

# STENOGRAMA

ședinței Senatului din 12 aprilie 2010

## SUMAR

1.	Mesaj de compasiune și solidaritate, în numele Senatului României, pentru tragica dispariție a Președintelui Poloniei și a celor care l-au însoțit. Moment de reculegere.	2
2.	Aprobarea ordinii de zi și a programului de lucru.	3 - 4 și 95 - 96
3.	Prezentarea, dezbaterea și respingerea moțiunii simple „Transporturile din România trase pe dreapta de guvernarea cu aceeași orientare”.	4
4.	Întrebări și interpelări depuse în scris la secretariatul ședinței de doamnele și domnii senatori: Anca-Daniela Boagiu, Dumitru Oprea, Mihaela Popa, Alexandru Pereș, Doina Silistru, Dan Voiculescu, Ilie Sârbu, Ion Rotaru, Valer Marian, Gheorghe Pop, Mihăiță Găină, Alexandru Cordoș, Liviu-Titus Pașca, Emilian-Valentin Frâncu, Paul Ichim, Cornel Popa, Sorina-Luminița Plăcintă, Iulian Bădescu, Iulian Urban, Gheorghe Bîrlea, Titus Corlățean, Adrian Țuțuianu, Șerban-Constantin Valeca, Marius-Petre Nicoară, Minerva Boitan, Tiberiu Bokor.	97

## **STENOGRAMA**

***ședinței Senatului din 12 aprilie 2010***

*Ședința a început la ora 15.25.*

*Lucrările au fost conduse de domnul senator Mircea-Dan Geoană, președintele Senatului, asistat de domnul senator Gheorghe David și doamna senator Doina Silistru, secretari ai Senatului.*

### **Domnul Mircea-Dan Geoană:**

Doamnelor și domnilor senatori, vă invit să vă ocupați locurile în sala de plen.

Stimați colegi, în numele meu și alături de liderii grupurilor parlamentare, doresc să adresăm poporului polonez, națiunii polone și celor care au pierit în acest tragic eveniment aviatic mesajul nostru de compasiune și solidaritate, în numele Senatului României și al tuturor senatorilor noștri, doresc să vă propun, onorând memoria celor care au dispărut și onorând istoria tragică a națiunii poloneze, un moment de reculegere în onoarea celor care au dispărut în acest cumplit accident aviatic.

*(Se păstrează un moment de reculegere)*

Vă mulțumesc.

Dumnezeu să-i odihnească!

\*

Doresc, de asemenea, să vă informez că, în acest context dramatic, vizita președintelui Parlamentului European, domnul Jerzy Buzek, polonez ca naționalitate, a fost amânată – înțelegem cu toții motivele pentru această amânare.

\*

De aceea, vreau să vă mulțumesc și să-i mulțumesc și domnului ministru Radu Berceanu pentru faptul că a acceptat să devansăm dezbateră moțiunii noastre, de la ora 16.00 la ora 15.00.

În acest moment, suntem în cvorum de ședință. 87 de senatori și-au înregistrat prezența până în acest moment.

Voi fi asistat în această ședință de plen a Senatului României de către colegii noștri, doamna senator Doina Silistru și domnul senator Gheorghe David, secretari ai Senatului României.

\*

Avem astăzi, ca agendă și ordine de zi, dezbateră moțiunii pe tema transporturilor, moțiune prezentată și semnată de 38 de senatori ai României.

Supun votului dumneavoastră dezbateră acestei moțiuni, până la ora 18.00. Evident, după aceea, întrebări și interpelări, conform deciziei plenului nostru de săptămâna trecută.

Vă rog să votați ordinea de zi, așa cum v-am prezentat-o în urmă cu câteva secunde.

Cu 63 de voturi pentru, niciun vot împotrivă și nicio abținere, ordinea de zi a fost aprobată.

Supun votului dumneavoastră programul de lucru pentru astăzi.

Până la ora 18.00, dezbateră moțiunii, după ora 18.00 întrebări și interpelări.

Vă rog să votați.

Cu 63 de voturi pentru, niciun vot împotrivă și nicio abținere, programul de lucru a fost aprobat de plenul Senatului României.

\*

Intrăm în ordinea de zi de astăzi cu punctul principal de pe ordinea de zi – dezbateră moțiunii cu tema „Transporturile din România trase pe dreapta de Guvernarea cu aceeași orientare”.

Este o moțiune care a fost semnată de 38 de senatori.

Aș dori să invit, din partea celor care au inițiat această moțiune, pe domnul senator Sorin Bota, pentru prezentarea moțiunii.

Domnule senator, vă rog, microfonul central.

**Domnul Marius-Sorin-Ovidiu Bota:**

Vă mulțumesc, domnule președinte.

Domnule ministru,

Domnilor secretari de stat,

Doamnelor și domnilor colegi,

După cum știți, moțiunea noastră de astăzi este intitulată „Transporturile din România trase pe dreapta de guvernarea cu aceeași orientare”.

Infrastructura de transport din România ar fi trebuit ca, până la finele lui 2020, să fie asigurată și să fie interoperabilă cu infrastructura Uniunii Europene.

Acestea au fost negocierile făcute de România și finalizate în 2004 pe Capitolul – „Transporturi” – și de aici am plecat cu această moțiune.

Pentru îndeplinirea angajamentelor asumate de România și pentru modernizarea țării trebuia pusă în aplicare strategia elaborată de conducerea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului. 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 6 742 km de drum național și alți 1 671 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 Uniunea Europeană mai mult decât cei 2,56% din miliardele aruncate României, pentru că nu avem bani suficienți ca să pornim aceste proiecte”.

Mai adăugăm noi – bine că avem bani să facem proiecte care nu sunt pe rețeaua TEN-Transporturi, care nu sunt o prioritate, gen METROREX, Drumul Focșani-Ojdula sau lucrări de întreținere făcute de mântuială etc.

În domeniul infrastructurii feroviare trebuia să fie finalizată modernizarea a 800 km de 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 continuitatea finanțărilor de la UE și de la Instituțiile Financiare Internaționale, așa cum s-a întâmplat deja în unele cazuri, cât și dezvoltarea economică a României pe termen mediu și lung.

În ultimul an, conducerea actuală a ministerului a arătat că nu respectă angajamentele contractuale sau pe cele asumate de România prin Tratatul de Aderare la Uniunea Europeană, 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 ale Uniunii Europene, ci și de unele țări asiatice sau africane.

Deci putem vorbi doar de îngroparea sistemului de transport din România.

Doamnelor și domnilor senatori,

Premisele guvernării PDL

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 și 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 staționărilor trenurilor în frontieră;

4. Înnoirea și modernizarea parcului de material rulant existent, modernizarea stațiilor de cale ferată pentru creșterea gradului de confort oferit publicului călător;

5. Respectarea angajamentelor făcute de România în domeniul transporturilor.

Acestea au fost principalele cinci puncte din secțiunea infrastructură.

După cum este ușor de constatat la o analiză sumară, niciuna din prioritățile Programului de guvernare nu se află practic în atenția ministerului 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 la un nivel nici măcar legislativ.

Analizate pe rând, prioritățile Guvernului în domeniu arată astfel: Transportul Rutier, drumurile naționale și autostrăzile

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 dumneavoastră, domnule ministru, și poate a dumneavoastră, domnule prim-ministru, de a-i da un brânci ministrului de resort ca să facă ceva măcar pe hârtie în mandatul dumneavoastră.

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 există 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 România 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 matrapazlâcurilor pe care subordonații lui de încredere le fac cu buna știință a celui care este „capo di tutti capi”.

Recent, guvernatorul Băncii Naționale declara fără echivoc că România 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, desigur, 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 Instituțiilor Financiare Internaționale și ale Uniunii Europene, cât și la acei 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 nicio instituție financiară internațională sau băncile comerciale nu sunt dispuse să finanțeze contractul golănesc Comarnic-Brașov, negociat sub coordonarea dumneavoastră de către colecții dumneavoastră.

După cum am mai arătat, acest contract pare a fi cel mai mare tun pe care un ministru post-decembrist încearcă să-1 dea bugetului României și, pentru a vă reîmprospăta memoria dumneavoastră, dar și a domnului prim-ministru, vă semnalez încă o dată că acest contract are un cost negociat pentru 55 km, cât pentru cei 415 km ai Autostrăzii Transilvania, aceasta din urmă având costul dublat ca preț de miniștrii de dreapta, instalați după 2005.

Practic, comparând negocierile din 2004, pe același tronson, 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 autostrăzilor sunt atât de mari încât acest Guvern merită o moțiune de cenzură numai pe acest subiect. Exemplele de nerealizări pot continua.

Considerăm 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 finanțării de la UE din fondurile de preaderare ISPA sau de la instituțiile financiare internaționale.

Edificator ca exemplu este cazul autostrăzii Deva-Orăștie. Incompetenții și colectorii angajați din CNADNR sunt atât de lipsiți de profesionalism încât Romania 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."

După 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 cu alte contracte.

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, autostrăzile sunt gestionate de un om specializat în managementul turismului sau agriculturii. Atunci când cei care au minima pregătire necesară în domeniu semnalează nereguli în licitații sau contracte, chiar falsuri, dumneavoastră domnule încă ministru îi expediați urgent acasă. A se vedea aici cazul înlocuirii lui Hary Dascalu, fiul președintelui PDL 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-1 cerceteze.

În locul lui a fost adus domnul Bărbier, 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 rovinetă. Suma aceasta este aproape suficientă pentru a începe proiectele în care Romania are cofinanțare de la Uniunea Europeană pentru autostrăzi

și drumuri naționale, de peste un miliard de euro anual. Aceasta valoare ar putea intra anual în economia românească.

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 toate drumurile noastre.

Doamnelor și domnilor senatori, nu există contract în care să nu fie modificări ale soluțiilor tehnice și ale 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. Aș mai adăuga că aceeași situație se regăsește și în cazul Companiei Căi Ferate S.A.

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 poate absorbi banii Uniunii Europene, ci de ce a pierdut finanțarea de la Banca Mondială pentru centurile ocolitoare de la Bacău, Brașov, Reghin, Târgu Mureș, Mediaș sau de ce Banca Europeană de Investiții 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 casă, 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. A se vedea aici încrângătura din marea familie de la CNADNR.

Aceste contracte de întreținere, fiind canale de colectare mult mai facile, aici se primesc alocări de fonduri sub argumentul necesității imediate. De altfel, toata țara a văzut, domnule încă ministru, ce dificultăți financiare ați avut după o ninsoare abundentă în urma căreia ne-ați informat că s-au terminat fondurile pentru întreg anul 2010. De aceea, ne-am gândit să vă ajutăm, propunând recent o lege prin care să se reglementeze modul de contractare a lucrărilor de dezăpezire 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 Ministerul Transporturilor și Infrastructurii 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 cauzate de starea 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 dumneavoastră slabă, 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 aici 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 făcut 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 călătorilor 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 perioadă de criză. 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 la 15% din sumele minime necesare și acesta este scris în 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 supraînălțarea și consolidarea liniei în zona hidrocentralei Porțile de Fier, reabilitarea și modernizarea liniei Craiova - Calafat, 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 - Bărboși, aceasta din urmă foarte aproape de finalizare, nu au primit sumele necesare, alocându-se 45%, respectiv 5% din necesar.

Cu o astfel de politica nu se poate aștepta 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 Albă a Transporturilor (2001), solicită guvernelor să asigure, prin legislație și proiecte, o competiție echitabilă prin investiția masivă în infrastructura feroviară.

Subfinanțarea cronică a investițiilor și mentenanței infrastructurii feroviare a condus la degradarea continuă a acesteia, la reducerea vitezei maxime admisibile (a se vedea situația tragicomică în care un tren a deraiat recent pe Valea Jiului, circulând cu viteza "fantastică" de 30 km/h sau cazul de vineri când trenul a deraiat la intrarea în Gara Mogoșeni, la fel, în același loc ca în 2008).

La fel de greu este de înțeles și faptul că nu faceți eforturile necesare pentru accesarea fondurilor Uniunii Europene, puse la dispoziția Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, pentru modernizarea

coridoarelor IV Sud (Constanta-Bucuresti-Brasov-Simeria-Curtici), IV Sud (Arad-Timisoara-Craiova-Calafat) și coridorul IX (Iași-Pășcani-Ploiești-București-Giurgiu). Aceste fonduri, alături de cele pe care instituțiile financiare internaționale 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 proiectelor și lucrărilor 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 milioane de 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 - Zarea, aflată tot în programul de guvernare. Sau de ce se dorește obținerea unei împrumut japonez de peste 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 de dolari. Pentru ce? Pentru a transporta zilnic câteva mii de călători, 3-4 trenuri de la Otopeni sau pentru a lega cartierul Băneasa-POPOVICIU, 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 Uniunea Europeană. Dimpotrivă, în Programul de guvernare este prevăzut ca legătură cu Aeroportul Internațional „Otopeni” să fie realizată prin rețeaua de cale ferată periferică a Bucureștiului și poate vă gândiți să nu mai transbordați pasagerii cu microbuze pentru a ajunge în aeroport. O soluție elegantă și eficientă economică ar fi să prelungiți linia de cale ferată și să faceți o mică stație la aeroport, dar dumneavoastră, după cum am văzut până acum, nu aveți o concepție și o soluție viabilă nici 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 nicio instituție abilitată nu s-a sesizat. După cum aceeași metodă ne așteaptă să o vedem și în cazul Complexului „Astoria-Snagov”, care să fie prăduit și, chiar mai grav, întreaga Companie Feroviară de Transport Marfă 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, vă informăm, domnule încă ministru, că 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 vă revizuiți atitudinea și principiile de management, dar dumneavoastră, din

păcate, ați demonstrat că sunteți incapabil să gândiți constructiv în acest sector de activitate.

Singurele lucruri pe care le-ați înțeles au fost că, citez: „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, trimitând 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 PDL, începând cu maestrul dumneavoastră, actualul președinte al țării, care s-a remarcat în perioada Domniei Sale în Ministerul Transporturilor prin greșita taxă din care a rămas doar sloganul „Aici sunt banii dumneavoastră!” - în gropile de azi, am spune noi – și prin celebra declarație din anii '98 „România nu are nevoie de autostrăzi, că ne ajung drumurile naționale!”

Dumneavoastră, domnule încă ministru, vă remarcăți doar prin încercarea de a ne explica incapacitatea dumneavoastră 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 a 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 Europeană. (a se vedea cazul relicitării pentru a IV-a oară a lucrărilor pentru tronsonul Deva – Orastie, în luna iunie).

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

Doamnelor și domnilor senatori, în concluzie putem spune că sectorul transporturilor în România 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 bună zi să fie aduse la lumină și sancționate de organele abilitate toate matrapazlâcurile făcute de subordonații domnului încă ministru Radu Berceanu, care sunt puși să îndeplinească misiunile murdare pentru ca acest încă ministru să rămână cu mâinile curate.

Desigur, aceste lucruri vor mai fi încă posibile doar pe perioada de timp în care colegii PDL- iști îl vor mai suporta și până când prim-ministrul Emil Boc va conștientiza că bolovanul de moară, Radu Berceanu, îi îneacă flota ministerială.

Așteptăm din partea Guvernului de dreapta PDL tragerea dumneavoastră pe dreapta.

Vă mulțumesc. (*Aplauze în sală*)

**Domnul Mircea-Dan Geoană:**

Mulțumesc, domnule senator.

Conform Regulamentului și procedurilor noastre, doresc să întreb în acest moment dacă dintre senatorii semnatari ai moțiunii există colegi care doresc să-și retragă adeziunea la moțiune, conform art. 57 alin. (1) din Regulamentul Senatului. Constat că nu.

Trecem la dezbateră moțiunii simple prezentate. După cum știți, Biroul permanent a propus aceeași desfășurare și timpii alocați cu care suntem obișnuiți: punct de vedere al Guvernului pentru 30 de minute și un interval de 15 minute la finalul dezbaterii, iar, din punct de vedere al intervenției grupurilor parlamentare s-au alocat 78 de minute dedicate dezbaterii, dintre care Grupului parlamentar al PDL îi revin 27 de minute, Grupului parlamentar al Alianței Politice PSD+PC îi revin 26 de minute, Grupului parlamentar al PNL îi revin 15 minute, Grupului parlamentar al UDMR îi revin 5 minute și Grupului parlamentar al senatorilor independenți îi revin 5 minute. Sunt 78 de minute de dezbateră din partea grupurilor parlamentare.

Îl invit la microfonul central pe domnul senator Ovidiu Marian, din partea Grupului parlamentar al PDL. (*Discuții la prezidiu*)

Mă iertați, îi ofer cuvântul domnului ministru Berceanu. După aceea, intrăm în partea de prezentări, în ordinea grupurilor parlamentare: domnul senator Ovidiu Marian, din partea Grupului

parlamentar al PDL, și domnul senator Șerban Valeca, din partea Grupului parlamentar al Alianței Politice PSD+PC.

Domnule ministru Berceanu, aveți cuvântul, microfonul central. Îmi cer scuze. Vă rog să prezentați punctul de vedere al Guvernului.

**Domnul Radu Mircea Berceanu – ministrul transporturilor și infrastructurii:**

Vă mulțumesc.

Domnule președinte al Senatului,

Doamnelor și domnilor senatori,

Din păcate, astăzi nu este nici aniversarea domnului senator Miron Mitrea - fost ministru al transporturilor, nu este nici aniversarea domnului deputat Ludovic Orban – fost ministru al transporturilor, așa că eu nu pot să încep atât de frumos cum a început, săptămâna trecută, colegul meu Funeriu, oferind un buchet de flori unuia dintre cei care mai înainte s-au ocupat de Ministerul Transporturilor. Aș fi făcut-o cu plăcere.

În orice caz, doresc să vă mulțumesc tuturor măcar pentru posibilitatea de a avea o discuție la un nivel înalt, în Parlamentul României, în Senatul României, referitoare la problemele foarte multe și foarte grele cu care se confruntă sectorul transporturilor în România.

