



**HOTĂRÂREA nr.47**  
**privind aprobarea procesului – verbal al ședinței extraordinare a Consiliului**  
**Județean Iași din data de 02 martie 2015**

**Consiliul Județean Iași;**

Având în vedere expunerea de motive la proiectul de hotărâre privind aprobarea procesului – verbal al ședinței extraordinare a Consiliului Județean Iași din data de 02 martie 2015, prezentată de către Președintele Consiliului Județean Iași, în calitate sa de inițiator, înregistrată sub nr.7770 din 16.03.2015;

Având în vedere raportul de specialitate privind aprobarea procesului – verbal al ședinței extraordinare a Consiliului Județean Iași din data de 02 martie 2015, întocmit de Direcția Juridică - Biroul Relații Publice, Monitorul Oficial, Relații cu Consiliile Locale, Consilierii Județeni și Presa, înregistrat cu nr.7769 din 16.03.2015;

Având în vedere prevederile Legii nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere avizele comisiilor de specialitate din cadrul Consiliului Județean Iași;

Având în vedere votul în unanimitate exprimat de către consilierii județeni și Președintele Consiliului Județean Iași în ședința ordinară de plen din data de 27 martie 2015 și consemnat în procesul - verbal al acesteia;

În temeiul art.115, alin.(1), lit.c) din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

**HOTĂRĂȘTE :**

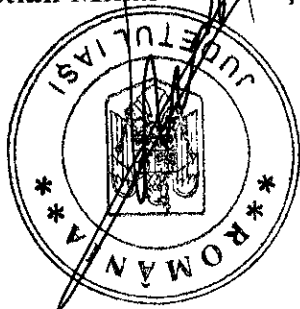
**Art.1.** Se aprobă procesul – verbal al ședinței extraordinare a Consiliului Județean Iași din data de 02 martie 2015.

**Art.2.** Biroul Relații Publice, Monitorul Oficial, Relații cu Consiliile Locale, Consilierii Județeni și Presa va comunica în copie prezenta hotărâre Instituției Prefectului Județului Iași.

**Art.3.** Aducerea la cunoștința publică a prevederilor prezentei hotărâri va fi asigurată de către Biroul Relații Publice, Monitorul Oficial, Relații cu Consiliile Locale, Consilierii Județeni și Presa.

**Data astăzi: 27 martie 2015**

**PREȘEDINTE**  
Cristian Mihai Adomniței



**CONTRASEMNEAZĂ**  
**SECRETAR AL JUDEȚULUI IAȘI**  
Lăcrămioara Vernică



PREȘEDINTE  
Cristian Mihai Adomniței



**PROCES- VERBAL**

**încheiat astăzi, 02 martie 2015 în cadrul ședinței extraordinare de plen a Consiliului Județean Iași**

Plenul Consiliului Județean Iași a fost convocat în ședință extraordinară, de către Președintele Consiliului Județean Iași prin convocator nr. 5922/26.02.2015 conform prevederilor art. 94 alin.2 din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în data de 02 martie 2015, ora 9,00, în Sala Galbenă a Instituției Prefectului Județului Iași.

Proiectele de hotărâri precum și materialele suport au fost postate pe site-ul Consiliului Județean Iași și transmise electronic tuturor consilierilor județeni.

La începutul ședinței sunt prezenți 27 de consilieri județeni din 36 de consilieri în funcție. Dl. consilier Stoian Ioan a intrat în sală de la dezbateră punctului nr. 2. Conform convocatorului semnat sunt prezenți la ședință 28 de consilieri județeni din 36 de consilieri în funcție. Lipsesc următorii consilieri: Brătescu Liviu, Dascălu Petru, Haută Marian, Ivancia Mihaela, Moroșan Cătălin, Sandu Vasile, Urcaciu Ion-Lorin și Ursanu Radu.

Participă la ședință : Dl. Cristian Mihai Adomniței, Președintele Consiliului Județean care conduce lucrările ședinței, dl. Victorel Lupu, Vicepreședintele Consiliului Județean, dl. Constantin Alin Aivănoaei, Vicepreședintele Consiliului Județean, d-na Lăcrămioara Vernică, Secretarul Județului Iași precum și directorii și șefii de serviciu din cadrul aparatului de specialitate a Consiliului Județean, directorii instituțiilor subordonate Consiliului Județean pentru susținerea proiectelor de pe ordinea de zi.

De asemenea, mai sunt prezenți în sală reprezentanți mass - media.

Ședința are loc în Sala Galbenă a Instituției Prefectului Județului Iași , ora 9.00.

