



MINISTERUL TRANSPORTURILOR

MINUTA

ședinței de dezbatere publică

din

17 AUGUST 2017

Cuprins

1. Deschiderea ședinței	3
2. Semnarea listei de prezență.....	3
3. Prezentarea ordinii de zi a ședinței	3
4. Etape procedurale parcurse anterior ședinței.....	3
5. Punctele de vedere exprimate de participanți cu privire la proiectul aflat pe ordinea de zi	4

1. Deschiderea ședinței

Ședința a fost deschisă la ora 10.00 și s-a încheiat la ora 11.00

2. Semnarea listei de prezență

Din partea MT:

- Adela Vlăduț – DTF, Ion Constantinescu, Constantin Marius Rudnitchi, Daniel Liviu Dinu – Metrorex

Reprezentanții societății civile

Mihai Denes – Asociația Adevărații VeloPrieteni

Oana Turturica – Asociația Hai cu Bicla

Mihai-Adrian Zamfir - Universitatea București – Facultatea de Drept

Secretariatul ședinței

- Adrian Olteanu - DCRSPON

3. Prezentarea ordinii de zi a ședinței

Temele aflate pe ordinea de zi a ședinței:

1. Prezentarea și dezbaterile proiectului de ORDIN al ministrului transporturilor privind aprobarea tarifelor de călătorie cu metroul

4. Etape procedurale parcurse anterior ședinței

Ministerul Transporturilor - MT a publicat, în data de 08.08.2017, în conformitate cu dispozițiile Legii nr 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, anunțul referitor la inițierea procedurilor de consultare publică cu privire la *proiectului de ORDIN al ministrului transporturilor privind aprobarea tarifelor de călătorie cu metroul* stabilind în acest sens un termen de 10 zile în care cei interesați pot transmite în scris propuneri, sugestii, opinii cu privire la proiectul supus dezbaterii publice.

Anunțul a fost transmis atât către persoanele și asociațiile legal constituite care, în conformitate cu prevederile Legii nr 52/2003, au transmis o solicitare în acest sens cât și către confederațiile sindicale și patronale, reprezentative la nivel național.

În cadrul procesului de consultare publică, Asociațiile Adevărații VeloPrieteni și Hai cu Bicla, în baza art. 7 alin. 9 din Legea nr 52/2003, au solicitat MT organizarea unei ședințe de dezbatere publică a proiectului menționat.

Urmare adreșelor celor 2 asociații, MT a decis organizarea ședinței respective în data de 17 august 2017.

În acest sens, în data de 9 august 2017, a fost publicat pe site-ul MT, afișat la sediul ministerului și transmis celor interesați, anunțul cu privire la organizarea ședinței de dezbatere publică.

5. Punctele de vedere exprimate de participanți cu privire la proiectul aflat pe ordinea de zi

În deschiderea ședinței reprezentantul DCRSPON a informat participanții cu privire la procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 cu privire la desfășurarea ședinței lista celor înscriși la cuvânt și timpul alocat fiecărei persoane

În continuarea discuțiilor cei care s-au înscris la cuvânt au precizat următoarele:

”Mihai Deneș: Bună ziua! Mihai Deneș de la Asociația Adevărații Veloprieteni. Am participat la foarte multe întâlniri și dezbateri publice. Aș vrea să încep cu o recomandare. Având în vedere că noi venim din mediul ONG, trebuie să și trăim, să și muncim. În primul rând mi se pare nepotrivită ora. Ora 10.00, ora la care noi trebuie să fim la serviciu. Sunt multe ministere care au adoptat ora 16.00 pentru dezbaterile publice. În primul rând este greu să ajungem, d-aia suntem așa puțini. În al doilea rând, aș vrea să vin cu propunerile complete pentru partea de tarifare. Suntem iarăși prima țară din Europa unde nu avem sistem integrat între transportul de suprafață și transportul în subteran. A fost o încercare din câte știu, nu știu de ce nu a funcționat sau explicațiile nu m-au făcut să înțeleg. Este foarte dificil să ai un portofel plin cu carduri. Dacă vedeți practica europeană, nu mai există acest card. Poate există unul singur cu care mergi și la cumpărături și la metrou. Noi avem acum un portofel plin cu carduri, la Metro, la RATB, la metrou... Aș vedea unificarea măcar a transportului de suprafață cu transportul din subteran și vin cu recomandarea că într-adevăr este mai simplu pentru fiecare autoritate să aibă cardul lui, dar este mai greu pentru cetățean. Europa și prin directivele europene a venit cu recomandarea ca să fie mai greu pentru autoritățile publice și mai simplu pentru cetățean. În primul rând aș propune unificarea acestui sistem, mai ales că am văzut că noile aparate permit cardurile wireless. În al doilea rând aș veni cu propunerea să existe un card cu o anumită sumă, să poți să-ți încarci online pe baza numărului cardului, să poți printr-o aplicație să-ți încarci creditul cu cardul și să poți să folosești metroul fără a mai sta la o coadă. Fac referire aici la cozile pentru abonamentele pentru elevi și studenți, unde este dezastru pentru ei că trebuie să stea cam în aceeași zi la coadă. Așa, putem să le încercăm online. Vin cu propunerea să existe în completarea cardurilor pe care le-ați propus, fie și un card din