Chiar dacă în textul moțiunii, după părerea mea, unele lucruri sunt confuze sau abordate superficial sau chiar incorect, voi face referire atât cât pot la cele mai multe dintre ele, tocmai pentru a încerca împreună să lămurim cum stă România cu acest sector și,

mai ales, poate, împreună, în viitor, să găsim soluții pentru ca lucrurile să se îndrepte și să fie mai bine pentru noi toți, pentru că toți suntem utilizatori de transport, fie el rutier, feroviar, naval sau, iată, aeronautic.

În legătură cu transportul rutier, autorii moțiunii fac în mai multe rânduri referire la o strategie elaborată de conducerea PSD la sfârșitul anului 2004, care se referea la anumite promisiuni pe care Domniile Lor le-ar fi făcut în cadrul negocierilor privind aderarea la Uniunea Europeană. Am verificat aceste documente. De altfel, le avem, putem să le consultăm – cei care doresc să le consulte – și această strategie nu se referă la toate modurile de transport. Este referitoare numai la transportul rutier și, de fapt, este o colecție de dorințe, care, dacă vreți, unele dintre ele sunt valabile în continuare, dar la nivel de dorințe. Nimic însă din acea strategie nu arată și cum se pot ele transforma în realități. În cele mai multe locuri, la sursa de finanțare chiar scrie: „neidentificată”. Citez din moțiune: „La finele anului 2010 ar fi trebuit să avem modernizați încă 6742 de kilometri de drum național și 1671 de kilometru de drum național în lucru”. La autostrăzi ar fi trebuit să avem în exploatare, în 2010, 890 de kilometri și 907 kilometri de autostradă în lucru.

Dacă aș fi fost în locul celor care au scris textul moțiunii, cred că aș fi formulat altfel, pentru că, din aceste cifre, oricine poate să pună imediat o întrebare foarte simplă: Cum de în patru ani, între anii 2001-2004, PSD, care s-a aflat la conducerea țării și, bineînțeles, la conducerea acestui minister, a dat în lucru vreo sută și ceva de kilometri de autostradă și avea în lucru, să zicem, în diverse



stadii – începând de la proiectare și până la realizare – alți vreo sută de kilometri de autostradă – deci 25 de kilometri pe an – dar dorea ca în următorii cinci ani, 2005-2010, să se realizeze de opt ori mai mult? Adică, să se realizeze o medie de aproape 200 de kilometri de autostradă pe an în loc de 25 de kilometri – o sută optzeci și ceva de kilometri.

Dacă ne referim la cei 6742 de kilometri de drum național despre care PSD spune în această strategie sau în acest document că ar fi trebuit modernizați în acești cinci ani, din 2005 în 2010, asta înseamnă că ar fi trebuit să se modernizeze 1350 de kilometri anual, mult mai mult, de vreo șapte ori mai mult decât a reușit să se modernizeze în perioada în care PSD a fost la guvernare. Deci cred că lucrurile acestea nu trebuie puse doar așa, pentru deliciul spectatorilor, eventual neavizați, ci cred că trebuie să ne aplecăm, poate împreună, mai ales asupra surselor de finanțare, pentru că, probabil, având surse corespunzătoare și avându-le cunoscute pe o perioadă ceva mai mare de timp, pentru ca să se poată pregăti proiectele, chiar că se pot face modernizări undeva, la cifrele acestea. Dar, altfel, rămân dorințe foarte departe de putințe.

În legătură cu Pactul național „Autostrăzile României” este o chestiune pe care am lansat-o, am pus-o și în Programul de guvernare. S-a menținut și sunt bucuros că PSD are cam aceleași gânduri. În mod evident, un pact național privind autostrăzile României nu va fi posibil decât dacă noi, PDL, împreună cu UDMR și în discuții cu cei de la PSD+PC și oricare altă formațiune politică vom găsi o soluție comună, astfel încât autostrăzile care nu se pot

realiza nici într-un an, nici în doi ani – este vorba de perioade extrem de lungi – să fie considerate o prioritate națională, iar traseele, programele și mai ales finanțările să treacă de la o guvernare la alta, de la un partid la altul, de la dreapta la stânga, având în vedere că până la urmă autostrăzile nu sunt nici de dreapta nici de stânga, – este adevărat că dacă mergi pe un sens ești pe partea stângă, dacă mergi pe celălalt sens, ești pe partea dreaptă.

Nu sunt lămurit, din textul moțiunii, exact, ce dorește PSD să realizeze. În unele locuri apare o lege, în altele Pactul Național, citez „care va reglementa contractele dintre antreprenori și subantreprenori. Prețul lucrărilor să fie fix sau aproape fix, adică să poată fi modificat cu maximum 10%”.

Îmi pare rău că în text s-au strecurat astfel de chestiuni. Poate că cei care l-au semnat și care, în mod evident, unii dintre ei știau mai bine decât cei care l-au scris despre ce este vorba, Pactul Național nu este o lege. De altfel, Guvernatorul Băncii Naționale a României, care, de asemenea, apare în text, a înțeles exact despre ce este vorba, și anume despre o înțelegere națională care a fost realizată pentru învățământ, în așa fel încât proiectele acestea, care sunt de lungă durată și de mare încărcătură financiară, să fie convenite odată, și măcar într-un deceniu să nu schimbăm permanent ideile.

Nu cred că pot fi reglementate printr-un astfel de document relații între antreprenori și subantreprenori sau alte aspecte care țin de derularea contractelor. Dacă se dorea reglementarea relațiilor dintre antreprenori și subantreprenori, cred că PSD ar fi putut să

prevadă astfel de lucruri în contracte atunci când au avut conducerea ministerului, sau PNL atunci când au avut Domniile Lor conducerea ministerului, pentru că aceasta este o chestiune de trecut în contract. De când sunt eu ministru sau în cealaltă perioadă cât am fost, toate contractele care s-au încheiat, repet, care s-au încheiat, nu cele pe care le am acolo, și fiind contracte trebuie să le derulez, toate au prevederi referitoare la subantreprenori. Contractantul este obligat să declare subantreprenorii, noi putem verifica și să nu acceptăm subantreprenori și așa mai departe.

Dacă tot suntem la așa ceva, mă întreb de ce PSD nu a pus o astfel de clauză în contractul cu Bechtel pentru Autostrada Transilvania? Bănuiesc că și-au închipuit că americanii nu vor folosi subantreprenori, că vor veni cu muncitori americani, cu utilaje americane și vor lucra singuri, până la cele mai mici lucrări, fără subantreprenori. Cred că astfel de lucruri nu trebuie tratate așa superficial sau simplist. Pentru că am ajuns la Autostrada Transilvania, un contract despre care eu cred că PSD ar fi trebuit să spună un singur lucru, anume să tacă. Acest contract, în afară de faptul că împotriva sugestiilor venite din destul de multe locuri, a fost dat prin încredințare directă, mai întâi s-a numit, „Contractul de proiectare, construire și finanțare a Autostrăzii Brașov–Cluj–Borș. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 120/18.11.2003 pentru aprobarea demarării de către Compania de Autostrăzi a procedurii de negociere cu o singură sursă și așa mai departe era pentru proiectare, construire și finanțare în 18.11.2003. Foarte interesant este că peste o lună, în 18.12.2003, contractul se numește „Contract

de proiectare și construire a Autostrăzii Brașov-Cluj-Borș”, între timp s-a pierdut finanțarea, ea a rămas să fie de la guvernele viitoare cum or putea, de unde or putea. Aceasta este Hotărârea nr. 13 din 18.12.2003 privind mandatarea Companiei de Autostrăzi să semneze contractul de proiectare și construire a autostrăzii.

Dacă tot ați vrut să discutăm despre această autostradă, unul dintre semnatori, domnul senator Bota, care este semnatar al acestui faimos contract, la nr. 6, ar putea să explice de ce contractul de servicii juridice cu cabinetul individual, repet, Cabinet individual de avocatură Simona Neagu, de pe strada Alexandru Bălășanu nr. 6, un mareț cabinet de avocatură, a fost încheiat în 11 noiembrie 2003, când ordonanța de urgență a Guvernului privind demararea, am subliniat cuvântul demararea, este din 18 noiembrie, adică după 7 zile.

Eventual, tot domnul senator Bota, fiind semnatar al contractului, ar putea să ne explice cum de pe un contract de patru pagini, cu un cabinet individual de avocatură, s-au încasat 5 200 000 de euro. 150 000 de euro pentru etapa de inițiere, ce să inițiezi la un contract care era cu o singură sursă și care conform documentelor a fost negociat timp de 6 zile, în care au mai fost și niște sâmbete și duminici, după varianta în limba engleză propusă de cei de la Bechtel. Vă las pe dumneavoastră să verificați cam câtă limbă engleză știe domnul senator Bota, care este semnatar al contractului. Bănuiesc că, oricum, contractul care are 400 de pagini, în limba engleză, îi va fi greu să-l citească în cele 6 - 7 zile, după care, în etapa de negociere, repet, - așa cum avem documentele la minister, nu a fost nicio negociere – se încasează 500 000 de euro și după care există un

onorariu de succes de 0,2% din valoarea contractului care a reprezentat 4,8 milioane de euro – succes înseamnă dacă se încheie contractul. Din moment ce se dăduse o ordonanță și o hotărâre de Guvern să se încheie, bineînțeles că urma să aibă succes, nu succesul contractului, ci succesul încheierii contractului, ceea ce s-a și întâmplat. Nu am plătit această ultimă sumă care era neplătită data trecută când am fost ministru în cele 8 luni, dar sigur că, fiind un contract, până la urmă, suma a fost plătită și cabinetul de avocatură Simona Neagu, bănuiesc că, între timp, nu mai este individual și nici nu mai este pe străduța respectivă, este pe undeva mai bine. Ați dorit să discutăm despre Bechtel, discutăm despre Bechtel. Dacă vor mai fi întrebări, voi fi bucuros să răspund.

Aici ar mai fi multe de spus. De exemplu, de ce s-a început Autostrada Brașov-Borș fix de la mijloc, adică de la Cluj, pentru că atunci candida domnul Rus la primărie și a dorit să transmită clujenilor mesajul, votați-mă că facem autostradă de jur împrejur. Până la urmă nu s-a mai făcut autostradă acolo, dar am rămas cu începerea acestei autostrăzi de la mijloc. Nu știm dacă acum să o luăm spre Oradea, pentru că și acolo s-a început ceva sau să o luăm înspre Brașov, pentru că, dacă tot s-a vorbit aici de o strategie, în acea strategie nu scrie nimic, ce abordare strategică a fost să începem autostrada de la mijlocul ei și dacă tot am început-o, încotro o luăm, înspre Brașov sau înspre Oradea.

În legătură cu Pactul Național privind autostrăzile și programe privind autostrăzile, eu aduc aminte, pentru că suntem în Parlament, că în toamna anului 2006 am venit cu un Proiect de lege pentru

amenajarea teritoriului. Legea nr. 363/2006 s-a și aprobat la un moment dat, și cu acea ocazie mi-am dat seama că în Parlament, în acest fel, va fi foarte dificil să facem un program coerent privind autostrăzile, și nu numai autostrăzile și alte lucruri, pentru că toți parlamentarii doresc să aibă pe la ei prin circumscripție autostradă. Am intrat cu un program care avea o anumită coerență, vă rog să luați această lege, ea există în Monitorul Oficial al României, este o hartă plină de autostrăzi peste tot, pentru că pe acea vreme erau circumscripții județene, deputații și senatorii din fiecare județ au dorit să traseze autostradă și pe la ei prin județ, și am plecat cu un plan privind amenajarea teritoriului, care cuprinde mii și mii de km de autostradă, prin toate colțurile patriei. De aceea, la sfârșitul anului 2006, am prezentat în Guvernul Tăriceanu ceea ce a și fost aprobat, am prezentat și opiniei publice, și nu a fost contestat până acum, un program, nu un pact național, un program privind traseele de autostrăzi care trebuie abordate cu o anumită defalcare posibilă în timp și, foarte important, și cu sumele necesare, pentru ca acele trasee cu acea defalcare – pentru că erau niște hărți pentru fiecare an - să fie posibilă. M-am uitat acum cu ocazia acestei moțiuni, bineînțeles că suntem cu totul în altă parte decât conform aceluși plan, pentru că am fost cu totul în altă parte și în privința finanțărilor. Eu am spus de mai multe ori în Parlament, de cele mai multe ori la audierile pentru învestirea în funcția de ministru, pentru a fi demis din funcția de ministru, diverse variante prin care am trecut, că pentru a avea o coerență în ceea ce înseamnă realizarea de autostrăzi în România avem nevoie, pentru autostrăzi, de 1,5% din

PIB, adică, de 1,5 miliarde de euro, 1,6 miliarde de euro, 1,7 miliarde de euro anual, așa cum alte țări mult mai mici, care au deja foarte mulți km de autostradă, alocă. Pot să vă spun că în Republica Cehă se alocă 4,5% din PIB, 4,7% din PIB, 4,8% din PIB pentru Ministerul Transporturilor, și nu au transport naval. Au deja vreo șapte sute și ceva de km de autostradă. În Ungaria se alocă anual în jur de 4% din PIB, de 20 de ani, nu sporadic, într-un an sau altul. Noi, totdeauna am alocat sub 2% din PIB Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în totalitate, cu toate modurile de transport. Totuși, Ungaria este o țară de câmpie, nu are nici ea, aproape deloc transport naval. Cam acestea sunt lucrurile concrete pe care doresc ca dumneavoastră să le știți și, poate împreună, să le găsim și soluții.

Pentru a rămâne în domeniul autostrăzilor constat că în textul moțiunii s-au făcut referiri și la Autostrada Comarnic – Brașov, un alt proiect care, după părerea mea, cred că ar fi trebuit să se facă. În primul rând, și aici a fost o formă mult criticată de Uniunea Europeană la momentul respectiv, de încredințare directă, dar dacă tot trebuie să vorbim, avem documentele, oricând putem discuta cu ele pe masă, proiectul avea 58 de km, dintre care, atenție!, 12 km erau ca un fel de autostradă, adică aveau două benzi pe sens, ceilalți 46 de km aveau o bandă pe sens, urmând ca, după aceea, pe măsura creșterii traficului și așa mai departe să se realizeze și cealaltă bandă, să devină autostradă.

S-a făcut o afirmație aici - nu vreau să mă refer la stil – despre „contractul golănesc Comarnic-Brașov negociat sub coordonarea dumneavoastră”. A plecat domnul senator Puiu Hașotti.

**Domnul Frunda György (*din sală*):**

Nu a plecat, este aici.

**Domnul Radu-Mircea Breceanu:**

Vă aduc aminte că întreaga procedură, care a fost o procedură de dialog competitiv, inclusiv forma contractului, care înțeleg că este golănesc sau golănească forma contractului, a fost realizată în perioada 2007-2008 de către guvernarea care îl avea ministru acolo pe domnul Ludovic Orban, guvernarea PSD, prin intermediul PNL.

Noi, la începutul anului 2009, am avut patru oferte deja depuse, dintre care, din păcate, una singură era cât de cât serioasă în conformitate cu caietul de sarcini, iar contractul l-am negociat în câteva puncte totalmente neesențiale în care au dorit, eventual, să accepte modificări și cei care știau de la începutul procedurii că vor semna un contract care fusese convenit.

Singura chestiune – și trebuie să știți, ați fi știut-o oricum în următoarea perioadă – pe care noi am introdus-o este ca timp de 90 de zile – săptămâna aceasta se împlinesc! – fiecare dintre părți să-și poată reanaliza toate aceste lucruri în contextul realităților din zilele noastre, pentru că ofertele și toată negocierea, toate discuțiile s-au derulat în perioada 2007-2008, când, economic, lucrurile mergeau foarte bine și dumnealor au făcut oferte în consecință, dar încheierea contractului s-a făcut în 2009 când criza economică a făcut ca posibilitățile contractantului să nu mai fie probabil aceleași. De



altfel, dumnealor au și venit cu unele propuneri, care bineînțeles că nu au fost acceptate, pentru că sunt propuneri care modifică acel caiet de sarcini, ceea ce este absolut ilegal și nu vom accepta. Așa că, la acest contract s-ar putea ca să apară decizii poate surprinzătoare, neplăcute în perioada următoare referitor.

Oricum, contractul se referea la 55 km în totalitate autostradă cu absolut toate caracteristicile europene de autostradă, dintre care 15 km de tunel dublu, dacă vreți, 30 km de tunel în înțelesul obișnuit de pe un drum național, 4,5 km de viaduct dublu, prețul lucrărilor de construcție pentru acești 55 km, lucrările în sine de construcție fiind 1,2 miliarde de euro, adică 21,8 milioane de euro pe kilometru, la care se adaugă proiectare și așa mai departe și se ajunge undeva la 1,4 miliarde de euro, la care se adaugă TVA, care se încasează de statul român, 300 și ceva de milioane pe aceste operațiuni și se ajunge la 1,8 miliarde de euro, iar de aici încolo sunt, pe de o parte, trei reparații capitale, câte una la fiecare 8 ani. Cred că aceia mai familiarizați știu că o reparație capitală cu adevărat făcută la o autostradă de 55 km costă 200-300 de milioane de euro, ultima fiind în momentul în care se predă, după 30 de ani, tronsonul de autostradă înapoi și costurile financiare ale unor sume de genul acesta, rambursate în 30 de ani.

Am spus aceste câteva lucruri chiar dacă s-ar putea ca multe să se schimbe sau acest proiect să nu se mai realizeze, pentru că s-au făcut foarte multe discuții privind prețul enorm și alte lucruri de genul acesta.