## CONVOCARE

În temeiul prevederilor art.94 pct.2 din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare se convoacă plenul Consiliului Județean Iași, în ședință extraordinară în data de **02 martie 2015, ora 9<sup>00</sup>**, în Sala Galbenă a Instituției Prefectului Județului Iași având următoarea Ordine de Zi:

1. Proiect de hotărâre privind aprobarea procesului- verbal al ședinței ordinare de plen din data de 14 februarie 2015.

- susține - Secretarul Județului Iași – *D-na Lăcrămioara VERNICĂ*

2. Proiect de hotărâre privind rectificarea Bugetului de Venituri și Cheltuieli pentru Serviciul de Interes Economic General (S.I.E.G) și a Programului de investiții, dotări și sursele de finanțare ale Regiei Autonome Aeroportul Iași, pentru anul 2015.

- susține – Președinte Consiliul de Administrație – Administrator Executiv – *DI. Marius BODEA*

Director Executiv Direcția Economică – *D-na Elena ARVINTE*

3. Proiect de hotărâre privind necesitatea certificării unui Sistem de Management de Mediu (ISO 14001) și a unui Sistem de Management al Securității și Sănătății în Muncă (OHSAS 18001)

- susține – Director Executiv Direcția Juridică – *D-na Gabriela ALUNGULESEI*

**DI. Mihai Cristian Adomniței:** Dragi prieteni, bună dimineața, bine ne-am regăsit. Mulțumesc pentru că ați acceptat să venim la ședința noastră extraordinară, unde avem și punctul trei pe ordinea de zi care s-a dezvoltat în urma discuțiilor cu BERD, pentru accesarea creditului pentru a încheia anul acesta SMID-ul, vreau să vă spun că vineri parcă sau oricum la sfârșitul săptămânii trecute am dat curs unei invitații din partea domnului prefect la o ședință care mi s-a părut foarte nimerită și a durat un pic, dar cred că a fost extrem de lămuritoare, împreună cu reprezentanții administrației publice locale, domnul viceprimar de la Târgu Frumos și diferiți directori n-au mai venit, viceprimari sau primari de la Hârlău, Pașcani, Podu Iloaiei și Iași, în ceea ce privește depozitarea deșeurilor pe lângă gardul depozitelor închise deja din orașele respective, existând obligativitatea din punct de vedere legal ca să fie transportate deșeurile astăzi la Țuțora, doar la Țuțora, se mai scapă și pe lângă, nu ajung până la Țuțora, rămân pe lângă. A fost o ședință revelatoare încerc eu să spun pentru că în acea ședință s-a făcut suma tuturor problemelor, cea mai mare problemă o avem în continuare, cea legată de faptul că neexistând încă stațiile de transfer la Bălțați și Ruginoasa, proiectul este ... licitația a fost contestată a mia oară la CNSC, am ajuns deja la a patra ofertă, nu noi, CNSC-ul tot ne-a plimbat de la prima ofertă contestată și în secvență am ajuns la a patra ofertă, după decizia CNSC, deci nu vă imaginați că ... și mă aștept și asta să fie contestată la Curtea de Apel tura asta. Nu vedem încă prima săpătură dată la aceste două importante obiective azi, dar probabil că o s-o vedem luna viitoare, sper Curtea de Apel cu celeritate, pentru că dacă depășim 2014, acolo nu sunt foarte speriat pentru că în mod normal inițial sperietura era că o să plătim noi din bugetul Consiliului, acuma ne-a spus POS Mediu că ce depășim din 2015 se plătește din POS Mediu lui 2014-2020 cum ar veni, adică n-o să mai punem tot bugetul nostru, dar acesta nu e un motiv ca să ne culcăm pe o ureche, în schimb nu ține nimic de noi, totul este numai la alte organisme care nu țin de noi, CNSC întâi și acuma Curtea de Apel și sunt convins că totuși se va încheia odiseea asta sper cât mai repede și vom trece la lucru, dar acele stații de transfer sunt de fapt punctele în care trebuiau duse prima dată deșeurile din orașele respective și de acolo o primă sortare și după aceea adus la Țuțora. Asta e motivul pentru care a apărut punctul trei pe ordinea de zi respectiv ne cere BERD-ul și Ministerul să avem ISO 14001 și 18001, noi n-aveam, domnul director Simiuc nici nu se străduia să ... și acum noi într-o perioadă foarte rapidă, cât se poate de rapid trebuie să ajungem să ne certificăm în acest sens ca să putem să avem dosar complet pentru a accesa cererea.

Dragi prieteni, aceasta e ordinea de zi dacă sunt întrebări, discuții? Mulțumesc. **Cine este pentru? (notă: 28 de voturi).** Mulțumesc.

**Punctul nr. 1.** *Proiect de hotărâre privind aprobarea procesului verbal al ședinței ordinare de plen din data de 14 februarie, de la ziua îndrăgostiților. Cine este pentru? (notă: 28 de voturi). Împotrivă? Abțineri? (notă: unanimitate). Mulțumesc.*

**Punctul nr. 2.** *Proiect de hotărâre privind rectificarea Bugetului de Venituri și Cheltuieli pentru Serviciul de Interes Economic General (S.I.E.G) și a Programului de investiții, dotări și sursele de finanțare ale Regiei Autonome Aeroportul Iași, pentru anul 2015, la care vom avea plăcerea să mergem după ședință pentru a participa cu toții la inaugurarea lucrărilor de la terminal... Da, domnule lider, vă rog tare mult.*

*(notă: a intrat în sală dl. cons. Stoian. Sunt prezenți 28 de consilieri județeni plus dl. Președinte).*

**Dl. Cristian Stanciu:** Domnule președinte, doar o singură întrebare, cum se va rezolva problema dimensiunii acestui terminal care are doar 3600 de metri și nu avem un terminal cu 10000 de metri cum au cei de la Cluj care să încurajeze perspectiva de dezvoltare regională a Aeroportului Internațional Iași. Este și domnul director aici și poate ne da niște explicații.....

