



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

MINUTA

ședinței de dezbatere publică

din

20 decembrie 2021

Cuprins

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

1. Deschiderea ședinței

Ședința desfășurată în format de conferință video a fost deschisă la ora 11.00 și s-a încheiat la ora 12.30

2. Semnarea listei de prezență

Din partea MTI:

FELIX ARDELEAN – DGOIT – MTI

MADALINA TEODOR – DGS - MTI

Reprezentanții societății civile

AUGUSTIN LUCA

DOINA FOTACHE

DORU NECULA

FLORIN IANCU

MARIN FOTACHE

COSMIN SPINU

ANCA NECULCEA

GABRIELA CRETU

MIHAI ANTON

CRISTINA STEFANESCU

SABINA APOSTOL

FLORIN CIUBOTARIU

BOGDAN ILUT

DANIEL OLARIU

GOLOMOZ GEORGE

IOSIF POP

IRINEL BUCUR

DORIN DOBRINCU

FLORIN MIRCEA

ANDREEA CONDURACHE
BOGDAN FARCAS
SABINA NECULA
FELIX ARDELEAN
COVASNIANU ADRIAN
ALINA OANA SCHIOPU
DORIN PARASCHIV
NICUSOR PADURARU
ADRIANA ILIE
DANIEL PAVALOIAIA
ALEXANDRU CIUPERCA
SABIN DOBREAN
CONSTANTIN PETRISOR
REPREZENTANT TOTAL PRIM EXPERT
MIHAI TOGANEL
ADRIAN MUNTEANU
DANIEL RAMBU
DUMITRIANA MIHALACHE
GEORGE COMAN
VITALIE COJOCARI
Secretariatul ședinței
LAURENȚIU VOICU - DCDS
ADRIAN OLTEANU - DCDS

3. Prezentarea ordinii de zi a ședinței

Temele aflate pe ordinea de zi a ședinței:

1. Prezentarea și dezbateră proiectului de act normativ inclusiv discutarea observațiilor și propunerilor referitoare la proiectul de act normativ

Proiectul de Hotărâre a Guvernului privind aprobarea Planului Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030

4. Etape procedurale parcurse anterior ședinței

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii – MTI a publicat, în data de 03.12.2021, 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 *proiectul de Hotărâre a Guvernului privind aprobarea Planului Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030* stabilind în acest sens un termen de 10 zile în care cei interesați au putut transmite în scris propuneri, sugestii, opinii cu privire la proiectele supuse dezbaterii publice.

În cursul perioadei de primire de propuneri/observații au fost primite amendamente din partea societății civile la care se va comunica răspunsul în scris.

În condițiile în care s-a constatat un interes ridicat din partea societății civile, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a organizat ședința de dezbatere publică cu privire la proiectul menționat.

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

În deschiderea ședinței reprezentantul DCDS a informat participanții cu privire la procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 referitoare la desfășurarea ședinței lista celor înscriși la cuvânt și timpul alocat fiecărei persoane (dispozițiile art. 7 alin. 10 din legea nr. 52/2003). Totodată a fost prezentată o scurtă descriere a prevederilor proiectului de act normativ.

În continuarea discuțiilor fiecare dintre cei înscriși la cuvânt și-au prezentat poziția referitoare la proiectul de act normativ:

”Felix Ardelean: Planul investițional reprezintă ceea ce noi numim o condiție favorizantă pentru adoptarea noul cadru financiar 2021 - 2027. În esență Comisia Europeană ne-a solicitat să facem o planificare comprehensivă a investițiilor din transport care vor fi finanțate din fonduri europene în alocările disponibile. Acesta a fost scopul planului investițional fundamental la care, evident, am reușit să mai introducem măsuri de capacitate administrativă și alte elemente inovative, precum ar fi trenurile metropolitane de exemplu sau abordări strategice în domeniul naval, respectiv intermodal. Dar esența planului investițional și a proiectului de hotărâre de guvern este o alocare a fondurilor europene disponibile pentru cadrul 21-27 pentru proiectele de investiții de infrastructură din România. Acesta este foarte pe scurt scopul și prezentarea proiectului.

V: Intrăm în ordinea de zi. Prima solicitare sugestii, opinii propunerii, domnul Iosif.

Iosif Pop: Bună dimineața. Vă vorbesc de la Cluj și aveam o întrebare în momentul înscrierii la cuvânt pentru că din ce am văzut pe site-ul Ministerului Transporturilor n-am sesizat dacă proiectul de metrou pentru Cluj este în discuția de astăzi. Dacă este, îmi voi permite să mă exprim. La Cluj am avut de buni ani de zile un proiect susținut atât de societatea civilă, cât și de administrație pentru tren metropolitan, tren metropolitan care leagă localitățile de pe cursul Someșului de așa natură încât să faciliteze mai mult transportul cu trenul și mai puțin transportul cu autoturismele. Administrația noastră clujeană a găsit de cuviință în momentul în care PNRR-ul s-a pus în mișcare să invoce trenul metropolitan drept metrou, magistrala 1, care trece Clujul de la est la vest și leagă 15% din nevoie de transport pe acest traseu, nevoi de transport pentru aria metropolitană a Clujului care este într-o dezvoltare dinamică în sensul în care apar cel puțin 6-7 cartiere în zona extinsă a Clujului și nu zona longitudinală a Someșului. Pe de altă parte, specialiștii cu care noi am discutat în consiliul civic local în ultimii 2 ani s-au exprimat cu fermitate asupra nevoii dezvoltării infrastructurii de transport cu tramvaiul și nu neapărat cu metroul pentru că proiectul de metrou ființează încă din anii 70. El a fost amânat pentru că din punct de vedere numeric populația nu a ajuns la măcar un milion de persoane, nici măcar la nivel de județ, darămite la nivel de municipiu și zonă metropolitană. Asta ne-a făcut să încercăm după am văzut că există o argumentare de dinamică a creșterii populației să încercăm să vedem în perspectivă până unde se poate ajunge ca număr de populație. Există într-adevăr o concentrare de industrie, mai ales în IT, dar asta nu este natură să dubleze populația Clujului în următorii 30 - 40 de ani. Municipality s-a străduit ca în perioada ultimilor ani să refacă exact zona aceasta de transport auto între Mânăștur și Someșeni, zonă de fapt pe care se dorește a se amplasa în subteran traseul metroului. Unele lucrări sunt acum pe terminate. Ne-au ținut cel puțin 10 ani într-o mizerie de șantier pe care cetățenii Clujului nu și-o doresc repetată. Asta este un al doilea motiv pentru care nu vedem oportunitatea metroului acum. O putem vedea, oportunitatea metroului, poate în 2060, 2050, în măsura în care avem certitudini că populația se duce în acea direcție. Deocamdată Eurostat, uitându-ne la perspectivele pe care ni le oferă, ne spun că pe zona Transilvaniei în perioada de estimare va fi o reducere de populații de circa 9% și pentru Cluj-Napoca de circa 6%. Asta nu justifică nici măcar un metrou de dimensiuni mici, chiar dacă unii dintre cei care au susținut nevoia metroului, mai ales din interese investiționale, au propus variante cu transport de 15.000 de persoane pe zi. Două aspecte financiare le vedem relevante în această situație. Una că se merge pe subvenții și proiectul spune limpede că este vorba de subvenții consistente. Vedem cum se întâmplă la București. Și a doua că activitatea este cu pierderi ceea ce iarăși vedem că se întâmplă și la București. Asta ne dă oarecum sentimentul că în următorii ani de după punerea în funcțiune a metroului taxele locale vor crește de așa natură încât să poată fi suportată o activitate de metrou cu pierderi și cu subvenții. Pe de altă parte, în planul de dezvoltare durabilă pe care Banca Mondială l-a elaborat la cererea primăriei, dar și cu aportul societății civile, au fost rezolvate în proporție majoră nevoile de investiții de infrastructură în alt sens decât ceea ce este gândit pentru metrou. Ideea pe care s-a mers este că de pe centura ocolitoare și de pe autostradă să fie direct intrări în 10 - 12 din cartiere pe partea de auto și din acest considerent concurența cu metroul n-ar mai trebui dublată. Adică pe de o parte alocăm investiții pentru metrou și pe de altă parte am fixat obiective și am cerut alocări de fonduri și de investiții pentru infrastructura rutieră și pentru infrastructura cu tramvaiul. Sigur, există o sumedenie

de argumente pe care noi le-am adresat și Ministerului Transporturilor și Ministerului Dezvoltării Teritoriale, le-am trimis și în vederea analizării lor la nivelul domnului prim-ministru Cîțu. Avem un răspuns care nu ne încurajează să renunțăm la susținerea noastră. La închiere, populația Clujului nu-și dorește în această perioadă o investiție numită metrou. Își dorește fondurile europene să le direcționeze spre acele investiții care rezolvă nevoia de mobilitate pe care o invocă administrația locală pentru metrou: probleme de mediu, probleme de suportabilitate din punct de vedere al psihicului populației... Suntem oricum într-o zonă și într-o perioadă cu alte chestiuni de sănătate care ne preocupă. Suntem sătui de investiții care durează de regulă câte 5-6 ani peste cât se programează. Iar după percepția noastră, și avem exemple cu centura ocolitoare și cu alte investiții, administrația noastră din păcate nu are capacitatea să ducă un astfel de proiect major. Și dacă ne uităm la experiența de București, ne-o confirmă și Bucureștiul exact în aceiași măsură. Vă rugăm să alocați fondurile din PNRR pe destinațiile care-s gândite în SIDU, planul de dezvoltare durabilă 2021 - 2030. Mulțumesc.