Continuând cu răspunsurile așa cum sunt problemele semnalate în textul motiunii, ajungem la claim-urile scrise aici. Pentru cei care nu sunt familiarizați, claim-urile sunt cereri de mărire, din diverse motive, a prețului pe parcursul realizării lucrării; unele corecte și normale, altele, bineînțeles, incorecte. Unele dintre ele sunt legate de cereri suplimentare ale beneficiarului. De exemplu, pe centura Timișoara am făcut două sensuri giratorii suplimentare, care nu existau în proiectul inițial, pentru că așa s-a dorit la niște intersecții acolo și am considerat că este judicios să se facă în acest fel; că dacă tot se face o linie de centură, să fie în regulă. Bineînțeles, ele sunt uneori modalități de a mări prețul nejustificat. La acest capitol trebuie să vă dezamăgesc. În perioada cât am fost ministru, în 2006 și începutul lui 2007, opt luni, nu s-a aprobat nicio astfel de mărire de preț. În perioada cât sunt ministru acum, 15 luni până în prezent, de asemenea, nu s-a aprobat nicio mărire de preț.

Dacă vrei o comparație, tot 21 de luni a fost ministru și domnul Orban, a aprobat nenumărate astfel de mărimi de prețuri, 11,7 milioane de euro a trebuit să-i plătesc eu la începutul anului 2009, pentru că au fost claim-uri aprobate în 2008, introduse la plată, facturate, dar nu le-au mai plătit și bineînțeles că a trebuit să le plătim noi.

Sigur că, dacă doriți, dacă domnul Bota dorește, eu pot scoate din arhivă din cele 48 de luni, de două ori și jumătate mai mult de cât am fost eu ministru, cam câte claim-uri s-au aprobat când a fost dânsul secretar de stat, putem face o comparație oricând. Oricum, și

dacă a aprobat un singur claim, zero claim-uri pe care le-am aprobat eu față de un claim pe care l-ar fi aprobat, să zicem, dumnealui, înseamnă o creștere de infinit la sută, matematic, așa... dar bineînțeles că nu cred că doriți să facem astfel de comparații!

Totuși trebuie să vă spun că această modalitate de până la 50% modificări există în toate țările Uniunii Europene, la noi are o problemă de felul în care este aplicată, și nu problema că există această modalitate, mai ales că de multe ori cei care sunt obișnuiți cu domeniul construcțiilor, în general, numai de drumuri sau de căi ferate, știu că pot apărea chestiuni ascunse sau dorințe ale beneficiarului, așa cum am spus, care nu au existat inițial.

O altă afirmație sună cam așa: „acest încă ministru ne spune că nu are bani, dar noi îi răspundem că banii sunt în seifurile IFI, Uniunea Europeană, cât și în ale acestor investitori privați dispuși să investească în autostrăzile românești.”!

Toți miniștrii sunt încă miniștri, la un moment dat nu mai sunt miniștri, voi reveni printre dumneavoastră sau mă voi duce acasă. Iată o afirmație care este, într-adevăr, pe deplin corectă. Mă miră că, cel puțin un număr apreciabil dintre cei care au semnat moțiunea și care știu despre ce este vorba, spre deosebire de cel care cred eu că a scris-o, știu care este diferența dintre banii care sunt în seifurile de la IFI, de la Uniunea Europeană sau de la investitorii privați și banii care sunt la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii. Este precum celebra afirmație a lui Kant referitoare la talerii din cap și talerii din buzunar. Totdeauna este o diferență dintre talerii pe care îi avem unii dintre noi în cap și cei pe care îi avem în buzunar.

Dau câteva explicații aici, fiindcă problema este, într-adevăr, importantă. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii nu are și nici nu cred că va avea probleme cu sursa de bani. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii nu are probleme să facă rost de sume foarte mari, le are și acum la dispoziție, dar poate să mai facă rost fără nicio problemă. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii are – dacă nu vom modifica substanțial ceva – și va avea în continuare problema posibilității de a cheltui, pentru că bugetul este cel pe care îl aprobă Ministerul Finanțelor Publice, îl aprobă Guvernul și, în ultimă instanță, îl aprobați dumneavoastră, Parlamentul, și noi nu putem cheltui – chiar dacă am avea de unde și avem de unde! – decât banii care sunt prevăzuți în buget. Avem de la IFI – care înseamnă instituțiile finanțatoare internaționale, BEI, BERD, BDCE, BIRD și așa mai departe – bani foarte mulți. La ora actuală, avem împrumuturi aprobate, care sunt în curs, de peste 2 miliarde de euro. Dar nu ne dă voie bugetul și bugetului nu-i dă voie deficitul bugetar să cheltuim decât avem prevăzut în bugetul pe care dumneavoastră îl știți și care se află în Monitorul Oficial. E ca și cum un bolnav de diabet are pe masă bomboane, are în frigider prăjituri, are în cămară dulceață, dar el nu are voie să mănânce, fiindcă se îmbolnăvește și moare. Așa suntem noi, din cauza bugetului și din cauza înțelegerii cu Fondul Monetar Internațional, pe care ați aprobat-o în unanimitate.

Dacă noi am fi primit bani de la instituțiile finanțatoare internaționale cât am fi putut cheltui pe lucrările în curs, deci pe lucrările începute, au constructorii, au tot ce le trebuie, doar să aibă

bani să continue, s-ar fi mărit deficitul cu 2,1% din PIB. Am fi trecut de la 5,9% la 8%.

Vă rog să obțineți dumneavoastră această chestiune și eu vă promit că voi da drumul la toate lucrările care sunt pe BEI 4, pe BEI 5, pe BEI 6, fără niciun fel de problemă. Avem constructori, în unele locuri contractele sunt aprobate și mă întrebă toată lumea de ce nu dau ordinul de începere, iar eu le-am spus celor care au discutat în particular cu mine, vă spun în public tuturor acum, pentru că dumnealor nu doresc un ordin de începere, ci doresc un ordin de începere care să fie cu niște bani în spate, fiindcă altfel le dau ordin de începere, lucrează, au de încasat, au în contracte penalități, eu nu am de unde să le plătesc, fiindcă, așa cum v-am spus, nu sunt alocați bani în buget și atunci le plătim penalități. Vine Curtea de Conturi și mă întrebă de ce am făcut acest lucru și mă pomenesc prin cine ce altă locație din București în care nu vreau să ajung.

**Domnul Mircea-Dan Geoană:**

Domnule ministru, dacă doriți să încercați să concluzionați.

**Domnul Radu-Mircea Berceanu:**

Cred că PDL mai poate să-mi acorde câteva minute.

**Domnul Mircea-Dan Geoană:**

Dacă din timpul alocat Grupului parlamentar al PDL...

**Domnul Radu-Mircea Berceanu:**

Acum vorbesc în calitate de senator PDL. Pot?

**Domnul Mircea-Dan Geoană:**

Fără dificultăți. Vă rog.

**Domnul Radu-Mircea Berceanu:**

Vă mulțumesc.

De exemplu, din creditele externe aflate în derulare am fi putut cheltui anul acesta – și am cerut în proiectul de buget 1,5 miliarde de euro și 0,64 miliarde de euro cofinanțare, în total 2,14 miliarde de euro – dar ni s-au aprobat 637 de milioane să le cheltuim și 279 de milioane cofinanțare, adică 40% din necesar. Motivul este simplu, cel pe care vi l-am spus, numai de aici ar fi o diferență de 1,25 de miliarde care înseamnă 1,1% din PIB, adică de la 5,9% la 7%. Nu cred că ne putem permite și nu cred că cineva și-ar fi putut permite așa ceva.

S-a făcut o referire la contractul BIRD pentru realizarea celor cinci centuri ocolitoare.

Trebuie să vă spun că acest contract a fost aprobat prin lege în Parlament, și vă rog să verificați documentele de la sfârșitul lui 2006. În 2007 și 2008, primarii de acolo, deputați și senatori, domnul ministru au schimbat proiectele. Cei care sunt de la Târgu-Mureș cred că își amintesc, sunt alții care sunt de la Bacău sau de prin alte părți.

La începutul lui 2009, BIRD, Banca Internațională de Reconstrucție și Dezvoltare, ne-a transmis un document – nu nouă, că nu suntem noi împrumutații, ci Ministerul Finanțelor Publice – prin care ni s-a spus că renunță la acest proiect, nu trageți bani din el, că avem nevoie de acești bani ca să-i alocăm altora care au nevoie, având în vedere că dumneavoastră nu trageți banii. Eu am intervenit cu tot felul de explicații și documente, BIRD a rămas pe poziție și a întrerupt ceea ce putea să facă: contractul de împrumut. Acest lucru a fost cauzat de faptul, să zicem așa, că noi n-am avut

proiecte, dar s-ar putea să avem astfel de situații pe proiecte care sunt deja în curs. Pentru că, așa cum vă spuneam, ministerul are numai de la Banca Europeană de Investiții (BEI) 2,3 miliarde de euro, iar dacă noi continuăm în felul acesta în care în fiecare an ni se alocă să cheltuim din împrumutul acela câte 300 – 400 de milioane, o să dureze următorii 5-6 ani și nu sunt convins că BEI este dispusă să ne aștepte atâta vreme.

Mai mult decât atât, contractele cu Banca Europeană de Investiții sunt cam jumătate-jumătate. Deci, dacă cheltuim 300 de milioane de la BEI, din unul din împrumuturi, oricare ar fi el, trebuie să avem 300 de milioane și de la bugetul de stat, pentru că, altfel, încălcăm contractul și nu se poate.

Drept urmare, e ceva mai greu decât pare din afara domeniului.

În legătură cu banii de la Uniunea Europeană – pentru că de foarte multe ori s-a spus: „Domnule, te plângi că n-ai bani, de ce nu tragi banii de la Uniunea Europeană?” –, am să vă spun că în prima jumătate a anului 2009 nici nu se punea problema, deoarece autoritatea de management era neacreditată, neauditată.

Nu știu de ce nu s-a auditat doi ani: 2007, 2008. Vă rog să-l întrebați pe domnul ministru de atunci, eu am audiat-o în primele cinci luni ale lui 2009. Abia din momentul auditării putem să stăm de vorbă cu Uniunea Europeană.

Până la sfârșitul lui 2009 am depus 41 de proiecte, în valoare de 3,8 miliarde de euro, aprobate deja 20, în valoare de 1,1 miliarde

de euro. Pot să vă dau și liste, dar nu prea mai e timp. Am și tras vreo 40 de milioane de euro în anul 2009.

Am mai văzut comparații cu alte programe operaționale sectoriale. Acolo, pe de o parte, miniștrii s-au ocupat din 2007 să facă ceea ce trebuie și să depună proiecte și, în al doilea rând, sunt multe din programe care au avans 30% – 40% – 50%. Ceea ce s-a tras, s-a tras avansul, în multe situații. Nu s-au tras bani-bani.

Eu nu vreau să fac comparații, dar la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii lucrurile stau așa: noi avem puține proiecte, dar foarte scumpe, stabilite de mult și pe care nici nu avem de gând să le schimbăm, dar la un proiect de 100 de milioane de euro, Uniunea Europeană ne dă 85 de milioane de euro, iar noi trebuie să punem 15 milioane de euro.

Sună frumos, dar asta numai din ceea ce e eligibil. Costurile neeligibile mai sunt vreo 30 de milioane de euro, iar TVA la toată afacerea de 130 de milioane de euro, care mai înseamnă vreo 20 de milioane, iarăși nu e eligibilă. Deci noi trebuie să avem 60 – 70 de milioane ca să tragem 85 de milioane.

Problema e că trebuie să avem mare parte din banii de la bugetul de stat la începutul proiectului, iar spre sfârșit tragem 85%. De aceea, cred că trebuie altfel abordată chestiunea ca să putem să demarăm toate aceste proiecte.

În legătură cu investitorii privați, asta înseamnă ori contracte de parteneriat public-privat – m-am referit, nu cred că mai e cazul –, ori contracte de credit furnizor.



Aici trebuie să vă spun că prin legislația românească în vigoare – pe care mă mir că cel puțin unii nu o știu – nu putem să facem contracte de credit furnizor decât pe veniturile proprii ale companiei. Nu putem să băgăm în credit furnizor banii de la buget care o să vină peste doi, peste trei, peste patru ani.

Drept urmare, nu am făcut așa ceva, pentru că banii proprii ai companiei, care înseamnă rovinietă, taxe și așa mai departe, ar trebui să fie folosiți la întreținerea curentă.

Domnul Orban a făcut două contracte, unul pe vestitul și foarte importantul drum Bengești – Sebeș, pe care uneori trec trei mașini pe zi și care a costat 1,375 de miliarde de lei pentru 148 de kilometri. Jumătate din bani sunt pentru proiectul în sine, cât costă construcții-montaj. Jumătatea cealaltă reprezintă costurile financiare, că s-a împrumutat constructorul, în loc să ne împrumutăm noi, iar noi plătim dobânzi și așa mai departe.

Ar trebui, poate, să explice cineva.

Celălalt este DN 7, care a costat 731 de milioane de lei pentru 244 de kilometri.

Sigur, noi am făcut niște împrumuturi, pentru că altfel n-am mai fi avut bani de întreținere deloc, sau aproape deloc, ca să putem să facem întreținerea și probabil că va mai fi nevoie să mai facem astfel de lucruri.

Am să închei prin a spune că am văzut și o referire care e vagă și care sună așa, citez: „asfaltatorul de casă, nimeni altul decât regele asfaltului, care și-a permis să lucreze fără proiect tehnic, să

modifice arbitrar și unilateral soluțiile tehnice la drumurile pentru care are contracte, fără să fie tras la răspundere de cei în drept”.

Nu știu la cine a dorit să facă referire autorul moțiunii, dar pot să-mi închipui. Constatând că la nr. 14, printre semnatori, se află deja faimosul senator PSD Cătălin Voicu, aș putea să-mi închipui cine e asfaltatorul de casă, a cui e casa, dacă cumva e o casă de pe bulevardul Kiseleff, dar, sigur, e mai bine să nu fac presupuneri. Cred că nu a fost foarte inspirat să semneze această chestiune, dar probabil că moțiunea a fost semnată mai de mult.

Mă opresc aici, pentru că deja am depășit foarte mult.

La partea de feroviar, naval, poate că o să reușesc să vă spun unele lucruri prin răspunsurile pe care o să vi le dau la sfârșit.

Vă mulțumesc. (*Aplauze*)

**Domnul Mircea-Dan Geoană:**

Mulțumesc, domnule ministru.

Întrucât ați utilizat 9 minute în calitate de membru al Grupului parlamentar al PDL, am să rog liderul grupului să încerce să optimizeze luările de cuvânt din partea Grupului parlamentar al PDL.

Îl invit la cuvânt, din partea Grupului parlamentar al PDL, pe domnul senator Ovidiu Marian. Se pregătește, din partea Grupului parlamentar al Alianței Politice PSD+PC, domnul senator Șerban Valeca.

**Domnul Ovidiu Marian:**

Mulțumesc, domnule președinte.

Domnule președinte al Senatului,

Doamnelor și domnilor senatori,

Domnule ministru,

Domnilor secretari de stat,

Vreau să încep prin a mulțumi semnatarilor moțiunii pentru că, uitați, numai astfel putem să aflăm și noi cum un contract de succes poate să coste 5 milioane de euro. Și voi adresa o solicitare domnului ministru Radu Berceanu, să ne pună la dispoziție și alte contracte de succes marca PSD, pentru că astfel vom afla și noi, în sfârșit, pe ce s-au dus banii la Ministerul Transporturilor în acea perioadă de glorie 2000 – 2004.

Intrând pe fondul moțiunii, se constată superficialitatea în abordarea problematicii Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în sensul că sunt vizate doar parțial sectoarele de activitate din cadrul acestuia.

Astfel, semnatarii moțiunii nu vizează segmente importante din subordinea ministerului, nu fac nicio referire la transportul naval sau la cel aerian, și asta, probabil, tot din aceleași motive: or fi și acolo niște contracte din acestea „de succes”, de 4, 5, 10 milioane de euro.

Referitor la problema autostrăzilor, aici domnul ministru a explicat, dar mă voi referi și eu încă o dată, pentru că e o problemă care trebuie înțeleasă, referitor la accesarea fondurilor europene.

Se reproșează numărul mic de kilometri de autostradă finalizați și sigur că ar fi greu de înțeles de ce nu sunt atrase fonduri europene, pentru că la un contract de 100 de milioane de euro, Uniunea Europeană ne dă 85 de milioane de euro, adică 85%, iar noi ar trebui să avem de la buget doar 15 milioane de euro și, la prima vedere, totul pare foarte simplu și chiar banal, doar că, în

realitate, trebuie să avem din start, de la buget, cel puțin încă 60 sau 70 de milioane de euro, nu doar cele 15 milioane de euro, corespunzător procentului de 15%, și asta pentru a putea face exproprierile terenurilor, pentru a putea reloca utilitățile, dar și pentru plata TVA la întreaga sumă.

Asta trebuia spus încă o dată, pentru că semnatarii moțiunii fac referire mai mereu la accesarea fondurilor europene și sigur că dă bine să spui lucrul acesta fără să-l fundamentezi.

În ceea ce privește transportul pe calea ferată, autorii moțiunii își dau singuri răspunsul prin recunoașterea faptului că numai 15% din necesarul la capitolul investiții ale agenților economici cu capital de stat sunt alocate de la buget.

Starea precară a acestui domeniu nu este de ieri, de azi, ci ea este determinată de alocarea, în ultimii 20 de ani, a unor sume insuficiente, în medie, de 14% din necesar.

Totuși, în 2010, pentru prima dată, începând cu 1 ianuarie, calea ferată beneficiază de o sumă alocată de la bugetul de stat pentru reparații curente în sistemul feroviar simultan cu fonduri pentru obiective de investiții de natura reparațiilor capitale la infrastructura feroviară publică.

