



Parlamentul României
Camera Deputaților

Grupul Parlamentar al Partidului Național Liberal

Telefon: (021) 414 10 70

Fax: (021) 414 10 72

E-mail: pnl@cdep.ro

Către,

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
Direcția Comunicare și Dialog Social

Având în vedere comunicarea publică a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu privire la lansarea în dezbateră publică în data de 3 decembrie 2021, a **Planului Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transporturi pentru orizontul 2020-2030** (documentul), vă înaintez punctul de vedere **și propunerile de îmbunătățire**, formulate și susținut de mine în calitate de deputat în circumscripția 24, Iași.

I. INFRASTRUCTURA RUTIERĂ

1, Documentul necesită clarificări de conținut, corecții și corelări majore cu documentele de rang superior emise de Comisia Europeană (Regulamentul TEN-T (UE) nr. 1315/2013, Regulamentul (UE) nr. 1153/2021, Recomandările de Țară, PNRR) și de România (Master Planul General de Transport HG 666 14/09/2016, Legea de aprobare nr. 291/2018 privind aprobarea obiectivului de investiții Autostrada Iași-Târgu Mureș, Autostrada Unirii). Deși menționate, conținutul documentului supus consultării publice nu este corelat cu acestea.

Este necesară completarea cadrului legislativ de referință menționat la CAPITOLUL 1 – Descrierea situației documentelor strategice relevante dezvoltării infrastructurii de transport în România și noile provocări din perioada 2020-2030, cu **Legea 291/2018 privind aprobarea obiectivului de investiții Autostrada Iași-Târgu Mureș, Autostrada Unirii**. Prin urmare vă solicităm ca proiectul de HG care face obiectul consultării să se completeze explicit acest act normativ și să se încadreze în termenii lui pentru a fi evitate efectele juridice ale încălcării unei legi organice.

2, Solicit corectarea denumirilor eronate. Proiectul A8 se numește corect „**Autostrada Unirii**” orice altă denumire nefiind corectă în raport cu conform Legea 219/2018.

3. Având în vedere că populația deservită de infrastructura de transport, evidențiată în documentul supus consultării publice (pag 45), este un element important de calcul la ierarhizarea proiectelor, vă solicit actualizarea datelor privind populația județelor la nivelul anului 2021 după baza de date INS. Județul Iași este al doilea județ din România după număr de locuitori, ajungând în ianuarie 2021 la cifra de 1 milion de cetățeni, iar municipiul Iași depășind 350 000 de locuitori, fără zona metropolitană.

Referitor la Metodologia de ierarhizare și prioritizare, și Tabelul 2.1.28.

Metodologia de prioritizare a proiectelor care aparțin rețelei rutier și Tabelul 2.1.29.

Lista proiecte prioritizate și ierarhizate

a. Va rugăm specificați în mod expres și neechivoc în Planul investițional dacă ierarhizarea după punctaj total descarcator a proiectelor din tabelul 2.1.29 are consecințe în prioritizarea contractării contractelor de finanțare din POT 2021 - 2027 sau în prioritizarea la plată a facturilor emise de constructori pentru avans sau aferente situațiilor de lucrări executate.

b. Va rugăm specificați în mod expres și neechivoc dacă apelurile de proiecte în POT 2021 - 2027 vor fi de tip necompetitiv, cu depunere continuă, cu contractare pe principiul "primul venit - primul servit", până la epuizarea bugetului POT și supracontractării aferent proiectelor din rețeaua primară.

4. Solicit o ierarhizare corectă a proiectelor din tabelul 2.1.29, chiar și în cazul în care această ierarhizare nu are consecințe în prioritizarea contractelor de finanțare din POT 2021 - 2027 sau în prioritizarea la plată a facturilor emise de constructori pentru avans, sau aferente situațiilor de lucrări executate, având în vedere că unele proiecte reprezintă obiective strategice, militare, de importanță și utilitate regională, națională și internațională conform clasificării TEN-T Core.

