

REVISTA PRESEI

• Legea salarizării, în linie DREAPTĂ: Modificări pentru veniturile bugetarilor

Plenul Senatului va dezbate și vota, luni, proiectul Legii salarizării, după adoptarea, cu amendamente, în Comisia de muncă în cursul săptămânii trecute. Proiectul inițiat de PSD a suferit modificări din partea senatorilor, aceștia majorând salariile aleșilor locali, ai angajaților din Gărzile de mediu, din ANI, ANAF și din Educație. Plenul Senatului este programat să înceapă luni, la ora 16.00.

Față de forma depusă de PSD în Parlament, raportul Comisiei conține unele modificări, în principal privind creșteri salariale. Astfel, a fost adoptat un amendament propus de PNL și UDMR prin care au fost majorate cu 1.450 lei indemnizațiile tuturor primarilor și viceprimarilor de orașe din România, mai puțin pe cele ale primarului și viceprimarilor generali al Capitalei și cele ale președinților și vicepreședinților de Consilii Județene.

Au fost majorate cu 15% începând cu 1 ianuarie 2018 și salariile angajaților din serviciile deconcentrate aflate în subordinea Ministerului Mediului, cu 10% cele ale personalului de specialitate al Consiliului Legislativ și cu 15% salariile angajaților Agenției Naționale de Integritate care lucrează cu informații clasificate.

Salarii mai mari vor avea și angajații ANAF, parlamentarii afirmând că în proiectul inițial a existat o "eroare materială", pentru că acești bugetari nu erau introduși în grila de salarizare a administrației publice centrale. Amendamentul adoptat înseamnă o majorare cu aproximativ 3.000 de lei pentru funcțiile de conducere și între 100 de lei și 1.800 de lei pentru funcțiile de execuție. Majorările au venit după o serie de proteste ale angajaților ANAF.

În Comisia de muncă a Senatului au fost adoptat și mai multe amendamente de majorare a salariilor din familia ocupațională de funcții bugetare "învățământ", astfel încât un director general administrativ al universității va avea un salariu cuprins între 11.003 și 14.477 lei, la fel ca decanul, iar secretarul șef al universității va avea salariu de pro-decan, cuprins între 10.037 și 12.459 lei.

Au fost adoptate modificări și pentru personalul din Apărare. Un amendament votat spune că, în caz de deces al unui militar sau polițist, urmașii să primească echivalentul a 12 salarii sau solde ale celui decedat, indiferent de vechimea în muncă a respectivului. În prezent, urmașii celor care au peste 25 de ani vechime, primesc un ajutor cuprins între 15 și 20 de solde.

(Sursa: stiripesurse.ro)

• **Dragnea: Pentru orice medic, impozitul pe salariu va fi zero, indiferent de salariu**

reședintele Partidului Social Democrat (PSD) și al Camerei Deputaților, Liviu Dragnea, a declarat vineri, la Bacău, că salariile medicilor nu vor mai fi impozitate de la 1 ianuarie 2018, el adăugând că această măsură va fi luată pentru a-i determina pe medici să nu mai plece la muncă în străinătate.

Pentru orice medic, impozitul pe salariu va fi zero, indiferent de salariu. S-a tot vorbit de ani de zile, ne-am plâns toți că ne pleacă medicii din țară. Normal că, având capacitatea de pregătire foarte bună, mergeau să câștige bani mai mulți. Ca să îi aduci înapoi trebuie să le oferi salarii comparabile cu ceea ce este în Vest", a afirmat Dragnea.

Potrivit acestuia, salariile medicilor vor crește 'în totalitate' de la 1 ianuarie 2018.

'Spre deosebire de alte categorii sociale la care creșterile vor fi graduale, în următorii ani, creșterile la medici vor fi exact de la 1 ianuarie 2018 în totalitate', a precizat liderul PSD.

În același context, Dragnea a subliniat necesitatea construirii imediate a unui spiral republican cu 3.000 de paturi la București și a opt spitale regionale, dintre care trei, cele din Iași, Craiova și Cluj, construite cu fonduri europene.

(Sursa: Agerpres)

• **Ministrul Agriculturii Petre Daea: „Legea risipei alimentare trebuie modificată”. Actul normativ este în vigoare de astăzi**

Ministrul Agriculturii, Petre Daea, a declarat duminică, la Cefa, că Legea risipei alimentare trebuie modificată, motiv pentru care nu s-au publicat normele metodologice, precizând că există o variantă pe site pentru consultare publică.

'Este nevoie să ancorăm bine în realitate prevederile legii, motiv pentru care ne gândim ca să abordăm în etapa următoare legea ca atare pentru că sunt solicitări din partea celor care o pun în aplicare să ne uităm cu mai multă atenție la unele prevederi care astăzi nu o pot face aplicabilă,' a declarat, pentru [Agerpres](#), Petre Daea, ministrul Agriculturii.