**Dl. Mihai Cristian Adomniței:** Da, am să vă răspund eu la asta și după aia am să-mi permit să-l rog pe el să facă prezentarea proiectului, dacă nu vă supărați, dar să știți că ce vă zic acum, încercați să fiți... am s-o spun cât se poate de prietenește și cinstit, pe lângă ce am trecut, ce era să ni se întâmple, dar în al doisprezecelea ceas am scăpat, nu ușor și nu din cer așa, 3600 de metri este o dimensiune triplă față de terminalul II pe care-l avem azi, deci terminalul acela care arată ca o fabrică de lapte, dar oricum procesează de trei ori mai mulți călători decât procesa terminalul I deci, ca să aveți așa o reprezentare fizică la ce se va întâmpla e un terminal de trei ori mai întins decât cel de astăzi, cel nou. Acesta de azi procesează 130, dacă nu mă înșel, 150, cel nou va procesa 320 pe oră, pasageri pe oră, va procesa inclusiv două curse de Boeing concomitent, adică să poți să faci îmbarcare pentru două curse de Boeing, adică mari nu doar ATR mă refer, în același timp, ceea ce terminalele anterioare I și II sub nicio formă, nici dacă ne străduiam în orice variantă de îmbunătățire de utilizare nu am fi reușit să facem. Terminalul III a fost soluția pe care am putut-o acorda în acest prim proiect european, deci cele 56,5 milioane de euro pe care Comisia Europeană ni le-a aprobat, ni le-a aprobat în aceste condiții, respectiv, pista nouă și ne-o rambursează, iar dezvoltarea terminalului nou cu mărirea parcării, veți merge și veți vedea că parcare se mărește, de fapt se mărește în două etape, prima etapă era mărirea parcării prin construcția pistei și etapa a doua este încă o mărire suplimentară a parcării, noi acum o mărim de tot, adică amândouă etapele într-o singură construcție, etapa aferentă programului european al doilea, cel de 56,5 milioane euro, nu doar prima parte, cea cu pista deci, practic noi la final vom avea o parcare mult mărită, triplă față de

cea veche sau mai mult decât triplu, ați văzut deja stâlpii de iluminat noi, sunt montați, încă nu funcționează, dar sunt montați, sunt amplasați, sunt de două ori mai înalți decât cei pe care-i avem astăzi pe aeroport, pe parcare, și la momentul când am negociat cu, negociat, luptat mai adevărat cu Jaspers, eu încă odată spun, îmi pare rău că n-ați putut să participați sau măcar să vizionați așa ca la ...ca atunci când se face o audiere de făptași sau ceva, de după o sticlă așa să vedeți cum a fost, deci Jaspers atât de dur a fost cu noi încât ne-a spus și culoarea, nu vă imaginați, și culoarea de pe terminal, am avut-o, am sperat măcar în ultima clipă atunci când am luptat cu Jaspers c-o să ne lase ca să mai facem o economie de spațiu la nivelul parterului unde se întâmplă terminalul, să ne dea voie să facem un tunel subteran unde să băgăm cărucioarele cu bagaje în subteran și de acolo să iasă pe bandă sus, adică să nu mai folosesc încă un spațiu tot la parter că și așa sunt îngrămădit chiar și în 3600 m, nici acolo... am avut cu SRI-ul discuție pentru că le trebuiau și lor spații, anumite spații de securitate pentru a putea... pe fluxuri... n-am reușit, adică au fost discuții... cum să vă zic, extrem de dure, *nu domnule, au spus pentru business-ul vostru, cât business faceți voi și aveți și perspectivă pe analiza cost beneficiu până în 2025, pe aceste analize asta e suprafața care vă trebuie.* Nu vă mai zic că am încercat... noi am plecat din prima de la întrebarea domnului Stanciu, care e foarte cinstită: bă, dar proiectul nostru de modernizare nu înseamnă să ne extindem, proiectul de modernizare presupune să mergem dincolo pe Aroneanu, să construim pista de taxi așa cum aveți dumneavoastră desenul acela mare când sus deasupra desenului erau terminalele noi, turnul nou, remiză PSI, terminalul cargo și hală de reparații avioane, toate erau pe partea de dezvoltare dincolo de pista nouă, spre Aroneanu, dar între ele și pistă mai apărea pista de taxi a avioanelor și apoi parcare nouă care era de trei ori mai mare decât asta nouă pe care o facem acum, ei, acela era proiectul inițial de 200 milioane despre care știți dumneavoastră, deci Jaspers a râs de noi în momentul ... adică dacă el ne-a spus nouă că în momentul că nu ne dă voie să băgăm căruciorul cu bagaje la subsol, vă dați seama, de unde pornisem noi și unde ne-am oprit. Ei, în schimb, discuția aceasta fost domnule Stanciu și dragi colegi, depășită în această iarnă, în ce sens depășită? Înțeleasă, acceptată și previzionată pentru viitorul imediat apropiat. Masterplanul de transport pe care l-am văzut cu toții că s-a aprobat, în sfârșit, incredibil după șase luni de la inaugurarea pistei conținea acea gravă deficiență cum că la lași nu există piste noi, există pistă de 1800 metri de beton cu grave deficiențe, cu restricții și așa mai departe, după ce noi, văzând varianta din octombrie a Masterplanului care spunea lucrurile astea am trimis de două ori, ca să fim siguri, adică în două dați am trimis hârtii rectificatoare să le atragem atenția, *prieteni, dar ați fost la deschidere, e altceva!* Și vă spun sincer, cum poți lupta când tu faci lucrurile astea și când vezi la varianta din ianuarie aceleași prostii ca în octombrie, după ce tu ai comunicat, a fost Ministrul la inaugurare, cam cum să lupți cu

