



PRIM MINISTRU

Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție și în temeiul art. 25 lit. (b) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ*, Guvernul României formulează următorul:

PUNCT DE VEDERE

referitor la *proiectul de Lege pentru aprobarea obiectivului de investiții Autostrada Sudului A6*, provenit dintr-o propunere legislativă inițiată de domnul deputat PMP Doru Petrișor Coliu (**Bp. 395/2020, Plx. 657/2020**).

I. Principalele reglementări

Inițiativa legislativă are ca obiect de reglementare aprobarea executării obiectivului de investiții Autostrada Lugoj – Caransebeș – Drobeta Turnu Severin – Craiova – Roșiorii de Vede – Alexandria – București, denumită autostrada Sudului.

II. Propuneri și observații

1. Proiectul de infrastructură rutieră la care se face referire în inițiativa legislativă și în *Expunerea de motive*, respectiv *Autostrada Sudului A6 (Lugoj – Caransebeș – Drobeta Turnu Severin – Craiova – Roșiori de Vede – Alexandria – București)* nu se regăsește în Master Planul General de Transport al României, precum și nici în vreo altă strategie/politică privind infrastructura rutieră.

Mai mult, în *Expunerea de motive* a inițiativei legislative, nu se regăsește justificarea termenului de execuție de 4 ani.

Inițiativa legislativă nu face referire la procedurile legale privind finanțarea, promovarea și execuția proiectelor finanțate din fonduri publice (inclusiv fonduri nerambursabile și/sau rambursabile).

De asemenea, considerăm că inițiativa legislativă nu cuprinde informații documentate și nu se justifică, iar adoptarea acesteia nu ar produce efecte.

2. Potrivit *Planului Național de Investiții și Relansare Economică* (PNIR, publicat de Guvernul României* - iulie, 2020), *pe termen mediu, Guvernul își propune să asigure conectarea provinciilor istorice ale țării și conectarea cu statele din Vestul, Sudul și Nordul țării prin demararea lucrărilor la aproximativ 3.000 de km de autostrăzi și drumuri expres, cu un cost estimat de 31 miliarde de euro. Între obiectivele prioritare se află demararea lucrărilor la: Drumurile expres: București-Alexandria-Craiova, Craiova – Caransebeș - Lugoj, Craiova-Calafat - Drobeta Turnu Severin.*

Drumurile expres menționate, se regăsesc în Anexa nr. 1: *Obiective de investiții în sectorul rutier – Proiecte noi de autostrăzi și drumuri expres – Rețeaua primară*, după cum urmează:

	Proiect rețea primară (proiecte care vor fi prioritizate)	Rețea TEN - T	Tip proiect Conform MPGT	Lungime [km]	Cost estimat (mil. euro, fără TVA)	Cost estimat (mil. euro, cu TVA)	Cost mediu (mil. euro / km).
16	București – Alexandria - Craiova	core	Drum expres	195	764,40	909,60	3,90
17	Craiova – Filiași – Dr. Tr. Severin	comprehensive	Drum expres	104	615,2	732,00	5,90
18	Dr. Tr. Severin – Caransebeș - Lugoj	core	Drum expres	142	1345,60	1601,30	9,50

* <https://gov.ro/ro/obiective/strategii-politici-programe/planul-national-de-investitii-i-relansare-economica&page=1>

Precizăm că Master Planul General de Transport al României a fost aprobat prin *Hotărârea Guvernului nr. 666/2016*, fiind stipulat faptul că Strategia de implementare a Master Planului General de Transport al României pentru perioada 2014-2030, prevăzută în anexa la această hotărâre, constituie cadrul general de prioritizare și implementare a proiectelor de infrastructură de transport constituit în baza valorilor estimative necesare pentru execuția lucrărilor.