Pentru prezentarea unei ierarhizări corectă vă solicit re-analizarea/corelarea următoarelor elemente:

A. Cu privire la setul de criterii de departajare a proiectelor:

În document se stabilește un set de criterii arbitrar (Eficiență economică, Reducerea emisiilor de carbon, Conectivitatea strategică, Utilizarea duală, Maturitatea pregătirii proiectului), acest set nefiind utilizat anterior la stabilirea priorităților proiectelor de infrastructură în *Master Planul General de Transport*. Astfel, utilizând criterii diferite și ineficiente de ierarhizare, rezultatele analizei conformării fiecărui proiect cu criteriile de departajare și, în consecință, toată prioritizarea ajung să difere substanțial față de toate documentele de rang superior emise de Comisia Europeană (Regulamentul TEN-T (UE) nr. 1315/2013, Regulamentul (UE) nr. 1153/2021, Recomandările de Țara, PNRR) și de România (Master Planul General de Transport HG 666 14/09/2016, Legea de aprobare nr. 291/2018 privind aprobarea obiectivului de investiții Autostrada Iași-Târgu Mureș, Autostrada Unirii).

Sunt astfel create premisele de afectare a obligațiilor asumate de România în ceea ce privește atât tipul de rețea cât și termenele de finalizare (de exemplu finalizarea rețelei TEN-T CORE până în 2030 și a celei COMPREHENSIVE până în 2050, stabilita atât prin regulamentul european cât și prin Legea 219/2019), dar și jaloanele stabilite prin PNRR.

5. Deoarece lipsește din Planul Investițional o justificare a valorii procentajului acordat fiecărui criteriu în parte, **solicit detalierea în documente a modalității de stabilire a acestor procente de pondere a fiecărui criteriu în punctajul total.**

6. În lipsa prezentării în document a justificării necesității instituirii acestui nou set de criterii și a relevanței și eficienței acestora pentru ierarhizarea proiectelor în conformitate cu obligațiile asumate la nivel european și național, **Solicita revizuirea setului de criterii de departajare**, în vederea armonizării criteriilor de ierarhizare cu politica națională și europeană în domeniul rețelei de transport rutiere, sugerând a se analiza utilizarea cu precădere a criteriilor de departajare din Master Planul General de Transport HG 666 14/09/2016.

B. privind fiecare criteriu de departajare:

B.1 Criteriul Eficiență Economică

Nu este definită sursa datelor utilizate pentru punctarea fiecărui proiect, ceea ce poate conduce la punctarea artificială sau inexactă a fiecărui proiect prin utilizarea de date inexacte, aproximative.

Tabloul de departajare a proiectelor pe acest criteriu:

Nr. Crt.	Proiect	Tip proiect	Denumire proiect	Indicativ	Cost estim	Lungime (Eficiență economică	
							Scor EIRR (%)	Punctaj EIRR
							35%	
2	Pitești - Sibiu (L2, L3)	A	Autostrada Transcarpati	A1	1847.0	68.8	24.57	35.00
16	Ploiesti - Comarnic	A	Autostrada zăpezii	A3	306.8	48.6	19.29	27.48
24	Cluj Napoca (Apahida) - Dej	DX	Drumul Someșului	DX4	450.0	75.0	18.84	26.84
25	Dej - Baia Mare - Halmeu	DX	Drumul Someșului	DX5	608.9	95.2	18.84	26.84
26	Baia Mare - Satu Mare	DX	Drumul Someșului	DX5	259.0	55.0	18.84	26.84
3	Giurgiu - Bucuresti	DX	Drumul Siretului	DX7	289.8	55.2	18.65	26.57
11	Poarta Sălajului- Biharia	A	Autostrada Transilvania	A3	1057.0	110.0	18.31	26.08
6	Sibiu - Brasov	A	Autostrada Transilvania	A3	1479.9	129.6	16.19	23.06
17	Comarnic - Brasov	A	Autostrada zăpezii	A3	1264.9	50.1	15.73	22.41
20	Arad - Oradea	DX	Drumul Crișurilor	DX11	522.6	134.0	15.36	21.88
18	Autostrada A7 (ramura Buzău și ramura Focșani) - Brăila	DX	Muntenia Expres	DX3	464.0	102.1	15.12	21.54
12	București - Alexandria	DX	Danubius Expres	DX6	367.5	70.0	13.22	18.83
13	Alexandria - Craiova	DX	Danubius Expres	DX6	656.3	125.0	13.22	18.83
1	Inel București (Nord) + drumuri radiale	A	Orbital Bucuresti (N)	A0	1112.3	145.7	12.05	17.17
14	Craiova - Filiasi - Dr.Tr.Severin	DX	Danubius Expres	DX6	700.5	104.0	9.97	14.20
23	Craiova - Calafat	DX	Tracia Expres	DX2	306.9	78.7	9.97	14.20
4	Pașcani - Suceava	A	Drumul Siretului	A7	423.8	60.5	9.91	14.12
5	Suceava - Siret	DX	Drumul Siretului	DX7	215.0	41.0	9.91	14.12
15	Dr.Tr.Severin - Caransebeș - Lugoj	DX	Danubius Expres	DX6	1533.0	142.0	8.15	11.61
22	Dr.Tr.Severin - Calafat	DX	Tracia Expres	DX1	283.9	72.8	8.15	11.61
7	ByPass Brasov Nord	A	ByPass Brasov Nord	A13	118.2	19.7	8.00	11.40
8	Brasov - Bacau	A	Autostrada Moldova	A13	2364.0	159.9	8.00	11.40
21	Timișoara - Moravița	DX	Autostrada Banat	A9	343.6	88.1	7.92	11.28
9	Tg. Neamț - Iași - Ungheni (Motca - Ungheni)	A	Autostrada Montana	A8	875.5	100.9	6.90	9.83
10	Tg.Mureș - Tg. Neamț (Miercurea Nirajului - Leghin)	A	Autostrada Montana	A8	5180.4	151.9	6.72	9.57
19	Macin - Tulcea (+drum de accesibilitate Delta Dunării) - Con:	DX	Dobrogea Expres	DX8	904.0	187.7	1.22	1.74

Punctajul la acest criteriu trebuie sa fie **100% obiectiv**, valoarea tuturor datelor din coloana Scor EIRR, aceste date fiind necesar a se regăsi în documente oficiale și care să rezulte din analize obiective ale datelor de intrare pentru fiecare proiect în parte.

Se ridică un semn de întrebare legitim privind acuratețea datelor și modul de calcul al scorului EIRR pentru fiecare proiect, în lipsa finalizării studiilor de fezabilitate pentru aceste proiecte și a datelor certe de intrare care determina valoarea EIRR (privind costul estimat al investiției, beneficiile nete și perioada de timp de derulare a investițiilor).

Este de neînțeles cum valorile EIRR pentru A8 - Coridor principal TEN-T CORE sunt mult scăzute, față de valorile luate în analiza la prioritizarea in Master Planul General de Transport, dar și față de alte proiecte de rang inferior, care deservesc populații mult mai mici și au valori preconizate ale traficului net inferioare, dar care prezintă totuși punctaje superioare EIRR in tabel.

7. Solicit prezentarea în Planul Investițional a surselor verificabile a datelor de calcul ale fiecărui proiect, dar și verificarea acurateții si aplicabilității în condiții similare a datelor de intrare care conduc la calculul EIRR.

B.2 Criteriul Reducerea emisiilor de carbon,

Nu este definită sursa datelor utilizate pentru punctarea fiecărui proiect, ceea ce poate conduce la punctarea artificială sau inexactă a fiecărui proiect prin utilizarea de date inexacte, aproximative.

Tabloul de departajare a proiectelor pe acest criteriu:

Nr. Crt.	Proiect	Tip proiect	Denumire proiect	Indicativ	Cost estin	Lungime (Reducerea emisiilor	
							Valoare emisiilor de carbon (kt)	Punctaj emisiilor de carbon
							20%	
2	Pitești - Sibiu (L2, L3)	A	Autostrada Transcarpati	A1	1847.0	68.8	1,708.07	20.00
17	Comarnic - Brasov	A	Autostrada zăpezii	A3	1264.9	50.1	245.16	15.12
3	Giurgiu - Bucuresti	DX	Drumul Siretului	DX7	289.8	55.2	-343.48	13.15
21	Timișoara - Moravița	DX	Autostrada Banat	A9	343.6	88.1	-458.44	12.77
12	București - Alexandria	DX	Danubius Expres	DX6	367.5	70.0	-614.56	12.25
13	Alexandria - Craiova	DX	Danubius Expres	DX6	656.3	125.0	-614.56	12.25
9	Tg. Neamț - Iași - Ungheni (Motca - Ungheni)	A	Autostrada Montana	A8	875.5	100.9	-669.12	12.07
19	Macin - Tulcea (+drum de accesibilitate Delta Dunării) - Con	DX	Dobrogea Expres	DX8	904.0	187.7	-739.45	11.83
16	Ploiesti - Comarnic	A	Autostrada zăpezii	A3	306.8	48.6	-830.34	11.53
4	Pașcani - Suceava	A	Drumul Siretului	A7	423.8	60.5	-844.82	11.48
5	Suceava - Siret	DX	Drumul Siretului	DX7	215.0	41.0	-844.82	11.48
18	Autostrada A7 (ramura Buzău și ramura Focșani) - Brăila	DX	Muntenia Expres	DX3	464.0	102.1	-1,182.83	10.35
20	Arad - Oradea	DX	Drumul Crișurilor	DX11	522.6	134.0	-1,422.81	9.55
10	Tg.Mureș - Tg. Neamț (Miercurea Nirajului - Leghin)	A	Autostrada Montana	A8	5180.4	151.9	-1,423.08	9.55
7	ByPass Brasov Nord	A	ByPass Brasov Nord	A13	118.2	19.7	-1,439.64	9.49
8	Brasov - Bacau	A	Autostrada Moldova	A13	2364.0	159.9	-1,439.64	9.49
11	Poarta Sălajului- Biharia	A	Autostrada Transilvania	A3	1057.0	110.0	-1,473.50	9.38
6	Sibiu - Brasov	A	Autostrada Transilvania	A3	1479.9	129.6	-1,590.56	8.99
15	Dr.Tr.Severin - Caransebeș - Lugoj	DX	Danubius Expres	DX6	1533.0	142.0	-1,684.47	8.68
22	Dr.Tr.Severin - Calafat	DX	Tracia Expres	DX1	283.9	72.8	-1,684.47	8.68
1	Inel București (Nord) + drumuri radiale	A	Orbital Bucuresti (N)	A0	1112.3	145.7	-1,883.62	8.01
14	Craiova - Filiasi - Dr.Tr.Severin	DX	Danubius Expres	DX6	700.5	104.0	-2,397.40	6.30
23	Craiova - Calafat	DX	Tracia Expres	DX2	306.9	78.7	-2,397.40	6.30
24	Cluj Napoca (Aphaida) - Dej	DX	Drumul Someșului	DX4	450.0	75.0	-4,283.96	0.00
25	Dej - Baia Mare - Halmeu	DX	Drumul Someșului	DX5	608.9	95.2	-4,283.96	0.00
26	Baia Mare - Satu Mare	DX	Drumul Someșului	DX5	259.0	55.0	-4,283.96	0.00

Punctajul la acest criteriu trebuie sa fie 100% obiectiv, valoarea datelor privind valoarea emisiilor de carbon trebuind a se regăsi în documente oficiale și care să reiasă din analize obiective și certificabile (audit) ale datelor de intrare pentru fiecare proiect în parte.

Se ridică un semn de întrebare legitim privind semnificația valorilor pozitive (peste zero) pentru două dintre proiecte în contextul în care toate celelalte proiecte prezintă valori negative, a acurateții datelor fiecărui proiect dar și a aplicării corecte a metodologiei de calcul prezentate.

8. Solicit prezentarea sursei certe și verificabile a datelor pentru valorile din coloana "valoarea emisiilor de carbon (kt)"

9. Solicit să se specifice dacă s-a luat în calcul impactul investițiilor verzi preconizate a fi disponibile la data dării în folosință asupra datelor prezentate în coloana "valoarea emisiilor de carbon (kt)". În cazul sectorului Montan al A8 (Miercurea Nirajului - Leghin) acest sector este conectat la ambele capete cu sectoarele A8 finanțate prin PNRR, care au prevăzute stații de incarcare autovehicule electrice și perdele forestiere impuse prin PNRR, astfel că valorile emisiilor de carbon trebuie ajustate în sensul scăderii cantității de CO2 generate, autovehiculele urmand a traversa sectorul montan cu energie electrică din stațiile de încărcare.