asta?! E deja dincolo ... în opinia mea am și spus-o, a fost dincolo de incompetență, a fost rea credință și nu din partea Ministrului, că eu când am ceva de zis despre unul, sau despre altul, zic, cum i-am mulțumit domnului Bănicioiu și realmente i-am mulțumit fără a fi... fără a face vreun fel de teatru, omul chiar a fost foarte fair, mi-aș fi dorit și colegii mei să fie la fel de fair așa cum a fost Bănicioiu cu județul Iași. Aici, până la urmă, au înțeles și îl felicit pe domnul director Bodea pentru că prin prestața sa profesională a ajuns ca în ziua, noi am protestat, când am văzut master planul în ianuarie, am trimis a treia oară hârtiile, că nu se poate și presa națională și comisiile din Parlament au fost sesizate și au pus întrebările, băi, până și Rus n-a mai putut, adică nu-i venea să creadă că se întâmplă aceleași lucruri pe care el le cunoștea deja, după semnalele noastre anterioare, astfel încât a fost o ședință fulger în Ministerul Transporturilor la care au fost invitați toți managerii de aeroporturi din România și domnul Bodea inclusiv, bineînțeles, acela a fost momentul când proiectul nostru prins inițial în masterplan cu 10 milioane, erau doar 10 milioane pentru nu mai știu ce vroiam să facem, o hală...,

**DI. Marius Bodea:** 5 pentru cargus și 5 pentru ...

**DI. Mihai Cristian Adomniței:** Adică să facem doar hala de cargo asta era ideea cu 5 milioane, deci pentru 2014-2020 Guvernul României scria în hârtii: Aeroportului Iași i se dau doar 10 milioane, în condițiile în care noi aveam planurile clare, noi suntem singurii din România, față de toți restul, inclusiv Craiova și Oradea care au câștigat deja proiectul european, care avem planurile de modernizare cele de a merge înspre Aroneanu, cu atât mai de neînțeles era această decizie. Fac acum o paranteză să vă spun ce înseamnă 10 milioane: Guvernul României avea o anumită sumă, nu știu cât este, poate știe Marius să spună, pentru aero pe 2014-2020

**DI. Marius Bodea:** Un miliard.

**DI. Mihai Cristian Adomniței:** Da, da era o sumă fixă, nu știu, dau un exemplu, 100... nu dar pentru aero, Marius! Un miliard trei sute să zic, ei banii aceștia trebuiau să se împartă cumva și ei aveau cel puțin 11 doritori, mă rog, unsprezece sunt de toate, dar șapte au cerut și, inclusiv Bacău, Bacău, pentru că Bacău față de acum doi ani când erau în fruntea butonului din Moldova, conduceau, aveau proiectul... aveau contractul de concesiune cu Blue Air-ul, aveau cursele, Blue Air-ul deja turnase pista de asfalt, o suprastructură de asfalt de 20 cm, deci ei erau cei mai rezolvați în comparație cu restul lumii, acum sunt fără soluție, acum ei sunt cum erau noi în 2005, fără soluții, fără perspectivă de finanțare și cu o imagine clară a unei scăderi a traficului, eu nu mă bucur pentru asta, îmi doresc ca și Bacău-lui să-i meargă bine, adică, să ne înțelegem, și au făcut în așa fel având o influență mai serioasă să zic așa, dar au muncit pentru ea