Cauzele acestei decăderi nu se datorează numai activității feroviare, ci și reconversiei economice, care a făcut posibilă orientarea transportului de mărfuri și călători de la cel feroviar către cel rutier.

Menționez faptul că transportul de marfă pe calea ferată a pierdut cel mai mult din cota de piață în perioada 2000 – 2004, de la 47% la 28%.

Dar, ca și în alte sectoare de activitate, diferența dintre nivelul calității serviciilor din transportul feroviar românesc și de cel european se datorează decalajului general economic pe care îl are România față de celelalte țări europene mai dezvoltate. Cu alte cuvinte, diferența din acest sector se subsumează diferenței din economia generală.

Reorganizarea sistemului de căi ferate din România făcută în cadrul guvernărilor de dreapta respectă toate directivele Uniunii Europene, iar Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a încurajat permanent competiția în domeniul feroviar și accesul nediscriminatoriu al operatorilor de transport feroviar. Astfel că în anul 2009, România ocupa locul al doilea în Uniunea Europeană în ceea ce privește ponderea sectorului privat în transportul feroviar de marfă, după Marea Britanie.

Trebuie să evidențiem și faptul că în anul 2010 sunt programate licitații în valoare de peste un miliard de euro pentru reabilitarea liniilor și podurilor de cale ferată, a gărilor și instalațiilor de siguranță a circulației.

Un element de semnalat în acest sector ar fi situația nefericită în care, pe lângă lipsurile și problemele actuale, mai există și reminiscențe din vremea conducerii Ministerului Transporturilor din anul 2002, când au fost emise euroobligațiuni, pentru achitarea cărora a fost nevoie de contractarea în 2007 a unui împrumut în

valoare de 120 de milioane de euro. Dar sigur că toate aceste lucruri sunt cunoscute de către semnatarii moțiunii, doar că nu le spun.

În ceea ce privește situația Metrorex, constatăm că semnatarii moțiunii nu numai că nu dețin informațiile exacte, referindu-se la un traseu suspendat, când de fapt este vorba de un traseu subteran, dar și lansează falsa idee a inutilității proiectului.

Poate că ar trebui să explicați bucureștenilor de ce este inutil un metrou pe ruta 1 Mai, de ce este inutil un metrou de la Aeroportul Otopeni până în centrul orașului.

Acest proiect este finanțat de către Guvernul Japoniei printr-un credit mai mult decât avantajos, respectiv 25 de ani perioada de rambursare și dobânda de 1,5% pe an.

Pentru proiectul liniei 4 de metrou, Gara de Nord – Laminorului, care se află în curs de execuție, s-au alocat importante fonduri de la bugetul de stat. Lucrările la acest proiect se preconizează a se încheia în cursul anului 2011.

De asemenea, pentru linia 5 de metrou, Drumul Taberei – Universitate, de o mare importanță pentru bucureșteni, lucrările vor începe în partea a doua a anului în curs, iar finanțarea este asigurată printr-un credit al Băncii Europene de Investiții de 395 de milioane de euro.

Ar mai fi multe de spus, dar, pentru că timpul este scurt, voi spune că susținem respingerea acestei moțiuni, fiind doar un exercițiu de demagogie politică, de imagine și... un lucru bun: scoate la iveală acele contracte făcute în perioada 2000 – 2004.

Domnule ministru, vă solicităm să ne puneți la dispoziție toate acele contracte de succes încheiate în acea perioadă.

Mulțumesc.

**Domnul Mircea-Dan Geoană:**

Mulțumesc domnului senator.

Urmează domnul senator Șerban Valeca, din partea Grupului parlamentar al Alianței Politice PSD+PC. Se pregătește, din partea Grupului parlamentar al PNL, domnul senator Marius Nicoară.

**Domnul Șerban Constantin Valeca:**

Mulțumesc, domnule președinte.

Stimate colege și stimați colegi,

Domnule ministru,

Dacă ar trebui să prezint numai poziții politice, după cum s-a spus și în moțiune, aş spune că infrastructura din România ar fi trebuit să fie capabilă să asigure acea interoperabilitate a rețelei sale până în 2020 cu Uniunea Europeană.

În moțiune s-au prezentat niște cifre, câți kilometri de drum național, de drum comunal și de autostrăzi trebuia să facă. Domnul ministru ne-a prezentat o altfel de matematică, dar mă bucur că prin această comparație domnul ministru recunoaște că PDL + UDMR nu pot face mai mult decât PSD, având în vedere că a comparat cu cât s-a făcut în timpul guvernării PSD.

Nu o să vorbesc nici despre claimurile și matematica  $A1 = \text{infini}$ t – după cum îl cunosc pe domnul ministru, cred că a dorit să impresioneze –, dar doresc să prezint câteva elemente punctuale, deoarece detaliile compun întregul. Și aici mă voi referi

la problemele a doi mari agenți economici, probleme create de infrastructura deficitară, și anume Uzinele „Dacia-Renault” de la Mioveni, Argeș, și Centrala Nucleară Electrică de la Cernavodă.

Referitor la județul Argeș, în urmă cu un an adresam o întrebare domnului ministru și o rugămintă, în același timp, prin care prezentam blocajul în care intră un mare agent economic, agent care, pe lângă cele 10 000 de locuri de muncă directe, susține și agenți economici pe orizontală care au peste 100 000 de angajați. Semnalăm atunci câteva probleme care ne îngreunau accesul în uzină, iar aspectele prezentate de mine erau susținute și de autoritățile locale, și de către agenții economici din zonă.

1. Drumul European DN 73 Pitești – Câmpulung, care asigură accesul spre „Dacia-Renault”.

2. Modernizarea trecerii peste calea ferată din zona uzinei, prin schimbarea dalelor deteriorate de beton și montarea unei bariere automate, având în vedere că traficul pe calea ferată în zonă este foarte rar, circa o garnitură pe zi, și aduce numai mașini de la uzină.

3. Podul de la Colibași, care este construit în 1958 și nu mai poate face față unui tonaj atât de mare și necesită reabilitări. Să nu uităm că în 2005 podul a fost avariat, iar acum, ca să mă exprim pe românește, este cârpit.

Este o mare problemă traficul spre uzină. Am avertizat instituțiile, trăgând semnale de alarmă. „Dacia” și-a mărit productivitatea. Dumnealor nu mai pot livra produsul din cauza drumurilor aflate într-o stare jalnică. Cea mai mare problemă cu care se confruntă uzina este drumul uzinal și drumul de acces spre uzină – DN 73D.



Din monitorizările făcute cu autoritatea locală și cu „Dacia-Renault”, sunt peste 1 000 de mașini pe zi de tonaj greu care accesează. Cea mai viabilă soluție ar fi fost realizarea unei centuri care să lege uzina cu DN 73D Pitești – Câmpulung, prin punctul podului de la Piscani.

Deși există acest proiect, există și cofinanțarea europeană, susținută și de partea franceză, probabil că ministerul nu a asigurat cofinanțarea locală prin bugetul de stat, astfel încât el să demareze.

Acum, pentru că domnul ministru s-a referit la finanțare, vreau să mă refer la un agent economic care asigură 20% din energia țării, care, dacă s-ar termina și Reactoarele 3 și 4, ar asigura 40% din energia țării și care are un proiect necesar cu finanțarea asigurată.

Actualul Guvern anunță din trei în trei luni că dorește să definitiveze construcția Centralei Nucleare de la Cernavodă, respectiv unitățile 3 și 4. Aceasta se întâmplă la televizor, dar în realitate se bate pasul pe loc.

Totuși, pe baza unor analize efectuate în 2003, s-a constatat că debitul de răcire necesar pentru patru reactoare, asigurat de către Canalul Dunăre – Marea Neagră, este mai mic decât necesarul, deci este insuficient în caz de perioade de secetă mare.

Soluțiile tehnice propuse au fost fie montarea a două turnuri de răcire, prin investiția nouă, turnuri care făceau cam 40 de milioane de euro și urmând să fie plătite de partea română, fie rezolvarea punctului Bala, așa numit. Este punctul unde Dunărea se desparte de Canal și unde trebuie rezolvat cu niște stânci de fund care încurcă și

distribuie altfel debitele. Ca urmare, s-a făcut un proiect în valoare de 43 de milioane de euro, finanțat de Uniunea Europeană.

Apropo de comparația domnului ministru cu diabeticii, acesta este „sugar free”, domnule ministru, deci poate fi folosit, deci este bun și pentru diabetici, și pentru nediabetici, se poate folosi, astfel încât marele agent economic să poată avea apă de răcire și în perioadele de secetă și să poată fi asigurat și proiectul de dezvoltare pe care actualul Guvern dorește sau declamă că-l susține în continuare.

Ca urmare, din această cauză, domnule ministru, nu mai aștept răspuns, ci aștept să votez.

Încă o dată, vreau să reiterez faptul că mă bucur că ați recunoscut că nu puteți face mai mulți kilometri de drum decât în perioada Guvernului PSD și probabil că e timpul ca în România să se realizeze o schimbare de putere.

Vă mulțumesc pentru atenție.

Așteptăm momentul votului.

**Domnul Mircea-Dan Geoană:**

Vă mulțumesc, domnule senator.

Are cuvântul domnul senator Marius Nicoară, din partea Grupului parlamentar al PNL. Se pregătește domnul senator Gyerkó László, din partea Grupului parlamentar al UDMR.

**Domnul Marius-Petre Nicoară:**

Vă mulțumesc, domnule președinte.

Domnule președinte,

Doamnelor și domnilor senatori,

Domnule ministru al transporturilor,

Moțiunea simplă pe tema transporturilor intitulată „Transporturile din România trase pe dreapta de guvernarea cu aceeași orientare” se referă la o situație extrem de gravă din acest domeniu. Situația în acest domeniu este atât de gravă, încât realmente pune în pericol dezvoltarea României pe următorii, cel puțin, 10 – 15 ani.

Aș dori însă să atrag atenția asupra unui element care este greșit afirmat încă din titlul moțiunii de către semnatarii acesteia, element repetat de câteva ori și în textul moțiunii, și anume referirea la orientarea de dreapta a actualei guvernări. Această guvernare nu are nicio legătură cu măsurile proactive, cu soluțiile economice de dreapta, în afară, într-adevăr, de trasul pe dreapta al economiei românești, implicit al infrastructurii din România.

Aș aminti că în ultimii șase ani, cu un scurt intermezzo, Ministerul Transporturilor a fost condus de reprezentanți ai Partidului Democrat. Dacă adăugăm și anii în care actualul președinte se afla în calitate de ministru la cârma infrastructurii din România și ne spunea că autostrăzile nu sunt o prioritate pentru țara noastră, vom ajunge la o concluzie uluitoare, anume că, din 1990 până acum, Partidul Democrat a condus Ministerul Transporturilor aproape 65% din această perioadă postrevoluționară.

Pentru a nu fi suspectat de subiectivism, voi cita și părerile desprinse din presă, presă care, spun eu, este obiectivă, cu citate chiar din istoria noastră. Spuneam citate care fac referire la subiectul acestei moțiuni.

Romanii au făcut pod peste Dunăre în anul 105 și au ocupat Dacia în 106. Au pornit spre nord făcând drum imperial, drum de piatră, între 6 și 10 m lățime, patru straturi adâncime, de 90 de cm, straturi de bolovani legați cu mortar, piatră spartă mărunț, pietriș sau nisip cu grăunți mari. Apoi, pavimente, lespezi și lespezi șlefuite, nu oricum. Pe margini aveau borduri solide din loc în loc, brâuri care să țină drumurile strânse, rigole prin care să se scurgă apa.

Inginerii prospectau terenul în față, știau morfogeodezie și respectau principiile. La numai două zile de mers în urma lor, veneau drumarii, care făceau drumul.

În anul 108 au ajuns la Napoca, apoi la Porolissum Zalău – 450 de km în doi ani. Apoi, au făcut drumurile secundare, drumuri pentru transportul mărfurilor sau drumuri vicinale, dar și drumuri private. În total în Dacia, au făcut peste 4 300 km de drumuri și 25 de poduri în primii ani de ocupație. Ei au stat aici 160 de ani. Nouă ne-au trebuit 1600 de ani să facem încă o dată pe atât.

Nemții – 6 800 km s-au făcut în timpul lui Carol I, în mai puțin de 15 ani, în Transilvania. Toate măsurătorile topografice, hărțile s-au făcut în timpul ocupației habsburgice.

Românii – trei ani au lucrat 5,6 km de drum care ocolește Gherla. În 14 august, prim-ministrul Emil Boc, împreună cu ministrul Radu Berceanu, directori locali ai instituțiilor deconcentrate și primarul Gherlei tăiau panglica acestei centuri ocolitoare. La nici trei zile după aceea, drumul s-a prăbușit. A alunecat terenul.

Sigur că aceste exemple sunt clare și clasice. Aș mai aminti despre centura ocolitoare a Clujului, care a fost licitată la 46 de

milioane de euro și a ajuns astăzi la aproape 150 de milioane și, în loc să fie terminată în 2008, iată că ne prinde anul 2010, imediat jumătate lui, și este încă departe de a fi finalizată. Mă refer la centura Apahida – Vâlcele.

Lucrarea este executată, în schimb, de aceleași firme care asfaltează străzile din orașul Cluj-Napoca, evident, orașul Cluj-Napoca, condus de aceeași culoare portocalie.

Nu voi spune în încheiere decât că în această moțiune s-au spus multe adevăruri și realități ale infrastructurii românești sau, mai exact, ale găurilor din acest sector.

Aș mai aminti, pentru că veni vorba – și vorbea și domnul ministru –, despre lucrarea Bechtel, care, într-adevăr, în 2004, când se apropiau alegerile, a fost inaugurată la Cluj-Napoca, în apropierea orașului Cluj-Napoca, și care a fost finalizată tot cu ocazia unei campanii electorale.

Din câte țin minte, domnul ministru a venit împreună cu alți candidați ca să ne anunțe că au făcut 42 de km de autostradă și au tăiat panglica cu același fast, tot în pragul unei campanii electorale, așa cum, de altfel, și la centura Gherlei, domnule ministru, panglica a fost tăiată tot într-o campanie electorală, dacă nu țin eu minte greșit.

Sigur că ar mai fi multe de spus, dar, din păcate, cu toții umblăm pe drumurile din România, umblăm cu avioanele din România, umblăm cu trenurile din România. Din păcate, nu prea reușim să umblăm cu vapoarele din România.

Important este că nu noi aici constatăm că există mari deficiențe care, probabil, în spate ascund multe nereguli, constată românul care circulă zi de zi cu cele de care aminteam.

În consecință, Partidul Național Liberal va susține această moțiune simplă, sperând ca măcar în urma adoptării ei lucrurile în acest domeniu să se îmbunătățească.

Vă mulțumesc. (*Aplauze*)

**Domnul Mircea-Dan Geană:**

Vă mulțumesc, domnule senator.

Are cuvântul domnul senator Gyerkó László, din partea Grupului parlamentar al UDMR. Se pregătește domnul senator Șerban Mihăilescu, din partea Grupului parlamentar al senatorilor independenți.

Vă rog, domnule senator.

**Domnul Gyerkó László:**

Domnule președinte,

Domnule ministru,

Doamnelor și domnilor senatori,

Am citit cu atenție textul moțiunii și trebuie să recunosc că există o doză de adevăr în cele descrise. Mai pot să adaug la ea și observațiile acumulate cu ocazia parcurgerii săptămânale a 550 de km pe șoselele României, de când mă deplasez de la domiciliu la București, de cinci ani încoace.

Nu am cum să afirm că drumurile sunt bune, că nu avem gropi, că se circulă în siguranță pe drumurile publice. Așadar,

consider că trebuie să analizăm următoarele când ne referim la infrastructura țării.

Ce s-a făcut în ultimii zeci de ani? De ce ritmul de realizare a lucrărilor este așa de lent? De ce calitatea noilor drumuri este așa de slabă, apărând gropi și fisuri după o perioadă geroasă? De ce nu există un control riguros în timpul și după efectuarea lucrărilor? De ce se afirmă cu ocazia venirii fiecărei ninsori că autoritățile au fost luate prin surprindere? De ce nu există ordine, curățenie pe căile ferate? De ce nu reușim să reducem timpul de întârziere a trenurilor? Și întrebările pot continua.

Consider că toate aceste probleme nu au început în perioada ministeriatului domnului Berceanu. Au o istorie mult mai îndelungată, iar în această perioadă am avut atât guvernare de dreapta, cât și de stânga.

În textul moțiunii se vorbește despre un Pact național de autostrăzi, care, printre altele, „ar reglementa contractele dintre antreprenori și subantreprenori, în care firmele românești mai mici să beneficieze de aceste investiții, și nu cei mari să ducă banii peste hotare”.

Vă aducem aminte că suntem membri ai Uniunii Europene și, ca urmare, ar trebui să ținem cont de reglementările adoptate în Uniunea Europeană, reglementări care doresc reducerea intervenției statului în economie, și nu restrângerea participării unor agenți economici la o licitație publică.

Mai departe se face referire la un preț fix în cadrul contractelor dintre stat și antreprenor. Știți foarte bine că prețul mediu

concrențial se stabilește în funcție de cerere și ofertă. Ca urmare, propunerea din moțiune nu se poate aplica într-un stat membru al Uniunii Europene.

Suntem de acord că trebuie create locuri de muncă și că trebuie încurajate firmele românești, dar acestea nu pot fi făcute prin restrângerea mediului concrențial.

Tot în moțiune se face referire la modalitatea de colectare a banilor proveniți din rovinietă. După cum consider că știți, acum mai puțin de o săptămână, s-a dezbătut în plenul Senatului un proiect de lege care înăsprește modalitatea de control asupra plății rovinietei. Poate ar trebui folosite la întocmirea unei moțiuni date și informații care sunt de actualitate.