Covasnianu Adrian: Eu am să încep cu două subcapitole. În primul rând o să tratez niște probleme legate de domeniul rutier și ulterior feroviar. Completez că noi am mai avut discuții, inclusiv participări la dezbateri vizavi de planul investițional. În primul rând vreau să scot în evidență că e nevoie de includerea autostrăzii A8, autostrăzii Unirii, în planul investițional 2020 - 2030 cu finanțare corespunzătoare finalizării în integralitate până în 2030 folosind bineînțeles instrumentele financiare disponibile, atât PNRR cât și Programul Operațional Transport 2021 - 2027, plus extensia clasică de timp de 3 ani de zile. De ce solicităm acest lucru? Avem suspiciuni rezonabile că după anul 2027, pentru următorul exercițiu bugetar nu vor mai fi bani concreți europeni pentru a finanța infrastructură rutieră. Știm cu toții că tendința este clar îndreptată către domeniul feroviar. Este un lucru bun această optică a Uniunii Europene, doar că noi suntem atât de în urmă încât este ultimul tren pentru noi ca țară și ca regiune să finanțăm autostrada A8 în integralitatea ei în Programul Operațional Transport cu extensie de 3 ani de zile, deci până în 2030, totodată îndeplinind și politica transeuropeană, respectiv până în 2030 să avem rețeaua principală satisfăcută. Un al doilea punct, trebuie planul investițional să respecte și în același timp să aplice reglementările din legea 291/2018 care spune clar că până în 2030 trebuie să avem autostrada finalizată. Un al treilea lucru, ca o propunere vizavi de planul investițional, văzând că se fac șosele de idei, concepte, implicate în planul investițional cu privire la mărirea capacității de transport a infrastructurii, am văzut că există inclusiv o propunere experimentală prin care se proiectează o a treia bandă printr-un demers de durată pe mai multe etape. Aici solicităm și noi ca pe tronsonul Moara Vlăsiei până la conexiunea cu autostrada A7, în zona Dumbrava, să mai adăugăm cu a treia bandă pentru că valorile de trafic vor fi crescute ca urmare a investițiilor care se vor derula până în 2030, respectiv se va extinde autostrada A3 până la Brașov, iar A7 va fi în lucru și poate finalizată. Și încă un tronson pe care solicităm să-i creștem capacitatea de transport va fi tronsonul Bacău - Pașcani pentru că vom avea construită Autostrada A7 până la Suceava, până la Siret, și în același timp autostrada A8 spre zona montană, astfel că zona de interes între Bacău și Pașcani va fi una cu trafic destul de crescut și considerăm necesară prinderea în planul investițional și a necesității de proiectare a unei a treia benzi și pe acest tronson. În concluzie solicităm adăugarea și proiectarea unei a treia benzi pe sectorul Moara Vlăsiei - Dumbrava și Bacău - Pașcani. Asta ar fi vizavi de sectorul rutier. Insist puțin pe sectorul feroviar pentru că știm cu toții că domeniul feroviar va fi unul de viitor și România trebuie să înregistreze progrese în acest sens. Un prim aspect pe care-l solicit ar fi includerea căii ferate

Mărășești - Tecuci - Bârlad - Vaslui - Iași, magistrala 600, în planul investițional 2020 - 2030. În contextul în care reabilitarea linei se regăsește în planul de investiții și în strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare care este aprobat în hotărârea de guvern 985/2020 și automat se regăsește și în anexa 7.3 din contractul de activitate, aprobat la rându-i prin hotărârea de guvern 920/2021, solicităm corelarea acestui proiect amintit anterior cu Planul Național de Redresare și Reziliență. În același timp, Planul Național de Redresare și Reziliență găsim intenția strategică pe care am prevăzut-o de a materializa în viitorul apropiat ca această relație să fie o relație secundară prinsă în cadrul rețelei T&T Comprehensive. În același timp și având năzuințele naționale corelate cu regulamentul 1991/2018 privind clima la nivel european și implicit realizarea neutralității climatice, considerăm prioritară inclusiv electrificarea căii ferate Iași - Mărășești. Avantajele le-am detaliat în documentul scris. O altă solicitare ar fi includerea în rețeaua secundară, pentru că am văzut că în planul investițional apare o rețea secundară care este o combinație între T&T Comprehensive și T&T Core, dorim să includem în această rețea și calea ferată Iași - Galați pe care o considerăm o axă principală de dezvoltare pentru Moldova pentru că facilitează traficul de mărfuri dinspre punctul central de dezvoltare al Moldovei, care este aglomerația Iași și portul de la Galați. Aici am dori ca această relație să fie menționată în planul investițional 2020 - 2030 pentru că în următorii 10 ani de zile dinamica traficului va fi una crescută și implicit economia va crește, astfel că trebuie să creăm perspective de dezvoltare, deci solicităm includerea în rețeaua secundară în planul investițional a relației pe cale ferată Iași - Galați. O altă solicitare, solicităm dublarea linei de cale ferată Nicolina - Socola - Ungheni tocmai pentru a satisface condițiile optime de implementare a trenului metropolitan și mai mult decât atât să facilităm schimburile comerciale și de persoane între Iași și Chișinău. Un alt punct este includerea în conceptul de tren metropolitan, pe care o vedem extrem de bine detaliată în planul investițional, să includem în trenul metropolitan și relația Iași - aeroport. Această relație lipsește. Am văzut că Brașovul va deveni un pol regional pentru că și materializează acel proiect pe care l-a gestionat Ministerul Transporturilor și e o bilă albă pentru Brașov și vrem și noi ca ieșeni să avem trenul metropolitan corelat cu aeroportul Iași pentru că avem trafic în creștere. Ultima statistică în 2019 ne arată că avem un trafic de peste 1,3 milioane de pasageri. Și încă două chestiuni pe care aș vrea să le punctez. Având în vedere că în planul investițional se continuă politica de masterplanul din 2016 cu privire la căile ferate cu potențial turistic, am identificat în urma analizei în zona Iașului și două relații pe care aș vrea să propun spre includere în planul investițional, respectiv linia de cale ferată Iași - Movileni - Larga Jijia, care poate conecta zona Iașului cu noua zonă umedă Ramsar, denumită "Delta Moldovei", o zonă foarte interesantă și uzitată de către persoanele din zona Iașului atât pentru recreere, cât și pentru birdwatching. Și o a doua linie propusă ar fi Iași - Bârnova - Grajduri care traversează o zonă turistică interesantă, vorbim de o arie naturală protejată cu diferite specii protejate. În principiu să respectăm legea 291/2018, respectiv cea cu privire la autostrada 8 și să asigurăm în integralitate finanțare din Programul Operațional Transport și propunerile legate de feroviar pe care le-am amintit anterior, vă mulțumesc.

Mircea Florin: În primul rând, nu știu cât a durat toată procedura de a elabora acest plan investițional, dar noi am avut un timp extraordinar de scurt de a veni cu eventuale propuneri și chiar cu sugestii mai punctuale. Dar trecem peste acest aspect, probabil s-au îndeplinit toate condițiile legale. Eu sunt din județul Brăila și solicitarea pe care am transmis-o noi se leagă de cel mai mare proiect investițional pe care-l are astăzi Ministerul Transporturilor, este vorba despre podul de la Brăila. Ceea ce am solicitat

noi, și eu personal și Consiliul Județean Brăila în același timp, este vorba despre legăturile pe care le are acest pod rutier cu restul rețelelor rutiere din țară. Aici plecăm de la viitoarea autostradă A7, plecăm de la actuala autostradă A2 și eventualele oportunități care mai există pe viitor pentru Tulcea și Constanța. Din ceea ce am citit în planul investițional există o propunere acolo prin care cele două drumuri expres care sunt astăzi în studiu se contopesc, lucru cu care nu sunt absolut deloc de acord și suntem curioși cum s-a întâmplat această contopire. Rugămintea era ca să menținem proiectele așa cum au fost ele gândite, să existe un drum expres Focșani - Brăila care să continue ulterior pe rețeaua Tulcea - Constanța, un drum expres care să plece de la Buzău - Brăila - Galați și dacă drumul transregio, pe care sunt acum Galați - Brăila - Slobozia - Chiciu, cu variantele ocolitoare, așa cum au fost ele gândite inițial, nu cum sunt în planul strategic, ar putea fi trecute, ar putea fi o variantă ideală. Eu cam atât am avut pe scurt de spus despre ceea ce ne dorim noi în județul Brăila și nu e numai pentru județul Brăila, ar crea o punte între est și vest. Vă mulțumesc mult.