Ministrul a recunoscut că Legea risipei alimentare, care trebuia să se aplice începând cu 21 mai, la șase luni de la publicarea în Monitorul Oficial, nu are norme de aplicare.

'Actul normativ trebuie însoțit de norme metodologice de aplicare prin hotărâre de guvern, însă cei care trebuie să intre în echipajul acesta al prevederilor legale au avut unele observații și trebuie să modificăm legea, motiv pentru care n-am dat drumul la normele metodologice. Am pus pe site o anumită variantă, în consultare publică. Nu este ușor de aplicat, motiv pentru care am zis că mai bine să stăm și să o facem cum trebuie în așa fel încât ea să își atingă scopul', a declarat ministrul.

Petre Daea a mai adăugat să se ia în calcul varianta prorogării, astfel încât să se facă 'un act normativ care să poată să fie aplicat în România și să poată să aibă rezultatele scontate.'

Ministrul Agriculturii a fost invitat în localitatea Cefa într-o vizită privată de către organizatorul concursului internațional de atelaje, Nicolae Nistor, și de către deputatul PSD Ioan Roman.

Sportivi din trei țări - România, Ungaria și Croația - sau întrecut timp de trei zile - vineri, sâmbătă și duminică - la Cefa, în prima etapă a Campionatului Național de Atelaje cu doi și patru cai, care contează pentru calificarea la Campionatul Mondial, din august, din Slovenia. La cele trei probe - dresaj, maraton și obstacole - au participat 23 de echipaje, dintre care 20 sunt cu doi cai, iar 3 sunt cu patru cai. Din România sunt 13 echipaje, unul din Croația și nouă din Ungaria.

Concursul de la Cefa este singurul concurs de calificare și a fost arbitrat de o brigadă din Norvegia, Estonia, Spania, Ungaria și România.

(Sursa: Antena 3)

• **Tudorel Toader: Arhiva SIPA, o pată pe obrazul justiției române; voi publica numele celor care au vizitat-o**

Ministrul Justiției, Tudorel Toader, consideră că arhiva SIPA este o pată pe obrazul justiției române și a anunțat că primul pas în procesul de desecretizare a acesteia va fi să publice numele celor care au "vizitat-o", eventual și numărul "vizitelor" efectuate.

Toader a scris luni dimineața pe pagina de facebook că adevărul trebuie să fie scos la suprafață, indiferent dacă acesta este plăcut sau neplăcut.

"Arhiva SIPA — o pată pe obrazul justiției române! Plăcut sau neplăcut, adevărul trebuie să fie scos la suprafață. Primul pas — voi publica numele celor care au "vizitat" arhiva, eventual și numărul "vizitelor" efectuate!", afirmă Toader.

Ministrul Justiției a declarat vineri, la Iași, că arhiva SIPA sigur va fi desecretizată, menționând totodată că, prin funcția pe care o are, el poate desecretiza ceea ce este secret de serviciu.

"Arhiva SIPA sigur va fi desecretizată. Arhiva SIPA eu nu o cunosc, că nu am fost în ea. Probabil are informații pe toate palierele, pe toate nivelele. Ministrul Justiției poate desecretiza ce e secret de serviciu. Ce este de competența Guvernului poate fi desecretizat prin hotărâre de Guvern. Dacă vor fi acolo și secrete de stat, vor putea fi desecretizate numai la nivel de CSAT. Prin urmare, eu am citit tot istoricul și toate regulamentele și toate comisiile, toate evaluările referitoare la arhiva SIPA", a declarat Tudorel Toader.

(Sursa: Agerpres)

• INTERVIU Șeful CNAIR: Ne propunem o absorbție de 4 miliarde de lei în 2017, față de 7,8 miliarde de lei în exercițiul trecut

România va avea, până la sfârșitul acestui an, 90 de kilometri noi de autostradă, la care se pot adăuga circa 45 de kilometri de Variante de Ocolire, în timp ce aproximativ 250 de kilometri vor însemna drumuri reabilite și îmbunătățite, a afirmat directorul general al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), Ștefan Ioniță, într-un interviu acordat AGERPRES.

Potrivit șefului CNAIR, o mare parte dintre proiectele de infrastructură rutieră planificate pentru perioada următoare vor putea fi susținute cu bani europeni, obiectivul fiind ca absorbția de fonduri nerambursabile să se situeze la patru miliarde de lei, în acest an, jumătate față de cele circa opt miliarde de lei aduse în exercițiul financiar anterior (2007-2013 n.r.).

Care este stadiul proiectelor mari de infrastructură atât de așteptate de către români (autostrăzile Comarnic-Brașov sau Pitești-Sibiu), ce s-a realizat până în prezent, pe ce loc se situează România în raport cu celelalte state europene în materie de drumuri și șosele de mare viteză sau ce soluție se caută pentru rezolvarea problemelor ce apar în urma contestațiilor depuse la diverse proiecte, sunt doar câteva dintre întrebările pe marginea cărora directorul general al CNAIR, Ștefan Ioniță, a răspuns în interviul AGERPRES.