Am convingerea că ministrul Radu Berceanu cunoaște în detaliu problemele enunțate în moțiune și că are în agendă o serie de propuneri și măsuri pentru a duce la bun sfârșit programul de guvernare. Sper ca majoritatea gropilor să dispară cât de curând, să înceapă reabilitarea drumurilor, să continue lucrările în toate județele țării.

Trebuie găsite soluții pentru continuarea lucrărilor, trebuie restructurate instituțiile din subordinea ministerului, trebuie găsite soluții de finanțare cum ar fi, de exemplu, creditul furnizor, utilizat și de alte state din Europa, trebuie eficientizate instituțiile statului. În concluzie, trebuie lăsat Guvernul să lucreze, iar noi să adoptăm legi care sunt aplicabile în practică, îmbunătățind nivelul de trai al cetățeanului.



Știu că fiecare partid când ajunge la guvernare spune că numai specialiștii lor sunt buni, că numai concepțiile și ideile lor sunt bune, dar consider că ar trebui să fie primordial ceea ce este important pentru cetățean și pentru România. Vă mulțumesc.

**Domnul Mircea-Dan Geoană:**

Mulțumesc, domnule senator.

Domnul senator Șerban Mihăilescu, din partea Grupului parlamentar al senatorilor independenți. Se pregătește domnul senator Mircea Baniias din partea Grupului parlamentar al PDL.

**Domnul Petru-Șerban Mihăilescu:**

Stimați colegi,

Suntem astăzi pentru a doua oară consecutiv în fața unei moțiuni simple prin care partidele din opoziție își arată nemulțumirea față de Executivul în funcție. De această dată în colimatorul moțiunii se află ministrul transporturilor și infrastructurii.

La fel ca și în cazul moțiunii pe educație, și de această dată se critică un sistem care a pornit cu handicapul subfinanțării încă de acum 20 de ani și, bineînțeles, încearcă să arunce întreaga responsabilitate în sarcina unei singure persoane.

Grupul parlamentar al senatorilor independenți nu susține această moțiune deoarece textul ei nu aduce nimic nou și poate fi citit în orice sesiune parlamentară din ultimii 15 ani, fără ca cineva să sesizeze dacă este de actualitate sau nu.

Pe fond, trebuie să înțelegem că starea gravă în care se află astăzi infrastructura de transport este o consecință a politicilor puse în aplicare în ultimii 20 de ani de către toți cei care au fost la putere.

Imediat după 1990, s-a considerat că scăderea volumului de mărfuri transportate rutier și pe calea ferată nu mai necesită investiții majore și din cauza acestei idei nefaste am ajuns în situația actuală.

La calea ferată, prima reformă s-a aplicat doar în 1999 și de atunci, nu s-a mai întâmplat nimic, iar la drumuri, în 1991, s-a creat o regie autonomă transformată inutil în 2003 în societate comercială.

Rezultatul acestei incredibile dorințe de a păstra aproape intact în proprietatea ministerului un sistem organizatoric nu numai inefficient, păgubos, ci și incapabil de progres îl constituie situația actuală pe care toată lumea o critică și care, evident, nu mai poate continua.

Săptămâna trecută am reușit, într-un chinuit final de ședință, să aprobăm cinci ordonanțe promovate de minister în încercarea de a armoniza unele reglementări în domeniul drumurilor și de a mai ușura povara celor de la căile ferate, dar considerăm că este prea puțin.

Personal, am participat în diferite etape la activitatea din acest domeniu și pot spune că există totuși soluții pe care moțiunea nu le prezintă.

Am în vedere, în primul rând, necesitatea ca Guvernul să preia imediat toate agențiile de implementare a programelor de dezvoltare a infrastructurii rutiere și feroviare cu fonduri externe. BEI, BERD, Banca Mondială și UE să le reorganizeze într-o singură agenție în subordinea Guvernului. De la primul contract de autostradă, semnat

de România în 1996, organizațiile internaționale ne-au cerut aceasta, iar ministerul a refuzat constant acest lucru. Să fie clar, nu vom putea avea rezultate în domeniul infrastructurii până când nu vom face această unificare.

Este evident că perpetuarea situației actuale va permite în continuare utilizarea aceluiași consultanți și proiectanți cu expertiză îndoielnică, folosirea aceluiași soluții tehnice depășite, costisitoare, lipsite de viziune, recurgerea la aceleași subterfugii penibile de a da licitațiile unora și altora, eludarea formelor reale de control tehnic care să determine cauzele adevărate ale degradării rapide a lucrărilor noi, întârzierea în luarea unor decizii importante cu consecințe financiare greu de suportat.

Numai după organizarea reală a unei agenții naționale pentru infrastructură se poate vorbi de celelalte măsuri care pot fi avute în vedere, legate de armonizarea reglementărilor, privatizarea societăților de transport, întreținerea și repararea infrastructurii în regim de parteneriat public-privat, finalizarea etapizată a programelor pe culoarele transeuropene la care ne-am angajat acum 15 ani și multe altele.

Senatorii din Grupul parlamentar al senatorilor independenți sunt gata să ofere întreaga lor expertiză pe care o au la ceea ce a propus domnul ministru aici pentru a găsi soluțiile cele mai bune pentru depășirea situației actuale. Nu mai putem pierde vremea în discuții și acuze sterile, care nu rezolvă nimic. Numai așa putem face un lucru bun de interes național, interesul cetățeanului, pentru că cel puțin din punctul meu de vedere și al colegilor din Grupul

parlamentar al senatorilor independenți, acestea sunt lucruri la care trebuie să ne raportăm.

Orice demers am face, el trebuie să fie în interes național, să aducă ceva bun românului.

Poate nu întâmplător, astăzi, nu este nicio televiziune prezentă în holul din spate. Poate trebuie să înțelegem că genul acesta de discuții și de acuzații nu ne poate aduce niciun fel de progres. Poate acum trebuie să intrăm într-o abordare largă, transpartinică, în care să încercăm să rezolvăm situații cu care avem de-a face.

Vă mulțumesc foarte mult.

*(Aplauze)*

**Domnul Mircea-Dan Geană:**

Mulțumesc, domnule senator.

Domnul senator Mircea Banias, din partea Grupului parlamentar al PDL. Se pregătește domnul senator Trifon Belacurencu, din partea Grupului parlamentar al Alianței Politice PSD+PC.

**Domnul Mircea-Marius Banias:**

Mulțumesc, domnule președinte.

Domnule președinte al Senatului,

Doamnelor și domnilor senatori,

Domnule ministru,

Domnilor secretari de stat,

Moțiunea PSD-ului de astăzi demonstrează din nou cât de comodă este viața în opoziție, unde poți să critici orice fără responsabilitate. PSD vorbește de parcă nu ar ști că România, ca și restul lumii, de altfel, este afectată de criza economică globală, că

bugetul este insuficient, că deficitul bugetar trebuie redus și că sunt și alte domenii care reclamă atenție și sprijin din partea Guvernului.

Am dori să alocăm bani suficienți la transporturi și nu numai la transporturi, dar și la sănătate, și la muncă, și la educație, și la cultură și, în general, tuturor ministerelor. Din păcate, nu se poate pentru că fondurile bugetare nu sunt suficiente. Suntem obligați să optăm, știind că orice am alege, tot ar exista nemulțumiri.

Am ales să plătim la timp și integral pensiile și indemnizațiile de șomaj, să ajutăm tinerii să-și cumpere o primă locuință cu dobândă subvenționată de la stat, să finanțăm programul „Rabla” pentru a ajuta producătorii naționali de automobile, să stimulăm afacerile prin capitalizarea fondurilor de garantare – toate acestea cu riscul de a-i nemulțumi pe cei care doresc să creștem foarte repede numărul de kilometri de autostradă.

Guvernul Partidului Democrat Liberal și-a asumat aceste riscuri, spre deosebire de dumneavoastră care stați în opoziție și când vă plictisiți mai redactați câte o moțiune ca să convingeți populația cât de preocupat este Partidul Social Democrat de starea națiunii.

Dacă era interesat de situația din transporturi, Partidul Social Democrat ar fi putut încerca să aducă problema pe masa Guvernului, fie în perioada 2007-2008, când a guvernat din umbră sub paravanul Partidului Național Liberal, fie în 2009, când era la guvernare, oficial. În loc să o facă, PSD a preferat ca, împreună cu PNL, să direcționeze o serie de fonduri bugetare către clientela sa și să facă o serie de pomeni electorale, fără susținere financiară, care au lăsat România în 2009, în plină criză globală, cu rezervele epuizate.

Nici după intrarea la guvernare alături de Partidul Democrat Liberal, Partidul Social Democrat nu s-a dovedit mai responsabil.

Dacă vă preocupa problema autostrăzilor, stimați domni, și erați nemulțumiți de activitatea ministrului de resort, trebuia să ridicați problema în Guvernul din care făceați parte. Ați preferat însă, cu lașitate, să ieșiți de la guvernare în mijlocul crizei pentru a evita costurile electorale. Mai mult decât atât, ați blocat timp de aproape 3 luni activitatea Executivului, până după turul doi al alegerilor prezidențiale de anul trecut. Ați silit România să funcționeze în regim de avarie, cu un Guvern demisionar, iar acum veniți să ne acuzați că nu construim infrastructură. Este adevărat, în anul 2010, România nu are autostrăzile pe care ni le-am dorit. PSD uită însă că în ultimii 20 de ani, a fost la putere exact jumătate din acest interval de timp. Dacă lucrurile erau atât de simple pe cât le prezentați dumneavoastră, dacă aveți asemenea soluții miraculoase, de ce nu le-ați aplicat?

Realitatea este că lucrurile nu sunt deloc simple. Fondurile europene pentru autostrăzi sunt o soluție, dar o soluție de rambursare. Fără alocări naționale de bani, în primă fază, nu este posibilă nicio rambursare ulterioară din bani europeni. În plus, există și constrângerile de deficit bugetar pe care le-am evocat la începutul expunerii mele. Teoretic, se poate să programăm deficite bugetare mari ca să construim mai mulți kilometri de autostradă, dar exemplul Greciei ne îndeamnă la precauție extremă. Deficitele bugetare mari, în condiții de criză, se pot întoarce împotriva noastră.

Oricum, în această moțiune PSD practică un discurs demagogic, tipic. Cere investiții pentru îmbunătățirea infrastructurii, dar, în același timp, se opune oricăror măsuri de restructurare.

Vă faceți a crede – și încercați probabil să convingeți și alegătorii – că putem avea investiții și în autostrăzi, și în căi ferate, și în modernizarea șoselelor, dar, în același timp, putem menține o schemă de personal încărcată la diverse companii naționale. Deplângeți starea căilor ferate și lipsa de performanță a trenurilor, dar când Guvernul decide să facă disponibilizări la CFR pentru eficientizarea sistemului săriți în sus. În condițiile în care bugetul transporturilor este insuficient, economiile făcute la cheltuielile de personal ar putea fi redirecționate către infrastructura feroviară, către finalizarea procesului de modernizare a vagoanelor despre care văd că nu suflați o vorbă, deși calitatea acestora s-a îmbunătățit vizibil în ultimii ani.

Nu putem menține sistemul așa cum este în acest moment, fiindcă nu este funcțional. Este o lecție pe care PSD refuză să o învețe, deși prin asemenea măsuri false de protecție socială, a dus de râpă economia României în primii ani de după Revoluție.

Măsurile de terapie sunt necesare, dar curajul de a face ce trebuie v-a lipsit dumneavoastră, celor de la PSD, iar modernizările de cale ferată se fac, domnilor senatori PSD, în ciuda a ceea ce scrieți în moțiune.

Este adevărat, distanța București – Constanța pe cale ferată se parcurge azi în 5 ore, nu în 3 ore ca înainte, dar acest lucru se întâmplă tocmai pentru că lucrările de modernizare sunt în curs și

pentru că la terminarea lor această distanță va fi parcursă în două ore, două ore și un pic. Și nu trebuie uitat, conform datelor Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, că anul trecut s-au alocat peste 100 de milioane de euro pentru modernizarea locomotivelor și vagoanelor, precum și pentru cumpărarea de noi vagoane de cale ferată, iar siguranța transportului feroviar rămâne superioară celei din țările vecine, în ciuda fondurilor nu foarte generoase.

Doamnelor și domnilor senatori,

În responsabilitatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii intră și transportul naval. Chiar dacă moțiunea nu face referire la el, profit de ocazie și, în calitate de senator de Constanța și fost director general al Portului Constanța, îi informez în primul rând pe cetățeni că s-a terminat de curând modernizarea capacității feroviare în Portul Constanța Sud, investiție de circa 10 milioane de euro. Urmează construcția unui pod rutier peste Canalul Dunăre-Marea Neagră, precum și extinderea digului de larg al Portului Constanța, proiecte care depășesc 150 de milioane de euro. Merită amintit și faptul că se preconizează, în perioada 2009 – 2012, investiții private de peste 50 de milioane de euro în porturile maritime românești, investiții pentru terminale petroliere și de cereale, precum și pentru centre logistice.

Guvernul înțelege perfect importanța strategică pentru economia românească a porturilor maritime și fluviale și lucrează pentru modernizarea lor, precum și a căilor navigabile din România.

Doamnelor și domnilor senatori ai PSD,



Criticați în moțiune alegerea priorităților guvernamentale în domeniul transporturilor, cum ar fi extinderea rețelei de metrou în București. Deși mulți dintre dumneavoastră, domnilor senatori ai PSD, locuiți sau stați de mult timp în București, nu ați avut poate ocazia să mergeți în orele de vârf în cartierul Drumul Taberei ca să vedeți că este nevoie reală de o linie de metrou în acest cartier. Ca să vă convingeți, puteți însă să-i întrebați pe colegii dumneavoastră de opoziție, din PNL, care s-au manifestat constant drept susținători ai metroului în acest cartier, făcând și campanie electorală pe această temă.

Referitor la linia de metrou către Aeroportul Internațional „Henri Coandă”, linia respectivă este proiectată cu traseu subteran pe toată lungimea ei și nu în stil futurist, așa cum consideră persoanele slab informate care au redactat moțiunea. Extinderea metroului în nordul Bucureștiului se face cu o finanțare avantajoasă: cu 25 de ani perioadă de rambursare, 7 ani de grație și dobândă anuală de 1,5%.

Doamnelor și domnilor senatori,

Notez însă opoziția dumneavoastră față de extinderea metroului bucureștean și sunt convins că așa vor face și bucureștenii în perspectiva alegerilor din 2012.

Și încă un lucru. Vorbiți în moțiunea dumneavoastră de citez: „matrapazlâcuri și lucruri murdare”, care – afirmați dumneavoastră – s-ar petrece la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii. În același timp, unul dintre semnatarii moțiunii, din motive bine cunoscute, nu se află acum în această sală. Deci când mai faceți

afirmații referitoare la nereguli, uitați-vă mai întâi în rândurile dumneavoastră, ale PSD-ului, acolo unde există indicii și probe, nu acuzații fără acoperire.

În fine, aș dori să semnalez o ciudățenie în această moțiune. Deși sunt criticate toate guvernările României începând cu anul 2005, moțiunea beneficiază și de semnătura unui senator al Grupului parlamentar al PNL. Probabil Domnia Sa este nemulțumit de performanțele colegului său de partid, Ludovic Orban, care, în doi ani de mandat, a inaugurat 5 kilometri de autostradă.

Doamnelor și domnilor senatori, închei exprimând convingerea că această moțiune trebuie respinsă. Guvernul și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii se străduiesc să facă ceea ce trebuie și, mai ales, ceea ce pot în actualele condiții de criză economică și austeritate bugetară. Aceste eforturi trebuie sprijinite, iar finanțările pentru infrastructura de transport trebuie, pe cât posibil, sporite.

Vă mulțumesc. *(Aplauze în sală)*

**Domnul Mircea-Dan Geoană:**

Mulțumesc, domnule senator.

Îi ofer cuvântul domnului senator Trifon Belacurencu, din partea Grupului parlamentar al Alianței Politice PSD+PC. Se pregătește domnul senator Mircea Diaconu, din partea Grupului parlamentar al PNL.

**Domnul Trifon Belacurencu:**

Domnule președinte,

Domnule ministru,

Domnilor secretari de stat,

Onorat Senat,

Cu toată supărarea colegilor din arcul guvernamental și a domnului ministru, trebuie să recunoaștem că realitatea tristă este aceea că nu este zi dată de bunul Dumnezeu în care să nu auzim și să nu vedem pe mai toate canalele din mass-media informații, știri conform cărora, de exemplu, pe ruta București-Iași a mai sărit un tren de pe linie, că pe ruta București-Craiova-Timișoara un mecanic de locomotivă a avut fantastica prezență de spirit să oprească trenul cu călători și să-l dea înapoi câteva zeci de metri pentru a evita consecințele tragice ale unei alunecări de teren, astăzi fiind mai actuală ca oricând butada conform căreia „românilor le fuge pământul de sub picioare”. Da, domnilor și doamnelor senatori, mai mult ca niciodată, după 1990 înapoi, Căilor Ferate Române îndeosebi „le fuge pământul de sub picioare”. Am putea găsi amuzant proverbul acesta, că „îți fuge pământul de sub picioare”, dacă acesta nu ar fi de-a dreptul tragic. Și la propriu, și la figurat infrastructurii românești: drumuri, poduri, căi ferate îi alunecă pământul de sub picioare.

Deschizi la prima oră o publicație centrală sau locală și îți sar în ochi titluri de-o șchioapă, de genul: „A căzut șoseaua în Dunăre!” și, când lecturezi mai departe, află că citez: „Traficul pe DN 57, care face legătura între orașele Drobeta Turnu-Severin, Mehadia și Moldova Nouă a fost închis, după ce o porțiune de șosea s-a prăbușit în Dunăre, în urma alunecărilor de teren. Circulația a fost deviată pe o rută ocolitoare”. Se dislocă, se curbează, se rup liniile de cale ferată, se surpă șoselele, se prăbușesc podurile, deraiază

trenurile efectiv, iar sărmanii călători au fost nevoiți astfel să îndure frigul unei ierni nemiloase cum a fost cea care a trecut și să ocolească zeci și sute de kilometri, uneori înghesuiți în niște microbuze amărâte, adevărate hardughii uzate, bombe pe roți în toată regula, sau au fost transbordați în trenuri la fel de amărâte pentru a ajunge la destinație.