probabil, Bacău era prins în masterplan cu o sumă de 100 de milioane în condițiile în care Iași era prins în master plan cu 10 și a venit întrebarea mea și a lui Bodea, băi aproape ca la grădiniță, nu ca la școală, la școală deja ești evoluat, domnule dacă o comisie europeană ți-a spus că din România în primul rând sunt doar trei care merită: Iași, Craiova și Oradea, la alea care ți-au spus comisia că merită tu nu dai nimic, în schimb împarți suma aceea de 1300 la alții pe care... deci, tu vii cu Bacău 100 de milioane și când ai să mergi la comisie o să-ți spună: *neeligibil din 100 de milioane îți dăm doar 10* și după aceea îți dai seama că ai greșit, îți dai seama că rămâi cu 90 de milioane pe care nu le poți cheltui, că nu-ți mai acceptă Comisia, te gândești, aa... lasă că depun pentru Iași, dar când mergi în tura a doua cu Iașul comisia îți spune, prietene, dar tu singur în master plan, tu românule, voi românilor, singuri în master plan, v-ați scris că *Iașului îi dați 10 milioane, cum să vă dau eu 100 când voi singuri ați spus că dați 10 ?!* Asta a fost de fapt toată captivitatea în care noi am fost ținuți în lunile astea și întreaga luptă, chiar dacă și-ar fi dat seama niște români de la Minister aștia sau alții, în viitorul apropiat sau mai îndepărtat că domnule nu poate cheltui altul 100 de milioane pentru că, Comisia nu-i dă, deși a scris românul în masterplan că el vrea să-i dea, atunci venim cu soluția de rezolvare a Iașului, despre Iași a spus Comisia, dar tu singur România ai spus că îi dai numai zece, cum să-i dau eu acum 100, când tu ai aprobat 10 deci, practic tu spui că nu avem masterplan, o luăm iar de la capăt, adică nimic din ce scrie în masterplan nu se mai respectă. Asta a fost întreaga luptă și ceea ce s-a reușit a se face incredibil de greu din punctul meu de vedere a fost să se transforme suma de zece. Măcar nu ne deprecia pentru că, Comisia în fapt ți-a arătat care sunt alegerile ei, nu e un secret. Comisia dacă a dat primul proiect din România Iașul, cum crezi când tu îi spui nu mai dăm nimic la Iași, tu îi spui Comisiei care ea deja a ales, tu român spui: *nu mai dăm nimic la Iași dăm la Bacău*, adică un nou început și Comisia să-ți zică: *prietene, nu. Eu ți-am arătat de la bun început, acolo unde am evaluat am înțeles care sunt prioritățile pentru România, am decis împreună, Iași-Craiova-Oradea. Păi, dacă nu sunteți proști mă aștept ca primele trei propuneri pe care ni le faceți pe 2014-2020 sunt: Iași-Craiova-Oradea ca și continuare*, întâi am băgat cincizecișase, dar le-am băgat având o decizie că lucrurile sunt sănătoase la cap, merită să le băgăm acolo și cum am băgat primii cincizecișase putem să mai băgăm și alții, dar nu vii să-mi aduci alte aeroporturi care nu au trecut de etapa I de evaluare și spui că-i dai o sută și Iașului îi dai zece. Cât de stupid să fii, de fapt asta fost întreaga luptă pe care am avut-o. Mi-a luat mie zece minute să explic cât am putut așa de clar, nu știu dacă mi-a ieșit, dar cert este că mi-au trecut două gloanțe pe lângă urechi, unul aeroportul, unul e autostrada și le-am evitat pe amândouă după o mare luptă ca să zic așa. Acum figurăm în masterplan cu o sută de milioane, asta din punctul meu de vedere, știți că eu sunt neîncrezător, adică unde cred că avem șanse vă spun că avem șanse, unde cred că nu avem nu creez iluzii

oamenilor, nu trimit oamenii pe cărări greșite, dar cred cu sinceritate că odată ce Comisia a demonstrat dându-ne primii cincizecișase de milioane că la tura următoare 2014-2020 în măsura în care noi venim cu un proiect serios acceptat și de români și de Comisie nu avem nicio șansă să-i ratăm pe ceilalți o sută decât dacă suntem noi extrem de incompetenți. Suta asta, asta înseamnă, suta de milioane reprezintă dezvoltarea Aeroportului Iași spre Aroneanu. Imaginați-vă că pista însăși a costat treizecișinouă de milioane fără TVA. Ca să ajungi la încă o sută pe lângă aceștia vom cheltui până la vară, până la toamnă, până în august cu terminalul doi, trei, vom cheltui cincizecișase de milioane. Atât a costat pista, terminalul și parcare nouă. Imaginați-vă ce mai poți face de alte o sută de milioane, respectiv pista de taxi dinspre Aroneanu, parcare triplă față de ce o să avem în vara aceasta și toate terminalele. Asta este suma de o sută de milioane care se întâmplă și ca să vă zic sincer nu-mi vine nici mie să cred pentru că am reușit cu cel mai frumos proiect pe care l-a avut Iașul vreodată și bine făcut și toată lumea alături de el deci, toată lumea l-a sprijinit ne-a ieșit, cel puțin în hârtii și culmea, nu ne împiedica U.E ne împiedicau românii, din București mă refer, dar am reușit, măcar în hârtii suntem acolo, mai departe, după ce se va aproba complet masterplanul, va trece prin toate etapele și prin Parlament și pe la Comisie noi o să ne luăm soarta în mâini și o să mergem în continuare, noi cu AMPOST sau cum o să fie în viitorul apropiat și să construim acest lucru. Cam până în 2020 maxim 2022 după părerea mea noi vom avea pistă nouă de taxi, parcare înspre Aroneanu. Nu știu dacă o să avem autostrada, cel de-al doilea subiect care este la 2 km după aeroport pentru că autostrada este în spatele aeroportului înspre Aroneanu și din noul terminal ai ieșit direct în autostradă. Asta este ceea ce se va întâmpla. Acesta este orizontul de timp, răspunsul la întrebarea dumneavoastră domnule lider cu a doua perioadă de programare 2014-2020 cu mari eforturi primind suta aceea de milioane putem construi tot ce era în planul pe care l-ați văzut dumneavoastră.

