tot în programul de guvernare. Sau de ce se dorește obținerea unui împrumut japonez de 300 de milioane de dolari, pentru finanțarea parțială a unui proiect „futurist”, metroul suspendat: Piața Victoriei - Aeroportul Otopeni, a cărui valoare se estimează la peste UN MILIARD USD!!! Pentru ce? Pentru a transporta zilnic câteva mii de călători, 3 - 4 trenuri de la Otopeni sau pentru a lega cartierul Băneasa-POPOVICI, de centru?

În ambele cazuri nu se justifică o asemenea investiție. Cei din Băneasa au dare de mână și nu își cară bagajele prin metrou. Au câte două-trei mașini, adică posibilități de transport, iar acest proiect nu a fost cuprins într-un program de guvernare sau negociat de România cu UE . Dimpotrivă, în programul de guvernare este prevăzut ca legătura cu Aeroportul Otopeni să fie realizată prin rețeaua de cale ferată periferică a Bucureștiului și poate vă gândiți să nu mai transbordați pasagerii cu microbuzele pentru a ajunge la aeroport. O soluție elegantă și eficientă economic ar fi să prelungiți linia de cale ferată și să faceți o mică stație la aeroport, dar dvs., după cum am văzut până acum, nu aveți o concepție și o soluție viabilă în acest domeniu.

Cât privește reorganizarea căii ferate, constatăm că guvernarea de dreapta este preocupată mai degrabă de pierderea activelor căii ferate și trecerea acestora în mâna speculatorilor imobiliari, așa cum s-a întâmplat în cazul hotelului Astoria unde nici o instituție abilitată nu s-a sesizat. După aceeași metodă ne așteptăm ca și complexul Astoria Snagov să fie prăduit și chiar mai grav întreaga companie feroviara de transport marfa să intre pe făgașul privatizării clientelare, după intrarea ei în insolvență.

Spre deosebire de alte sectoare în care o restructurare poate presupune închiderea unor unități economice, va informăm, domnule încă Ministru, ca în transporturi nu avem ce să punem în loc de drumuri, cale ferată, aeroporturi sau porturi, numai o infrastructură mai bună. Principiile manageriale după care conduceți acest sector economic sunt total greșite și ne-ar plăcea să spunem să va revizuiți atitudinea și principiile de management, dar dvs ați demonstrat că sunteți incapabil să gândiți constructiv în acest sector de activitate.

Singurele lucruri pe care le-ați înțeles au fost că : "Nu putem să mergem pe un sistem feroviar care nemulțumește pe toată lumea și are un personal extrem de numeros, plătit destul de bine și cu tot felul de facilități... Atâta vreme cât rămân acolo, se înfruptă din banii dumneavoastră", adică se înfruptă din banii bugetului național. Aceste măsuri ne aduc aminte de programul guvernării CDR, din perioada 1996-2000, când ați reușit performanța de a distruge sectorul mineritului și cel energetic din România, prin celebrele acțiuni de reorganizare a acestora, trimițând și atunci ca și acum, zeci de mii de oameni în șomaj.

#### **Domnule încă Ministru,**

Fiecare ministru își dorește să intre în cartea de istorie a ministerului pe care-l conduce, aspect evidențiat cu predilecție de către cei proveniți din PD-L.

Începând cu maestrul Dvs., actualul președinte al țării, care s-a remarcat în perioada domniei sale în Ministerul Transporturilor prin greșita taxa din care a rămas doar sloganul "aici sunt banii dvs", în gropile de azi am spune noi și prin celebra declarație din anii '98 : "România nu are nevoie de autostrazi, că ne ajung drumurile naționale", Dvs., domnule încă ministru, va remarcăți doar prin încercarea de a ne explica incapacitatea dvs. de a pune la punct absorbția de fonduri europene, a miliardelor care ne stau la dispoziție.

Aceasta fiind una din principalele inacțiuni, cu care veți rămâne în istoria Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Totodată, sunteți primul dintre miniștrii din acest domeniu care a reușit să piardă finanțări pe contracte deja încheiate, cum ar fi: BEI VI, finanțarea Băncii Mondiale pentru cele 5 variante de ocolire ale orașelor menționate anterior, precum și fondurile ISPA de preaderare, care nu vor fi consumate până la finele acestui an și nici până anul viitor, în cazul în care veți obține o derogare de la Uniunea Europeana. ( a se vedea cazul relitării pentru a IV-a oara a lucrărilor pentru tronsonul Deva – Orastie).