Solicit revizuirea punctajelor acestui criteriu în consecință și prezentarea în cifre a impactului pozitiv al implementării soluțiilor verzi din PNRR, de scădere certă a emisiilor de CO2, asupra acestui sectorului montan din „Autostrada Unirii” în caz contrar această analiză neputând fi considerată de acuratețe.

B.3 Criteriul Conectivitatea strategică

Acest criteriu propus în strategia de implementare se dovedește total irrelevant pentru ierarhizarea proiectelor de tip Autostradă/Drum Expres, pentru că toate proiectele (100% din listă) au obținut același punctaj - 25 de puncte, ceea ce demonstrează că însuși criteriul de ierarhizare nu este adecvat unei departajări reale a proiectelor și nu contribuie la relevarea contribuției reale a fiecărui proiect la conectivitatea strategică definită deja în Master-Plan.

10. Vă solicit aplicarea unui sistem de punctare care să permită punctarea superioară a proiectelor care fac parte din rețeaua TEN-T CORE față de proiectele clasificate în rețeaua TEN-T COMPREHENSIVE, având în vedere precizarea clară din Tabelul 2.1.27, unde se menționează fără echivoc că punctajul la acest criteriu se calculează "În funcție de apartenența la rețeaua națională primară/secundară, TEN-T sau alte rețele", în corelare perfectă cu documentele de rang superior emise de Comisia Europeană (Regulamentul TEN-T (UE) nr. 1315/2013, Regulamentul (UE) nr. 1153/2021, Recomandările de Țară, PNRR) și de România (Master Planul General de Transport HG 666 14/09/2016), care stabilesc contribuția superioară a rețelei TEN-T CORE la obiectivele de conectivitate strategică națională și europeană,

sau

11. Vă solicit aplicarea unui sistem care să permită punctarea superioară a proiectelor din rețeaua primară care asigură legătura de continuitate prin legătură fizică de conectivitate între alte sectoare de drum de același rang TEN-T sau rang TEN-T superior, (existente, în execuție, sau programate a se executa prin PNRR).

B.5 Criteriul Maturitatea pregătirii proiectului

Metodologia de punctare a acestui criteriu de ierarhizare nu asigură transpunerea în punctaj corelat a gradului de maturitate efectivă a proiectelor. Utilizarea sintagmei "proiecte aflate în pregătire" și atribuirea aceluiși punctaj maxim pentru mai mult de 60% din proiectele de pe lista nu este de natură a ierarhiza corect proiectele funcție de gradul de maturitate, grad care diferă foarte mult funcție de activitățile desfășurate de prestatorii de servicii în vederea demarării efective a investiției.

12. Solicit o metodologie de acordare a punctajului diferențiat, gradual, corelat cu gradul efectiv de maturitate al proiectului/ de desfășurare a contractelor de proiectare/obținere documentației de mediu/autorizații de construire. Trebuie avut în vedere că maturitatea reală, efectivă, a unui proiect cu studiu de fezabilitate predat de către prestatorul de servicii de proiectare către CNAIR în vederea analizei în vederea recepționării este foarte mult diferită de maturitatea unui proiect la care prestatorul abia primește ordin de începere sau abia este în fazele incipiente de realizare de studii topo/geotehnice de teren, astfel fiind justificată și necesară punctarea diferită a celor două situații.

PILON 2 ARGUMENTAȚIE

Referitor la Tabelul 2.1.30. Lista de proiecte din scenariul de referință și a celor prioritizate și Figura 2.1.12. Harta proiectelor de pe rețeaua rutieră primară și tipul de finanțare

13. Solicit corelarea valorilor financiare alocate fazei 1 și fazei 2 din A8 Miercurea Nirajului - Leghin având în vedere termenul imperativ stabilit de Legea 291/2018 și OUG 105/2020 privind aprobarea obiectivului de investiții Autostrada Iași-Târgu Mureș, Autostrada Unirii cu completările și modificările ulterioare, care stabilește, în concordanță cu Master Planul General de Transport HG. 666 14/09/2016 și Reglementările Comisiei Europene, termenul de decembrie 2030 pentru finalizarea investiției.