**DI. Cristian Stanciu:** Acum ar trebui neapărat scris un proiect în acest sens și dumneavoastră cum ați prezentat la partea de evoluție sigur lucrurile sunt frumoase, noi înțelegem necesitatea atragerii fondurilor europene, dar va trebui să avem garanții că vom putea construi un terminal care să respecte standardele europene. În momentul de față cred că suntem un caz unic în Europa cu trei terminale, unul de 600 m, unul de 1200 m și unul de 3600 m. Cu alte cuvinte, în viitorul apropiat acest terminal pe care îl construim astăzi nu va mai face față evoluțiilor de trafic. Avem terminalul T2 care este exact în această situație. Ar trebui să învățăm din greșelile anterioare pentru că iată ne-am zbatut și mi se părea un proiect foarte bun acum patru ani și am ajuns acum să construim un al treilea terminal și chiar pe al patrulea. Ne trebuie o viziune de dezvoltare foarte clară pe următorii ani care să pună amprenta de aeroport regional pentru că asta ne dorim până la urmă. Din punctul nostru de vedere acest proiect în momentul de față este

un proiect de anvergură redusă care poate periclita dimensiunea regională a Aeroportului Internațional Iași. Va trebui să găsim alte destinații pentru terminalul T1, T2 eventual să le transformăm și să putem să avem și noi un terminal cum au cei de la Cluj care procesează 700 de pasageri pe oră și nu 300 cum avem noi acum în așa fel încât să ne putem dezvolta corespunzător.

**DI. Cristian Mihai Adomniței:** Mulțumesc, domnule lider. Eu cel puțin ca Președinte, dumneavoastră ca lider nu am prins momentul când s-a făcut T2. T2 a fost construit pe niște grafice de pasageri care a fost într-un an depășit de către noi. T3 după cum vedeți și știți cu toții va fi și el depășit moral în cinci ani, dar este soluția intermediară dacă îmi permiteți să spun pe care ne-a aprobat-o Comisia că dacă astăzi Comisia ne-ar fi aprobat un terminal de 10.000 m el nu ar fi încăput decât înspre Aroneanu numai că era o clădire pe iarbă verde, trebuia să am și parcarile mari și pista de taxi, adică proiectul de o sută de milioane pe care nu-l avem, construiam un alt terminal și el stătea izolat în mijlocul unui lan de porumb, asta era realitatea acum și atunci, Comisia de asta de fapt bănuiesc eu a fost atât de strictă cu noi și nu ne-a lăsat să facem mai mult de 3600 m, ne-a dat minimul necesar pentru etapa de azi, cu toții știind că în etapa următoare ne vom muta cu totul dincolo și acel lucru va însemna de fapt cu totul și cu totul alt aeroport. Clujul.....

**DI. Cristian Stanciu:** Credeți totuși că Comisia Europeană va aproba finanțarea unui alt terminal mult mai mare?

**DI. Cristian Mihai Adomniței:** Absolut. În momentul în care ai parcarile noi, în partea cealaltă nu poți să parchezi avionul, avionul se parchează spre burduf și spre intrarea în terminal. Sigur da. Nu am această emoție. Practic și ei au înțeles că este o etapă de tranziție. Acum, noi am avut 340.000 de pasageri, Clujul are încă un milion două sute pentru că la ei efoturile au început de mai demult, dar Clujul a mai făcut un lucru pe care eu nu l-aș fi făcut și noi nu l-am făcut. Clujul, întâi și-a construit terminalele, acolo este credit furnizor. Terminalele pe care le are Clujul, toate vor fi plătite înapoi din banii Clujului numai că, Clujul are cu ce plăti, noi, mai puțin.