acesta cu credit, stabilit la un tarif minim pentru că banii vin în avans, deci practic noi credităm instituția. Să fie un card cu un tarif minim pe care să-l poți folosi ori de câte ori ai nevoie. De exemplu, poți să-ți încarci 50 de lei și să-i folosești când ai nevoie, nu să stai tot timpul să vezi dacă ai sau nu mai ai credit. Pe de altă parte, am dori o corelare a prețului călătoriei față de modalitatea de plată. Acum am observat o duală facturare. Există cartele de 10 călătorii, 20 de lei, 2 lei călătoria, și există cartela de 5 pentru un grup, un titlu noi, care este 8 lei. Opt și cu opt, 16 lei. Dacă luăm două cartele de grup, mergem mai ieftin. Nu e corect. Plătim aceeași bani în același timp. Pe de altă parte, cel puțin eu nu am găsit nicăieri în acest ordin de ministru, în anexe, modalitatea de folosire. Cumperi o cartelă cu 5 călătorii pentru grup și ce faci? Când bifezi prima călătorie, se deschide ușa de 5 ori? Trebuie să o bifezi de 5 ori, trebuie să o bifezi într-un anumit interval, trebuie să fie tot grupul prezent? Nu există o regulă. Nu știm cum se folosește această cartelă. Aș prefera să lămurii asta înainte de lansarea ei, să nu mai fie după aceea un mare scandal public, uite cartela, nu e cartela. Fiind un grup de 5, bănuiesc că ar trebui să o validezi de 5 ori. Dar unul după altul, imediat, în cât timp? Pentru că dacă nu o transformăm în cartela de 10, ne luăm de 5 și intrăm... Și atunci există două cartele care au tarife diferite pentru același număr de călătorii. Pe de altă parte, având în vedere că dvs. aveți bază de date cu CNP-urile copiilor, trebuie eliminată obligativitatea să mergi cu certificatul de naștere în original să eliberezi abonamentul pentru elevi. Certificatul în original înseamnă un act pe care trebuie să-l păstrezi și să îl arăți autorităților în momente importante, nu se mergi la un ghișeu de la metrou și să-l bagi pe un gemuleț și să-l scoți pe gemuleț când CNP-ul este trecut în carnetul elevului, vizat. Se știe clar că acela este un elev, deja aveți datele lui. Înregistrarea se poate face cu o copie. Sunt foarte multe casierii de la metrou care spun că nu se vede bine copia. Asta e încă o problemă. Carnetul de elev ar trebui să fie suficient, pentru că e carnet de elev. Și cei care au peste 14 ani și sunt elevi eventual buletinul. Dar certificatul de naștere nu este un act de identificare pentru toate instituțiile. Și în primul rând că se deteriorează. Pe de altă parte aș vrea să luați în calcul încărcarea electronică a acestor carduri. În toată Europa se încarcă electronic. Nu trebuie să le încărcăm doar la ghișeu, putem să le plătim cu cardul. Și RATB-ul deja a adoptat tehnica asta, dar nu faceți cum au făcut ei: încarci astăzi și ai banii pe cardul RATB peste 4 zile. E inadmisibil. Tu îți încarci astăzi cardul și abia peste 4 zile se văd în contul RATB. Plata cu cardul se face oriunde în lume și tranzacțiile sunt instant. Asta referitoare la părțile de metrou, pe partea de tarifare. Pe de altă parte am văzut că este o dezbatere publică care se axează clar pe tarife. De nenumărate ori am făcut solicitări scrise, solicitări publice pentru conducerea Metrorex. Sunt foarte multe probleme la care am trimis mail și primim acest răspuns standard: „Vă mulțumim pentru interes și vom analiza, director ing. Aldea”. Nu este politicos față de societatea civilă să răspundeți cu copy-paste, ca un roboțel care răspunde fără niciun conținut. Am cerut de nenumărate ori introducerea accesului cu bicicleta și dimineața între ora 5-7. Degeaba avem în weeknd sau numai seara, pentru că cei care merg la serviciu au nevoie să meargă cu bicicleta și dimineața, nu pot să se întoarcă cu ceva cu care nu merg. În afară de ora 5-7, am identificat orele 10-12, sau 10-13. Sunt ore în care nu e așa de mare aglomerația. Ar trebui introdus. În toată Europa se poate folosi la primul și ultimul vagon bicicleta. Acum porțile de acces îți permit acest lucru. Până acum era un sport urban să treci bicicleta mai ales la ieșire, să sari cu bicicleta peste turnicheții respectivi. Pe de altă parte, noi am propune, dacă nu puteți să luați în seamă acum, aș vrea să organizați, ori ca minister, ori ca Metrorex, o dezbatere clară cu normele sau directivele europene privind accesul cu bicicleta. Suntem cel mai poluat oraș din Europa și mersul cu transportul electric este un lucru foarte bun, dar trebuie să avem acces. Pentru Metrorex nu ar fi o

problemă să transporte bicicleta. De ce la primul sau la ultimul vagon? Pentru că acolo capătul trenului este simetric. Dar avem problema cu suportii. Nu există suportii sau nu există anumite chingi cu care să ne fixăm bicicleta. Trebuie să stai lipit de bicicletă ca să nu se răstoarne. Asta în cazul în care ai una. În cazul în care ai 3-4 biciclete în weekend, bicicletele din cauza frânelor trenului se răstoarnă. Și atunci practic nu este o metodă bună de transport. Ar trebui montați niște „U-uri” de care să se poată asigura bicicleta și călătorul să stea pe un scaun. Așa trebuie să stai lipit de bicicletă, încurcând într-adevăr ceilalți călători care vor să coboare. Cam astea ar fi. Și o metodă de siguranță, rezolvați problema pasajului de la Unirii. Vine iarăși toamna, trebuie găsită o soluție alternativă, o soluție pentru a elimina acel trafic. Să spunem Doamne ferește de ceva probleme acolo, sunt în toată Europa probleme. Gândiți-vă ce înseamnă acolo să fie o problemă majoră cu toată lumea dimineața. Pe de altă parte aș vrea să eliminați agenții economici care nu asigură evacuare corespunzătoare a noxelor, a fumului. În toate stațiile de la Brâncoveanu miroase a pizza, la Eroii Revoluției miroase a covrigi. Este un disconfort. Nu vreau să ajung la o întâlnire cu hainele mirosind a pizza. Mirosul este pregnant, este aspirat probabil de Metrorex și ajunge pe peron. Nu cred că există în nicio țară unde noxele se duc către peron. Cam atât, mulțumesc.

Constantinescu Ion: Haideti să intervin eu în cadrul acestei discuții. În primul rând vreau să mulțumesc tuturor celor care sunt prezenți la această dezbatere publică. Sigur că Metrorex, fără falsă etalare, vă spunem că suntem interesați de opiniile dvs. Nu m-am recomandat. Numele meu este Constantinescu Ion, sunt director planificare resurse din cadrul Metrorex. Mulțumim în primul rând celor prezenți, dar nu în ultimul rând celor care s-au adresat cu diferite propuneri pe site-ul ministerului pentru această dezbatere, adoptând propuneri după părerea noastră constructivă. Unii chiar și-au dedicat mult timp studierii acestor probleme care sunt legate de tarifele practice de Metrorex.