Vă rog să faceți clarificări privind modalitatea de alocare a valorilor pe cele 2 faze (în contextul în care proiectul „Autostrăzii Unirii” pe sectorul montan are un grad de maturitate crescut - predare SF în 7 decembrie 2021, preconizându-se că în anul 2022 se poate deja lansa licitația de proiectare tehnică și execuție lucrări de construire), și consider că este imperativă creșterea substanțială a valorii alocate fazei 1 - POT de la 1.000 milioane euro la minim 2.000 milioane euro.

PILON 3 ARGUMENTAȚIE

Referitor la Tabelul 3.6. Costul proiectelor finanțate din POT

14. Solicit ajustarea procentelor de defalcare pe surse de finanțare a proiectelor din prioritatea Îmbunătățirea conectivității primare rutiere, în sensul creșterii procentelor de cofinanțare a proiectelor de la Bugetul de stat, în vederea asigurării mecanismului financiar necesar contractării a cât mai multor proiecte și decontării sumelor înaintate la plată, considerând că o cofinanțare de doar 60% de la BS nu asigură finanțarea tuturor proiectelor sau înserarea unei precizări clare că proiectele care exced bugetul POT, incluzând supracontractarea, se asumă și se finanțează integral de la bugetul de stat, prin alocare asumată a minimum 2% din PIB pe următorii 10 ani - din surse proprii sau împrumuturi guvernamentale.

II. INFRASTRUCTURA FERROVIARĂ

2.6. MOD DE TRANSPORT: INTERMODAL

Terminale intermodale trebuie să faciliteze transferul rapid între modurile de transport (predominant feroviar - rutier) a unităților standardizate de expediere.

Se pune un accent mic pe dezvoltarea terminalelor intermodale, atât în Master Planul General de Transport cât și în prezentul Plan Investițional 2020-2030.

Având în vedere obiectivele strategice urmărite în realizarea acestor terminale modale:

- Aspecte privind poziționarea terminalului intermodal, în raport cu principalii reprezentanți ai pieței economice de la nivel național și regional, dar și în raport cu principalele coridoare și rute de transport de mărfuri internaționale, naționale și regionale, care permit determinarea valorii adăugate a investiției;
- Aspecte privind accesul direct al terminalului la rețeaua adiacentă de coridoare strategice rutiere și feroviare;
- Aspecte privind dimensiunea acestuia corelată cu nevoia pieței, la care să se mențină o rezervă de capacitate pentru a acomoda evoluția potențial crescătoare a cererii pentru serviciile terminalului;
- Aspecte privind maturitatea relațiilor și acordurilor instituționale/de colaborare între părțile interesate ale investiției: promotorul privat, promotorul public - autoritatea locală, reprezentanții sectorului feroviar și ai celui rutier.

15. Având în vedere Strategia Națională de Transport Intermodal 2020 și modificările de strategie față de Master Planul Național de Transport, propun cuprinderea în Planul Investițional 2020-2030 a unui terminal intermodal în zona nodului de cale ferată Pașcani, cu următoarele argumente:

- municipiul Pașcani este nod de cale ferată, aflat la egală distanță de 5 reședințe de județ: Iași, Suceava, Piatra Neamț, Botoșani și Bacău;
- municipiul Pașcani, conform Planului Investițional 2020 – 2030, urmează să devină un nod de transport rutier, la intersecția autostrăzilor A7 și A8;
- municipiul Pașcani are în implementare cel mai mare parc industrial din județul Iași, amplasat în nodul rutier A7 cu A8;
- există infrastructura și suprafața necesară realizării unui astfel de terminal intermodal, pe amplasamentul fostei Baze RK CFR, pe traseul liniei Pașcani – Roman, aflată acum în degradare și neutilizată, cu 5 linii de cale ferată până la limita platformei betonate de descărcare și cu toate utilitățile necesare unui astfel de terminal.
- în Strategia Națională de Transport Intermodal 2020 s-a propus un studiu pentru realizarea unui terminal intermodal amplasată pe coridorul Pan-European de transport nr. IX pe secțiunea Siret – Suceava – Bacău – Mărășești – Tișița.