**DI. Cristian Stanciu:** Terminalul de 13.000 mp de la Cluj este construit în 2009. Noi suntem în urmă cu 10 ani.

**DI. Cristian Mihai Adomniței:** Ca să termine terminalul în 2009 ei au început în 2004 cu demersurile, iar Tăriceanu a dat mulți bani, știu eu asta, în 2007-2008 ajutând bugetul Clujului cum ar veni, dar încă odată zic, terminalele de la Cluj sunt toate plătite din bani românești, nu sunt plătite din bani europeni cum avem noi gratis, alea sunt plătite o parte din bugetul României prin finanțări.....

**DI. Cristian Stanciu:** Domnule Președinte, dumneavoastră când ați venit la Consiliul Județean nu ați găsit 50 de milioane de euro cu care am făcut pista?

**DI. Cristian Mihai Adomniței:** Nu sunt cincizeci sunt 220 milioane de lei ca să zic așa, nu sunt 50 de milioane de euro.

**DI. Cristian Stanciu:** Și de ce tot ne mirăm?

**DI. Cristian Mihai Adomniței:** Nu ne mirăm. Ceea ce spun este că banii ăia o să-i găsiți la drumuri, la spitale.

**DI. Cristian Stanciu:** Clujul s-a implicat într-o altă manieră și nu a stat în dispute politice cum s-a întâmplat la Iași și au făcut dezvoltarea aeroportului respectiv.

**DI. Cristian Mihai Adomniței:** Nu ați înțeles. Încă odată zic, noi am fost mai organizați, noi am făcut din bani europeni, adică gratis pentru noi. Banii noștri se vor regăsi la spitalul de copii...

**DI. Cristian Stanciu:** Nu despre asta discutăm. Discutăm despre banii care s-au găsi și care ar fi putut fi investiți imediat.

**DI. Cristian Mihai Adomniței:** Asta a ajutat pentru că așa am putut să facem repede lucrurile. Așa este.

**DI. Cristian Stanciu:** Că am realizat o optimizare ulterior și am reușit să depunem un proiect și au ieșit alții să ne blocheze finanțările pe POS T ș.am.d., asta este cu totul altă discuție.

**DI. Cristian Mihai Adomniței:** Nu cred că este altă discuție, dar mă rog, în fine, ideea este că ați prins ideea generală despre cum au stat lucrurile. Cu autostrada dragi prieteni, mă bucur că măcar nu suntem atât de răi noi cu noi, românii cu românii. Am evitat după o luptă mare și vă mulțumesc tuturor celor care v-ați implicat în ea că nu mai scrie drum expres pe niciun tronson dintre Ungheni și Tg. Mureș. Lucrările de artă pe tronsonul Tg. Neamț – Tg. Mureș vor fi făcute pe dimensiunea de autostradă și de asta se cheamă și făcut cum au spus ei întâi se construiește o ramură după aceea cealaltă și care se extind ulterior pe măsură ce mai crește traficul, dar important este că nu mai treci prin sate cu 50 la oră cum era cu drumul expres și ai și semafoare. Drum expres asta este cu intersecții, cu semafor, nici măcar cu pasaje deci, autostrada este autostrada și îți scoate camioanele și îți aduce înăuntru din Moldova înspre Europa direct fără să mai ai emoții iarna sau în ceea ce privește timpii de transport. Și asta a fost o reușită de ultim moment, adică cum să vă spun, a trebuit să sunăm și asta pot să vă zic, am sunat pe absolut toți parlamentarii din Comisia de transport, nu eu personal pentru că nu-i știam pe toți, dar m-am ocupat astfel încât toți parlamentarii din cele două Comisii de la Senat și de la Cameră când vine subiectul pe masă să aibă întrebările Iașului, eu nefiind membru în Comisii și niciunul dintre dumneavoastră că de asta sunt deputați, ne-am asigurat că parlamentarii din Comisii care sunt de oriunde, din orice județ vor ei, dar cel puțin noi față de restul lumii care nu mă interesează pe mine dacă s-au preocupat de cum arată ei în masterplan sau nu, au avut întrebările noastre și cerând răspunsurile pentru noi și în