- Aș vrea să remarc scrisoarea unor studenți, nu știu dacă sunt în sală și care au remarcat cât de mult s-au împiedicat aceste probleme. Aș vrea să trecem la discutarea problemelor pe care dvs le ridicați în această dezbatere publică, în special problemele ridicate de domnul Deneș. Ați remarcat foarte corect faptul că există o diferență între aceste tarife legate de călătoria de grup. În speță, două călătorii, legate de călătoria de grup care fac 14 lei față de cartel cu 10 călătorii care înseamnă 20 de lei. Dar, atenție, aceste noi titluri de călătorii introduse au ținta de a aduce noi călători. Deci, noi preconizăm o creștere a numărului de călători cu circa 600.000 de călători pe an, prin aceste măsuri de adăugare a unor titluri noi. Ca atare, să știți că sunt niște restricții a utilizării a călătoriei de grup. Călătoria de grup este destinată în special grupurilor, fie de turiști, fie în cadrul familiei care ies cu toții să facă o călătorie cu metroul. Călătoria cu metroul nu permite decât intrarea grupurilor toți o dată. Deci, nu se poate să fie folosită alternativ. Dar detalii tehnice, colegul meu domnul director Marius Rudnitchi că poate spune mai multe despre acest subiect. Detalii ulterioare. Referitor la problema transportului integrat, să știți că Metrorex a dus și duce în continuare tratative. Suntem în discuții foarte avansate cu partenerul nostru RATB pentru implementarea acestui titlu de călătorie unică, care să fie cartelă valabilă atât pe liniile RATB cât și pe rețeaua Metrorex. Ultima discuție a avut-o în cadrul nostru urmând a programa o întâlnire în perioada imediat următoare. Cred că perioada imediat, în septembrie va fi o întâlnire din nou cu RATB-UL pe tema asta. Este în curs de realizare această problemă. noi am mai avut încercări de a face această integrare, însă au fost niște sincope legate de gestiunea fondurilor din încasările acestor cartele.

Referitor la problemele ridicate cu bicicleta, poate domnul director vă poate spune mai multe. Cu portofelul electronic, de asemenea, domnul director Rudnitchi. Acordarea legitimațiilor pe baza certificatului de naștere, este o problemă tehnică.

(...)

Constantin Marius Rudnitchi: Domnul director îmi permiteți să dau eu aspectele tehnice și apoi dvs? Mă numesc Constantin Marius Rudnitchi, sunt director tehnic la Metrorex și director de IT. Am să o iau un pic în ordine. Apropo de reglarea tarifară. Din punct de vedere tehnic, nu mă întrebați financiar și alte minuni de genul ăsta. Integrarea tarifară. Noi am avut, știți foarte bine, niște probleme financiare, clar ale partenerilor noștri. A făcut să suspendăm în acel moment acel portofel electronic, acea călătorie care se plătea RATB-ului, se folosea la noi. Nu mai dau alte detalii. Se va reintroduce. Referitor, am spus portofelul electronic, deja cel cu care sunteți obișnuiți de la RATB va merge și la metrou, va emite și Metrorex un tip de portofel electronic compatibil complet, deci puteți să luați RATB sau luați de la metrou. Va putea fi folosit în ambele. Pentru elevi și studenți, chiar pe 18, are loc o nouă întâlnire la sediul Guvernului cu reprezentării Ministerului Învățământului, în care dâșii au încercat să pună în aplicare ceea ce legea referitoare la aceste titluri de călătorie pentru elevi și studenți. Vom încerca să facem o conexiune cu bazele de date pe care facultățile sau școlile le au la dispoziție pentru a putea elimina actul pe care dvs ați spus că îl cerem în acest moment.

- Aici se zice Registru articol unic, cu care are probleme și CFR-ul. Nu știu care sunt studenți și care nu sunt studenți.

Marius Rudnitchi: Se încearcă, vă spun din punct de vedere IT că este destul de greoi fiind o interconexiune cu mari diferențe tehnice între furnizorii de date. Ministerul Învățământului la un anumit nivel legat de școli, de facultățile, nu ar avea o problemă, dar școlile au ceva probleme. Probabil de săptămâna viitoare va fi un comunicat în care veți fi informați cu ce va întâmpla cu acest document de elevi și studenți. Tehnic, cum e cu grupul. Nu Metrorex a inventat roata ci este inspirat din Europa. Și la Roma, și la Stockholm și în Londra există acest titlu de călătorie de grup. El se folosește în felul următor acolo și la fel se va folosi și la noi. Se cumpără cartela de grup cu 3 călătorii, cu 5 sau cu câte sunt. Fiecare membru al grupului validează trecerea. Valabilitatea cartelei respective va fi stabilită.. În acest moment sunt probe tehnice pe 15 minute. Credem, că în acest moment 15 minute este cam mare. Dar modalitatea clară asta va fi. Fiecare membru al grupului își validează călătoria, trece, urmează alt membru de grup și așa, mai departe. Asta este tehnica care se folosește în Europa pentru grup. Am vrut să facem o încercare, o chestie mai deosebită dar crește posibilitate de fraudă. Și nu vrem să avem așa ceva. În ceea ce privește certificatul de naștere pentru elevi, studenți. Încărcarea electronică. Nu am să vă spun cât un singur lucru. Este și nu este nevoie. Validatorii noi de la metrou, ca în curând și cele de la RATB, am înțeles că vor face și ei o treabă d-asta, permit plata călătoriei cu cardul bancar. dacă sunteți rapid rămas pe drum și vreți să folosiți metroul, veți scoate cardul bancar și veți valida o călătorie cu 2,5 lei. Încălcarea titlurilor electronic este echivalent cu portofelul electronic făcut la centrul RATB se va face și la metrou dar posibilitățile de plată ale acestor validate sunt nenumărate. Sunt foarte multe. Nu am introduse NFC și sms este posibil, pentru că nu este un standard încă. PIOS are un anumit standard, sms-ul are alt standard. Și în cazul standardelor de android există diferiți producători. Sunt foarte multe. Am înțeles că la nivel mondial se discută pentru

standardizarea și NFC-ului. Să punem efectiv telefonul și am trecut. Plătesc prin factura de telefon. Accesul cu bicicletele, dezbaterea, colegul meu de la exploatare. În ceea ce privește pasajul Unirii, suntem conștienți de ce este acolo. Se fac eforturi, probabil, căutăm în continuare o soluție tehnică pentru a mai face un pasaj. Vreau să vă spun că metroul este proiectat acum 40 și ceva, are 30 de ani de exploatare. El a fost prevăzut pentru un anumit număr de oameni care locuiesc în București și care îl vor folosi. Este foarte greu să mărim stațiile sau să mărim accesul în condițiile în care vedeți cum este construit Bucureștiul. Ne ocupăm de accesul de la Unirii din multe alte motive decât cele pe care le-am primit din reclamații. Cu agenții economici care poluează cu mirosurile o să dezbatem în curând această situație. Eu vă mulțumesc.