Olariu Daniel Gabriel: Bună ziua. Vă mulțumesc foarte mult pentru această oportunitate. Sunt acționar majoritar la Aeroportul Caransebeș S.A., operatorul aeroportului Banat Caransebeș din Caransebeș, județul Caraș-Severin. Salut inițiativa Ministerului Transporturilor de a face o actualizare a masterplanului general de transport. Datorită faptului că Aeroportul Caransebeș S.A. în 2015 - 2016, când s-a alcătuit și aprobat masterplanul general de transport al României, își pierduse autorizația de funcționare din 2005, cu toate că suntem un aeroport de tradiție. Încă din anii 1950 s-au desfășurat activități de zbor militar, apoi civil la Caransebeș. Din 2005 datorită lipsei investițiilor și a facilităților infrastructurii aeroportuare s-a pierdut această licență până când în 2019 echipa pe care o conduc și sunt aici împreună cu directorii aeroportului, am reușit printr-un plan de investiții să autorizăm în 2020, în luna mai, am reușit să autorizăm aerodromul Banat-Caransebeș. Am primit o autorizare pe un an, apoi în 2021 am avut un alt audit și am primit o autorizare pe încă doi ani de zile. Este pentru noi o mare oportunitate să vă prezentăm ceea ce am făcut până acum și așa cum și în materialul scris pe care l-am depus să vă rugăm să analizați cerința noastră de a modifica la punctul 25 din planul investițional la măsuri - moduri de transport aerian și să includeți aerodromul Banat-Caransebeș în planul investițional în rețeaua secundară de aeroporturi și, de asemenea, să modificați lista proiectelor de investiții pentru categoria de aeroporturi din rețeaua secundară ca importanță și să ne puneți și pe noi la proiecte de dezvoltare, siguranță, securitate aeroportuară și neutralitate climatică. Vreau să menționez că încă din anul 2020, din toamnă, în momentul în care am fost autorizați ca și aerodrom am început să avem trafic de pasageri cu companii autorizate ca și companii de transport. Datorită acestui fapt am început să depunem execuțiile lunare atât la autoritatea de investigații și analiză pentru siguranță aviației civile, cât și la autoritatea aeriană civilă din România. Am început să depunem situații cu mișcările de aeronave și îmbarcările și debarcările de pasageri, situații în urma cărora am început să plătim taxele cerute pentru aceste operațiuni. Deci, ne încadrăm în categoria de aeroport, ne încadrăm în categoria de aerodrom, ne încadrăm și în categoria de aeroport conform legii de zbor, traficului aerian. De asemenea, aș vrea să vă supun atenției faptul că încă din 2019, așa cum am spus, de când am început să cumpărăm și când am cumpărat pachetul majoritar de acțiuni la Aeroportul Caransebeș SA, aeroport societate privată, dar care are în concesiune de la Consiliul Județean Caraș-Severin pe o perioadă de încă 17 ani de zile de aici încolo acest aeroport, noi am început să investim atât în infrastructura de pistă, de platforme, de turn de control, cât și în infrastructura de aerogară. Suntem în momentul acesta în poziția de a termina aerogara cu toate facilitățile cerute atât de

MAI, Poliția de Frontieră, cât și de celelalte autorități ale statului pentru a cere deschiderea sau includerea aeroportului Caransebeș în lista aeroporturilor deschise traficului internațional. Menționez că avem în vedere investiții care să ducă la lungirea pistei de la 2.000 de metri, avem o pistă de beton de 2.000 de metri și 60 de metri lățime, să o ducem la 2.500 de metri și mărirea capacității portante până la 50 sau chiar mai mult, să vedem în funcție de studiile care se vor face. Toate aceste investiții vor fi mai ușor făcute în momentul în care ne veți include pe lista aeroporturilor din rețeaua secundară. Menționăm că aeroportul Caransebeș va funcționa ca un aeroport regional mic cu posibilitatea ca să dezvoltăm un terminal de cargo, aeroportul Caransebeș aflându-se lângă viitoarea autostradă sau drum expres prevăzută în master planul general de transport Lugoj -Turnu Severin - Calafat. De asemenea, vom fi cel mai aproape aeroport de portul Orșova, poziție care ne va putea facilita dezvoltarea unei infrastructuri de cargo și intermodal, așa cum am spus suntem lângă autostradă, avem rețea de cale ferată până la un kilometru de aeroport și avem cel mai apropiat port...suntem aeroportul cel mai apropiat de un port din partea de vest a României. Eu vă mulțumesc pentru atenție, pentru faptul că așa cum, probabil, se știe ca și grup, cea mai securizată parcare de camioane din România la Lugoj, proiect executat prin Connecting European Facilities, primul proiect finanțat de CEF din România, terminat în termen și în buget. Aș vrea să am o obiecție cu privire la axa 3 din planul investițional - creșterea siguranței rutiere. Și aș vrea să vă rog, pentru că România s-a angajat încă din 2010 că până în 2018 va avea câte o parcare securizată la fiecare 100 de km de drum, să vă aduc atenției și să vă rog să includeți în planul investițional axa 3- creșterea siguranței rutiere și această parcare care se numește "parcare securizată" după normele și cerințele UE ale Comisiei Europene. Angajamentul nostru este ca la fiecare 100 de km să avem o parcare securizată. În momentul acesta avem doar una la Lugoj și una la Pecica. Avem 900 de km de autostradă executată, deci avem în jur de 1.800 de km de drumuri, este absolut necesar măcar 20 de parcări securizate să le prevedeați în acest plan investițional. Eu vă mulțumesc și vă asigur de tot suportul nostru și de toată considerația noastră!

Apostol Ionel: Bună ziua! Cu tot respectul pentru antevorbitorii mei, îmi cer scuze că trebuie să o spun, dar mă simt ca la o sesiune de comunicări științifice. Nu mi se pare o dezbatere clară, o analiză investițională a indicatorilor pe bază căruia s-a stabilit prioritizarea anumitor proiecte. Eu aș vrea să discut despre autostrăzi, de aia sunt aici, pentru a discuta despre ierarhizarea care s-a făcut în legătură cu autostrăzile prioritare, în funcție de indicatorii care au fost stabiliți de către oamenii care au lucrat la acest plan. Și lăsând deoparte faptul că toate calculele prin indicatori sunt efectiv eronate, anumite proiecte au fost aranjate în așa fel încât să ajungă prioritare, iar altele au fost declassate din calculele care nu au nicio legătură cu realitatea. În primul rând aș vrea să mă refer la faptul că autostrăzile din România ar trebui să fie clar ierarhizate după importanța lor. Și aici avem autostrăzi care ar trebui să fie clar poziționate și construite înaintea celor care sunt pe rețele secundare gen compresiv sau non-tnt. A fost și o cerință de-a noastră prin cele 7 întrebări care le-am trimis la domnul Ardelean și la care încă nu ni s-a răspuns. Mi-ar plăcea chiar să purtăm această discuție și să am chiar răspunsul în acest moment. Nu eu să vorbesc și să așteptăm în final ca domnul Ardelean să-și dea cu părerea asupra a tot ceea ce s-a discutat aici. O altă problemă foarte importantă este redenumirea autostrăzilor din Moldova. Așa cum au fost inițial și pe baza căror denumiri există niște legi și o OUG 105 din 2020. Este surprinzător, chiar strigător la cer, să ne trezim că autostrăzi aflate pe zone secundare se numesc autostrada Moldovei, iar autostrada Unirii care practic așa a fost de la

Început și este prinsă și în Legea 291 să se numească autostradă montană. Iar axa principală a Moldovei, coloana vertebrală să se numească Autostrada Siretului. Acestea ni se par niște chestii și niște artificii care duc în derizoriu acest plan investițional pentru autostrăzile strict din regiunea Moldova. Deci avem cele 7 întrebări, am dori ca domnul Ardelean să ne răspundă clar în această dezbatere la cele 7 întrebări. Vă mulțumesc!

(...)

Cătălin Urtoi: Eu am să pun câteva întrebări și am să vă rog, avându-l acolo și pe domnul Ardelean, poate reușim, totuși, să primim și răspunsuri. Prima întrebare: dacă acest plan investițional a fost o cerință a Comisiei Europene?

(...)

Cătălin Urtoi: Ok. următoarea întrebare atunci: acest plan investițional a fost depus sau este depus în acest moment la Comisia Europeană? Da sau nu?

(...)

Cătălin Urtoi: Deci eu vă spun așa, conform datelor pe care le avem din presă și din comunicările oficiale ale Ministerului Transporturilor, acest plan investițional a fost transmis Comisiei Europene. Eu așteptam din partea dvs. să mi se spună oficial acum da sau nu. Până acum presa ne-a spus ...în acest caz întrebarea 3: dacă acest plan a fost trimis la Comisia Europeană, ce rol are dezbateră publică de astăzi? Se vor mai face modificări în cadrul acestui plan investițional sau nu? Va mai accepta Comisia Europeană modificări ulterioare sau nu?

(...)