În conformitate cu agreama *Acordului de Parteneriat România 2014RO16M8PA001.1.2* a apărut necesitatea elaborării unui instrument de lucru care să analizeze situația existentă, să stabilească nevoile de dezvoltare și să prioritizeze pe baze economice solide, proiectele de infrastructură de transport la nivel național stabilindu-se ca o condiționalitate ex-ante a finanțărilor din cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare. În acest cadru a fost elaborat Master Planul General de Transport al României, document strategic de dezvoltare a infrastructurii de transport, care stabilește obiectivele strategice, coridoarele de transport, intervențiile specifice și scenariile de implementare pentru dezvoltarea echilibrată, sustenabilă și armonizată cu obiectivele strategice transeuropene a infrastructurii de transport de pe teritoriul României. Acest document strategic are ca instrument de decizie Modelul Național de Transport, care utilizează date de natură economică, demografică și de transport pe baza cărora se determină prognozele de trafic pentru toate modurile de transport la nivelul unui proiect de infrastructură utilizate pentru fundamentarea analizei cost-beneficiu în vederea prioritizării proiectelor.

3. În planul de amenajare a teritoriului național - *Secțiunea I - Rețele de transport*, care cuprinde direcțiile de dezvoltare a infrastructurii de transport, aprobat prin *Legea nr. 363/2006*, respectiv în Anexa nr. 1: DIRECȚII DE DEZVOLTARE au fost prevăzute următoarele:

(A) *Rețeaua de căi rutiere*

1. *Autostrăzi:*

1.05. *Lugoj-Caransebeș-Drobeta-Turnu Severin-Filiași-Craiova-Calafat*);*

2. *Drumuri expres sau cu 4 benzi:*

2.04. *Drobeta-Turnu Severin-Calafat;*

2.06. *Craiova-Alexandria-București;*

Totodată, potrivit art. 3 din lege, prevede că:

„(1) *Lucrările de realizare a proiectelor aferente direcțiilor de dezvoltare din Planul de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de*

transport, finanțate din fonduri publice, se cuprind în listele de investiții anexă la bugetele ordonatorilor principali de credite, pe bază de studii de fezabilitate elaborate și aprobate potrivit legii. Lucrările finanțate integral din alte surse decât fondurile publice se cuprind în listele de investiții anexă la bugetul de venituri și cheltuieli al operatorului economic care administrează infrastructura de transport, aprobat în condițiile legii”.

Precizăm că prevederile *Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport* sunt obligatorii și se aplică în amenajarea teritoriului județelor, municipiilor, orașelor sau comunelor, după caz (art. 4).

La nivelul anului 2013 a fost elaborat Studiul de Prefezabilitate pentru Autostrada București – Craiova – Drobeta Turnu Severin – Lugoj (*Autostrada Sudului*).

Prin *Hotărârea Guvernului nr. 357/2018 privind aprobarea Listei proiectelor strategice de investiții care urmează a fi pregătite și atribuite în parteneriat public-privat de către Comisia Națională de Strategie și Prognoză*, cu modificările și completările ulterioare, proiectul “*Autostrada București - Craiova - Calafat - Drobeta-Turnu Severin – Lugoj*”, denumită și “*Autostrada Sudului*”, în lungime de aproximativ 550 km, a fost alocat Comisiei Naționale de Strategie și Prognoză pentru pregătirea documentației de atribuire și gestionarea procedurii de atribuire a contractului având ca obiect realizarea autostrăzii în sistem de PPP.

Ulterior, conform prevederilor *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 7/2020 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 39/2018 privind parteneriatul public-privat și pentru stabilirea unor măsuri privind investițiile publice*, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a preluat proiectul precizat la pct.2. de la Comisia Națională de Strategie și Prognoză. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, cu adresa nr.15393/14.04.2020, a înaintat C.N.A.I.R. – S.A. Protocolul nr. 8817/27.02.2020 privind preluarea proiectelor precizate în *Hotărârea Guvernului nr. 357/2018*, inclusiv *Autostrada Sudului*.