- Aș mai ridica o singură problemă, că am uitat, accesul, accesibilizarea în limba engleză. Cel puțin stațiile principale: Universitate, Romană. Am văzut foarte mulți străini care întrebau, care nu ajungeau la taxatorul automat care are și limba engleză, întrebau casiera și vorbeau prin semne. Trebuie pus totul în engleză, ca în toată Europa. Măcar în stațiile principale, și prin cartiere dar stațiile principale sau pe care le considerați principale ar trebui puse în limba engleză. Să facă anunțuri în tren, din cauza nu știu ce trenul staționează. Trebuie în engleză, sunt străini care întrebă imediat. Se sperie, întrebă ce se întâmplă sau trenul se limitează la stația cutare și vedeți că rămân 50. Aia sunt străini care nu înțeleg. Trebuie rezolvată asta, că suntem parte din.. Măcar engleză, nu a zis toate limbile cum sunt la Londra, 5 limbi.

- Româna este o limbă europeană. Arătați-mi și mie în Europa unde se fac comunicate în română. Româna are în Uniunea Europeană același statut ca și limba engleză ca și limba franceză, ca și limba germană.

- Anunțurile trebuie făcute în limba engleză, în principal, nu am zis. În Olanda, vă dau în olandeză și în engleză. Când ajungeai la aeroport.

Marius Rudnitchi: Din punct de vedere informal, pot să vă spun că în curând, în maxim 1 an de zile vor apare prim-urile în stații. Probabil vom pune și engleză lângă ele dar nu cred că există metrou în Europa care să aibe ce va avea metroul peste un an de zile. Referitor la parte de informare pentru publicul călător., inclusiv cel cu dizabilități. Vă spun asta că este visul și copilul meu, ca să zic așa. Și al colegilor de la., care stau acolo.

Dinu Liviu: Mulțumesc, Dinu Liviu, director exploatare. Am să completez pe cei doi colegii ai mei în primul rând referitor la sistemele de control acces. Știți că suntem în plin proces de modernizare. În prezent avem un număr de 31 de stații terminate și 58 de accesuri, mai rămânând încă 10 stații până la data de 19 septembrie. Avem prevăzut prima etapă, etapa de montare a acestora, urmând că etapa a doua, până la jumătatea lunii noiembrie să urmeze implementarea sistemului informatic. De aceea, în paralel cu RATB-ul încercăm și această emitere de titluri comune de accesibilizare a transportului RATB- Metrorex. În paralele cu modernizarea, noi asigurăm și această etapă. V-au explicat colegii mei titlurile noi, vor fi și titluri comune împreună cu RATB-ul, portofelul electronic, contactless-ul, deci se vor simți foarte mult aceste îmbunătățiri ale noului sistem de acces care într-adevăr permite acest lucru. Referitor la accesul cu bicicleta, cel puțin pentru o bună perioadă de timp nu cred că va fi posibil accesul cu bicicleta oricând sau cel puțin ori a intervalului de timp de cât cel care este programat. Cred că ați observat ce înseamnă transportul cu metroul în special în orele de vârf de trafic și nu numai. Spuneți dvs, având în vedere capăt. Din păcate stațiile,

ați văzut cum sunt concepute și sunt tații concepute acum 40 de ani și nu știu dacă ați observat și aglomerația cea mai mare este tocmai aproape de capăt pentru că din obișnuință călătorul nostru așteaptă să fie cât mai aproape de scara de evacuare. Deci numai bicicletele nu ar fi necesare în aceste vagoane. Eu știu că peste tot în lume se pune foarte mult accent pe bicicletă, dar, deocamdată, la noi, transportul cu metroul încă nu este ajutat pe deplin și de către transportul de suprafață, ceea ce face ca să reușim cu mare greutate să transportăm 600.000, aproape 700.000 de călători zilnic. Dezvoltarea Bucureștiului se face fără a se gândi un pic și că acei oameni care lucrează la Pipera, Aurel Vlaicu, trebuie să și ajungă la servicii și dacă se mai gândesc și la faptul că toți trebuie să ajungă în intervalul 8-9, așa se explică și acele vârfuri de trafic, cu, bineînțeles, inconvenientul care există. Dar, în acest nou sistem de control acces, la început a fost un pic de aglomerație pentru că este inerent, noul asta presupune, o obișnuință a călătorilor. După cum s-a observat, problemele merg altfel și accesul este mult îmbunătățit. Deci cu bicicletele, perspective de mai bine nu țin numai de noi. În ceea ce privește dualitatea transmisiilor privind limba engleză, am început în tren, dacă ați observat, în trenuri accesibilizarea punem un mare accent pentru accesibilitatea persoanelor cu dizabilități. Este o propunere care va trebui să o avem în vedere și pe aceasta privind accesibilizarea de la intrarea la metrou până la peron, într-adevăr avem și aici un proiect cu proiectatul nostru Metroul SA, privind o uniformizare a acestui sistem de accesibilizare în toate stațiile de metrou. De pasajul Unirii nu am ce să vă spun aici, pentru că este la limitele maxime posibile și nu se mai poate nici în stânga nici în dreapta, din punct de vedere constructiv, am încercat alte variante ce țin de o disciplinare a călătorilor cu acele reorientări, cu acele echipe de dirijare a călătorilor. De aceea și diminuarea timpilor de circulație între două trenuri, nu putem coborî prea mult pentru că nu mai dai timp de a se deplasa călătorii de la Piața Unirii 1 la Piața Unirii 2, trenurile se susțin unul după altul, nu reușești să defluezi călătorii, deși aici este foarte bine ținută în frâu această situație, pentru că mai trebuie să și defluezi călătorii, nu trebuie neapărat să-i debarci în stație. Agenții economici toți să știți că sunt prevăzuți cu instalații de evacuare a mirosurilor, a fumurilor, dar ineret sigur ajung și în stații, dar nu în așa fel încât să producă probleme de respirație. Sunt controlabile și îmbunătățim pe cât posibil aceste situații. Unele chiar, care nu au fost posibile, au fost și evacuate. Cam atât am avut de.. dacă dvs mai aveți și altceva...

- Da, să termine pasajul de la Piața Unirii, într-adevăr, am observat că trenurile circulă dimineața la 30 de secunde, știu că angajatorii....

- Mai jos de două minute nu există posibilitate tehnică.