AGERPRES: Care sunt provocările anului 2017 pentru Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere? Vorbim aici despre proiecte finanțate de la bugetul de stat, din fonduri europene sau în regie proprie...

Ștefan Ioniță: Provocările companiei sunt cele pe care le așteaptă de atâta timp opinia publică și mă refer aici, de exemplu, la Autostrada Pitești-Sibiu. În acest caz, avem toate speranțele că, în luna iunie, vom demara procedura de proiectare și de execuție pentru secțiunile 1 și 5. Aici vorbim

despre secțiunea de la Boița la Sibiu și de la Curtea de Argeș la Pitești, în total 45 de kilometri. Sunt secțiuni funcționale care au asigurate descărcările aferente. Proiectul Sibiu — Pitești este prioritatea zero, fiind mult așteptat de toată lumea. În ultimele zile, am stat umăr la umăr cu prestatorul și am muncit ca și proiectanți, pentru că CNAIR a trecut un pic în zona în care nu mai este un simplu beneficiar care așteaptă un răspuns, ci s-a implicat activ. A intrat în viața proiectului, a fost pe teren, astfel încât putem spune că pentru secțiunile 1 și 5 avem o documentație care le permite inițierea unor proceduri de achiziție publică, proiectare și execuție. Vom face acest lucru pentru a scurta termenele, astfel încât lucrurile să meargă într-un ritm mai bun și oamenii să vadă că încep lucrările la acest sector de autostradă. Ne propunem ca, undeva în luna iulie, să demarăm procedura și pentru Lotul 4 de proiectare și execuție. Ulterior, să avansăm, în funcție de rezultatele din august, să avem niște termene și pentru Loturile 2 și 3.

În continuare, ne-a preocupat să găsim acele proiecte mari, mature, care să ne permită o absorbție de fonduri europene la un nivel ridicat. Am identificat aici un proiect bine pregătit, între Pitești și Craiova, un sector de drum de mare viteză. De ce spun de mare viteză și nu spun expres? Pentru că este atât de apropiat de profilul de autostradă încât, practic, diferența o face doar banda de urgență, având un acostament atipic de un metru și jumătate, în ceea ce înseamnă profil transversal. La autostradă avem un profil undeva la doi metri, așa încât nu este diferența nu este atât de mare. Proiectarea a fost făcută pentru a se rula cu 120 km/h, deci vom avea o deplasare foarte bună între aceste două puncte.

Ne preocupă și proiectele care asigură dezvoltare locală și ne aplecăm asupra lor, bineînțeles cu precădere pentru cele care sunt finanțate cu fonduri europene. Avem în vedere noi obiective la fel de provocatoare și să deschidem procedurile aferente Coridorului 9 pan-european care acum sunt, practic, contestate la CNSC (Comisia Națională de Soluționare a Contestațiilor, n.r.) de către contestatarii de meserie și urmează să fie soluționate. Coridorul 9 este, practic, alternativă la DN2, un drum greu încercat, cu multe probleme de trafic și cu o medie zilnică anuală foarte ridicată — al doilea după DN1.

Tratăm toate punctele critice care sunt așteptate de români. Ne uităm și asupra Autostrăzii Montana și încercăm soluții pe o zonă care ar veni să asigure o dezvoltare eficientă a României. Vorbim despre o traversare de munți pe ruta Târgu Mureș — Ditrău, Ditrău — Târgu Neamț, Târgu Neamț — Iași, Iași — Ungheni. În prezent, în cadrul unor comisii și a unui grup de lucru, analizăm posibilitatea găsirii unor soluții fezabile pe documentațiile realizate la nivelul anului 2011, astfel încât să generăm și acolo un lucru benefic pentru infrastructură.

AGERPRES: Ne-ați prezentat ce ar urma să se întâmple, dar cum este situația la ora actuală, în materie de infrastructură rutieră?

Ștefan Ioniță: Proiectele care cred că sunt deja cunoscute, în jur de 3,6 miliarde de lei în lucrări, au fost ridicate în SEAP (Sistemul Electronic de Achiziții Publice, n.r.). Mă refer aici, de exemplu, la

podul de la Brăila, un alt obiectiv foarte important și strategic pentru dezvoltarea din zonă, a cărui valoare este undeva la 500 de milioane de euro. Este un obiectiv care vine să asigure o tranzitare a Dunării necesară, având în vedere că următorul punct de tranzit era undeva la 80, respectiv 120 de kilometri distanță. Acest lucru făcea ca participanții la trafic să piardă pentru tranzitarea acestei zone undeva la trei ore, după calculele noastre. Odată cu intrarea în reabilitare și a podului de la Cernavodă, un proiect pe care îl pregătim, spun că este benefic să avem clarificată această problemă.

