A/PNL/728/4.11.2026 Nr.6871A/04.11.2026

ÎNTREBARE PARLAMENTARĂ

Către: Domnului Ștefan-Ovidiu Popa, Ministrul Transporturilor și Infrastructurii

De la: Sebastian-Ioan Burduja, Deputat PNL, Circumscripția Electorală Nr. 42 București

Obiectul întrebării: Blocarea lucrărilor pe secțiunile 2 și 3 ale Autostrăzii Sibiu-Pitești în așteptarea acordului de mediu revizuit și calendarul convenit pentru emiterea acestuia în luna decembrie 2026

Stimate Domnule Ministru,

Autostrada Sibiu-Pitești este singura legătură de mare viteză proiectată între Transilvania și Muntenia peste Carpații Meridionali, iar secțiunile 2 și 3 sunt cele mai grele și cele mai scumpe din întreg traseul. Secțiunea 2, Boița-Cornetu, acoperă kilometrii 13+170 până la 44+500, iar secțiunea 3, Cornetu-Tigveni, kilometrii 44+500 până la 81+900. Pe amândouă, lucrările nu se pot desfășura la capacitate până la emiterea acordului de mediu revizuit.

Cronologia procedurii este publică și verificabilă pas cu pas. Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere a depus documentația tehnică pentru revizuirea acordului de mediu la 12 august 2026, incluzând raportul privind impactul asupra mediului, studiul de evaluare adecvată și studiul privind impactul asupra corpurilor de apă. Agenția Națională pentru Mediu și Arii Protejate a transmis mai multe serii de observații, în septembrie și în octombrie. Dezbaterile publice s-au desfășurat între 29 septembrie și 1 octombrie 2026, în cinci localități: Boița, Racoviță, Sălătrucu, Perișani și Tigveni. Formularul cu soluțiile propuse pentru observațiile formulate de participanți a fost transmis de companie abia la 26 octombrie 2026, iar două zile mai târziu agenția a cerut direcțiilor județene de mediu din Sibiu, Vâlcea și Argeș să analizeze documentul în Comitetul de Analiză Tehnică.

La 28 octombrie 2026 ați anunțat, după o întâlnire cu ministrul mediului și cu reprezentanții agenției, un calendar care ar permite emiterea acordului revizuit în cursul lunii decembrie 2026, urmat imediat de eliberarea autorizațiilor de construire. Ați constatat public că, în ultimele șase luni, procedurile au fost trenate nejustificat de mult, iar constructorii nu au putut lucra la capacitate maximă pe cele două șantiere montane.

Costul acestei întârzieri nu este doar unul de calendar. Un șantier montan oprit peste iarnă înseamnă organizare de șantier menținută fără producție, utilaje imobilizate și, în multe

cazuri, pretenții contractuale ale antreprenorilor. Diferența dintre o lună pierdută în câmp și o lună pierdută la tunelul Boița nu se recuperează cu bani în plus anul următor, fiindcă fereastra de lucru la altitudine se închide odată cu iarna și se redeschide abia în primăvara următoare, ceea ce transformă o întârziere administrativă de șase luni într-o întârziere de execuție de un an.

Contextul bugetar adaugă o presiune în plus, pentru că prin prima rectificare bugetară din 2026 Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a suportat o diminuare de credite, iar la preluarea mandatului ați semnalat public atât nevoia de finanțare pentru continuarea proiectelor, cât și un deficit grav de personal specializat la Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere, la Metrorex, la Compania Națională de Căi Ferate, la Registrul Auto Român și la Autoritatea Aeronautică Civilă Română.

Poziția mea pe acest tip de dosar rămâne aceeași. Investițiile începute se finalizează. Autostrada Sibiu-Pitești se construiește de peste două decenii și traversează singurul coridor montan care leagă Transilvania de sudul țării. O procedură administrativă care depășește cu șase luni termenele propriei legi scumpește lucrarea, blochează un obiectiv de interes național și nu salvează nimic din natura pe care pretinde că o apără. Avizul de mediu a ajuns, în România, instrumentul prin care se amână infrastructura și dezvoltarea țării, în timp ce statele care ne-au impus standardul își au autostrăzile construite de decenii.