Doamnelor și domnilor senatori,

Moțiunea avansată de noi este prima, din 1990 încoace, pe această temă atât de delicată cum este starea transporturilor românești. Asta ar fi jumătatea plină a paharului, s-ar putea grăbi unii să observe. Faptul că pentru prima oară țintim reaua stare a infrastructurii înseamnă că paharul este mai degrabă mai mult gol, faptul că lucrurile s-au degradat la cote nemaîntâlnite ... „Gura păcătosului adevăr grăiește” ne spune un proverb. Așa și premierul Boc, care avea să recunoască, cu ceva timp în urmă, faptul că traversăm cel mai greu moment, de la război încoace, în acest domeniu. Știe Domnia Sa ce știe!

Starea dramatică a rețelei noastre de drumuri, poduri și căi ferate a ajuns cea mai mare amenințare la adresa siguranței noastre naționale. Astfel că Executivul va trebui să se prezinte degrabă în fața Parlamentului cu o nouă strategie de securitate națională, una adaptată noilor riscuri și amenințări induse de mediul nostru de securitate, care a involuat accelerat în anii din urmă, căpătând valențe de-a dreptul periculoase.

Starea proastă, depășită a infrastructurii noastre în transporturi și proasta guvernarea, reaua administrare trebuie să fie înlocuite, în

planul noii strategii de securitate. Așteptăm să fie adusă în fața Parlamentului o nouă strategie de securitate care să ne arate și ce va întreprinde puterea legat de uzura rețelei noastre de infrastructură aferentă transporturilor, pe fundalul unei proaste guvernări, al unei rele administrări a țării.

Avem a observa proasta inspirație a președintelui Băsescu, de a introduce în mai vechile strategii de securitate națională o condiționalitate, și anume aceea a „bunei guvernări”. Spera, foarte probabil, într-o rea guvernare pentru a-l debarca pe încăpățânatul premier Tăriceanu. Suntem foarte curioși dacă domnul Băsescu va mai introduce această sintagmă, „a bunei guvernări”, în noua strategie.

Domnule ministru,

M-a bucurat afirmația dumneavoastră că prezenta moțiune poate și trebuie să constituie un moment de a analiza și discuta serios un sector foarte important al României. De aceea, îmi permit să prezint succint, în continuare, cele mai importante motive care mă fac să afirm că bilanțul activității dumneavoastră, în domeniul transporturilor rutiere mai ales, este unul mai mult negativ, motive care m-au determinat să fiu unul dintre semnatarii acestei moțiuni.

1. Lipsa unor proiecte care să cuprindă standardele cerute de managementul pentru POS pe transporturi, pe Coridorul 4 și Coridorul 9;

2. Lipsa banilor necesari pentru finalizarea ex-proprrierilor pentru tronsonul de autostradă Cernavodă-Constanța și tronsonul Timișoara-Arad, precum și pentru finalizarea centurilor București Sud-Iași-Suceava-Cluj Est și a drumului expres Petea -Baia Mare;

3. Întârzierea cu cinci ani a finalizării lucrărilor pe DN 66 din etapa a IV-a și etapa a V-a de reabilitare cu finanțare de la BEI;

4. Întârzierea cu peste patru ani a finalizării reabilitării DN 6, pe sectorul Orșova-Lugoj, din etapa a V-a cu finanțare de la BEI;

5. Nelansarea licitațiilor pentru finalizarea etapei a VI-a de reabilitare a drumurilor naționale;

6. Pierderea fondurilor ISPA pentru DN 6, tronsonul Alexandria-Craiova și mutarea finanțării pe FEDR, afectând fondurile structurale care și așa sunt insuficiente;

7. Nelansarea niciunui proiect viabil pentru tronsonul de autostradă Pitești-Sibiu și inelul al doilea al centurii București, parte din Coridorul 4;

8. Întârzierea nepermis de mare a realizării etapelor convenite cu BEI pentru reabilitarea drumurilor naționale, astfel că ne aflăm abia la execuția etapelor a IV-a ,a V- a și a VI- a , când, în mod normal, ar fi trebuit să fim la etapele a IX-a și a X-a;

9. Lipsa unui concept unitar de siguranță rutieră sustenabilă, care să conducă la scăderea numărului accidentelor rutiere, singura măsură fiind luată doar de Ministerul Administrației și Internelor – este domnul ministru aici – prin cumpărarea a circa 540 de autoturisme dotate cu aparate radar performante;

10. Acordarea clientelară a fondurilor pentru întreținerea multianuală a drumurilor naționale către firme prietene cu actuala conducerea portocalie sau în județe conduse de președinți portocalii, astfel că drumurile pline de gropi din județele care au altă culoare decât cea a conducerii județene nu vor fi reparate corespunzător în

acest an. A se vedea DN 22 Tulcea-Constanța, tronsonul dintre Mihai Viteazu și Ovidiu;

11. Întreruperea finanțărilor sau menținerea lor la un stadiu foarte mic pentru 65 de proiecte majore de investiție și 135 de proiecte de reparație capitală din cauza deteriorării grave a relației dintre ministrul transporturilor și prim-ministrul României; (*Rumoare în sală*)

**Domnul Mircea-Dan Geană:**

O secundă, domnule senator. Am rugămintea către toți colegii din toate grupurile parlamentare să spargă micile conversații, fără îndoială, importante, și să acorde respectul cuvenit colegilor care vorbesc la acest microfon.

Vă mulțumesc foarte mult.

Domnule senator, vă rog să continuați.

**Domnul Trifon Belacurencu:**

12. Întârzierea licitațiilor pentru reabilitarea podurilor dunărene, proiect sprijinit de BERD;

13. Nefinalizarea lucrărilor de expropriere și de execuție care aparțin părții române pentru podul de la Calafat-Vidin, parte din Coridorul 4, ramura de sud.

Aceasta este partea negativă a bilanțului activității dumneavoastră, domnule ministru, în domeniul infrastructurii rutiere. Practic, sunt 13 capete de acuzare, iar 13 este un număr care, uneori, aduce ghinion. Vă mulțumesc.

**Domnul Mircea-Dan Geană:**

Mulțumesc foarte mult, domnule senator. (*Aplauze în sală*)

Îi ofer cuvântul domnului senator Mircea Diaconu, din partea Grupului parlamentar al PNL. Urmează, pentru cele cinci minute care au rămas Grupului parlamentar al PDL, domnul senator Mihai Niță.

**Domnul Mircea Diaconu:**

Domnule ministru,

Doamnelor și domnilor,

Vorbesc liber și în sensul hârtiei, și în sensul libertății de exprimare, și chiar vorbesc de capul meu, și chiar din capul meu, apropo de mecanica parlamentară.

Am două sugestii de făcut.

Întâi, vreau să vă spun că Unirea Principatelor Române nu a fost făcută neapărat de Ferdinand, ci a fost începută de Mihai Viteazu și terminată, după generații întregi, de Ferdinand, ceea ce înseamnă, în traducere contemporană, că acea autostradă, cunoscută, Gilău-Turda, a fost, probabil, săpată ani și ani de zile, plătită ani și ani de zile și finalizată cu succes și foarte bine –și la mai mare! – de guvernarea dumneavoastră.

Apoi, am făcut o sugestie, particulară dacă vreți, de bună intenție, domnule ministru, în timp ce se discuta și se vota bugetul, și se referea la Transfăgărașan. O fac încă o dată publică, poate ajută mai mult – este doar o sugestie. Am devenit ușor invidios, chiar galben de invidie când am citit undeva, într-un ziar, că unul dintre drumurile județene, între două localități al căror nume îmi scapă în clipa aceasta pentru că nu mi-a rămas acest lucru în minte, ci doar suma – undeva, în județul Cluj, dacă nu mă înșel – între două localități, intrajudețean, deci un drum județean, a fost plătit, un



tronson de nu știu câți ... 50, 20 30 de kilometri de drum, cu 14 milioane de euro. Atunci am fost invidios o dată în plus, pentru că, la sugestia anterioară pe care am făcut-o domnului ministru, apropo de Transfăgărășan, era vorba și este vorba în continuare – acesta este motivul apariției mele la acest microfon – ca Transfăgărășanul, care se închide iarna - exact când trebuie să rămâne deschis, pentru că acolo, din fericire, beneficiem de un munte întreg, fără urmă de pădure, ceea ce înseamnă pârtii de schi nemăsurate și nemăsurate, se închide iarna din cauza a trei locuri de zăpoare, unde vine zăpada și se blochează, iar asta costă 5 milioane de euro, atât, și avem un Transfăgărășan deschis iarna și vara.

Spun acest lucru, pentru că mai bine decât mine au spus-o minunații noștri colegi, realizatorii emisiunii „Top Gear”, în reportajul senzațional făcut și difuzat și pe televiziunile românești. Cam același lucru.

Îmi doresc tare mult ca sugestia mea să devină faptă și atunci, bineînțeles, îmi voi pune cămașă albă, cravată și tot ce trebuie și o să mă dau și eu cu schiurile, prima dată în viața mea. Vă mulțumesc.

**Domnul Mircea-Dan Geoană:**

Vă mulțumesc, domnule senator.

Dau cuvântul domnului senator Niță, din partea Grupului parlamentar al PDL.

Urmează domnul senator Florin Constantinescu, din partea Grupului parlamentar al Alianței Politice PSD+PC.

**Domnul Mihai Niță:**

Mulțumesc, domnule președinte.

Doamnelor și domnilor senatori,

Domnilor miniștri.

Stimați colegi, inițiatori ai acestei moțiuni simple, spuneți că, pentru îndeplinirea angajamentelor asumate de România și pentru modernizarea țării, trebuia pusă în aplicare strategia elaborată de conducerea ministerului din 2004.

Astăzi, suntem în 2010, până anul trecut ați fost la guvernare și acum doriți, ca printr-un vis frumos, Guvernul Boc să transforme în trei luni toată infrastructura țării, ceea ce dumneavoastră nu ați reușit să faceți în 20 de ani.

Apreciez preocuparea dumneavoastră de a iniția această moțiune simplă, dar nici eu, nici grupul parlamentar din care fac parte și nici cetățenii acestei țări nu apreciază faptul că dumneavoastră nu sunteți de acord cu reforma statului, fiind preocupați cu vechile dumneavoastră metehne de a deturna adevărul în scopul distragerii atenției cetățenilor de la modul în care ați administrat țara timp de 20 de ani.

De asemenea, spuneți că ați lăsat moștenire o strategie negociată de România cu Uniunea Europeană care, dacă era pusă în aplicare se modernizau 6 742 de km de drum național, alți 1 671 de km trebuind să fie în lucru, iar prin Programul de autostrăzi trebuia să avem în exploatare 890 de km.

Stimați colegi,

Ați condus țara 20 de ani. Guvernul Boc o conduce de un trimestru. Ca urmare a afirmațiilor dumneavoastră, cuprinse în această moțiune, cred că oricare cetățean poate să-și de-a seama cu

câtă răutate și cinism priviți lucrurile, la fel cum ați și condus România în perioada menționată. (*Discuții, rumoare*)

Spuneți că Radu Berceanu este preocupat mai mult să facă proiecte și nu să le materializeze. Această afirmație trebuia să o atribuiți unei alte persoane din conducerea ministerului, în guvernarea Tăriceanu. Dacă nu se cunosc aceste probleme putem reveni asupra subiectului, oferindu-vă toate datele necesare, pe care sunt convins că le aveți, dar vă este jenă să le prezentați pentru că v-ar dezavantaja, atunci când vorbiți despre realizările dumneavoastră, ca de exemplu, de cei 5 km de autostradă efectuați într-un mandat legislativ.

Dacă tot vorbim de această inițiativă aș vrea să precizez că afirmațiile pe care le faceți nu reprezintă decât o hiperpolizare caraghioasă a presupuselor dumneavoastră realizări într-o perioadă anterioară, încercând să caricaturizați într-un mod grotesc și necinstit activitatea reală a Guvernului Boc, pe o perioadă de numai trei luni. Din păcate, nu reușiți acest lucru.

În plus, pe lângă acuzele nefondate, limbajul calomniator al acestei moțiuni, vă aduce sub incidența sancțiunilor legale. Vorbiți de un ministru sabotor, ceea ce face demersul dumneavoastră lipsit de profesionalism. Dar, din nou, asta este tendința ce caracterizează intervențiile Grupului parlamentar al Alianței Politice PSD+PC.

Nu ați reușit prin această moțiune decât să vă supuneți riscului de a deveni ridicoli, ca și când de asta mai aveți nevoie. Când v-ați dat seama de situația în care se află România? În ultimele trei luni, sau în anii anteriori, când erați la guvernare și visați frumos. Când

ați chivernisit corect banii bugetului de stat? Atunci când ați finanțat investiții enorme pentru școli și grădinițe în satele fără copii sau când ați achiziționat calculatoare pentru elevii din satele unde nu exista rețea de electricitate? Răspunsul este clar. În niciuna dintre situații. Nu ați reușit decât să provocați un dezechilibru în ceea ce privește repartizarea sumelor de bani și să obstrucționați demararea unor investiții necesare în teritoriu.

În moțiunea simplă ați găsit un răspuns la întrebarea de ce drumurile sunt prost făcute și prost întreținute. Răspunsul dumneavoastră este just, din cauza corupției. Spuneți un adevăr de care v-a fost întotdeauna frică cât timp ați fost la guvernare și despre care vreți să creați impresia că l-ați descoperit de-abia acum. Din fericire, este bine că ați găsit un răspuns, dar, din păcate, prea târziu pentru dumneavoastră, pentru că trebuia să vă dați seama atunci când ați fost la guvernare și când sub ochii dumneavoastră sau petrecut atâtea lucruri murdare, care au făcut ca DNA-ul să aibă prea mult de lucru, odată cu venirea Guvernului Boc.

Precizați în moțiune faptul că este greu pentru dumneavoastră să înțelegeți de ce nu se accesează fonduri europene pentru infrastructura românească. Și aici se observă răutatea cu care priviți lucrurile, pentru că, sincer, mi-ar părea rău să constat că nu știți procedura de accesare a fondurilor. Probabil dumneavoastră aveți niște metode speciale de aplicare a procedurilor, cum ar fi trecerea, pentru un timp, dosarelor proiectelor prin toaleta ministerelor, așa cum știți că au fost găsite de către actualii guvernanți.

Stimați colegi,

Nu este greu de înțeles, vă trebuie doar puțin timp pe care să vi-l dedicați unor analize și, astfel, veți constata că sumele alocate de Uniunea Europeană, sunt numai pentru costurile construcției obiectivelor, dar nu și pentru a plăti exproprieri de terenuri, relocare de utilități și TVA, cele din urmă reprezentând sume ce provin de la bugetul de stat.

În concluzie, specialiștii dumneavoastră care au inițiat moțiunea simplă au crezut că, dacă este simplă, trebuie să gândească simplist. Oricum, în această privință, trebuie să înțelegeți un singur lucru: ai sume mari de la buget, beneficiezi de sume mari, nerambursabile de la Uniunea Europeană.

Consider că ar fi foarte bine să înțelegeți ce se urmărește a se realiza în perioada Guvernului Boc, în ceea ce privește infrastructura țării, iar domnul ministru Berceanu, în repetate rânduri, a explicat pe înțelesul tuturor pașii care se vor face în domeniu. Din păcate, dumneavoastră, cei care ați inițiat această moțiune simplă nu sunteți interesați să se realizeze programele despre care vorbiți, ci doriți ca realizările Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să fie ca și în guvernările trecute, adică la nivel zero. De aceea vă este frică, dar de ce vă este frică nu scăpați, pentru că programul nostru de guvernare în acest domeniu se va realiza, chiar dacă dumneavoastră sunteți sau nu sunteți de acord. *(Discuții aprinse în sală)*

**Domnul Mircea-Dan Geană:**

Domnule senator,

Vă rog să pregătiți concluziile intervenției dumneavoastră.

**Domnul Mihai Niță:**

Grupul parlamentar al PDL l-a susținut pe domnul Radu Berceanu pentru ocuparea funcției de ministru, a avut și are încredere în expertiza domnului ministru și aș vrea să vă informez, stimați colegi, inițiatori ai moțiunii, că domnul ministru are în continuare susținerea noastră.

Personal și în numele Grupului parlamentar al PDL, îl rog pe domnul ministru să nu se lase influențat de atacurile atât de agresive și marcate de rea-credință din partea unor reprezentanți ai opoziției, care recunosc că le este greu să înțeleagă anumite lucruri, chiar în privința fondului moțiunii de astăzi.

Prin titlul moțiunii spuneți că „transporturile sunt trase pe dreapta”...

**Domnul Mircea-Dan Geoană:**

Domnule senator,

Va trebui să concluzionați ideile dumneavoastră.

Ați depășit cu mai mult de trei minute timpul alocat Grupului parlamentar al PDL.

**Domnul Mihai Niță:**

O singură rugămintă am la ...

**Domnul Mircea-Dan Geoană:**

Sigur. Puteți să trageți o concluzie și să ...

**Domnul Mihai Niță:**

Aș vrea să analizați cu atenție și veți constata că realitatea este cu totul și cu totul alta. *(Discuții, rumoare în sală)*

Nu transporturile staționează, ci dumneavoastră, stimați colegi din Grupul parlamentar al Alianței Politice PSD+PC și din Grupul parlamentar al PNL, staționați.

Totuși, aș vrea să vă fac și o concesie, aveți și dumneavoastră ceva deplasat: moțiunea de astăzi, inițiată cu multă răutate.