Bucur Irinel: Bună ziua! Să știți că eu o să fac o pledoarie despre indicatorul de rentabilitate economică pentru că este cel care are o pondere cea mai mare de 35%, iar fiind vorba despre proiectele - cele 26 de proiecte mari, nu mă opresc la cele mici că sunt importante și acelea, dar acestea sunt mai importante pentru coloana vertebrală de dezvoltare a țării în următorii ani. Din analiza pe care noi am făcut-o la estimarea de cost care compune și alcătuiește rata de rentabilitate internă, o să reiau ulterior și formula ca să o înțeleagă toată lumea, să știe exact ce înseamnă acest lucru că nu este știință nucleară. S-a constatat faptul că doar două proiecte au o estimare de cost reală și actualizată. În condițiile în care la ora actuală există studii, există prețuri avansate în cadrul maturizării proiectelor, prețuri care nu s-au luat în considerare. Nu cred că la ora actuală este cineva în România care să creadă că un km de autostradă în România în anul 2021 se poate construi cu 3,9 milioane de euro/km. Nici în urmă cu 10 ani nu se construia cu prețul ăsta. Era mult mai mare. Și totuși, în estimările de cost avem drumuri unde costul este estimat la 3,9 milioane/km. Haideți să iau pe rând câteva exemple: avem Ploiești-Comarnic, estimat la 6,31 milioane euro/km în condițiile în care avem și Ploiești-Buzău, lotul 1, adică acela care pleacă tot de la Ploiești la care s-a lansat licitația de execuție, prețul estimat în cadrul licitației doar pentru execuție, fiind de 16 milioane de euro. Deci de 3 ori mai mare aproape. Avem, de asemenea, Poarta Sălajului-Biharia, are un cost estimat pe km de 9,61 milioane euro. Dar în același timp avem licitația de execuție a 41 de km între Poarta Sălajului și Nușfalău, partea acestei bucăți între Poarta Sălajului și Biharia unde costul este de 800 de milioane de euro. Adică 19,51 milioane pe km. Mai avem

alt exemplu: Sibiu-Braşov, valoarea estimată este de 11,42 milioane euro/km. Dacă vă întrebaţi cum am calculat preţul pe km. am luat costul estimat împărţit la lungimea trecută de dvs. în acel tabel. Deci valoarea estimată la Sibiu - Braşov 11, 42 de milioane de euro pe km, dar studiul de evaluare adecvată elaborat de proiectantul Consitrans în anul 2021 spune clar că între Sibiu şi Făgăraş valoarea totală pentru cei 68 de km, reprezentând jumătate din autostradă este de 1,47 miliarde de euro, adică 21,62 milioane de euro. Şi pot continua aşa cu toate proiectele. Cred că v-aş mai da două exemple: avem Arad-Oradea estimat cu 3,9 milioane de euro/km, iar în cadrul analizei cost-beneficiu efectuată în analiza multi-criterială 2, publicată în anul 2021, costul estimat este de 1,38 miliarde euro, adică 10,4 milioane euro/km. Cost de execuţie, nu include realizare proiect tehnic, nu include exproprieri. Şi mai avem un alt exemplu cu Braşov-Bacău unde valoarea estimată pe km este 14,78 de euro, iar în cadrul analizei cost-beneficiu în analiza muti-criterială 2 pentru varianta avizată în anul 2021, adică acum o săptămână sau două săptămâni s-a avizat asta, costul estimat este de 3,48 miliarde euro pe toată autostrada, adică 21,56 milioane pe km. Dacă mai adăugăm proiect tehnic, SF şi exproprierile, probabil că se mai adaugă încă un milion de euro pe km. Deci am o primă întrebare: cum veţi corecta şi lua în calcul noile costuri ale investiţiei, costuri de data aceasta corecte şi cum veţi afecta prioritizarea efectuată deja? Şi ca să putem înţelege un pic, ca să înţeleagă toată lumea la ce se referă rata asta de rentabilitate internă, voi da un exemplu: consideraţi că faceţi un depozit la termen la bancă de 1.000 de lei pe 5 ani de zile. În fiecare an luaţi dobândă 50 de lei. Rata de rentabilitate internă în cazul ăsta înseamnă fix 5%. Costul celui depozit ...venitul, ceea ce vă rămâne este 50 de lei, costul în cazul ăsta a fost 0. Chiar dacă costul ar fi avut o valoare, venitul net rămânea identic, creştea venitul brut. Acum dacă suma depusă de dvs. la bancă este de 2.000 de lei şi aveţi acelaşi venit de 50 de lei, acelaşi profit net practic, rata de rentabilitate se micşorează la jumătate. V-am făcut această paranteză ca să poată înţelege toată lumea şi să vadă clar: dacă o autostradă, costul unei autostrăzi a fost evaluat la 1 miliard de euro, i-a dat un procent de rentabilitate, dacă acel cost este de 2 miliarde procentul de rentabilitate scade la jumătate. Este o regulă de trei simplă. De asemenea, mai solicităm ca acel capitol cu tabelul care prevede alocările de sume/proiect să fie eliminat complet, iar alocările să se efectueze pe măsură ce proiectele se maturizează, cheltuielile urmând să se facă în funcţie de prioritatea reală de data aceasta şi actualizată cu costurile reale rezultate în urma aprobării indicatorilor tehnico-economici. De asemenea, pe măsură ce există costuri estimate cum este cazul lui AMC 2, cum este cazul unei revizii de studiu de fezabilitate, în momentul respectiv dacă costul estimat este mai mic decât ce rezultă în urma unei revizii al unui studiu de fezabilitate, automat să se actualizeze, să se refacă prioritatea ca să nu stea proiectul de după, să aştepte maturizarea unuia în mod inutil. Asta în cazul în care la un moment dat se va pune problema banilor. Dacă există bani pentru toate, niciun fel de problemă, doar că noi am estimat că vor trebui 34 de miliarde până în 2030 şi nu cred că îi avem. Deci solicităm ca tabelul de prioritizare a investiţiilor să fie actualizat în mod periodic şi atât.

Laurenţiu Voicu: Mulţumesc tare mult! Din punct de vedere procedural faţă de vorbitori dacă mai există şi alte persoane care ar dori să-şi spună punctul de vedere v-aş ruga să-mi spuneţi acum! Dacă nu mai sunt, mulţumesc tare mult! O să-l rog pe domnul Felix Ardelean să răspundă întrebărilor şi apoi să vedem cum intrăm într-un dialog cu colegii noştri.

Felix Ardelean: Bună ziua! Mulţumesc mult pentru întrebări, răspunsurile mele la unele din întrebări vor acoperi şi altele, aşa că o să vă rog să aveţi un pic de îngăduinţă când

ajung la fiecare în funcție de cum mi le-am notat. Să începem cu metroul Cluj - decizia de oportunitate privind introducerea metroului Cluj a fost luată în procesul de negociere a PNRR-ului care s-a desfășurat pe parcursul anului 2021. Sunt două elemente aici care au stat la bază: decizia de oportunitate a Guvernului României și stadiul de maturitate al proiectului și asta este valabil pentru toate proiectele care au fost incluse în PNRR. Precum știți, metroul Cluj are sf-ul finalizat și la începutul anului viitor vor să lanseze licitația. A fost una din cerințele cheie ale Comisiei Europene ca proiectele să fie în stadiu avansat de maturitate. Pe partea de oportunitate nu o să mă pronunț acum pentru că decizia a fost a Guvernului României luată în colaborare cu Administrația Locală care reprezintă Clujul per ansamblu. Pot să vă spun doar indirect, să spun așa, la nivel tehnic știu că au fost discuții despre dispunerea orașului Cluj comparativ cu faptul că nu este o dispunere radială, adică este o dispunere longitudinală cu dealuri care facilitează genul acesta de transport. Alocarea a fost combinată între fonduri europene din PNRR și bugetul de stat și nu exclude investițiile în rutier aferente care vor fi prin programul operațional (...) Deci practic sper că asta vă răspunde la partea despre cum s-a decis alocarea și de ce metroul Cluj și alocările necesare. Legat de A8 și aici o să acoperim mai multe subiecte. Nu cred că există cineva care să nu vrea ca A8 să fie terminat până în 2030. O să revin la ceea ce au spus colegii de la Împreună pentru A8, că vom avea nevoie de 34 de miliarde. Estimarea noastră este puțin mai scăzută, dar esența este următoarea: noi acum suntem la o execuție financiară pe fonduri europene de 7 miliarde de lei. Asta înseamnă ...și anul viitor sperăm să ajungem la 10, asta înseamnă 2 miliarde de euro. Capacitatea de a cheltui acești bani este principalul element, nu alocările. După cum am avut această discuție de mai multe ori. Nu există o prioritizare a implementării proiectelor, nu există proiecte din cele din listă care vor aștepta bani sau vor aștepta ca alte proiecte să se termine înainte ca acestea să intre. Acest lucru ține literal doar de progresul fizic al proiectului. Legat de propunerile cu Moara Vlăsiei, A7, respectiv Bacău-Paşcani cu a 3-a bandă. Permiteți-mi să transmit această solicitare la CNAIR pentru analiza unui studiu de fezabilitate sau oportunități în sine. Din punctul nostru de vedere nu avem nimic împotrivă la finanțare europeană. Și aici așa vrea să accentuez încă un element cheie: planul investițional acoperă în principal proiectele finanțate din fonduri europene. Acesta a fost scopul lui. Bineînțeles că identifică și celelalte nevoi, dar, să fie foarte clar, concentrarea noastră a fost de a predefini ce proiecte intră în cadrul fond PNRR C, adică fondurile disponibile externe, din perioada 21-27. Bun. Legat de domeniul feroviar, după cum am mai avut discuția cu domnul Covăsnianu, problema noastră acolo, singura, este faptul... paralelismul dat cu principala magistrală a Moldovei, care este paralelă, de fapt, cu A7. Esența... Și aici o să răspund pe urmă la legăturile cu A7, legat de pod, pentru că răspunsul este același. În esență, nu putem să finanțăm două proiecte care rezolvă aceeași problemă de conectivitate. Adică leagă punctul A de punctul B. Bun, dar ce am reușit între timp este să alocăm o sumă destul de mare, peste o sută de milioane de euro, pentru proiectul de (...) pe linia respectivă. Categorie, odată ce va exista un SF de modernizare a acestei linii, vom avea în vedere introducerea și, repet, nu am nicio problemă să o introducem în prezent la nivel de nevoie, dar nu la nivel de finanțare europeană pe un proiect de modernizare. În ceea ce privește partea de trenuri metropolitane, asta pentru noi rezultă din studiul de fezabilitate. Avem o axă definită pentru trenuri metropolitane, nu, din punctul nostru de vedere, faptul că este pe diverse legături în jurul Iașiului, asta este valabil pentru orice, pentru oricare proiect de tren metropolitan. Va trebui prioritizat de către administrația locală. Scopul nostru este ca administrațiile locale să implementeze aceste proiecte, nu la nivel central. Ei își vor face SF-ul și dacă consideră prioritar legătura către aeroport, către alte zone, către alte localități din