- Cel puțin pe ceasul acela, metroul vine la 30 de secunde.

- Bine, staționând mai mult în stație, bineînțeles că celălalt este în spatele lui.

- Am observat, din câte știu, trebuie să luați legătura cu Asociația Angajatorilor din Pipera, din câte știu ei și-au decalat programele, deci nu mai sunt toți la aceeași oră, au trecut la 7:30, 8, 8:30, 9, 9:30, deci și-au decalat tocmai pentru a ajuta Metrorexul cred, nu știu dacă ați avut discuție, pe de altă parte acel pasaj, cel puțin în partea unde sunt podurile suspendate, acolo la Unirii, unde merg trenurile spre Titan și spre Eroilor, Unirii 1, o jumătate de metru din partea de sus este inaccesibilă pentru că cel puțin copiii se lovesc cu capul de acele panouri care au rămas montate, au fost niște chestii cu Prakiter. Copiii mei de nu știu câte ori s-au julit în alea pentru că îl duci de mână și ia aia în freză. Trebuie date jos. Lumea ferește, practic pierdeți o jumătate de metru

că ei se lovesc de niște panouri care nu arată nimic. Măcar în pasaj sunt continue, sunt reclame și sunt puse într-o folie, dar sus acolo... Și apropo de echipe, credeți-mă merg în fiecare zi cu metroul în timpul școlii stau la Universitate, merg la Titan cu fiimea, 90 la sută din acei agenți care au și vestă și scrie Metrorex, se joacă pe telefoane. Am nenumărate poze pe care le-am trimis, toți stau cu telefoanele în mână, în colțurile cele mai ferite. Sunt poze, dar nu le-am făcut publice tot din respect, dar putem să le facem publice. În fiecare zi toți bodyguarzii se joacă pe telefon, la punctele de acces, unii chiar stau tolăniți pe noile aparate, le-ați făcut mai comode. Am poze, am trimis solicitări către Metrorex, chiar poliția i-a amendat de câteva ori, de câteva ori am venit cu poliția de la metrou, i-a amendat pentru că se jucau pe telefon, stăteau tolăniți, au zis că se plictisesc să stea încontinuu. Am avut discuții nenumărate și cu firma de pază, trebuie să acceptam, noi am venit aici cu mână întinsă, noi nu le-am făcut publice, am zis să ne bucurăm că ne ascultați și poate mergeți și vedeți, deci chiar nu-și fac treaba, nu fluidizează acolo, stau în colțuri, unde lumea le ocolește, și stau toți pe telefoane. Îi vezi cu vestele acelea, se și remarcă...

- Ne puteți da un răspuns acum?

- Referitor la agenții de pază, noi avem un contract cu firma de pază. Ce pot să vă spun, și noi procedăm așa, dacă ați observat, fiecare agent are un indicator pe un ecuson...

- Pus invers, nu se vede niciodată.

- Sunt obligați, deci dacă nu vă arată, eu vă spun că sunt obligați, pentru că așa procedăm și noi, conform contractului pe care îl avem cu dâșii sunt dați afară imediat, li se desface contractul de muncă, este o clauză prevăzută în contract, avem puncte de penalizare, deci orice reclamație pe care o primim la lucrătorul respectiv, îl localizăm, pentru că reclamația vine pe tren, oră, îl știm, îi depunctăm, îi penalizăm, iar la nivel de firmă, știu că li se desface contractul de muncă. Iar cu acele panouri de care spuneți dvs, suntem în litigiu cu firma care asigură reclamele pe acele panouri, din păcate fiind în litigiu nu le putem da jos, așteptăm să se definitiveze procesul și bineînțeles că vor dispărea de acolo fără niciun fel de problemă.

(...)

Oana Turturică: Îmi cer scuze. Numele meu este Oana Turturică, reprezint Asociația (indescifrabil), vă felicit pentru toate preocupările pe care le dovedeți deja în ceea ce privește siguranța călătorilor. Nu o să mă repet cu ceea ce a spus deja antevorbitorul meu, o să încerc să-l completez. De pildă, venind încoace, pe magistrala 4, să știți că este o problemă fix în ceea ce privește transportul între stațiile Basarab și Gara de Nord, adică, dacă vii de pe cealaltă magistrală, coborî la Gara de Nord, nu poți să treci să treci spre Basarab, spre magistrala 4, decât dacă compozezi din nou. Mi se pare un pic ciudat și ar fi bine acum, că lucrați la povestea cu mersul cu metroul și cu călătoria cu metroul, cumva să se recunoască, are 20 de minute de când călătorește, clar că nu vine de pe alte căi, hai să-l lăsăm, să i se valideze. Și tot ca să nu mă repet, înțeleg că este destul de greu în prezent să putem să venim cu bicicletele în alte intervale decât cele deja cunoscute sau să folosim alte vagoane decât primul sau ultimul pentru călătoria cu bicicleta. Nu știu, poate eventual să vedeți dacă nu care cumva, ținând cont de obișnuința călătorilor, să folosim, să reinventăm roata și să se folosească cele din mijloc, nu știu, este doar o părere, iar sistemul de prindere poate

să fie unul foarte ușor, foarte simplu de folosit pentru prinderea bicicletelor, acum în prezent, în palierul de după opt sau în weekend, când se poate călători cu bicicleta, ceva similar cu acele bretele de care se țin călătorii, să poată să fie legate de cadru, cu alte cuvinte. Important e bicicleta să se lege de cadru, e suficient de înaltă cât să ajungă la una dintre bare. Ca să nu fie ceva costisitor pentru dvs, dimpotrivă, siguranța înainte de toate. Și, ca să închei, se constată deja, cel puțin în stațiile de metrou limitrofe Bucureștiului, o obișnuință care a apărut în rândul călătorilor și asta mai mult decât lumina și poziția primarului general al Capitalei, care dorește ca din ce în ce mai multă lume să combine călătoria cu vehicule alternative precum bicicleta și cu mersul cu RATB-ul sau metroul, ceea ce înseamnă mersul cu transportul în comun, amplasarea de rasteluri în afara stațiilor de metrou. Știu că există deja, este foarte ok ce se întâmplă, dar ar trebui poate un pic să fie în conformitate cu standardele Uniunii, avem biciclete de diferite tipuri, unele cu roți mai mari, altele cu roți mai groase, nu sunt neapărat de copii sau să poată să fie și în siguranță legată bicicleta, asta însemnând cadrul să poată fi petrecut prin acel antifurt de cadru, legat de roata din față sau roata din spate și de rastel. Asta am avut eu de menționat, mulțumesc.