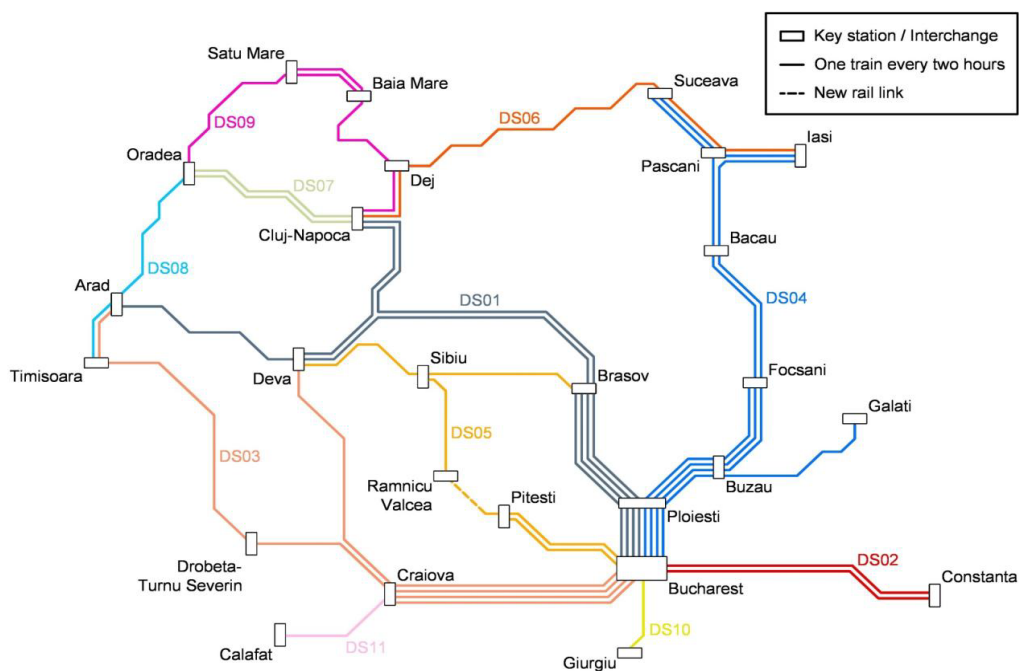


Figura 5.50 - Graficul de mers

CONCLUZII

Considerăm că Planul Investițional 2020-2030, în forma supusă consultării publice, deși stabilește o politică de implementare a proiectelor de infrastructură, necesită clarificări privind consecințele prezentării proiectelor în ordine ierarhizată în document, dar și corecții pentru ca documentul să reflecte realitatea fizică și tehnică a fiecărui proiect, fiind necesar, după caz, punctarea adecvată a fiecărui proiect pe fiecare criteriu așa cum am detaliat mai sus, prezentarea surselor certe și verificabile a datelor utilizate pentru punctarea individuală a proiectelor și corelari majore cu documentele de rang superior emise de Comisia Europeană (Regulamentul TEN-T (UE) nr. 1315/2013, Regulamentul (UE) nr. 1153/2021, Recomandările de Țară, PNRR) și de România (Master Planul General de Transport HG 666 14/09/2016, Legea 291/2018, OUG 105/2020 privind aprobarea obiectivului de investiții Autostrada Iași-Târgu Mureș, Autostrada Unirii).

De asemenea sunt necesare corecții la procentele de co-finanțare a proiectelor în vederea asigurării mecanismului financiar necesar contractării a cât mai multor proiecte și decontării sumelor înaintate la plata, precum și asumarea procentului de minim 2% alocare din PIB pe următorii 10 ani.

Se pune un accent mic pe dezvoltarea terminalelor intermodale, atât în Master Planul General de Transport cât și în prezentul Plan Investițional 2021 -2030

Sorin Năcuță, Deputat PNL Iași