Alt obiectiv care era așteptat de o anumită zonă a țării, mă refer la singura porțiune lipsă din DN6 ne-reabilitată, un așa-numit Lot 2, între Craiova și Alexandria, este un proiect pe fonduri europene care va trebui să fie realizat rapid pentru că nu îndeplinește parametri tehnici necesari și riscam să nu ducem la capăt angajamentele pe care le aveam asumate față de Comisia Europeană.

O altă comunitate, în Timișoara, aștepta proiectul Variantei de Ocolire Timișoara Sud și, în cele din urmă, s-a realizat. Este deja în SEAP.

Ca proiecte care vor fi atacate, încercăm și în zona Moldovei Varianta de Ocolire Bârlad, la fel de așteptată. Pregătim documentația și relansarea procedurii pentru Varianta de Ocolire Bacău, relansarea procedurilor pe zona Transilvania în ceea ce înseamnă Autostrada Suplacu de Barcău — Borș. Avem certitudinea că, în luna iunie, pentru acest tronson, vor reporni procedurile, astfel încât să fie ridicate în SEAP, de data aceasta cu o nouă strategie de abordare. Încercăm să lotizăm cei 60 de kilometri ai acestui sector, astfel încât să existe o implementare mai rapidă. După cum știți, acest sector a fost atacat de antreprenorul Bechtel și a fost lăsat la un nivel undeva la 30-40%, chiar 50% pe anumite zone, și încercăm să împărțim cumva, să facem o lotizare eficientă. Tot pe partea Transilvaniei avem secțiunea Mihăești — Suplacu de Barcău, undeva la 80 de km, unde vrem să realizăm o împărțire și să creăm, astfel, premisele unei dezvoltări echilibrate și în această zonă.

Avem proiecte ambițioase pe care vrem să le dezvoltăm cu ajutorul fondurilor europene și trebuie să aducem argumente pentru acestea, trebuie să le prezentăm celor de la Comisia Europeană și trebuie să găsim soluțiile tehnice în cadrul Companiei și nu cu consultanți. Avem resursă proprie și am creat, de-a lungul timpului, suficiente mecanisme să facem acest lucru și suntem pregătiți. La discuțiile pe care le avem cu reprezentanții Comisiei Europene, cu Jaspers (parteneriat de asistență tehnică între trei Comisia Europeană, BEI și BERD n.r.), încercăm să aducem aceste argumente tehnice, ne creăm instituțional documentația, astfel încât să fim aplicați și să reușim să dovedim maturitatea acestor obiective. Nu în ultimul rând, avem contractele care sunt deja în execuție și pe care trebuie să le ducem la final, cu bune și cu rele.

AGERPRES: Practic, până la sfârșitul acestui an, câți kilometri de drumuri naționale și autostrăzi vor fi dați în folosință?

Ștefan Ioniță: La începutul anului am realizat o estimare și ne ținem cu ardoare de această cifră, adică undeva la 90 de kilometri noi de autostradă funcționali, în jur de 40-45 de kilometri de Variante de Ocolire de la profil de drum național și undeva la 200 — 250 de kilometri de drumuri reabilitate și îmbunătățite.

AGERPRES: Care sunt noutățile cu privire la execuția Centurii Bucureștiului?

Ștefan Ioniță: Tot o ambiție la fel de importantă o constituie Centura București, care a fost atâta timp neglijată și avem convingerea că, până la sfârșitul lunii mai, vom transmite documentația la ANAP (Agenția Națională pentru Achiziții Publice, n.r.) pentru un punct de vedere, urmând ca aceasta să fie publicată în SEAP, dacă lucrurile merg bine, la începutul lunii iunie. Vorbim aici de Centura București Sud, urmând să tratăm cu prioritate și Centura Nord. Analizăm împreună cu consultanții posibilitatea atingerii și a acestui obiectiv etapizat sau cum se decide în urma rezultatelor investigațiilor. Centura existentă a fost o prioritate și, spun eu, tratată cu celeritate din primele zile. Am scos toate lucrările din punctele critice la licitație și mă refer la sectorul DN2 — A2, un sector greu tranzitat ce provoacă multe bătăi de cap participanților la trafic și unde au fost abandonate lucrările în cursul anului 2014, atunci când a fost reziliat contractul cu antreprenorul. Am re-pregătit documentația, am transmis-o deja și este la SEAP. Perioada de deschidere a ofertelor este fixată în luna iunie. Sperăm să nu avem contestatari și lucrurile să meargă pe un făgaș normal.

De asemenea, avem pasaje de la Popești și de la Berceni, inclusiv lărgire la patru benzi pe aceste două puncte. Am semnat contractul de la Domnești, un contract greu încercat cu o procedură care a durat mai bine de doi ani. În cele din urmă, am reușit printr-un management aplicat, să rezolvăm și această problemă. Am dat drumul și la pasajul de la Mogoșoaia, iarăși un punct critic. Finalizăm lucrările pe DN7 — A1, astfel încât să nu mai fie niciun dubiu cu privire la asta. Vom deschide traficul la patru benzi pe acest sector.