- Referitor la Magistrala 4, chiar și pe diagramele, pe hărțile de metrou, legătura între M4 și M1 se face numai prin Basarab. Din Gara de Nord, dacă ați coborât, nu se poate decât perforând alt bilet, într-adevăr. Deci legătura M4, M1 se face numai prin Basarab și este prevăzut și pe hărțile din metrou că este obstrucționată trecerea. Ceea ce spuneți, de biciclete la mijloc, noi ne-am prevăzut intrarea acestora numai pe la vagoanele de capăt și în special vagonul activ, tocmai din punct de vedere al siguranței călătorilor, astfel încât mecanicul să aibă tot timpul sub observație bicicleta și căruciorul, pentru că cel puțin ușile noi sesizează imediat corpul și se deschid, dar sunt trenurile vechi, unde ușile nu au acest sistem al siguranței și pot produce disconfort călătorilor. Deci, vă repet, noi am preferat vagonul de capăt, vagonul activ, astfel încât siguranța să fie maximă a călătorului, mecanicul să vadă în orice moment dacă sunt îndeplinite condițiile de închidere a ușilor. Mai multe despre biciclete, într-adevăr, nu știu dacă metroul, la ritmul de dezvoltare al Bucureștiului și în special a centrelor industriale, va permite chiar noi observăm o lăgire a vârfului de trafic, noi îl aveam 7.00 - 9.00, 17.00 - 19.00, se observă o lăgire a acestui vârf de trafic pentru că spuneți dvs, firmele din Pipera au vorbit cu angajați pentru program. Vă spun sincer că și noi am luat legătura cu Primăria și cu Prefectura să găsim sprijin, iar firmele au spus angajaților "ok, între 7.00 și 9.00 puteți veni oricând". Firmele private știți prea bine că lucrează un pic mai târziu și preferă să vină mai târziu corespunzător. Deci chiar dacă le-a decalat programul de la 7.00 la 9.00, ei tot între 8.00 și 9.00 vin, deci pe noi nu ne-a ajutat cu absolut nimic, decât dacă le impunea clar un program. Cum era, dacă țineți minte, dincolo de 89, se intra de la 6 dimineața tocmai de aceea, pentru că aceeași problemă era și atunci, deci în orice caz ar fi un sprijin real dacă s-ar găsi înțelegere, pentru că cred că și pentru firmele respective e de mare ajutor să-ți vină un angajat liniștit, fără nervi, fără să fie transpirat, deci o decalare a programelor este o problemă care ne-ar ajuta și o sprijinim cu toată inima, dacă se poate. Acele rasteluri pentru biciclete, după cum ați observat, tot conducerea societății a venit în sprijinul celor care folosesc acest mijloc de transport, sunt construite pe cheltuiala noastră, acolo unde ne-au permis locurile le-am montat, cu o mică obiecție, că nu asigurăm baza, deci fiecare își asumă un risc prin faptul că își lasă bicicleta acolo mai mult timp, în special noaptea, pentru că nu vă ascund, mi-au venit o serie întregă de reclamații că li s-au furat roți, biciclete, deci noi asigurăm pe cât posibil locația, dar nu și paza, asta ține de sectorul respectiv. Iar ce spuneți dvs despre asigurarea pentru copii, pentru...presupun că există și o reglementare a acestor rasteluri. Mai multe nu

pot să vă spun. Acolo unde ne-au permis locurile, pentru că sunt stațiile din centru care nu permit acest lucru, dar acolo ne-am permis, la Berceni, la Leonida, Vasilescu... acolo ne-au permis. Și mai avem acele park and ride de la Străulești care și acela va ajuta mult de tot, va fi un inel intermodal cu cel puțin 600 de locuri de parcare. Deci acela într-adevăr va ajuta mult de tot și magistrala 4 își va mări considerabil numărul de călători. E prevăzut și acela să fie dat în exploatare la jumătatea anului 2018. Cam atât, mulțumesc frumos.

(...)

Adrian Zamfir: Bună ziua. Mă numesc Adrian Zamfir, sunt student senator în senatul Universității București, din partea Facultății de Drept și am venit să susținem o cauză a studenților dar în același timp se aplică și celorlalți, studenților și elevilor în speță. Cum ați spus și dvs, traficul cu metroul în București se duce undeva la 700 de mii de persoane zilnic, mulți dintre ei sunt studenți, elevi, cu abonamente reduse. Propunerea pe care v-am înaintat-o și în scris este ca pe lângă abonamentul pe un an, care este unul binevenit să se introducă și abonamente pe 3 și 6 luni. De ce acest lucru? În primul rând făcând referire acum la non-studenți, non-elevi, pentru un om care merge cu metroul, să dea 720 de lei dintr-un foc e destul de dificil, sunt o grămadă de bani dacă stăm să ne gândim. Pe de altă parte, dacă un om care nu mai vrea să stea la coadă sau să își facă abonament iarăși lunar ar da degrabă pentru 3 luni 180 de lei, mai ales că ar câștiga și o sumă modică, 30 de lei dacă nu mă înșel, ar fi câștigați. Ok, vrei să dai mai mulți bani și îți permiți să dai mai mulți bani dintr-odată, ai abonamentul pe 6 luni, unde și acolo câștigi o sumă modică față de achiziționarea a 6 abonamente lunare

(...)

Adrian Zamfir: Da, ar câștiga și cetățeanul și ați câștiga și voi. Pe lângă propunerea respectivă, avem în vedere și faptul că studenții și elevii ar trebui să beneficieze de reducerea de 50% pentru orice abonament, astfel că, chiar și dacă amendamentele cu 3 și 6 luni nu sunt acceptate, cu toate că noi sperăm să fie acceptate, cel pe un an ar trebui să beneficieze de reducere de 50%, astfel că trebuie modificată aneacă de la HG 47/2017, dacă nu mă înșel, nu, 42/2017, pentru a intra în legalitate odată cu verificarea acestui ordin de ministru. În momentul în care veți face asta va fi totul în regulă dpdv legal, iar cazul în care amendamentul cu 3-6 luni vor fi acceptate, din nou și pentru acelea ar trebui să se introducă o reducere de 50% tot prin modificarea anexei HG 42/2017. Vă mulțumesc.