4. În *Expunerea de motive* nu se regăsește justificarea termenului de execuție de 4 ani, nefiind incluse etapele obligatorii prevăzute de legislația specifică, de exemplu cele prevăzute de *Hotărârea Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice*, precum și de *Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare*.

De altfel, în ceea ce privește durata de execuție a lucrărilor, în MPGT (partea V, Anexa 10.17) sunt prevăzute perioadele de execuție, în funcție de

mai mulți factori – sector drum, asigurare sursă de finanțare, finalizare etapa pregătitoare (ex. SF).

Totodată, C.N.A.I.R. – S.A. a demarat procedurile prevăzute de legislația specifică proiectelor de infrastructură rutieră finanțate din fonduri publice, în scopul încheierii unui contract de servicii pentru *Elaborare Studiu de Fezabilitate, P.A.C. și Proiect Tehnic de Execuție, inclusiv prestarea serviciilor conexe de asistență tehnică, pentru proiectul Drum de mare viteză București - Alexandria – Roșiori de Vede– Caracal – Craiova (Valahia Expres), sector București – Alexandria*. Demararea procedurii de achiziție publică, în vederea încheierii contractului menționat, a fost aprobată de către Consiliul de Administrație al C.N.A.I.R. – S.A. prin Hotărârea nr. 13/22.07.2020. Precizăm că etapa de elaborare a Proiectului Tehnic va fi inițiată, condiționat de aprobarea indicatorilor tehnico – economici prin hotărâre a Guvernului.

Având în vedere cele de mai sus, precum și obligativitatea C.N.A.I.R. – S.A. de a implementa proiectele cuprinse în Master Planul General de Transport al României, considerăm că nu se impune o legiferare suplimentară pentru implementarea acestui obiectiv care este deja cuprins într-un document strategic aprobat prin hotărâre a Guvernului, fiind deja demarate activitățile specifice pentru realizarea etapizată a obiectivului.

5. La art. 2 din inițiativa legislativă, referitor la propunerea ca obiectivul de investiții să se finanțeze de la bugetul de stat, din credite externe și din fonduri europene, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, precizăm că aceasta generează un impact suplimentar asupra cheltuielilor bugetului general consolidat.

În acest context, menționăm că Guvernul are obligația de a conduce politica fiscal-bugetară în mod prudent pentru a gestiona resursele, obligațiile bugetare și riscurile fiscale, iar adoptarea inițiativei legislative ar influența negativ ținta de deficit bugetar asumată în anul 2021 de 7% din PIB, stabilitatea macroeconomică și ratingul de țară în relația cu organismele financiare internaționale.

Pe cale de consecință, nu pot fi susținute inițiative legislative care conduc la majorarea cheltuielilor bugetului de stat și care nu au măsuri de compensare a acestor creșteri.

Totodată, menționăm că, în conformitate cu prevederile art. 43 alin. (1) din *Legea nr. 500/2002, cu modificările și completările ulterioare*, obiectivele/proiectele de investiții și celelalte categorii de investiții se cuprind în programele de investiții anuale, anexe la buget, numai dacă, în prealabil, documentațiile tehnico-economice, documentațiile de avizare a

lucrărilor de intervenții, respectiv notele de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente categoriilor de investiții incluse la poziția C „*Alte cheltuieli de investiții*” au fost elaborate și aprobate potrivit dispozițiilor legale.

De asemenea, potrivit prevederilor art. 42 alin. (1) lit. a) din același act normativ, documentațiile tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții noi, documentațiile de avizare a lucrărilor de intervenții, respectiv notele de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente celorlalte categorii de investiții incluse la poziția C „*Alte cheltuieli de investiții*” care se finanțează, potrivit legii, din fonduri publice, se aprobă de către Guvern, pentru valori mai mari de 40 milioane lei.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Guvernul nu susține adoptarea acestei inițiative legislative.

Cu stimă,

Florin-Vasile CÎȚU
PRIM-MINISTRU

Domnului deputat Ludovic ORBAN
Președintele Camerei Deputaților