



# PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

FRAȚIUNEA PARTIDULUI SOCIALIȘTILOR DIN REPUBLICA MOLDOVA

MD-2073, Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfint 105

www.parlament.md

17 iunie 2016

FPSRM nr. 28

**Plenului Parlamentului Republicii Moldova**

**Domnului Andrian CANDU,  
Președintele Parlamentului Republicii Moldova**

## **MOTIUNE SIMPLĂ**

**asupra activității domnului Iurie CHIRINCIUC, Ministrul Transporturilor și  
Infrastructurii Drumurilor al Republicii Moldova**

Prin prezenta, deputații în Parlamentul Republicii Moldova, în conformitate cu prevederile art. 105 alin.(2) din Constituția Republicii Moldova și articolele 112-115 din Regulamentul Parlamentului Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr.797-XIII din 02.04.1996, înaintează moțiunea simplă asupra activității Ministrului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al Republicii Moldova, domnul Iurie Chirinciuc.

### **Motivarea**

Din momentul investirii domnului Iurie Chirinciuc în funcția de ministru al transporturilor și infrastructurii drumurilor la data de 30 iulie 2015, constatăm cu regret că atât ramura transportului și infrastructurii rutiere, cât și Căile Ferate din R.Moldova sunt într-o stare deplorabilă și înregistrează o descreștere considerabilă. Persoana care se face responsabilă de acest dezastru și promovează o politică vicioasă în domeniu este însuși ministrul Iurie Chirinciuc.

17 iunie 2016 1

## Transport rutier

Datele statistice indică că după investirea în funcție a domnului Chirinciuc (iulie 2015), transportul mărfurilor prezintă o scădere majoră: august – 79,1%; septembrie – 61,3%; octombrie – 71,8%; noiembrie – 76,0% și decembrie – 87,4%. Această scădere se menține și în prezent: ianuarie 2016 – 71,9% față de aceeași perioadă a anului 2015, februarie – 89,1%, martie – 93,4 %, aprilie – 95,39%.

Aceste date confirmă că Ministerul nu întreprinde nimic pentru dezvoltarea ramurii transportului rutier – domeniul important în economia reală a țării.

Din aceste considerente, peste o sută de operatori de transport rutier de marfă își închid afacerile și pleacă din Moldova, continuând activitatea în alte țări, precum România, Federația Rusă, Ucraina, Bulgaria și alte țări din regiune.

În situația în care Codul Transporturilor Rutiere (Legea Nr.150 din 17.07.2014) prevede elaborarea și aprobarea în termen de 9 luni (până în luna aprilie 2015) a treisprezece Regulamente în domeniul transporturilor, din cauza lipsei de activitate a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor (în continuare - MTID), până la finele anului 2015 nu a fost aprobat niciunul. Abia în 2016 sunt aprobate doar **patru** și publicate doar **trei** Regulamente.

În această ordine de idei, prin abordarea neprofesionistă a actualei conduceri a MTID, constatăm că se tergiversează implementarea prevederilor Codului Transporturilor Rutier.

Agencia Națională Transport Auto (în continuare - ANTA), creată pentru suportul activității transportatorilor rutieri și pentru supravegherea folosirii corecte a drumurilor, a devenit, realmente, o piedică în dezvoltarea transportului rutier din țară, transformându-se într-un „market” care vinde autorizații pentru transport internațional la prețuri exagerate. Avînd în anul 2015 un buget de **38 mln.lei** și cca **120 angajați**, fondul salarial al acestei instituții a constituit aproximativ **26 mln.lei**, ceea ce în mediu constituie **14000 lei** fondul salarial lunar pentru un angajat al acestei instituții. Cei **54** de angajați responsabili de respectarea prevederilor legislației în vigoare au obținut doar **3 mln. lei** pentru transportarea mărfurilor cu depășirea greutății sau gabaritelor admise. Taxele achitate de transportatori pentru dreptul de a activa (procurarea autorizațiilor respective) nu se transferă în Bugetul de Stat, dar direct în contul ANTA – prevederea fiind inclusă în Codul Transporturilor Rutiere la insistența MTID. ANTA nici nu se regăsește în Legea bugetului de Stat.

Lipsește transparența în repartizarea rutelor pentru transportarea călătorilor. Deciziile adoptate sunt publicate cu mari întârzieri, ceea ce reprezintă încălcarea prevederilor Codului Transporturilor Rutiere.

Lipsa transparenței la repartizarea autorizațiilor pentru transportul internațional favorizează corupția în domeniu.

MTID nu întreprinde măsuri pentru liberalizarea tranzitului transportului moldovenesc prin Ucraina.

MTID nu întreprinde măsuri pentru liberalizarea transporturilor pe teritoriul Uniunii Europene.

MTID nu întreprinde măsuri pentru menținerea Acordului cu Federația Rusă privind liberalizarea transporturilor pe teritoriul FR.