Vă mulțumesc. (*Aplauze*)

**Domnul Mircea-Dan Geoană:**

Mulțumesc, domnule senator. Vă informez că ați consumat timpul alocat Grupului parlamentar al PDL.

Dau cuvântul domnului senator Florin Constantinescu, din partea Grupului parlamentar al Alianței Politice PSD+PC.

**Domnul Florin Constantinescu:**

Domnule președinte,

Domnule ministru,

Domnilor secretari de stat,

Doamnelor și domnilor senatori,

Pentru că antevorbitorul meu a spus că Partidul Social Democrat și opoziția au condus 20 de ani acest minister, vreau să-i reamintesc, pentru corectitudine, că Partidul Democrat Liberal l-a avut ca ministru al transporturilor pe actualul președinte al României, domnul Traian Băsescu, în trei rânduri. Trebuie să ne aducem aminte exact cum au stat lucrurile.

Doamnelor și domnilor,

Un ministru bun nu este acela care deține în visteria ministerului bani mulți sau care derulează proiecte doar cu bani mulți, ci cel care poate lucra cu bani puțini.

Știm cu toții că este criză și că trebuie să luăm ca atare acest lucru. Nu ne așteptăm la lucruri spectaculoase, dar ceea ce este cel mai îngrijorător, lucrul care vizează, de fapt, motivul principal al acestei moțiuni este totala lipsă de viziune într-un domeniu vital pentru țara noastră.

Domnul ministru Breceanu însuși, într-o declarație recentă, se lăuda că fie repară drumurile, fie face autostrăzi, după ce anterior, în februarie 2009, declara că autostrăzile nu sunt o prioritate a Guvernului Boc.

Nu am înțeles încă care este decizia pe care a luat-o. Este ușor să spui, „sau ... sau”. Cel mai greu este să îți asumi răspunderea pentru o decizie într-o direcție anume.

În cele ce urmează nu mă voi referi strict la textul moțiunii, ci la o serie de alte argumente menite a legitima demersul nostru.

Stimați colegi,

Doresc să mă focalizez în acest discurs pe câteva probleme ale transportului feroviar. Din perspectiva epuizării resurselor de combustibil convențional, cel puțin în Europa Occidentală, asistăm la o concentrare a cercetării și investițiilor în infrastructura feroviară. Subliniez faptul că, deși transportul feroviar este mult mai ieftin decât cel auto în orice țară dezvoltată din Europa, într-un mod paradoxal, în România am asistat la o situație inversă. În domeniul feroviar, din 2005 până în prezent, investițiile au scăzut constant, astfel încât, în anul 2009 abia dacă s-au modernizat 20 de locomotive, iar pentru anul 2010 sunt puțini bani pentru investiții. Din păcate, în ultimii 20 de ani,



transportul feroviar a fost o continuă gaură neagră a economiei românești și parcă s-a dorit acest lucru.

Nu vrem să fim ipocriți sau să căutăm nod în papură. Și guvernările PSD au avut partea lor de vină și, în același timp, nu vrem să ignorăm importanța construcției de autostrăzi, element pe care PSD l-a susținut sistematic și pe care, dați-mi voie să o reafirm, ministrul Berceanu nu îl vede ca pe o prioritate. Esența unei bune guvernări este să faci lucruri bune fără să strici ceea ce ai deja. S-au dus pe „apa sâmbetei” kilometri întregi de cale ferată, s-a furat ca în codru și nimeni nu a vegheat la bunul mers al lucrurilor, nimeni nu a fost pedepsit, dimpotrivă furturile și folosirea vechiturilor din infrastructura feroviară au fost încurajate.

Condamnăm cu fermitate politica de falimentare care a fost dusă în ultimii 6 ani față de toate societățile de stat care au gestionat întreținerea, construcția și utilizarea infrastructurii feroviare. Mai ales în ultimii doi trei ani, numeroasele accidente de cale ferată, în loc să determine factorii responsabili să gândească o strategie de relansare a transportului feroviar, au generat o reacție curioasă, exact pe dos.

Nu mi se pare exagerată comparația cu clădirile de patrimoniu, care sunt afectate, și, mai mult decât atât, deteriorate, distruse, lăsate în paragină, tocmai pentru a fi eliberat locul pentru rechinii imobiliari.

Cum am putea, de pildă, să judecăm următoarele date? La CFR marfă, taxa pe infrastructură se calculează pe tren-kilometru. În domeniul rutier, tirurile plătesc o singură taxă, o dată pe an, 45 de

lei pe zi, indiferent de câți kilometri parcurg. De aici rezultă că pentru transporturile feroviare costurile sunt de peste 5 ori mai mari. Nemaivorbind de faptul că transportatorii feroviari plătesc acciza la motorină care se duce la bugetul general și nu rămâne nimic pentru nevoile infrastructurii feroviare.

Ca să nu se spună că lansăm o moțiune neconstructivă, aș vrea să vă enumăr câteva măsuri simple care ar putea fi luate de minister pentru revitalizarea transportului feroviar.

Este vorba, în primul rând, despre restricțiile de tonaj pentru șoselele avariate și de controale în aceste zone, care să determine transportatorii să folosească calea ferată. Nu este niciun secret că transportatorii rutieri încarcă camioanele peste limita admisibilă, tonă/osie, ducând în acest fel la păgubirea statului atât prin eludarea taxelor, cât și prin degradarea drumurilor.

De asemenea, o soluție ar fi dezvoltarea transportului auto pe tren, așa numitul RO-LA, prin amenajarea pe bani europeni a unor terminale, astfel încât camioanele să parcurgă distanțe lungi pe calea ferată. A existat un asemenea experiment cu rezultate excelente, care a fost abandonat inexplicabil.

Accidentele feroviare parcă sunt puse cu mâna, astfel încât să pară nerezolvabile. Ce să mai vorbim despre ceea ce se întâmplă în alte state atunci când au loc accidente feroviare? Miniștrii transporturilor își dau demisia de onoare chiar și pentru întâzieri de câteva minute ale trenurilor.

Domnul ministru Berceanu a afirmat în discursul dumnealui că ar avea nevoie de mai mulți bani pentru a putea face mai mult. Eu

vreau să-i amintesc domnului ministru că face parte dintr-un Guvern majoritar PDL, al cărui prim-ministru este Emil Boc, președintele partidului, și care ar putea să aloce mai mulți bani ca să poată face mai mult.

Transporturile în România au nevoie nu atât de bani, cât de un bun management și mai ale de o strategie de management. Poate este o ironie a sorții faptul că în România simbolul țapului ispășitor este Acarul Păun. Se pare că domnul ministru Berceanu vrea să dispară toți acarii, sperând prin aceasta că nu va mai putea fi tras nimeni la răspundere și, mai cu seamă, dumnealui.

Soluția domnului ministru Berceanu pentru transporturi este cinică: dacă avem internet, de ce mai avem nevoie să umblăm de colo-colo? Vă mulțumesc. *(Aplauze)*

**Domnul Mircea-Dan Geoană:**

Vă mulțumesc.

În continuare, ultimul înscris pe lista noastră, pentru ultimele trei minute rămase la dispoziția Grupului parlamentar al Alianței Politice PSD+PC, domnul senator Sorin Bota.

Vă invit la microfonul central.

După aceea, domnul ministru Berceanu va veni la microfonul central pentru comentarii, apoi vom vota.

Vă rog, domnule senator.

**Domnul Marius-Sorin-Ovidiu Bota:**

Vă mulțumesc, domnule președinte. Țin să vă informez că vreau să iau ultima dată cuvântul și mă folosesc de această ocazie să

dau și un drept la replică, atât timp cât domnul ministru mi-a folosit numele și chiar mi-a adus acuze.

Încep cu ceea ce a afirmat domnul ministru legat de această moțiune.

Strategie PSD – promisiuni. Nu. Erau angajamentele României, în numele României, ale Guvernului României, în negocierile cu Uniunea Europeană. Nu erau dorințe, ci era ceea ce românii au dorit să facă și s-au angajat în fața Uniunii Europene.

Surse neidentificate în strategia din 2004. Urmau a fi identificate de Guvernul care urma să vină, pentru proiectele care urmau să se deruleze după 2010. Nu doream să facem autostrăzi în 2004, ci au fost semnate contracte pentru 760 km în parteneriat public-privat, inclusiv pentru autostrada Comarnic-Brașov, prin două contracte, și am precizat în moțiune că am echivalat soluția tehnică de atunci, mai sumar făcută din punct de vedere tehnic, aducând-o la prețurile la zi și așa rezultă 1,5 miliarde în plus, altfel, ar fi rezultat 2 miliarde.

Peste 6 000 km trebuiau realizați până în 2010. Ați spus greșit!

Sunt deja făcuți aproximativ 5 000 km, diferența nu s-a făcut după 2005. PSD are aceleași gânduri bune și constructive, de aceea am și făcut inițiativele legislative, iar dumneavoastră, în calitate de ministru, din păcate, le ignorați.

Legea privind Programul Național de Autostrăzi are în articolele sale capitole referitoare la Antrepriza Generală, cât și la restructurarea companiei naționale de azi, CNADNR, împărțind-o în două companii: una de autostrăzi și una de drumuri naționale.

Ați făcut o afirmație legat de negocierea contractului de asistență juridică.

Țin să vă amintesc – aveți toate documentele la dispoziție în minister – că am ocupat funcția de secretar de stat cu responsabilitate în negocierea cu Uniunea Europeană și în negocierile financiare internaționale. Nu am coordonat activitatea Companiei Naționale de Autostrăzi, iar în „contractul Bechtel” am răspuns de negocierea finanțării, finanțare care a dispărut, cum spuneți dumneavoastră, și am încheiat negocierile cu U.S. EXIMBANK care a acordat o garanție pentru 1 miliard de dolari, cu un prim contract garantat de U.S. EXIMBANK, la care s-a renunțat în 2005, în valoare de 194 de milioane de dolari.

Cred că sunt important, domnule ministru, dacă ați găsit ca, după cinci ani, să vă legați de un contract pe care nu l-am văzut și nu l-am negociat: cel de asistență juridică. Cei care vă informează, repet, vă induc în eroare și nu vreau să spun mai multe cu această ocazie. Vă rog să vă rezumați, în ce privește contractul Bechtel, la contractul de decontaminare din apropierea localității Turda și atunci să mai vorbiți dumneavoastră despre Bechtel și despre prețuri.

Referitor la claimuri. Oare de ce, domnule ministru, nu ați răspuns la secțiunea a doua a moțiunii, referitoare la calea ferată? Absolut niciun cuvânt. Jenant! Jenant, de-a dreptul. Vă rog să ne puneți la dispoziție claimurile din ultimii 20 de ani și claimurile recente de la calea ferată și cele care sunt în negocieri la calea ferată.

Doamnelor și domnilor senatori,

Moțiunea noastră se pare că e luată în derâdere de multă lume. Țin să vă amintesc că s-a deschis sezonul de vânătoare la urs și noi, azi, cu această moțiune – dacă-mi este permisă o comparație – mergem la vânătoare de urși cu cartușe cu elice...

*(Discuții, rumoare, vociferări, râsete)*

**(Din sală, mai multe voci):** Alice... *(Râsete, discuții)*

**Domnul Marius-Sorin-Ovidiu Bota:**

Alice. Mă scuzați. Tragem cu alică într-un urs care să dă la stupul bugetului României. Sigur că azi vom reuși, dacă vom asigura un foc în zona vitală. Dacă nu, îl vom scărpinga pe spate doar... *(Rumoare, discuții)*, ca să-l speriem la gândul că vor veni și gloanțe. Gloanțe adevărate. Avem tot atâtea gloanțe câte alică are cartușul de azi. Este doar începutul sezonului. Gloanțele ne sunt furnizate, domnule ministru, vă rog să fiți atent, de cei care sunt în minister după 2005, nu de cei de dinainte de 2005.

**(Din sală):** Încheierea.

**Domnul Mircea-Dan Geană:**

Dacă doriți să concluzionați, domnule senator.

**Domnul Marius-Sorin-Ovidiu Bota:**

Da. Moțiunea de azi și constituirea comisiei de anchetă la CNADNR, reprezintă demersul pașnic și amiabil prin care încercăm să alungăm incompetenții și să oprim jaful din transporturi.

De aceea mă adresez colegilor senatori care sunt chemați azi să susțină, în continuare, unii dintre ei jaful din minister sau companiile subordonate, iar alții să fie responsabili și să meargă

acasă cu fruntea sus, în fața electoratului care i-a votat și care îi va judeca, desigur, pentru votul de astăzi.

Lumea, astăzi, vorbește peste tot despre gropi, despre nevoia de autostrăzi, despre trenuri care sar de pe șine la viteze tot mai mici. Judecata lor este simplă: ce realizări sunt în infrastructură, de ce se fac toate numai în 10 ani și la prețul cel mai mare din Europa? De ce trebuie să acceptăm cu toții că suntem „tâmpiții școlilor din România”, obligați „să dăm în gropi” toată ziua?

Independenții de astăzi au plecat din partidele care i-au făcut senatori, susțin un guvern cu o anumită politică – după mine, proastă –, dar sunt dispuși să susțină incompetența și jefuirea banului public? Cred că ar trebui să fiți responsabili față de ceea ce sunteți chemați să votați sau să vă abțineți, dacă dilema este prea mare. (*Discuții, rumoare, vociferări.*) Domnul fost secretar de stat, actual senator independent, Șerban Mihăilescu, m-a provocat cu discursul dumnealui. (*Discuții, rumoare.*)

Vreau să vă spun că această moțiune aduce și noutăți, și soluții. CNADNR împărțită în două companii. Faptul că ministrul Radu Berceanu ne propune astăzi un dialog, este laudabil. Televiziunile lipsesc de afară pentru că în spate sunt banii de publicitate care vin pe filiera ministerului. PSD nu vorbește ușor din opoziție, are soluții și am criticat managementul defectuos din ziua de astăzi. (*Discuții, rumoare*)

Această moțiune spune clar ce nu se face când se poate face cu cât avem. Dacă nu poți, te ajutăm; dacă nu știi, te învățăm; dacă nu vrei, te obligăm.

Vă mulțumesc. (*Aplauze, discuții*)

**Domnul Mircea-Dan Geană:**

Vă mulțumesc, domnule senator.

În încheiere, dau cuvântul domnului ministru Radu Berceanu pentru comentarii și răspunsuri.

Vă rog, domnule ministru.

**Domnul Radu-Mircea Berceanu:**

Vă mulțumesc.

Am să spun încă de la început că, probabil, va trebui să continuăm acest dialog. Cu mare plăcere, dacă faceți comisia de anchetă, vin să stăm de vorbă și să discutăm despre toate lucrurile din domeniul transporturilor care trebuie și merită să fie anchetate. Dacă mă invitați la vreo comisie din cele permanente ale Senatului, cu mare plăcere. Așa cum am fost invitat la Camera Deputaților, de domnul deputat Iulian Iancu, președintele Comisiei pentru industrii și servicii, și i-am făcut un document de vreo 60 de pagini care se cheamă „Raportul privind vulnerabilitățile sistemului feroviar”. Multe din lucrurile pe care le-ați spus sunt de acolo – bănuiesc că îl cunoașteți pe domnul deputat Iancu – și, cum am dat vreo 50 de exemplare acolo, o fi ajuns vreunul și pe la dumneavoastră.

De aceea, despre feroviar nu am vorbit de la început, mă pregăteam să vorbesc mai încolo, dar s-a terminat timpul. În orice caz, vă dau oricând un document – dacă nu vi-l dă domnul deputat Iancu – îl studiați și pe urmă stăm de vorbă cu cea mai mare plăcere.

Pot să vă spun un singur lucru. Comunitatea Europeană de Căi Ferate a emis un document, pe care, de asemenea, pot să vi-l



dau, în care România este pe ultimul loc, cu 147 de euro alocați pe kilometru de infrastructură feroviară, penultima este Lituania cu 853 de euro pe kilometru, Bulgaria are 8 453 de euro pe kilometru, Ungaria are 70 511 euro pe kilometru, Grecia 91 000 de euro pe kilometru.

Am fost acum o lună, împreună cu domnul prim-ministru Boc, și am discutat cu Guvernul Ungariei, iar ministrul transporturilor ne-a spus de față cu toată lumea că alocă 1,3% din PIB numai pentru infrastructura feroviară și sunt total nemulțumiți. Dacă vreți, discutăm pe cifre exacte. Pot să vă spun că Italia alocă, la o infrastructură feroviară mai scurtă decât a noastră, anual, 3 miliarde de euro și, după cum știți, Doamne ferește, a avut astăzi un accident cu opt morți. Așa că nu cred că în felul acesta trebuie puse lucrurile

Foarte pe scurt. Dacia... acces... pod... și așa mai departe. Sigur, fără drumul uzinal unde nu putem interveni noi, noi putem interveni numai pe ceea ce este național, am avut aceste proiecte în program. Dacă vreți, luăm de la alte proiecte și punem acolo. Cum doriți, noi așa facem! Ne spuneți de unde să luăm, de la proiectul acela, de la proiectul acela, că sunt aprobate toate de dumneavoastră, tot ceea ce lucrăm noi este în bugetul de stat, Legea bugetului este publicată în Monitorul Oficial al României. Aveți absolut toate investițiile, fiecare în parte cu banii alocați. Ne hotărâm de la care să luăm și punem la Colibași și imediat dăm drumul la treabă.

În legătură cu Canalul de la Cernavodă. Este o problemă. Acolo suntem împiedicați, de vreo doi ani, de niște chestiuni de

mediu, nu am reușit să trecem peste ele sub nicio formă, Uniunea Europeană dorește să prezerve o zonă acolo.

Probabil că, până la urmă, va trebui să abordăm altfel, pentru că, cel puțin așa cum am dorit noi să adâncim acolo intersecția dintre Dunăre și canalul respectiv, se pare că n-o să trecem nici în următorii ani de problema asta de mediu.