zona metropolitană, noi nu avem nimic împotriva. Accentul este pus atât pe partea de infrastructură, cât și pe partea de material rulant. Evident, pentru eficientizare, dacă există o linie funcțională care are nevoie doar de material rulant, putem finanța doar materialul rulant. Dacă este nevoie și infrastructură, putem moderniza și infrastructura. Deci, pentru noi toate acesta rezultă din studiul de fezabilitate. În momentul în care va veni lașul la noi, la fel este valabil pentru orice alt potențial proiect, va veni cu studiul de fezabilitate, cu analiza cost-beneficiu, și noi îl vom finanța. Asta este indiscutabil. Oricum, lașul, din câte știu, este destul de avansat sau, cel puțin, au fost discuții mai avansate pe tema asta. Nu știu care este stadiul studiului de fezabilitate, efectiv. În ceea ce privește liniile turistice, aici este o discuție, noi chiar nu zicem să introducem pe fonduri europene, pentru că mai există în țară încă câteva linii turistice care considerăm că ar trebui păstrate. Repet, n-avem nicio problemă să introducem asta în plan investițional, dar nu o să putem să alocăm bani din fondurile europene pe perioada 21-27. O să rămână identificată la nivel de nevoie și în măsura în care se găsesc fonduri disponibile vom încerca acest lucru. Trec la al treilea... Cred că domnul Florin Mircea a fost al treilea, începând cu cât a durat planul investițional. A fost făcut public în 2020, în vară. În acel moment, nu includea prioritizarea, pentru că aceasta s-a realizat inclusiv pe parcursul anului 2021, dar atunci aveau definite nevoile la nivelul întregului mod de transport, costuri estimate și așa mai departe. Teoretizarea propriu-zisă s-a realizat ulterior, cu colegii de la BEI. Legat de legăturile podului cu A7, răspunsul este unul foarte simplu, nu le putem finanța pe amândouă din fonduri europene. După cum am răspuns anterior. Suntem de acord cu propunerea dumneavoastră, să le introducem pe amândouă, să revenim, dar, repet, unul nu are, dincolo de faptul că stabilesc aceeași nevoie, unul va fi extraordinar de scăzut. Din acest punct de vedere. Soluția noastră, nouă ni s-a părut, sincer, chiar utilă, și anume că venea până undeva două treimi dintr-un drum, undeva în dreptul lui Râmnicu Sărat, și pe urmă se distanța sub formă de Y, foarte aproape de Focșani, respectiv de Buzău. Dar, repet, nu avem o problemă să le introducem la nivel de două drumuri, cu considerentul că din fonduri europene va fi finanțat doar unul. Bun. Și, la fel, asta este valabil în general cu tot ceea ce înseamnă legăturile podului inclusiv cu zona Tulcea-Constanța, în măsura în care se modernizează. Noi le-am pus la proiect de rezervă acest lucru. Depinde literal de discuțiile cu rata de rentabilitate și cu ACB-ul. Dar vrem să conectăm automat, deci indiscutabil, principala conexiune a podului cu A7. Una din acestea o vom finanța. Asta este o certitudine. Legat de Aeroportul Caransebeș, aici problema principală pe care o avem este intenția de până acum a Comisiei Europene de a nu mai finanța infrastructura aeroportuară după 2023. Aceasta nu este finalizată, nici nu este definitivă această intenție. Noi suntem acum în discuții cu Comisia pe această temă, dar în lipsa acestei finanțări europene tot ceea ce rămâne este bugetul de stat. Legat de introducerea Aeroportului Caransebeș, am mai avut discuția asta specific cu dumneavoastră, noi practic nu modificăm masterplan-ul. După cum vedeți, toate proiectele sunt cele din masterplan. Nu putem literal să adăugăm un aeroport. Aceasta se va face când, și suntem convinși că la un moment dat va trebui revizuit și Masterplan-ul, dar nu în acest moment. Deci, nu putem să introducem un proiect nou în Masterplan, cum ar fi cel privind Aeroportul Caransebeș. Ce putem este să identificăm nevoia, la nivel de alte aeroporturi, pentru că mai avem expresii de interes și din alte zone, și pentru aerodromuri, inclusiv pentru transportul de marfă cu drone și așa mai departe. Deci, există un nivel de interes și categoric este o nișă de viitor din acest punct de vedere. Dar, repet, nu pe fonduri europene și nu în exercițiul 21-27. Nu înseamnă că nu putem să identificăm nevoia și să o trecem în planul investițional. Legat de colegii cu autostrăzile din Moldova. În primul rând, partea cu redenumirea autostrăzilor, să încep cu ea, este acceptată, nu avem absolut nicio problemă. Vă spun

sincer că eu știam că sunt denumirile din Masterplan, orice eroare din acest punct de vedere va fi corectată. Deci, din acest punct de vedere, considerați că totul este OK. Înainte să intru în algoritm, o să răspund la câteva întrebări. Cerința Comisiei Europene s-a numit "Planificare comprehensivă a investițiilor în infrastructura de transport". Asta este denumirea și avea nouă criterii. Dintre acestea, prioritizare, în alocarea disponibilă, aspecte legate de mediu, de RTMS pe feroviar, mai erau câteva. Dar esența, dacă aș putea să rezum, era o predefinire a proiectelor. Ce s-a întâmplat până acum, și asta este motivul, de acolo a pornit planul investițional, faptul că noi mergeam la comisie fără o prioritate anume. Apropo legat și de podul de la Brăila. Podul de la Brăila nu a fost planificat înainte să fie introdus. Erau considerate alte priorități. A fost introdus podul de la Brăila și foarte bine că a fost, dar comisia nu a mai vrut o abordare aleatorie, a vrut să predefinim, practic, ce proiecte vom finanța. Și a fost depus la Comisia Europeană în draft, cu mențiunea specifică că va putea fi modificat ulterior, în funcție de procesul de consultare publică. Deci, practic, vom putea face modificări și comisia așteptată varianta finală de la noi. Legat de estimările de cost și algoritmul de punctare, aici să încep oarecum cu un enunț general și anume absolut orice formulă de calcul și orice prioritizare poate fi optimizată. Asta este adevărul. Din acest punct de vedere, o să intru în câteva elemente care sper că răspund punctual. Analiza cost-beneficiu și, implicit, coloana (...) precum valoarea emisiilor de carbon, a fost întocmită cu suportul colegilor de la BEI PASSA. Formulele de calcul sunt cele din ghidul Comisiei pentru analizele ACB și mai este pentru analiza multicriterială. Datele prin care sunt unitare pentru fiecare proiect rezultate în urma rulării Modelului Național de Transport, care este multimodal - foarte important acest lucru. Și datele vin de la experți. Avem aceleași scenarii de analiză și același set de date de intrare, pentru o abordare cât mai unitară a proiectelor. Legat de partea de costuri, unde aveți parțial dreptate: că unele proiecte au SF-uri finalizate, altele nu au. Să vă spun, în discuțiile cu comisia pe PNRR a existat o întreagă dezbateră legată de estimările de costuri și pot să vă spun că nu cifrele din SF și nu cifrele din hotărârea de guvern, indicatorii tehnico-economici, sunt cele mai relevante. Primul indicator cu adevărat relevant este valoarea de atribuire, valoarea contractului semnat. Conform unor date, estimări, avem valori ale contractelor care sunt aproape de valoarea estimată și avem și valori ale contractelor care variază cu 30% comparativ cu valorile estimate din SF. Dar, mai mult, nici măcar acela nu este indicatorul cel mai bun. Indicatorul cel mai bun privind valorile reale ale contractelor sunt date literal la finalul proiectului, când vezi costurile reale, când ai toate facturile și atunci poți să-ți dai seama. Asta include, de exemplu, proiecte care pot să aibă economii foarte mari. Vorbim de rezerve de implementare, vorbim de cheltuieli neprevăzute. Acestea sunt incluse în valorile de SF, care pot duce cu până la 50% mai mult valoarea execuției efective. Evident, să nu mai vorbim, ați dat exemplul Poarta Sălajului, care este, în esență, Tunelul Meseș. Este foarte greu să comparăm un tunel prin Meseș cu absolut aproape orice alt proiect de infrastructură. Deci, din acest punct de vedere, vreau să certific faptul că o parte din costuri s-au bazat pornind de la estimările din Masterplan și actualizate cu indicii INS, acolo unde a fost cazul, unde am avut date mai curente, de exemplu, studiul de fezabilitate, am preluat date de acolo. Deci, din acest punct de vedere au fost colectate date din toate sursele disponibile. Dacă mergem mai departe, legat de faptul că vreun proiect va aștepta, după cum am spus de nenumărate ori și spun acum foarte clar, nu va exista un proiect care va aștepta din lipsă de alocare. Dacă va aștepta un proiect, va fi pentru că există probleme în implementarea efectivă. Nu din lipsă de bani. Cam atât la răspunsul la întrebări. Sunt gata să intrăm în ce dialog doriți.