AGERPRES: În ce fel s-a schimbat atitudinea constructorilor după avertizările date de ministrul Transporturilor, Răzvan Cuc, privind păstrarea termenelor pentru finalizarea lucrărilor contractate?

Ștefan Ioniță: Anumiți antreprenori au înțeles și s-au mobilizat, dar nu toți au înțeles mesajul. De aceea, zilnic ne preocupă să acționăm conform condițiilor contractuale ce ne permit să apelăm la mijloace care să-i facă pe aceștia să-și respecte angajamentele pe care și le-au luat. Identificăm anumite probleme, dar trebuie să le depășim eficient cu soluții tehnice. De aceea sunt profesioniști. Și-au luat angajamente și, atât timp cât sunt mobilizați și există resurse din partea beneficiarului, nu văd să fie impedimente pentru finalizarea unui obiectiv. Trebuie să se lucreze, le-am spus asta. Am inițiat controale, de data aceasta aplicate, cu teste care vin cumva peste consultantul pe care îl avem și care scot în evidență anumite lucruri nu tocmai bune. Aș fi vrut ca lucrurile să fie bune, dar scot în evidență și anumite curențe chiar și în ceea ce înseamnă execuția.

AGERPRES: Vorbeați mai devreme despre 'contestatarii de meserie'. În ce stadiu se află proiectul de modificare a legislației pentru investițiile strategice, prin care se urmărește blocarea contestatarilor?

Ștefan Ioniță: Din primele zile ale mandatului meu, am sesizat și alte instituții ale statului asupra faptului că acolo unde sunt investiții și interese economice există și o concentrare de operatori care efectiv își urmăresc propriile interese financiare și nu se gândesc la interesul național. În acest sens, s-a propus o legislație la nivel național, unitară, care să creeze premisele și să fie armonizată cu ceea ce înseamnă legislația europeană. Înțeleg că se lucrează la o astfel de legislație. Nu pot vehicula un termen, dar ceea ce vă pot spune e că noi mergem înainte cu proiectele noastre. Această legislație e binevenită, o așteptăm. Practic, propunerea noastră este de bun simț, adică să existe o singură sesiune de contestații, toată lumea să le depună atunci, transparent, iar beneficiarul să analizeze propunerile și recomandările. Le analizăm, răspundem punctual la ele, iar dacă dumnealor consideră să răspunsul nu a fost aplicat să meargă să conteste, dar o singură dată. Dacă ni se dă dreptate, cum am văzut de cele mai multe ori, să putem deschide procedura de achiziție, astfel încât să scurtăm termenele.

Practic, noi ne angajăm să deschidem în luna iunie anumite proceduri, dar există șanse să se conteste aceste proceduri, apoi se decalează termenele și avem astfel luni pierdute. Dacă s-ar aplica o legislație nouă, am putea spune că putem avea un antreprenor al lucrării în șase luni de la data de debut a pregătirii documentației, lucru pe care nu-l putem spune azi. Au existat cazuri în care și după doi ani s-a decis un câștigător, ceea ce este inadmisibil.

AGERPRES: Ce ne puteți spune despre prelungirea contractului cu firma Egis? Se știe că s-au declanșat o serie de verificări...

Ștefan Ioniță: M-am uitat și eu la contractele de consultanță... Ai un antreprenor, ai un prestator în persoana consultantului pe care îl angajezi să supervizeze lucrările din teren și să-ți certifice ție, ca beneficiar, că lucrurile stau corect. De cele mai multe ori se ajunge în situația ca acest prestator să nu-și facă treaba așa cum trebuie, astfel încât ajungi în imposibilitatea de a duce lucrările mai departe.

În ceea ce privește acest contract de consultanță particular, are într-adevăr o istorie lungă. Ceea ce pot să vă spun e că acum pe Autostrada Transilvania, de care se ocupă Egis, sunt sectoare în execuție care necesită a fi supervizate și o întrerupere în acest moment a acestui contract nu ar face bine. Există acolo un contract pentru Gilău — Nădășel, Câmpia Turzii — Ogra, Ogra — Târgu Mureș. Sunt contracte aflate în diferite stadii. Când am venit aici nu aveau autorizații. Le-am scos aceste autorizații și lucrările între Câmpia Turzii și Ogra au demarat.

În legătură cu acest contract, așteptăm raportul în urma controlului care a venit de la Ministerul Transporturilor. Nu vreau să mă pronunț pe acest subiect și față de acest raport, dar vreau să spun că ei și-au dimensionat echipele în conformitate cu progresul lucrărilor, din ce-mi spun colegii mei.