În legătură cu „drumul romanilor” și așa mai departe. Foarte adevărat, romanii, când au venit în Dacia, au început cu drumurile. Nu știu de ce nu încercăm și noi să dăm mai mare atenție drumurilor, căilor ferate, prin ceea ce a spus domnul senator, și anume că erau foarte mulți care lucrau acolo, că aveau piatră, că aveau de toate. Tradus în 2010, asta înseamnă mai mulți bani. Nu cred că știe cineva să facă drumuri fără bani.

De ce calitatea reparațiilor este slabă? Aici chiar cred că trebuie să spun ceva mai multe propoziții. Din câteva motive, pe care, de altfel, le știe toată lumea sau, în orice caz, cei care au mai lucrat prin Ministerul Transporturilor. În primul și în primul rând, facem numai și numai lucrările cele mai ieftine. Totdeauna, criteriul de acordare a licitațiilor este prețul cel mai mic. Dacă dumneavoastră vă cumpărați costumul cel mai ieftin, acesta o să aibă o calitate ceva mai slabă. Deci acesta este primul element. Cel de-al doilea element este că și la acele soluții noi dăm drumul la un trafic care are încărcări pe osie – a vorbit cineva aici – cu mult mai mari decât cele normale. Și, am să mai spun o dată, să știți că, dacă pe un drum, oricât de prost ar fi el făcut sau cu o soluție oricât de ieftină ar fi ea, nu se circulă sau circulă numai autoturisme, nu se

strică decât, poate, în 30-40 de ani. Deci al doilea element este faptul că la noi nu se poate ajunge ca traficul să fie cel reglementat pe fiecare drum în parte: în unele locuri 11,5 tone/osie, dar în alte locuri, mai puțin. Toată lumea circulă cu câte tone vrea, fără niciun fel de problemă, și nu reușim să stăvilim această problemă.

Sigur că există și în cazul soluțiilor probleme legate de nerespectarea lor, dar pentru toate contractele noi avem consultanți; peste 80 la sută sunt firme internaționale de consultanță care câștigă licitațiile internaționale de consultanță și consultanții analizează respectarea rețetelor, mărimi, lungimi, grosimi etc., și nu compania. De mult nu se mai întâmplă așa ceva, nici nu mai avem cu ce, pentru că, pe vremea când erați la guvernare, ați decis acest lucru, s-au dat spre vânzare sau s-au privatizat toate unitățile anexe companiei, deci nici n-am mai avea cu ce să facem, la ora actuală, aceste lucruri.

În legătură cu Calafat-Vidin, toate exproprierile sunt făcute 100%. Nu avem însă multe alte exproprieri făcute, pentru că exproprierile înseamnă bani, foarte mulți bani, care nu ne-au fost alocați. Din banii pe care i-am avut încercăm să facem exproprierile acolo unde știm că vom lucra în perioada imediat următoare, pentru ca cei care au contractele respective să poată intra pe teren. Nu ne permitem să facem exproprierea întregului traseu, pentru că nu avem la dispoziție acești bani. Ar fi mult mai bine și mult mai corect. Uneori, constructorii chiar pe asta cer claimuri, și anume pe faptul că, din vina noastră, pentru că nu am avut bani, nu le-am pus terenul la dispoziție atunci când trebuia sau când era prevăzut în contract.

Nu vreau să intru în toate lucrurile care s-au spus aici. Repet, dacă mă invitați la comisii, oricare ar fi ele, cu mare plăcere vin și discutăm de toate lucrurile, poate cu mai mult timp la dispoziție.

În ceea ce privește contestațiile. Contestațiile ne creează o problemă colosală, pentru că, la toate nivelele din justiția românească, o contestație poate să dureze un an, timp în care noi nu putem să intervenim acolo. Uneori, pierdem bani și probabil că o să pierdem niște bani ISPA pe tronsonul Deva-Orăștie, de care ați amintit, pentru că, începând din primăvara anului 2009, am făcut mai întâi vreo trei caiete de sarcini, care au fost toate contestate, iar acum, dacă o să dea Dumnezeu să ajungem la licitație, probabil că o să fie contestate rezultatele licitației. În orice caz, vă adresez o rugămintă publică, aici, de față cu toată lumea: nu-i mai îndemnați la contestații, nu-i mai învățați să câștige contestația, așa cum s-a văzut pe la televizor! Le faceți un rău lor și faceți un foarte mare rău stând și așteptând rezultatele unor contestații, care nu mai vin. Și avem zeci și zeci de proiecte la care, din motivul acesta, stăm degeaba.

În legătură cu Hotelul Astoria, iarăși este un lucru... De data asta, cred că PNL ar fi trebuit să nu ridice o astfel de problemă. Hotelul acela a fost, pur și simplu, furat printr-o metodă incredibilă. Cei puși acolo au semnat un contract de asistență juridică – deci nu aveau neapărat niște procese sau ceva – să le stea niște avocați la îndemână, dacă, cumva, au vreo problemă. O societate care avea numai pierderi a semnat un contract de asistență juridică de vreo 10 000 de euro pe lună. Bineînțeles că nu l-a plătit, intenționat, după ce a făcut datoriile societatea respectivă – pe care cred că o cunoașteți,

dacă n-o cunoașteți, vă aduc toate hârtiile, să vedeți dacă nu cumva niște nume de acolo vă spun câte ceva – a cerut executarea silită și hârtiile de executare silită au fost ascunse, ca să se ajungă la termenul de executare silită, s-a executat silit... Noi am intentat niște procese care sunt încă pe rol, dar așa cum a fost condusă toată chestiunea... și, într-adevăr, nu e nimeni vinovat. Cred că, dacă vreți, poate la Comisia pentru cercetarea abuzurilor, combaterea corupției și petiții discutăm despre chestiunea asta și, eventual, după aceea, dacă vi se pare ceva ciudat, le dați și dumneavoastră la DNA, că eu le-am dat.

În legătură cu strategia. Strategia este acolo, dacă vreți, poate ați uitat-o, vă dau să vedeți ce e scris în ea și o să vedeți că la trei sferturi din ele scrie... (*Domnul ministru Radu Berceanu se adresează reprezentanților ministerului, aflați în banca Guvernului*)

Ia dați-mi-o înapoi!

Scrie: sursa de finanțare neasigurată.

Spuneți că au fost semnate contracte pentru 760 de kilometri. Mai bine nu le-ați mai fi semnat! Și iarăși e un lucru despre care nu ar fi trebuit să vorbiți, pentru că toate erau prin încredințare directă și poate vă aduceți aminte că doi miniștri de-ai dumneavoastră nu au vrut să le semneze – unul e domnul Diaconescu, prezent aici, și altul este la Fondul Monetar Internațional. Nici unul, nici celălalt nu au vrut să le semneze, pentru că erau prin încredințare directă și erau ilegale. Mai întrebați-i. Da? Mai bine nu semnați acele contracte, pentru că ne-au făcut foarte mult rău.

Spuneți că a dispărut finanțarea de la Bechtel și că nu știu ce contract cu Eximbank. Nu! Eximbank a spus că ar putea, dacă se dă drumul la chestiunea asta, să facă o garantare care, oricum, era de 190 de milioane de dolari, ceea ce înseamnă mai nimic față de costul respectiv.

Când doriți, discutăm despre decontaminarea de la Turda.

V-am spus despre răspunsurile la secțiunea aceasta a doua, cu calea ferată. Dacă vreți, discutăm și despre secțiunea a treia, naval, și despre secțiunea a patra, aeronautic.

Chestiunea cu CNADNR-ul împărțit în două companii există în programul de guvernare – de acolo ați luat-o – nu înseamnă că n-o s-o facem, dar trebuie să pregătim și să găsim un moment, și nu cred că este acum.

În legătură cu publicitatea, ca și alte lucruri pe care le-ați spus, bănuiesc că le-ați spus știind metodele și metehnele pe care le-ați aplicat atunci. De când sunt eu ministru, nu s-a dat niciun leu pentru publicitate, nimănui, nicăieri, niciodată.

Vă mulțumesc. (*Aplauze*)

**Domnul Mircea-Dan Geoană:**

Mulțumesc domnului ministru.

Cu aceasta, am închis dezbateră în jurul moțiunii simple pe subiectul transporturilor.

Intrăm în faza de pronunțare cu privire la această moțiune.

Vă propun să folosim, ca de fiecare dată, procedura de vot secret electronic pentru exprimarea votului plenului Senatului.

Vă supun la vot această procedură de vot. Vă rog să vă pronunțați pentru modalitatea de vot: vot electronic secret.

Cu 105 voturi pentru, 3 voturi împotriva și o abținere, procedura votului secret electronic a fost aprobată.

Supun votului moțiunea simplă. Cine votează „da” votează pentru adoptarea moțiunii. Cine votează „nu” este, evident, împotriva adoptării acestei moțiuni.

Vă rog să vă pronunțați cu privire la moțiunea simplă pe tema transporturilor, semnată de 38 de senatori din Parlamentul României.

Cu 47 de voturi pentru, 65 de voturi împotriva și o abținere, moțiunea simplă pe tema transporturilor a fost respinsă de plenul Senatului României.

Vă mulțumesc. (*Aplauze*)

\*

Stimați colegi, o secundă de atenție, vă rog!

Vă rog să vă păstrați locurile în sală.

Doresc să vă supun atenției și votului o modificare de program pentru această săptămână. Așa cum v-am anunțat, astăzi nu a mai venit în vizită, în România, președintele Parlamentului European.

De comun acord cu președinta Camerei Deputaților și ținând cont de faptul că există o intenție de modificare a legii care guvernează Televiziunea publică, suntem în fața situației și a necesității de a prelungi mandatul interimar al actualului consiliu de administrație și al conducerii Televiziunii Române. Acesta ar urma, în mod normal, să expire pe 15 aprilie a.c.

În condițiile în care există interesul pentru modificarea legislației care guvernează această instituție, vă propunem următorul program pentru această săptămână, urmând, evident, ca Biroul permanent de mâine, de la ora 13.30, să poată să-și îndeplinească rolul obișnuit:

Mâine, marți, programul de lucru în plenul Senatului, pe care vi l-am anunțat: la ora 9.00 dimineață începem cu declarații politice – suntem în urmă cu două săptămâni cu privire la acest subiect – , urmând ca miercuri, în loc de plenul Senatului pe care îl aveam dimineața, să avem un plen reunit. Evident, Biroul permanent reunit va putea să aprobe acest lucru, dar am dorit să informez și să solicit votul plenului Senatului României.

Deci program de lucru obișnuit, mâine, de la ora 9.00 până la ora 13.00, iar miercuri, în loc de plenul Senatului, un plen reunit, pentru a putea să rezolvăm problema legală cu care suntem confrunțați. Deci un plen reunit miercuri dimineață. După-amiază, bineînțeles, activități în comisiile permanente, agenda legislativă urmându-și cursul în săptămâna viitoare.

Vă rog să vă pronunțați cu privire la acest program de lucru.

Vă rog să votați.

Cu 101 voturi pentru, un vot împotriva și 2 abțineri, programul de lucru a fost aprobat.

Vă mulțumesc foarte mult.

\*

Trecem la ultima parte a ședinței plenului Senatului de astăzi: întrebări, interpelări și răspunsuri.



Întrebările și interpelările au fost depuse în scris la secretariatul ședinței și am să dau citire numelor senatorilor pentru a fi consemnate în stenogramă.

Au depus întrebări în scris:

Din partea Grupului Parlamentar al PDL: doamna senator Anca-Daniela Boagiu – pentru Ministerul Sănătății; doamna senator Mihaela Popa – pentru Agenția Națională pentru Romi; domnul senator Dumitru Oprea – pentru Ministerul Muncii, Familiei și Protecției Sociale; domnul senator Alexandru Pereș – pentru Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale.

Din partea Grupului parlamentar al Alianței Politice PSD+PC: doamna senator Doina Silistru – pentru Ministerul Educației, Cercetării, Tineretului și Sportului; domnul senator Dan Voiculescu – pentru Ministerul Muncii, Familiei și Protecției Sociale; domnul senator Ilie Sârbu – pentru Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale; domnul senator Ion Rotaru – pentru Ministerul Muncii, Familiei și Protecției Sociale; domnul senator Valer Marian – pentru Ministerul Economiei, Comerțului și Mediului de Afaceri, domnul senator Gheorghe Pop – pentru Ministerul Muncii, Familiei și Protecției Sociale, domnul senator Mihăiță Găină – pentru Ministerul Educației, Cercetării, Tineretului și Sportului, domnul senator Alexandru Cordoș – pentru Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale.

Din partea Grupului parlamentar al Partidului Național Liberal: domnul senator Liviu-Titus Pașca – pentru Ministerul Culturii și Patrimoniului Național, domnul senator Emilian-Valentin

Frâncu – pentru Ministerul Cercetării, Tineretului și Sportului, domnul senator Paul Ichim – pentru Casa Națională de Asigurări de Sănătate și domnul senator Cornel Popa – pentru Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Doamna senator Sorina-Luminița Plăcintă a depus, între timp, o întrebare și o considerăm ca făcând parte din ședința noastră de astăzi.

Interpelări prezentate, în scris, în ședința Senatului de astăzi, 12 aprilie a.c.

Din partea Grupului parlamentar al Partidului Democrat Liberal, au prezentat în scris interpelări: domnul senator Iulian Bădescu – pentru domnul prim-ministru Emil Boc, domnul senator Alexandru Pereș – pentru domnul prim-ministru Emil Boc, domnul senator Gheorghe Bîrlea – pentru Ministerul Culturii și Patrimoniului Național și doamna senator Sorina-Luminița Plăcintă – pentru Ministerul Educației și Cercetării, Tineretului și Sportului.

Din partea Grupului parlamentar al Alianței Politice PSD+PC, au prezentat interpelări: doamna senator Doina Silistru – pentru Ministerul Mediului și Pădurilor, domnul senator Dan Voiculescu – pentru Ministerul Culturii și Patrimoniului Național, domnul senator Ilie Sârbu – pentru domnul prim-ministru Emil Boc, domnul senator Titus Corlățean – pentru domnul prim-ministru Emil Boc, domnul senator Adrian Țuțuianu – pentru Ministerul Finanțelor Publice, domnul senator Valer Marian – pentru domnul prim-ministru Emil Boc, domnul senator Șerban Valeca – pentru domnul prim-ministru Emil Boc, domnul senator Ion Rotaru – pentru domnul prim-ministru

Emil Boc, domnul senator Gheorghe Pop – pentru Ministerul Sănătății, domnul senator Alexandru Cordoș – pentru Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Din partea grupului parlamentar al Partidului Național Liberal, au depus interpelări: domnul senator Liviu-Titus Pașca – pentru Ministerul Sănătății, domnul senator Emilian-Valentin Frâncu – pentru Ministerul Justiției și Ministerul Sănătății, domnul senator Paul Ichim – pentru domnul prim-ministru Emil Boc și pentru Ministerul Sănătății, domnul senator Marius-Petre Nicoară – pentru Autoritatea Națională pentru Restituirea Proprietăților și pentru Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului, doamna senator Minerva Boitan – pentru Ministerul Sănătății.

Din partea Grupului parlamentar al UDMR, a depus o interpelare: domnul senator Bokor Tiberiu – pentru Ministerul Administrației și Internelor.

Conform Regulamentului Senatului, răspunsurile Guvernului la aceste interpelări vor trebui transmise senatorilor în cel mult două săptămâni, din acest moment.

Răspunsurile orale din partea Guvernului României, la întrebări și interpelări, vor fi transmise în scris.

Dați-mi voie, pe scurt, să le menționez:

Din partea domnului secretar de stat Király Andrei Gheorghe, am primit un răspuns la întrebarea pe care am adresat-o Ministerului Educației, Cercetării, Tineretului și Sportului; domnul secretar de stat Barna Tanczos, Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului, un răspuns pentru domnul senator Florin Constantinescu, Grupul

parlamentar al Alianței Politice PSD+PC; doamna secretar de stat Rodica Constantinovici, Ministerul Justiției, două răspunsuri pentru domnul senator Ion Rotaru, Grupul parlamentar al Alianței Politice PSD+PC.

Domnul secretar de stat Anton Marin, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, un răspuns pentru domnul senator Cornel Popa, Grupul parlamentar al PNL.

Domnul secretar de stat Mircea Ioan Cotoșman, Ministerul Mediului și Pădurilor, un răspuns pentru domnul senator Alexandru Pereș.

De asemenea, se solicită amânare pentru o întrebare adresată Ministerului Sănătății de către doamna senator Minerva Boitan.

Pentru interpelări: doamna Mihaela Leșe, președinta Agenției pentru Protecția Persoanelor cu Handicap, un răspuns pentru domnul senator Laurențiu-Florian Coca, Grupul parlamentar al Alianței Politice PSD+PC; domnul secretar de stat Király Andrei Gheorghe, Ministerul Educației, Cercetării, Tineretului și Sportului, două răspunsuri pentru domnul senator Marius-Petre Nicoară, Grupul parlamentar al PNL; domnul secretar de stat Anton Marin, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, un răspuns pentru domnul senator Adrian Țuțuianu, Grupul parlamentar al Alianței Politice PSD+PC.

Se solicită amânare pentru interpelarea adresată de domnul senator Ion Toma Ministerului Muncii, Familiei și Protecției Sociale.

De asemenea, o amânare solicitată de Guvern la interpelarea pe care domnul senator Alexandru Cordoș a adresat-o Ministerului Sănătății pe tema Spitalului regional de urgență din Cluj-Napoca.

Cu acesta declar închise lucrările ședinței noastre de plen de astăzi.

Ne revedem mâine dimineață pentru o nouă ședință de plen a Senatului României.

Vă mulțumesc și vă doresc o seară plăcută.

*Ședința s-a încheiat la ora 18.30.*