### **Transport feroviar**

Ambițiile politice ale Partidului Liberal, din care face parte și domnul Iurie Chirinciuc, solicită cheltuieli nejustificate și în ramura transportului feroviar. Trenul Chișinău-Iași (Socola), care a fost pus în circulație în septembrie 2015 și care a transportat în perioada ianuarie-aprilie 2016 cca 4100 de călători, a avut procentul de îmbarcare în mărime de 15. Concomitent, această lansare a înregistrat pierderi pentru ÎS "Calea Ferată din Moldova" (ÎS CFM) în sumă de peste **jumătate de milion de lei**, în pofida faptului că angajații Căii Ferate din Moldova primesc salarii cu întârziere mai mare de 3 luni. Datoria la salariu în luna mai 2016 constituia cca 70 mln. lei. E confuză logica domnului Iurie Chirinciuc care menționează că trenul interurban Chișinău – Ungheni – Chișinău pentru perioada primului trimestru 2016 înregistrează pierderi de cca 3,8 mln. lei din care cca 1,5 mln. lei sunt cheltuieli directe, însă, în același timp, mărește pierderile prin prelungirea cursei pînă la Iași. Este în descreștere și volumul mărfurilor transportate.

Manipulările cu discounturi la tarife, acordate companiilor de expediție apropiate actualei conduceri a ÎS CFM, favorizează dezvoltarea corupției și contribuie la pierderi financiare nejustificate. Apar intermediari la vinderea online a biletelor pentru călători.

Banii din creditul european de 52,5 milioane de euro sunt preconizați pentru procurarea locomotivelor, utilajului pentru monitorizarea consumului de combustibil al locomotivelor existente. Dar, cu regret, nu sunt prevăzute surse financiare pentru reconstrucția infrastructurii feroviare, care, din cauza gradului sporit de uzură, nu permite mărirea vitezei medii de circulație mai mult de 35-40 km/oră.

Grație incompetenței actualei conduceri de vîrf a MTID și CFM, una dintre cele mai mari întreprinderi de stat este incapabilă să facă față situației și se direcționează spre faliment.

### **Transport aerian**

Compania aeriană **Air Moldova**, fiind în subordinea MTID, este pe cale de a falimenta după înregistrarea noii companii **Fly One** care a propus pentru început curse pentru 11 destinații din Rusia și Europa: zboruri regulate spre Voronej, Sankt-Petersburg, Verona, Florența, Barcelona, Londra, Lisabona, Dublin și curse charter către Antalya, Heraklion și Rhodos. Compania afirmă că dispune de personal cu pregătire corespunzătoare, precum și flotă aeriană necesară – avioane moderne Airbus A320 și o navă de rezervă de tip Boeing 737-300. Ministerul nu a reacționat în nici într-un fel, iar deja 7 comandanți de nave s-au concediat de la **Air Moldova** și s-au angajat la compania **Fly One**.

Întrebarea către domnul Ministru este: „Cine a autorizat Compania **Fly One** și cine le-a distribuit cursele?”

În concluzie, MTID, condus de domnul Chirinciuc, nu are în prezent niciun plan bine determinat privind dezvoltarea durabilă a ramurii și menținerea pe piață a companiei de stat **Air Moldova** pentru dezvoltarea și diversificarea pieții transportului aerian. Atenuarea artificială a companiei de stat **Air Moldova** pune în pericol securitatea zborurilor, deoarece piloții rămași în companie vor fi nevoiți să lucreze mai mult timp pentru a recupera orele care le reveneau celor demisionați.

### **Transport maritim**

Prin Hotărîrea Guvernului nr.453 din 24.03.2008 a fost aprobată Concepția dezvoltării transportului naval în Republica Moldova, dar Ministerul nu a întreprins nimic pentru realizarea acesteia. Mai mult decît atît, angajaților ÎS „Portul Fluvial Ungheni” nu li s-a achitat salariul mai mult de 3 trei luni.

### **Infrastructura rutieră. Fondul rutier**

MTID, condus de domnul Chirinciuc, nu a elaborat și nu a propus o politică bine determinată privind utilizarea Fondului rutier la nivel central și local; nu a propus mecanisme viabile de repartizare a mijloacelor fondului organelor locale pentru întreținerea infrastructurii drumurilor; nu a avut o poziție fermă privind neadmiterea majorării taxelor rutiere cu 50% și micșorării fondului rutier cu cca 500 mln. lei pentru anul 2015. Tot ce face Ministerul este de a contracta credite pentru drumuri. Nu este transparență în utilizarea surselor fondului rutier și selectarea executorilor de servicii la nivel local.



~~Wstern~~ Nesterovskii A. I.

~~Edguy~~ / Krenova Elena /

~~Wstern~~ / O. SAVVA /

~~Wstern~~ V. Sorocan

~~Wstern~~ B. Prodea

~~Wstern~~ Bolintã A.

~~Wstern~~ Oduostaleo U.