De altfel, domnule încă Ministru, sper ca și colegii Dvs. de partid, în frunte cu premierul Boc, să conștientizeze faptul că ați devenit un campion în nerealizări și că v-ați detașat din rândul plutonului ministerial PD-L-ist, prin lipsa eficienței și profesionalismului în conducerea acestui Minister.


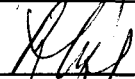
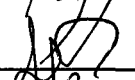


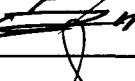
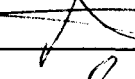
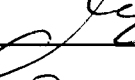
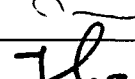
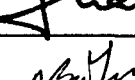
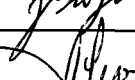
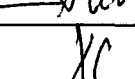
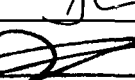
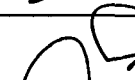
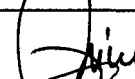


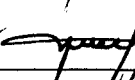

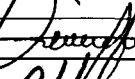
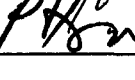
Doamnelor și domnilor senatori, în concluzie, putem spune ca sectorul transporturilor în Romania nu numai că nu este condus, dar este de-a dreptul jefuit și că actualul încă ministru este pacostea României și avem curajul să-l catalogăm ca pe un sabotor al economiei naționale. Sper ca într-o buna zi să fie aduse la lumina și sanctionate de organele abilitate toate matrapzlacurile facute de subordonații domnului încă ministru Radu Berceanu, care sunt puși să îndeplinească misiunile murdare pentru ca acest ministru să ramână cu mâinile curate. Desigur, aceste lucruri vor mai fi încă posibile doar pe perioada de timp în care colegii PD-L- isti îl vor mai suporta și până când Primul-Ministru Emil Boc va constientiza că bolovanul de moara, Radu Berceanu, îi îneacă flota ministeriala.

Asteptam din partea guvernului de dreapta PD-L tragerea Dvs. pe dreapta.

Tabel cu senatorii care susțin moțiunea simplă inițiată de PSD+PC

"Transporturile din România trase pe dreapta  
de guvernarea de dreapta"

Nr. crt.	Numele și prenumele	Grup parlamentar	Semnătura
1	ION TOMEȘ	PSD + PC	
2	MIRCEA GEORGANĂ	PSD + PC	
3	ARCAȘ VIORCEL	PSD + PC	
4	LAZĂR SORIN-CRIN	PSD + P.C.	
5	GREBLĂ TOMI	PSD + PC	
6	Bata Marbu Ștef	PSD + PC	
7	BELCIURENCU TRIFON	PSD + PC	
8	AMBROTESCU ECATERINA	PSD + PC	
9	Valea Iurșan	PSD + PC	
10	Corșogean Ștef	PSD + PC	
11	MOGA NIC	PSD	
12	Șelintu Anina	PSD + PC	
13.	SĂRBU ILIE	P.S.D. + P.C.	
14	VOICU CRISTIAN	PSD +	
15.	VĂRILESCU LIA OLGUTA	PSD + PC	
16	TUTUIANU ADRIAN	PSD + PC	
17	SĂGHIAN GHEORGHE	PSD + PC	

18	PRUNEA NICOLAE	PSD + PC	
19	Miron Mitu	PSD	
20	Pop Gheorghe	PSD	
21	Sergiu Nicolae	PSD + PC	
22	Gavril Iujă	PSD + PC	
23	Tămăgă Constantin	P.S.D.	
24	Marian Valea	PSD	
25	Mardare Radu-Cătălin	PSD-PC	
26	Marcu Gheorghe	PSD + PC	
27	Mang Ioan	PSD + PC	
28	Bălan Gheorghe Pavel	PSD	
29	CORDOZ ALEXANDRU	PSD + PC	
30	SOVA DAN	PSD	
31	CHELARU IOAN	P.S.D.	
32	Constantinescu Florin	PSD	
33	Nicula Cosmin	PSD	
34	SAYU DANIEL	PSD + PC	
35	ROTARU ION	P.S.D + PC	
36	HAȘA PETRE	P.S.D + PC	
37	Vedulescu D.	PSD + PC	
38	HAȘA PETRE	P.S.D + P.C.	
38	Hasoțchi Puiu	PNL	