Laurențiu Voicu: Două secunde. Domnule Pop, dacă aveți întrebări la ceea ce a spus domnul Ardelean.

Iosif Pop: Da, aș vrea să intervin cu două întrebări.

Laurențiu Voicu: Dar scurt, v-aș ruga, cât mai scurt.

Iosif Pop: Bun, o să încerc să fiu foarte scurt. Am trimis materiale și argumente. Nu știu dacă ele au fost parcurse. Mulți dintre clujeni s-au manifestat în scris spre Ministerul Transporturilor. Am vrea să primim răspunsuri angajante. Noi suntem în dispută acum, ca și cetățeni ai Clujului, după consultări care n-au fost corecte, cu cetățenii, să instrumentăm răspunderea primarului și a consilierilor locali la nivelul la care proiectul merge înainte. Întrebarea este: Are finanțarea acest proiect asigurat de la Ministerul Transporturilor certă? Sau o să stăm 30 de ani cu gropile în mijlocul Clujului? Are agreerea din partea Comisiei Europene un proiect cu foarte multe hibe tehnice și financiare și sociale și economice și cu o respingere din partea cetățenilor a acestui proiect? Altă întrebare: Aveți în vedere, pentru că n-am ridicat probleme de nevoi, ci am ridicat probleme de echilibru investițional, nu puteți să ne băgați pe gât un proiect care înseamnă pentru orașul ăsta, peste 300.000 de oameni, o bulversare de 15 ani? Nu suntem în stare să îl facem și nu cred că trebuie să suportăm acest supliciu. Întrebarea este: Pentru centura ocolitoare avem posibilitatea să rezolvăm problema și să avem finanțarea și studiul gata? Acela era prioritar, nu metroul. Pentru legătura cu autostrada, prin Mărtinești, avem proiectul și finanțarea? Acela e important și nu metroul. Numărul de legătură dintre centură și cartiere... avem sau nu avem finanțarea? Mă opresc, nu sunt agresiv, sunt doar foarte...

Felix Ardelean: Bun, le luăm pe rând. Conform PNRR, care a fost semnat oficial de către Guvernul României și Comisia Europeană, metroul Cluj are finanțare integrală asigurată din fonduri europene și bugetul de stat. Centura metropolitană Cluj este inclusă în planul investițional, cu finanțare integrală din Programul Operațional Transport. La fel ca și legătura A3 Mărtinești. Aceste două proiecte rutiere au finanțare din Programul Operațional Transport, iar metroul din PNRR.

Iosif Pop: Din PNRR sunt doar 300 de milioane de euro. Proiectul are două miliarde de euro bugetat și este o bugetare așa cum spuneau și colegii, săracă, neadusă la zi, povestită numai de dragul de a avea fundamentări pe cifre. Dar nu e realistă.

Felix Ardelean: Îmi cer scuze, PNRR nu înseamnă doar fondurile europene. PNRR înseamnă atât fondurile europene, cât și bugetul de stat. În anexa de costuri aferentă PNRR, care este publică, aveți dreptate, doar 300 de milioane sunt din fonduri europene, restul este cofinanțare din bugetul de stat, la fel cum este pentru M4 București, la fel cum este pentru toate proiectele din PNRR. A7, de exemplu, nu are finanțare integrală din PNRR, A8 nu are. Toate proiectele finanțate din fonduri europene au o cofinanțare de la bugetul de stat, care este asumată și semnată de către Guvernul României, integral.

Iosif Pop: Domnule Ardelean, noi nu vrem să dăm banii înapoi din împrumuturi de la Uniunea Europeană, nu vrem să ne creștem taxele numai pentru că cineva decide pentru noi. Luați în socoteală că suntem de acord să facem metrou la Cluj, nu îl refuzăm, e o lucrare necesară; nu-i potrivită acum, dar suntem de acord să se facă pe

banii celor care au decis. Dacă se naște în 2026 un metrou cu... rămase nouă gropi pe mijlocul Clujului, pe unde circulăm, cine plătește? Noi, cetățenii, nu vom plăti. Instrumentăm toate formele necesare ca să evităm această plată. Dacă dumneavoastră vă asumați cu primarul și cu consilierii, n-avem nimic împotriva.

Covăsnianu Adrian: În contextul în care autostrada A8 este un proiect, să-i spunem, "energofag" și intuim cu toții faptul că problema de fapt este de a cheltui, de a avea capacitatea de a cheltui fondurile disponibile și acest proiect se duce după 2027 pe alt exercițiu bugetar, avem garanția, din experiența dumneavoastră, domnule Felix Ardelean, avem garanția că după 2027 Uniunea Europeană mai finanțează infrastructură rutieră mare? Asta ar fi o primă întrebare. 2. Ați precizat foarte bine, a doua oară, de fapt a treia oară, prima dată în Parlament, a doua oară când ne-am întâlnit cu domnul...

Întrebarea, direct: Va dispărea din tabelul cu prioritizarea acel punctaj? Asta e întrebarea. Ca să știm clar dacă renunțăm la rubrica respectivă care apărea, prioritizarea, adică acele punctaje...

Felix Ardelean: Într-adevăr, am uitat să răspund, pentru că au întrebat și colegii...

Covăsnianu Adrian: Dacă dispăre rubrica respectivă și rămân toate proiectele acolo, fiind prioritare și decizia de finanțare, dacă îi putem spune așa, va fi la mâna politică a ministrului Transporturilor, și 3. - vreau să rămână... ați spus că pe domeniul feroviar o parte din proiecte, unele sunt pe partea de paralelism, altele au nevoie de studiu de fezabilitate. Rugămintea ar fi să fie menționate în planul investițional, pentru că ar asigura o corelare și o cooperare cu alte programe de investiții. Deci, astea ar fi cele trei sugestii.

Felix Ardelean: Încep cu a treia. Da, nu avem absolut nicio problemă să includem, din acest punct de vedere. Legat de întrebarea a doua, scopul acestui plan investițional a fost să eliminăm tocmai subiectivismul unei decizii arbitrare. Cât timp apar în acel tabel, vor fi finanțate. Nu cred că va veni un ministru care să spună nu finanțăm un proiect care este inclus în acest plan investițional. Eu nu văd cum este posibil acest lucru. Odată ce este prins, odată ce acest tabel este transmis la Comisia Europeană în forma lui definitivă și va fi aprobat prin hotărâre de guvern, nu văd cum un ministru o să zică "nu vreau să finanțez eu acest proiect".

Covăsnianu Adrian: Mă refeream la punctajul ăla aferent. Asta e, tabelul cu punctaj.

Felix Ardelean: Am înțeles, legat de punctaj: Prioritizarea trebuie să existe. Am luat în calcul, apropo, că nu s-a pus ca întrebare specifică aici partea cu... sau, da, cred că s-a ridicat, caz în care îmi cer eu scuze că nu am răspuns încă, legat cu... Suntem foarte deschiși la acest lucru și facem o simulare în acest moment. Dar vreau să înțelegeți și motivul pentru care acest lucru a fost făcut. După cum am mai afirmat, o prioritarizare oarecum integrată din acest punct de vedere ar fi trebuit să aloce mai mult timp, mai multe puncte pentru coridoarele paneuropene, punctaj mediu pentru Core și punctaj mai scăzut pentru Comprehensive. Acest lucru ar fi dezavantajat autostrăzile din Moldova, motivul pentru care am preferat să unim Core și Comprehensive ca punctaj. Dar, repet, suntem de acord cu afirmațiile pe care le-ați făcut și acum lucrăm la o simulare cu punctajele doar pe Core-Comprehensive, din acest punct de vedere.