Având în vedere aceste considerente, în temeiul art. 112 alin. (1) din Constituția României, republicată, precum și al art. 198-205 din Regulamentul Camerei Deputaților, republicat, cu modificările și completările ulterioare, vă adresez următoarele întrebări:

1. Care este, la data prezentei întrebări, calendarul exact convenit cu Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor pentru emiterea acordului de mediu revizuit, pe fiecare etapă procedurală, și care este data-țintă fermă?
2. Care sunt termenele legale prevăzute pentru fiecare etapă a procedurii de revizuire a acordului de mediu și care dintre ele au fost depășite în acest caz? Vă rog să îmi comunicați termenele legale și datele efective, comparativ.
3. De ce a transmis Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere formularul cu soluțiile la observațiile publicului abia la 26 octombrie 2026, la aproape patru săptămâni de la încheierea dezbaterilor publice, și ce măsuri ați dispus pentru ca astfel de întârzieri să nu se repete?
4. Care este stadiul fizic actual al lucrărilor pe secțiunea 2 Boița-Cornetu și pe secțiunea 3 Cornetu-Tigveni, exprimat procentual și pe obiecte principale, inclusiv pe tuneluri și viaducte?
5. Ce pretenții financiare au formulat antreprenorii pentru perioada în care nu au putut lucra la capacitate, pe fiecare secțiune, și care este expunerea estimată a companiei?
6. Care este costul estimat al întârzierii, incluzând organizarea de șantier menținută, imobilizarea utilajelor și eventualele revizuiri de preț?

7. Care este noul termen estimat de finalizare pentru fiecare dintre cele două secțiuni și pentru întreaga Autostradă Sibiu-Pitești?
8. Cum se asigură finanțarea celor două secțiuni după diminuarea de credite operată prin prima rectificare bugetară din 2026 și ce sume sunt prevăzute pentru anul 2027?
9. Câte posturi vacante sunt la Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere, pe categorii de specializare, și ce măsuri concrete aveți în vedere pentru acoperirea deficitului de personal semnalat public la preluarea mandatului?
10. Intenționați să promovați o modificare legislativă prin care termenele procedurii de evaluare a impactului asupra mediului să devină termene imperative pentru autoritatea competentă, cu soluție de aprobare la expirarea lor pentru proiectele declarate de interes național?
11. Câte proiecte de infrastructură rutieră și feroviară de interes național se află, la această dată, blocate în proceduri de mediu ori în litigii întemeiate pe regimul ariilor naturale protejate, și care este valoarea lucrărilor imobilizate astfel? Vă rog furnizați orice alte date relevante pentru opinia publică.

Domnule Ministru, vă adresez aceste întrebări la câteva zile după ce ați identificat dumneavoastră înșivă, public, problema și ați convenit un calendar cu ministerul de resort, ceea ce apreciez și pentru care vă felicit. Am deplină încredere în capacitatea dumneavoastră și a echipei Ministerului de a duce la capăt deblocarea celor două secțiuni, iar demersul meu vine în urma sesizărilor primite de la locuitori din Valea Oltului și din zona Sibiu-Argeș, pentru care această autostradă este așteptată de două decenii. Sunt conștient că blocajul s-a acumulat înaintea mandatului dumneavoastră. Îmi exprim deplina deschidere de a sprijini din Parlament orice măsură necesară și, pentru a putea ancora discuția în date la zi, vă rog să-mi răspundeți la întrebările de mai sus în scris, în termenul prevăzut de Regulamentul Camerei Deputaților.

Cu deosebit respect,

Sebastian-Ioan BURDUJA

Deputat PNL