Dacă sunt probleme în trecut, acestea trebuie clarificate și cred că acest raport ne va spune dacă lucrurile au fost corect abordate sau nu.

Cei de la Egis au făcut, pe lângă această asistență, și tot felul de expertize și analize care au stat la baza diferitelor contracte. După cum știți, am avut un contract pe Suplacu de Barcău — Borș care a fost reziliat și care a stat într-o stare latentă mai bine de un an, iar acest antreprenor nu a reușit să aducă o documentație matură. Au asigurat asistență beneficiarului, inclusiv pe acest contract.

AGERPRES: Care este situația la Autostrada Orăștie — Sibiu, Lotul 3, în condițiile în care aici au fost numeroase probleme de la momentul în care a fost deschis circulației rutiere?

Ștefan Ioniță: Autostrada Orăștie-Sibiu, Lotul 3, este funcțională la acest moment. În cursul anului trecut s-au făcut lucrări de remediere, într-o primă etapă, în acea zonă unde a fost problema. Acum, noi avem contracte de monitorizare inclusiv cu Universitatea București. Avem echipe mobilizate de la Brașov, în caz că mai apar anumite probleme de terasament, astfel încât să debaraseze imediat în zonă. Suntem pregătiți în ceea ce privește realizarea unei expertize foarte complexe și sper ca săptămâna viitoare să fie promovată către SEAP și această expertiză, care să ne confere o imagine a ceea ce s-a întâmplat pe acest obiectiv particular. Este un exemplul de 'Așa nu!'.

AGERPRES: Vorbind despre probleme, care sunt proiectele care întâmpină dificultăți, la ora actuală? Câte sunt blocate și, mai ales, din ce cauze?

Ștefan Ioniță: Problemele apar fie că sunt chestiuni întâlnite în teren, dacă vorbim despre arheologie, care apar pe anumite coridoare. Noi, CNAIR, vrem să respectăm, de exemplu, condițiile de mediu și să ne aliniem la tot ceea ce înseamnă directive europene, dar un lucru trebuie înțeles: odată ce avem un coridor rezervat și odată ce s-a decis realizarea unei investiții, acel coridor este mobilizat. De aceea, eu îmi permit acum să scot Centura București, deși a avut un studiu de fezabilitate derulat pe parcursul a 13 ani, ce a culminat în 2010 cu obținerea unui acord de mediu. Pot derula acest obiectiv și îl încep luna asta, pentru că a fost mobilizat coridorul. Pe acel coridor nu trebuie să întâlnesc case nou construite sau ulterior să intervină o zonă de sit arheologic. Cu alte cuvinte, mare atenție la ceea ce facem pe aceste coridoare, pentru că, la un moment dat, în viața proiectului, atunci când s-a decis pregătirea lui, apar aceste modificări legislative generate și de modificările legislației, la nivel european.

Dacă autostrada este un obiectiv strategic și este statuat, încă din anii '60, că pe acolo trebuie să treacă un coridor de autostradă, ar trebui să fim mai înțelepți și să găsim acele măsuri compensatorii ca să nu mai apară blocaje.

AGERPRES: În ce stadiu se află marele proiect de infrastructură Comarnic-Brașov?

Ștefan Ioniță: Pentru Comarnic — Brașov, primele lucruri pe care le-am făcut a fost

implementarea unui sistem de semaforizare în zona Bușteni. Nu este suficient, tot sunt cozi și apar probleme. Am dezmoțit procedurile la Variantele de Ocolire Comarnic — Brașov și Bușteni, la profil de drum național. Sunt câteva variante care vin să atenueze puțin traficul în acele zone. Mi-aș dori ca, în această toamnă, să vedem acolo un antreprenor și vorbesc despre aceste Variante de Ocolire, la Comarnic și la Bușteni. O să venim cu o veste bună săptămâna viitoare pentru unul dintre aceste loturi. Mai avem în discuție Lotul 5 al viitoarei autostrăzi Brașov — Comarnic, între Râșnov și Cristian, undeva în zona Brașovului. De asemenea, și în acest caz, sperăm ca săptămâna viitoare să venim cu o altă veste bună, în ceea ce privește derularea procedurii.

AGERPRES: Care este nivelul absorbției fondurilor europene, la nivelul Companiei?

Ștefan Ioniță: La nivelul companiei, dacă vorbim despre ce s-a realizat până acum și pe exercițiul financiar trecut (2007-2013 n.r.), avem cereri de rambursare undeva la 10 miliarde (lei, n.r.) și undeva la 7,8 miliarde sume certe care au fost aduse din fonduri europene de către companie, de-a lungul timpului.