De aceea, nu are cum să dispară tabelul cu prioritizarea. Din acest punct de vedere. Legat de prima întrebare, dacă Comisia Europeană va aloca post-2027, aici sunt două elemente. Primul, în general, orice ciclu de finanțare mai are o perioadă extra, M plus 1, M plus 2, deci un picuț perioada mai poate merge din punct de vedere al implementării. Legat efectiv de alocările financiare pentru viitorul cadru financiar multianual, aici sunt două elemente care se iau în calcul. Evident, n-am cum să vă răspund sută la sută în acest moment, pentru că nimeni nu a discutat acest subiect, dar sunt două elemente care iau în calcul: Fondurile de coeziune se raportează la indicatorii medii ai unei regiuni sau ai unei țări, comparativ cu media europeană. La noi, la ora actuală, Bucureștiul este singura regiune peste media europeană. Toate celelalte sunt sub. În mod normal, cât timp va exista, că ăsta este scopul politicii de coeziune, să ridice indicatorii socio-economici ai diverselor regiuni. Cât timp România va rămâne și sunt convins, din păcate, că până în 2027 nu vom ajunge la media europeană, va exista o politică de coeziune, vor exista fonduri alocate. În procesul de negociere... Acesta era primul element, nevoia efectivă. Al doilea element este specificul național, legăturile transcarpatice. Eu nu văd și vă spun sincer, din toate punctele de vedere, cât timp A8 la finalul lui 2027 va fi în construcție, nu văd cum nu se vor aloca bani pentru finalizarea acesteia. Sub nicio formă.

Mircea Florin: Da, mulțumesc mult. Mulțumesc, domnule Ardelean, pentru răspunsuri. Sunt niște răspunsuri pe care le estimam ca și variante care pot exista. Rugămintea pe care o avem, ca într-un timp relativ scurt să faceți o invitație către persoanele interesate, factorii de decizie din zonele prin care trec aceste două drumuri expres și să stabilim cât se poate de repede care dintre ele va putea rămâne. Probabil pentru Trans-Regio nu este aceeași discuție. Vă mulțumesc.

Felix Ardelean: Da, evident, nu avem nicio problemă cu asta. Aici, dacă nu mă înșel, Brăila-Buzău este pe coridor. Nu deschid acum harta, dar una este și cred că Focșani nu este. Deci, automat, va trebui finanțată cea de pe coridor. Din fonduri europene, mă refer. Dar, între-adevăr, facem o întâlnire, evident, când doriți, din acest punct de vedere.

Daniel Olariu: Da, mulțumesc mult pentru că ați analizat situația Aeroportului Caransebeș, însă, cu toate acestea, nu știu, răspunsul pe mine nu m-a lămurit. Vom fi incluși sau nu vom fi incluși în cadrul rețelei secundare, pentru că vorbim de o dezvoltare pe o perioadă de zece ani de zile, în care nu știm ce posibilități de finanțare mai pot apărea sau nu. Deci noi nu am cerut acum neapărat să ne puneți la o anumită sumă pentru finanțare, doar am cerut și v-am prezentat respectuos că îndeplinim criteriile ca Aeroportul Caransebeș să facă parte din aeroporturile rețelei secundar, care spune clar că trebuie să aibă terminal de pasageri pentru trafic național și internațional și pot dezvolta terminale cargo dacă analiza socio-economică susține viabilitatea economică. Deci, noi dorim ca să luați în calcul faptul că dezvoltarea acestui aeroport în următorii zece ani depinde de poziția unde este el acum prevăzut și de aceea vă rog cu respect să ne luați în considerare cererea. Mulțumesc.

Felix Ardelean: Da, îmi cer scuze că n-am fost eu suficient de clar, că erau două aspecte. Primul, (...) la nivelul dumneavoastră și al doilea, raportarea la Masterplan. Deci, noi, prin planul investițional nu modificăm Masterplanul. Implicit, nu putem să adăugăm absolut nicio valoare de investiție pentru proiectele aferente Aeroportului

Caransebeș. Ce putem să spunem este că, și nu avem o problemă cu asta, dar sincer nu știu dacă vă ajută în mod deosebit, este că la următoarea revizuire a Masterplanului, în funcție de datele de trafic, de situația aeroportului, putem analiza introducerea în Masterplan. Dar nu putem să alocăm în perioada 2021-2027 bani pentru niciun proiect aferent Aeroportului Caransebeș, care nu este în Masterplan. Deci, noi ne raportăm în întregime la Masterplan, din acest punct de vedere. Nu adăugăm nimic.

Daniel Olariu: Domnule Ardelean, dar noi în 2015-2016, când s-a făcut Masterplanul, nu existam. Adică nu văd de ce Aeroportul Caransebeș nu poate să fie inclus în rețeaua secundară și alte aeroporturi, care nici măcar nu sunt autorizate acum sunt. Asta nu înțeleg.

Felix Ardelean: Răspunsul este unul simplu. Trebuie să apară Aeroportul Caransebeș în Masterplan ca să putem să alocăm ceva. Nu există alte aeroporturi în Masterplan, adică mă refer în plan investițional, care nu sunt în Masterplan.

Daniel Olariu: Dar în preambulul acestei hotărâri de guvern este prevăzut că acest document vine să updateze Masterplanul...

Felix Ardelean: Strategia de implementare a Masterplanului, îmi cer scuze. Strategia de implementare a Masterplanului, adică vedem care este stadiul proiectelor din Masterplan, vedem alocările disponibile și le potrivim, cele două. Alocările disponibile, cu proiectele existente. Nu actualizăm Masterplanul. Este foarte clar, actualizăm doar implementarea, strategia de implementare a Masterplanului. Îmi cer scuze, știu că aveți o nevoie acolo. Tot ce pot să vă fac este asta, să vă spun că putem trece ca la nivelul actualizării Masterplanului, care, teoretic, ar putea începe, având în vedere că s-a aprobat în 2016, pentru că și asta este un proces de durată, să se analizeze introducerea aeroportului de la Caransebeș. Repet, asta este o problemă de nevoi versus o problemă de eligibilitate de fonduri. Noi nu putem să vă spunem eligibilitatea fondurilor. Nevoia și utilitatea este clară. Nu avem nimic împotriva. Dar noi ne raportăm strict la ceea ce există în Masterplan.

Daniel Olariu: Tocmai de aceea v-am rugat, chiar dacă nu ne prindeți cu sume în acest plan investițional, să ne prindeți doar la categoria de aeroporturi din rețeaua secundară. Că acum suntem prinși la rețeaua terțiară. Sigur că avem și școală de zbor, avem și ROMATSA, avem și toate lucrurile... Bine, și în legătură cu parcările securizate, vă rog.

Felix Ardelean: Da, cu parcările securizate avem, cum ați spus și dumneavoastră, avem obligațiile... Noi nu am identificat în mod specific locațiile sau valorile pentru partea securizată, dar într-adevăr este parte... Deci, orice autostradă modernă trebuie să dețină sisteme ITS, stații de încărcare pentru combustibil alternativ și parcări securizate. Perfect de acord, din acest punct de vedere și o să facem să se reflecte acest lucru, dacă nu este reflectat foarte clar. Deci, nu avem nimic împotriva la asta, nu am pus punctual proiecte, investiții, parcări securizate la locația X sau locația Y, dar, într-adevăr, parcările securizate sunt un element intrinsec oricărui proiect nou de autostradă.

Daniel Olariu: Și nu sunt menționate deloc în planul investițional.

Felix Ardelean: Am înțeles, vom corecta acest lucru.

Daniel Olariu: Vă mulțumesc.

Ionel Apostol: Domnule Ardelean, în spiritul transparenței și a realității obiective, aș vrea să vă spun următoarele: Deși în spațiul public a apărut faptul că aceste autostrăzi pe care vrem să le construim în România, cele 26 de proiecte care sunt, nu ar fi concurente, eu vă spun clar că ele sunt concurente și toată lumea vede acest lucru. Asta datorită faptului că statul român nu are capacitatea să le înceapă pe toate odată. Dacă statul român ar fi avut această capacitate ele nu erau concurente și nu se canibalizau. Dar având în vedere că noi suntem vai de capul nostru, mă gândesc și la faza cum am putea construi noi, de exemplu, două autostrăzi odată care să traverseze munții Carpați. Și atunci revin la ceea ce s-a întâmplat în acest plan investițional unde dvs. nu ați prioritarizat într-un mod corect anumite autostrăzi strategice importante pentru România, ci le-ați amestecat pe toate ca la un moment dat să fie un subiect de dispută politică între regiuni, între județe, ca în final, ca la noi la români, să nu reușim să facem nimic. Dacă acest plan pe care l-ați făcut dvs. nu este corect... deci există un milion de motive ca în viitor să nu se realizeze nimic în România, cum facem de altfel de 32 de ani. Mulțumesc mult!