- Mulțumim frumos domnule Andrei pentru propunerea pe care ați făcut-o împreună cu fratele dvs, mă gândesc...coincidență de nume? Da? Sau Adrian. Bun. Deci, ca să înțelegem cum funcționează aceste titluri de călătorie care se găsesc în paleta de titluri de călătorie pe care Metrorex vrea să o implementeze odată cu aprobarea noului ordin de ministru, dvs pornind de la ideea că fiecare titlu de călătorie aflat în această paletă își găsește o corespondență în veniturile realizate din vânzarea fiecărui titlu de călătorie. Ca atare, introducerea unui nou titlu de călătorie va crea în cadrul veniturilor o distorsiune. O distorsiune care nu trebuie să conducă la scăderea veniturilor Metrorex din vânzarea titlurilor de călătorie. Așa, la prima vedere, luată separat problema pare avantajoasă dpdv al călătorului deși, să știți că așa calculul pe care l-ați făcut dvs să știți că nu merge proporțional cu reducerea acordată pe un an va fi aceeași proporțională cu reducerea pe 6 luni sau cu reducerea pe 3 luni, că vor fi alte marje de reducere, să spun așa, raportate la perioada pe care vrea să o cumpere

clientul. Bun. Dar ca să revin la problema de fond. Deci, orice titlu nou introdus nu trebuie să conducă la diminuarea veniturilor, pentru că altfel ar trebui să umblăm la ajustări de tarife, ceea ce nimeni nu dorește ajustarea unor tarife. Vedeți că metrorex vrea să vină și a declarat-o de fiecare dată, vrea să vină în întâmpinarea publicului călător, de aceea noi ne-am străduit să menținem tarifele care sunt aprobate încă din 2015, iar unele vin încă din 2009, să știți, au fost nemodificate. Prețul călătoriei pentru 2 lei și 50 de bani pe călătorie nu este modificat dacă nu dinainte de 2009. Deci, ca atare, orice propunere care vine în sensul introducerii unor noi tipuri de titluri de călătorie trebuie pe de o parte să urmărească ca veniturile Metrorex să se realizeze, iar propunerea de titlu trebuie să fie avantajoasă atât dpdv al călătorului dar și al societății, pentru că de fapt cumpărarea călătoriei înseamnă un parteneriat între călător și societate și ambii trebuie să beneficieze, să fie mulțumiți de această tranzacție. Este, dacă vreți, o tranzacție de vânzare – cumpărare pe care părțile trebuie să o accepte ca și beneficii aduse fiecăruia. Deci, la momentul ăsta nu cred că este posibil să ne gândim să introducem aceste titluri pe care dvs le-ați propus. Ele rămân în atenția noastră și în momentul în care vor fi create premisele, vor fi analizate și implementate sigur vor rămâne în atenția noastră. Ce am vrut să mai spun...cu această ocazie – nu știu dacă v-am răspuns la toate întrebările, referitor la solicitarea de extindere înca elevii și studenții să beneficieze de toată gama de servicii pe care o oferă Metrorex, nu cred că noi suntem cei care ne opunem acestei măsuri ci cred că cel care plătește diferența, în speță cred că e vorba de Ministerul Învățământului.

(...)

- Numai puțin, aș vrea să vă răspund. Adela Vlăduț sunt, de la Ministerul Transporturilor, Direcția Transport Feroviar. Deci, în momentul în care un minister inițiază un act normativ, tot acel minister va trebui să îl și modifice. Deci, în concluzie va trebui să ne adresăm și noi și dvs părobabil la Ministerul Învățământului pentru acest lucru. Ba mai mult, noi ca, mă rog, din partea Ministerului, prin aducerea titlurilor noi care s-au prezentat în anexa aceasta a ordinului de ministru, am încercat să micșorăm un pic tariful călătoriei. Deci, dacă ați observat, de la 1.42 lei la 1,415. Consider că din partea Ministerului Transporturilor am făcut un pic, am demarat o acțiune de diminuare a prețului pe tariful de călătorie și introducerea acestor titluri noi de călătorie să ducă la fidelizarea călătorilor, în final să atragem călătorii spre metrou. Deci, bănuiesc că o să facem demersurile împreună pentru Ministerul Învățământului, ca să se schimbe acea HG să fie convenabilă pentru elevi și studenți.

(...)

- Da, e cam greu cu decontarea. Mă rog, în final, noi prin acest ordin de ministru nu am adus decât beneficii față de celălalt ordin, 505 din 2015, vizavi de tarife, consider că ama dus, mă rog, doar, prin diminuarea acestor prețuri, acestor tarife, am adus ceva pozitiv în bunul mers al transportului la nivelul Capitalei. Deci în continuare cu Primăria Municipiului București prin acem program de mobilitate urbană bănuiesc că vom mai avea discuții și de-a lungul timpului s se va stabili și pentru mersul cu bicicleta în metrou și pentru mersul la suprafață cu bicicleta, pentru că știți că pistele nu sunt în toată capitala, se circulă pe pistele respective pe bucățica aceea de pe calea victoriei doar, special amenajată, probabil împreună vom face și mai multe lucruri bune pentru București, pentru locuitorii Bucureștiului.

(...)

- În primul rând mai aveam întrebarea legată de după răspunsul dvs. dacă cartelele respectiv ... nu se vor introduce, aş vrea să ştiu ce aveţi în plan pentru a reduce aglomeraţia care există în rândul studenţilor pentru că de multe ori sunt cozi care încep la case şi se termină la ieşirea de la metrou mai ales în timpul sărbătorilor. Există vreun plan?

- Ştiţi care e singura problemă? Ele sunt 10 puncte de eliberare a accesului de titluri, dar din păcate toţi se duc Piaţa Unirii 1, Piaţa Unirii 2 şi Romană. Mai sunt încă 6 alte puncte care din păcate din comoditate nu sunt folosite şi ţine atâta personal acolo şi am rugămintea dacă putem găsi sprijin. Noi am încercat să dirijăm călătorii noştri şi către alte puncte. Sunt 10 puncte de dimineaţa până seara. Sunt 2 schimburi. Dacă s-ar găsi înţelegere să se folosească toate cele 10 puncte de eliberare, ar fi perfect.

- Sigur, dar trebuie să înţelegem că punctele pe care le-aţi menţionat sunt nevralnice şi evident că sunt...

- Dar spaţiile din metrou sunt aceleaşi. Casierile sunt spaţii şi asta încerc să vă spun. Din p.n.d.v. pare că nu există nicio soluţie.