În acest an, ne propunem, prin bugetul pe care îl avem, pentru că este structurat într-o proporție covârșitoare din fonduri europene nerambursabile, să realizăm o absorbție de patru miliarde de lei. Este un obiectiv care nu s-a mai făcut de-a lungul timpului. Dacă ne uităm înapoi, vedem că s-au făcut circa opt miliarde în exercițiul trecut și noi vrem să facem patru miliarde numai într-un singur an. Am găsit acest angajament odată cu preluarea mandatului, mi-l asum și eu și vreau să mă țin de el să dovedim că se poate. De aceea, le-am comunicat antreprenorilor că resurse sunt și totul ține de ei și de noi să avem capacitatea administrativă să rezolvăm blocajele generate și de legislație.

AGERPRES: Pe ce loc vedeți România în ceea ce privește infrastructura de transport și cum estimați că va arăta aceasta peste câțiva ani, în comparație cu țările europene?

Ștefan Ioniță: Așteptările pentru acest domeniu de activitate ar trebui să fie în strânsă legătură și cu evoluția economică a țării. Am făcut o analiză la nivel european și am văzut că țările puțin mai avansate alocă 2% din Produsul Intern Brut pentru partea de infrastructură. Noi, de-a lungul timpului, și cu resursele pe care le-am avut, am încercat să menținem cei 17.000 de kilometri (de drumuri — n.r.) pe care îi avem în administrare la un nivel de viabilitate corespunzător. La o primă analiză, circa 20% din acest total nu sunt într-o stare satisfăcătoare — și aici vorbesc de drumurile naționale. Pe partea de autostrăzi, procesul de construcție a început într-un mod ceva mai alert după anul 2010 și nu vorbesc aici despre autostrăzile care deja erau cunoscute. Eu spun că suntem pe locul pe care ar trebui să fim în funcție de alocările avute și modul de abordare din trecut. Vreau să spun că ne-am propus să recuperăm și să nu se mai spună că și vecinii noștri de la sud de Dunăre și cei de la est și cei de la vest sunt înaintea noastră. De data aceasta, ambiția noastră este să ajungem cel puțin acolo încât să ne întrecem vecinii.

AGERPRES: Nu închei fără să vă întreb despre anunțatele proteste ale drumarilor, nemulțumiți de lipsa finanțării din sector, lipsa de transparență și, spun ei, lipsa performanței manageriale de la nivelul CNAIR. Cum comentați?

Ștefan Ioniță: Mesajul pentru angajații noștri este acela că ne preocupă asigurarea unor condiții bune de muncă și că sunt dispus la discuții. I-am așteptat și îi aștept în continuare. Cu mulți dintre ei am avut discuții, indiferent că este sindicatul reprezentativ sau nu. Soluția nu este să protestăm, ci să discutăm să vedem ce se poate îmbunătăți. Soluții sunt, iar condițiile sunt bune la nivelul CNAIR, se pot îmbunătăți. Am discutat cu directorii regionali și le-am atras atenția că trebuie aduse anumite îmbunătățiri.

(Sursa: Agerpres)

• **Cel mai mare proiect de utilități, cu fonduri europene**

Proiect de 90 de milioane de euro pentru Valea Jiului. Bani vor fi folosiți pentru canalizări și rețele de apă, utilități care, pentru oamenii din această zonă reprezintă un adevărat lux. Este cel mai mare proiect din țară din domeniu, finanțat de Uniunea Europeană. Peste 100 de mii de oameni vor beneficia de rețeaua de apă și canal.

Pe Valea Jiului, timpul s-a oprit în loc înainte de inventarea utilităților moderne. Mii de familii folosesc și azi toaleta din grădină, nu au apă curentă, canalizare. Doar câțiva și-au permis să-și construiască singuri o fosă septică.

Viața oamenilor se va putea schimba abia în 2023. Atunci ar trebui să fie gata extinderea rețelei de apă și canalizare din Valea Jiului.

Proiectul abia aprobat are o finanțare de 90 de milioane de euro, fonduri europene. Cu acești bani, se vor face modernizări, și vor fi construite 40 de kilometri de canalizare și două stații de epurare.

Costel Avram, director ApaServ Petroșani: Oamenii vor avea apă 24 de ore din 24, și vor avea siguranța că indiferent de intemperii ale naturii, apă va fi în Valea Jiului.

Rovana Plumb, ministru Fonduri Europene: Putem să semnăm primul și cel mai mare proiect major în sectorul de apă și apă uzată din România, în sumă de 90 de milioane de euro aici în Valea Jiului.

Primarii din regiune se bucură de modernizare.

Tiberiu Iacob Ridzi, primar Petroșani: Din punct de vedere tehnic e un mare câștig, se vor înlocui vechile rețele de apă și canal din municipiul Petroșani, iar pe de altă parte, pe perioada implementării proiectului, vor fi practic locuri de muncă.

Beneficiarii proiectului sunt cei 118.000 de oameni din localitățile de pe Valea Jiului.

(Sursa: Digi 24)

• Propunere la Parlament: Acciză pe suc și ciocolată

Băuturile răcoritoare și dulciurile ar putea fi accizate precum țigările și alcoolul, banii rezultați urmând să fie folosiți în sistemul medical. Propunerea este în stadiul de proiect și ar putea intra în câteva luni în circuitul parlamentar.