Felix Ardelean: Bun, aici am crezut că dacă aplicăm ceea ce am agreat împreună la dezbateră de la parlament adică... Ceea ce vă e teamă dvs. este ca ulterior...

Ionel Apostol: Nu am agreat nimic la parlament, doar am ascultat.

Felix Ardelean: Bun. Ulterior, un decident politic să spună proiectul X e pe locul 5, proiectul Y e pe locul 6, deci facem proiectul 5 nu proiectul de pe locul 6. Bun. Acest lucru îl eliminăm complet printr-o definiție a aceluși tabel că acea prioritizare privește doar partea de eficiență economică și că nu este ordinea implementării sau ordinea finanțării. Acest lucru va fi specificat explicit ca regulă. Nimeni nu va putea să invoce ordinea din tabel ca să spună nu finanțăm proiectul X, finanțăm proiectul Y.

Ionel Apostol: Nu vă cred. Nu vă cred sub nici o formă. Atunci de ce nu ați făcut corecte calculele, de ce nu ați făcut o analiză obiectivă a acestor proiecte, și s-o puneți frumos într-o ordine firească TNT cor, autostrăzile, rețeaua principală a României, s-o construim la început și s-o punem într-un tabel separat, iar cele de pe Comprehensive și celelalte non TNT să le punem pe alte tabele? Era foarte simplu, dispărea orice suspiciune, iar noi ne vedeam de treaba noastră și monitorizam, cum vom face de altfel în continuare, că se pare că în țara asta nu se poate face nimic fără frică, monitorizare.

Felix Ardelean: V-am spus, nu vreau să afirm asta cu certitudine încă, dar v-am spus că discuția cu Comprehensive din punctul nostru de vedere va fi implementată în versiunea finală a planului investițional. Ceea ce am discutat împreună legat de punctarea superioară a Core vs. Comprehensive. Da?

Cătălin Urtoi: În primul rând îi mulțumesc domnului Ardelean pentru răspunsul clar vis-a-vis de prezentarea acestui proiect la Comisia Europeană. Deci dacă am înțeles

foarte bine, și o să repet, modificările ulterioare vor fi transmise și Comisiei Europene. Corect domnule Ardelean?

Felix Ardelean: Corect.

Cătălin Ortoi: Mulțumesc. Acum am să revin la ce a spus și colegul Ionel Apostol și colegul Irinel...

Irinel Bucur: N-am spus încă, o să spun.

Cătălin Urtoi: O să spună. Auziți. O să spună. Noi susținem în continuare împărțirea, prioritizarea, cum vreți dvs. să îi spuneți, autostrăzilor în baza Masterplanului general de transport, un masterplan general de transport finalizat în 2015 și votat prin Hotărâre de Guvern, însușit de Guvernul României, prin HG 666/2016. Ori, eu acum vă întreb: până la urmă tabelul ăsta e prioritizare sau nu e prioritizare? Pentru că acolo nu vedem punctaje, și vedem 1, 2, 3, 4. Eu când mă duc la un examen știu că sunt pe locul 30 deci sunt al 30-lea. Și acum ca să finalizez, tot dvs. ați spus domnule Felix Ardelean, i-ați spus și colegului Ionel Apostol, nu va exista, și vă citez, "nu va exista nici un proiect care va aștepta din lipsă de alocare în acest tabel al prioritizării". Corect?

Felix Ardelean: Corect.

Cătălin Urtoi: Ok. Atunci, știți, conform verbului latin "verba volant, scripta manent", o să vă rugăm să specificați în scris lângă acel tabel sau pe acea pagină exact ce ați spus dvs. mai devreme. Știți că v-am solicitat acest lucru și în întâlnirile de săptămâna trecută.

Felix Ardelean: Așa vom face.

Cătălin Urtoi: Vă mulțumesc.

Irinel Bucur: Eu o să reiau puțin... două puncte vreau să ating și anume...

Deci avem așa: capacitatea de execuție și implementare. Ați afirmat că asta e problema și nu finanțarea. Drept urmare, de ce irosim materiale și mai ales resursa umană care este limitată începând "n" proiecte, practic alergăm după mulți iepuri ca la final să nu prindem nici unul. Nu mai bine nu mai risipim resursele și ne canalizăm atenția pe ce putem și termina? Și doi la mână: eu am făcut referire la formulele de calcul, la acel RIR, adică rata de rentabilitate internă. Precizez încă o dată pentru că s-a denaturat un picuț în timpul răspunsului și nu este adevărat. La calculul RIR se ia în calcul venitul brut obținut, adică ce câștigi tu, ce încasezi de pe urma acelei autostrăzi, scazi cheltuiala pe care o ai în operarea acelei autostrăzi, și îți dă o diferență. Țăla înseamnă venitul net. Venitul net după aceea se raportează la valoarea investiției și așa rezultă procentul acela de RIR. Acum, dacă venitul nu se schimbă, dacă fac o autostradă care mă costă 100 de milioane sau mă costă 500 de milioane, venitul net rămâne fix același. De ce? Aceiași (morți) îi am când am făcut calculul inițial în analiza post beneficiu, aceleași venituri le am realizate, aceleași costuri de operare le am. Nu crește costul de operare dacă autostrada mă costă 100 de milioane, 2 miliarde sau 10 miliarde. Drept urmare, tot ceea ce se afectează de pe urma acestui calcul, dacă estimare de cost este corectă, adică crește, este să scadă rata de rentabilitate internă la nivel procentual. Asta este tot ceea ce rezultă. Mulțumesc.

Felix Ardelean: Bun. Legat de prima observație a dvs., de ce să ne concentrăm pe unul, două, trei proiecte cheie și să începem zece sau cincisprezece...

Ionel Apostol: 26 avem. 26 de proiecte sunt. După cum scrie aici ar trebui să le începem pe toate odată.

Felix Ardelean: Bun. Aici, precum știți, cea mai mare parte a acestor proiecte sunt în diverse stadii, adică sunt deja începute. Discuția este concentrarea resurselor de toate tipurile - materiale, umane, financiare - către unu, două, trei, cinci, comparativ cu 10-15, am înțeles. Aici este o problemă de viziune. Din punctul meu de vedere, și eu nu sunt de acord cu dvs. aici, cred că ar trebui să le începem pe toate pentru că cred că există posibilitatea creșterii acestei capacități în măsură ce nevoia o va face. În momentul în care companiile străine, marile companii de construcții, vor vedea că noi licitații de 10 miliarde de euro într-un an, doi, credeți că nu vor veni? Credeți că muncitorii nu vor veni să lucreze? Credeți că resursele materiale nu vor apărea când există banii? Nu, aici sunt în dezacord cu dvs. În momentul în care noi vom oferi banii și vom cere capacitate umană, materială, pentru implementare cred că aceasta va veni. Eu sunt optimist din acest punct de vedere. Și prefer să pot să lansez mai multe proiecte decât să mă concentrez pe 2-3 și restul să le ignor. Dar asta este diferență de viziune.

Irinel Bucur: Ok, ideea este că resursele noastre sunt clar limitate. Avem... stați un pic ca să îmi caut cuvintele... o problemă în a angaja oameni noi, inclusiv în CNAIR, de exemplu, problema fiind nu pregătirea oamenilor ci nivelul salarizării. Oamenii respectivi vor reuși să primească mult mai mulți bani în mediul privat. Drept urmare capacitatea noastră, a țării de a face managementul atâtor proiecte va fi limitată.

Felix Ardelean: Este limitată în prezent. Sunt perfect de acord cu dvs. Dar acest lucru nu este static, este dinamic. Și, dimpotrivă, aici puteți dvs. să aveți un rol foarte important. Creșterea capacității atât la nivel local cât și la nivel național este treaba noastră. Trebuie doar să ne uităm în oglindă. A spune "hai să nu alocăm bani pentru 20 de proiecte că n-o să putem să le implementăm" ... nu, hai să alocăm bani și să ne creștem capacitatea administrativă la nivelul la care vom putea ajunge să le implementăm. În prezent aveți dreptate, acum nu există această capacitate, dar această capacitate se dezvoltă permanent. Vă dau un exemplu: în ultimii doi ani CNAIR-ul și-a dublat absorbția de fonduri europene. A ajuns pentru prima dată în acest an aproape de un miliard de euro. Doar CNAIR-ul. Și nu văd absolut nici un motiv pentru care nu va putea să crească în următorii ani pentru că asta este ținta. Corect, aveți dreptate, odată cu finanțele trebuie să vină și restul. Dar ține de noi să vină.

Irinel Bucur: Ok. Noi o să încercăm să vă ajutăm, să ținem aproape, ca proiectele acestea să funcționeze și să meargă toate atât cât ține și de partea noastră ca asociații civice, ca persoane civice care se implică benevol și atât în toată activitatea. Dar în schimb avem nevoie și solicităm transparență din partea dvs. Mulțumesc"

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

- Direcția de specialitate va analiza propunerile înaintate;
- Minuta ședinței și celelalte documente prevăzute de Legea nr. 52/2003, vor fi publicate pe site-ul ministerului;
- Ultima variantă a proiectului de act normativ va fi publicată pe site-ul ministerului în termenul de cel mult 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.