- Ba da. Soluţia este să găsim timp să ne ducem şi-n altă staţie. Cât durează de la Piaţa Unirii la Grigorescu? Sunt 10 staţii. Sunt la Grigorescu, Eroilor, Politehnică, Gara de Nord, Grozăveşti, Nicolae Grigorescu, Apărătorii Patriei şi stau colegele nu se duc, iar la Gara de Nord este de la un cap la altul pentru că de acolo te duci la tren, de la Romană se duce la facultate. Înţelegerea trebuie să fie reciprocă aşa cum noi înţelegem călătorul şi am deschis 10 casierii, aşa trebuie să înţeleagă şi călătorul că nu se pot duce toţi la primul vagon. Trebuie să se distribuie călătorii pe toate cele 6 vagoane.

- Evident că nu toată lumea va avea această informaţie.

- Bănuiesc că dvs. aveţi prin intermediul organizaţiei se poate difuza această informaţie. Sunt prevăzute toate. Pe site-ul nostru găsiţi toate punctele de distribuire a acestor lucruri.

- Eu vă garantez că voi transmite, dar ... nu este o soluţie permanentă. Nu se va ţine cont atât eu cât şi dvs.

- Şi mai este o problemă. O dată cu noul sistem de taxare, nu va mai fi nevoie de aceste... se pot elibera în absolut orice staţie pentru că aceste sistem mod de taxare presupune ca orice casierie să aibă posibilitatea să elibereze. Cartela contactless va putea fi încercată inclusiv la şi asta înseamnă din ianuarie încolo. Nu va mai fi nevoie.

- Şi cam care ar fi termenul să zicem aşa?

- Ianuarie 2018 să avem această posibilitate. Şi vreau şi sistemul informatic introdus. Până în 19 noiembrie terminăm montarea lor efectivă după care din 19 septembrie până în 19 noiembrie urmează implementarea sistemului informatic.

- După apariţia acelei cartele vor fi programate poliţele cadru Europa adică toate să fie cu dublu sens?

- Se vor face în funcția se stația respectivă, se vor stabili câte porți de acces, câte porți de evacuare pentru că una este Pipera și alta este Tineretului.

- Toate porțile sunt de intrare sau de ieșire. Pot fi și una și alta. Pot fi în funcție de fluenta de trafic de nevoie se vor comanda de așa manieră încât de dimineața de exemplu din 10 porți ... după amiaza acele porți ... la ieșire.

- Un singur inconvenient au în a fi trecute în acest mod mâine pentru că nu toate porțile de ieșire au și validatoare magnetice. Avem acum doar 30 % dintre ele au aceste validatoare magnetice și a fost o măsură pe care noi am luat-o în ideea în care se va menține destul de mult timp și cardul, dar din punct de vedere tehnic, accesul se poate face pe orice poartă. Este stabilit un număr de porți în acest moment datorită unor statistice ale traficului din zonă. Din punct de vedere tehnic, o simplă durează 15 secunde să ajungă așa la noi informația validatorului și el devine validat. Se va realiza și această problemă.

- Și privind ce ați spus mai devreme în legătură cu noile aparate de a achiziționa abonament de student la orice casă, vom avea cartelă specială sau cum se va identifica.

- Noi suntem în discuții în acest moment de a prinde 2 tipuri exact ca și RATB. Știți că la RATB exist card contactless fără nume nominal și nenominal, da? Diferențele de prețuri între ele... Va fi o discuție ulterioară automat putând face și noi carduri nominale și abonamentul studentului este probabil uninominal și apoi va fi card contactless fără probleme. De asemenea vor fi pe inițializat ca să zic așa dacă rămâne la nivel de lună oriunde.

- Va fi disponibil și online?

- Teoretic da, dar atâta timp cât nu depinde numai de Metrorex... Pe online ce înseamnă? Vinerea am avut o discuție de genul ăsta și se încearcă ca Metrorex să-și cupleze sistemul de taxare la o bază de date pe care Ministerul Învățământului a construit-o deja astfel încât noi să ne luăm informația de acolo că sunteți sau nu sunteți dvs. studenții sau persoana care ridică cardul respectiv. În clipa în care acest sistem va funcționa, nu cred că ar mai fi o problemă să facem și o chestie, dar va trebui să vedem înainte s-o facem o investiție. Va fi posibilitatea să achiți și cu telefonul. Bilete online se emit pe telefon. Dacă vă duceți la Barcelona să vedeți Sagrada luați pe telefon biletul că altfel stați 7 ore la coadă. Acest sistem se poate folosi și-n București.

-În momentul de față merge cu sms-ul. Deci nu știu dacă o altă variantă aduce ceva spectaculos în plus. Vom ține cont și de solicitarea dvs de a fi online. Nu știu cât de online se mai poate.

- Cu cât e mai puțină interacțiune casă, mers, plecat, student e perfect.

- De vândut cartele, sunt acum aproape câte două pe fiecare capăt de stație.

-Și de acasă. Poți să faci tot de acasă. Să nu te mai duci la casierie absolut deloc, asta ar fi online-ul maxim pe care toată lumea îl dorește. Și cea de a doua problemă pe care ar vrea să o pun în vedere este, va fi pusă în vedere deoarece am mulți colegi

care doresc să intenteze un proces în acest sens. Odată cu ordonanța de urgență 2/2016, care oferă studenților transport gratuit pe liniile feroviare, conform unor regulamente ale unor comisii europene, dacă soriți să le căutați, 1371/2007, 1370/2007, metroul este un tip de transport feroviar. Contractul de servicii publice între Ministerul Transportului și Metrorex pe 2016-2018, califică metroul ca un sistem de transport feroviar.

- Este un sistem de transport feroviar.

- Transport feroviar și cu metroul. În orice reglementare în orice instrucție, în orice, definiția este transport feroviar și cu metroul.

- În regulamentele europene care sunt de aplicabilitate directă eu nu am găsit această diferență.

(...)

Vă mulțumim”

La finalul dezbaterilor, reprezentantul DCRSPON a informat participanții la ședință cu privire la faptul că:

- Direcția de specialitate va analiza propunerile înaintate;

- Minuta ședinței va fi publicată pe site-ul ministerului;

- Ultima variantă a proiectelor va fi publicată pe site-ul ministerului în termenul de 10 zile, stabilit de Legea nr. 52/2003.

În încheiere, reprezentanții ministerului au mulțumit participanților și au menționat disponibilitatea ministerului de a colabora cu toți factorii implicați în activitățile reglementate de proiectul de act normativ.