În două luni, în circuitul parlamentar ar putea intra un proiect de act normativ prin care se va introduce o acciză pe produsele cu conținut mare de zahăr, printre care băuturile răcoritoare, ciocolata sau alte dulciuri, potrivit Economica.net.

Banii strânși, de ordinul miliardului de lei numai dacă luăm în calcul băuturile răcoritoare, ar trebui să ajungă la bugetul Casei Naționale a Asigurărilor de Sănătate. Printre inițiatorii propunerii se numără Asociația Colegiul Pacienților din România, un ONG care apără drepturilor bolnavilor din România și preluată de către deputatul PSD Costel Lupașcu.

"Acum proiectul este în stadiu de propunere de draft. Trebuie să discutăm și cu Ministerul Economiei și producătorii alimentelor afectate. De asemenea, domnul Costel Lupașcu a promis că ne va ajuta pentru a avea discuții și cu Ministerul de Finanțe. Cred că în următoarele două luni să avem un proiect supus dezbaterii pentru că avem susținere și din partea mediului politic și din partea medicilor", a declarat Cristian Sas, președintele Asociației Colegiul Pacienților.

Argument: Jamie Oliver

Potrivit lui Sas, inițiativa ar fi pornit de la recomandările Organizației Mondiale a Sănătății care ar sugera statelor să ia măsuri, inclusiv fiscale, pentru a reduce consumul de zahăr în rândul populației și mai ales în rândul copiilor. "În propunerea pe care am făcut-o ne-am inspirat din Marea Britanie unde Jamie Oliver s-a luptat foarte mult pentru introducerea unei taxe și a reușit", a mai spus Sas care a realizat și o simulare a încasărilor la bugetul CNAS.

Acciza dirijată spre Sănătate, o dezinformare

Argumentele de tipul "introducerea unei taxe, majorarea unei accize aduce banii necesari adoptării unor măsuri sau realizării unor proiecte utile social" sunt false. Legislația europeană nu permite colectarea separată a accizei, cum spun acum că vor face inițiatorii măsurii menționate.

Fostul ministru al Transporturilor Dan Șova promitea construirea de autostrăzi din banii colectați ca supracciză la carburanți deși știa că banii strânși astfel intră la grămadă la bugetul de stat. De aici, suma alocată cu exactitate este stabilită politic, fără legătură cu sumele colectate.

(Sursa: Digi 24)

• MAE: Teodor Meleșcanu a reconfirmat, la Istanbul, angajamentul României pentru consolidarea securității și stabilității în zonă

Ministrul Afacerilor Externe, Teodor Meleșcanu, a participat duminică, la Istanbul, la reuniunea specială a Consiliului Miniștrilor Afacerilor Externe (CMAE) al Organizației de Cooperare Economică la Marea Neagră (OCEMN), unde a reconfirmat angajamentul României de a extinde cooperarea cu statele din regiunea Mării Negre și a avea o contribuție sporită la consolidarea securității și stabilității în zonă, pe termen lung, informează MAE într-un comunicat transmis AGERPRES.

Potrivit sursei citate, ministrul român de Externe a vorbit despre necesitatea dinamizării activităților sectoriale ale OCEMN, în sensul implementării unor proiecte concrete menite să crească conectivitatea între statele membre.

Reuniunea ministerială, organizată în pregătirea Summit-ului Șefilor de Stat și de Guvern din statele membre, dedicat aniversării a 25 de ani de la fondarea OCEMN, a oferit oportunitatea evaluării progreselor înregistrate în activitatea Organizației, menționează sursa citată.

Șeful diplomației române a apreciat că o interacțiune mai substanțială a OCEMN cu Uniunea Europeană este în măsură să contribuie la impulsivitatea cooperării economice și a proiectelor regionale în bazinul Mării Negre, se arată în comunicat.

Totodată, Meleșcanu a vorbit despre importanța continuării procesului de reformă al Organizației, în scopul accentuării misiunii sale economice.

Ministrul Afacerilor Externe a "subliniat importanța continuării procesului de eficientizare și reformă a Organizației pe baze consensuale, cu scopul accentuării misiunii sale economice. A menționat, de asemenea, necesitatea dinamizării activităților sectoriale ale OCEMN, în sensul concentrării



atenției pe implementarea de proiecte concrete menite să crească conectivitatea între statele membre în domeniile de interes comun, cu impact și vizibilitate pentru întreaga regiune", se mai arată în comunicat.

În marja reuniunii ministeriale, Meleşcanu a avut o serie de întâlniri bilaterale cu omologii din Republica Moldova, Serbia, precum și cu șefii delegațiilor din Grecia, Georgia, Azerbaidjan, Armenia și cu Secretarul General al OCEMN, Michael Christides.

(Sursa: Agerpres)