numele nostru cum ar veni de la Ministru și după cum a spus și domnul ministru, mie mi pare rău că de gura noastră cum ar veni că el așa a spus că este unul la Iași care vrea să-i arătăm doar prin fapte, prin cuvinte i-am spus de o sută de ori și nu pricepe. Domnule, vreau să văd prin fapte da, vreau să văd că se face autostrada și să ni se arate că am avut dreptate prin fapte, este minunat, mă recunosc învins la final, voi fi fericit, dar asta a fost pentru noi iarăși un moment pentru că dacă îl pierdeam și pe acesta, părerea mea este că pe perioada vieții noastre nu mai puteam pentru că după 2020 și cu asta ne oprim, încheiem subiectul acesta, după 2020 Comisia Europeană restrânge cele 30 de TNT care sunt de bază, după 2020 Comisia spune că sunt cam multe și le restrângem, rămân nouă, cu alte cuvinte cei care nu încep, nu ai proiect început, ai lucrări noi și cine nu începe până la momentul în care Comisia strânge numărul, pur și simplu îți dă delet, te-a șters și rămâi la ce aveai, dar nu mai ești pe TNT, asta este de fapt problema, ea fiind deja etapa a treia, a patra, lumea nu a mai reținut-o pentru că era prea departe în viitor sau prea complicat tehnic de înțeles și prin urmare de dezbătut, dar Comisia va șterge, din 30 vor rămâne 9. Dacă suntem normali la cap și nu-i de noi, ține de Guvern, oricare Guvern și începem lucrările putem să raportăm proiect început și trebuie să-l duci la capăt cum ar veni, cum se întâmplă cu Ordonanța nr. 28 la noi, dar dacă nu începem, atunci pur și simplu este ștergere și la revedere și părerea mea este că dacă nu prindem banii europeni cândva și în 2030 tot e bine, nu o să putem face niciodată cu bani românești, este o iluzie, la fel cum Bacăul față de noi avea o certitudine pe hârtie, dar o aveau, noi nu o aveam, noi față de ei aveam mult mai mare certitudinea că vom primi și banii, noi fiind singurii pe TNT, numai noi puteam fi finanțați de Comisia Europeană, iar o nebunie românească deci, tu acolo de unde poți să iei banii europeni nu pui autostradă și unde trebuie să vii cu bani din acciză sau din alte surse ale bugetului pui trei autostrăzi respectiv: Sibiu- Brașov, București-Ploiești-Brașov și Brașov-Bacău, acum a mai apărut și Bacău-Pășcani, astea sunt numai pe bani românești. Tu umpli harta de autostrăzi care le poți face doar din bani românești și acolo unde poți folosi banii europeni degradezi de la autostradă, faci drum expres. Explicați dumneavoastră sănătatea acestor decizii că eu nu o înțeleg, dar asta a fost și băieții ăia au semnat asta, asta a fost lupta noastră în aceste câteva săptămâni și grea, nu vă imaginați că ușor și nu vă imaginați că, de bucurie sau de plăcere s-au schimbat lucrurile. Mulțumesc foarte mult.

Domnule director, vă rog să prezentați punctul nr. 2 mai în detaliu.

**DI. Marius Bodea:** Bună dimineața. În primul rând vă mulțumesc pentru efortul dumneavoastră de a fi prezenți astăzi aici, era o urgență acest proiect. Înainte de a intra în prezentarea pe scurt a acestui proiect vreau să precizez că terminalul pe care îl vom construi respectă întru totul standardele de securitate și siguranță aeroportuară sau altfel spus de-abia acesta respectă tot ce trebuie. Evident vine și terminalul trei pentru că după

cum bine știți avem terminalul unu și terminalul doi, soluția ar putea fi să încercăm să facem terminalul doi ceva mai mare, dar imaginați-vă lucrul făcut prost și împotriva oricărui curent de dezvoltare orice ai face tot prost rămâne, de aceea soluția a fost un nou terminal, în viitor se va schimba complet arhitectura și funcționalitatea acestor terminale, vom găsi pentru fiecare, deja avem viziunea de funcționare dar așa vrea să nu se înțeleagă că e un terminal mic și modest, nu, este un terminal care a fost calibrat pentru a putea atinge alături de celelalte două terminale o capacitate de procesare de două milioane de pasageri pe an cu speranța că în viitorul apropiat pentru că am reușit să prindem și sumele pentru noul terminal acela mare să putem să mutăm tot ce înseamnă tranzit și trafic de pasageri spre Holboca, iar zona de aici să rămână pentru altă destinație, eventual pentru zona de low cost și altele, există o viziune pentru toate astea și vă mulțumesc că aveți încredere în noi. În ceea ce privește proiectul aeroportului prezent astăzi în mapele dumneavoastră este vorba de alimentarea cu energie a noului terminal, valorile cuprinse în studiul de fezabilitate și proiectul depus au arătat că la momentul în care acesta va fi în funcțiune nevoia de consum a întregului aeroport inclusiv sistemele ce alimentează pista vor fi mai mari decât capacitățile actuale, de aceea s-a impus această investiție și anume o nouă alimentare din alte puncte oferite de către furnizorul de energie electrică pentru a putea face față consumului crescut. După cum bine știți, în ședința trecută am propus și dumneavoastră ați aprobat indicatorii tehnico teconomici și datorită faptului că aceste lucrări trebuie să se desfășoare în paralel, construcția terminalului și aducerea noului traseu electric am venit la dumneavoastră cu rugămintea să facem această ședință cât mai repede pentru a putea să ne apucăm de procedurile de achiziții. Mulțumesc.

**DI. Cristian Stanciu:** Domnule Președinte, este corect ce spune domnul Bodea sperăm dincolo de vorbe să fie și în realitate numai că mă gândeam la o chestiune, la inaugurarea pistei inițiale, parțiale, dumneavoastră v-ați urcat pe excavator și ați ridicat prima cupă de pământ, astăzi, este vorba de alimentarea la curent.

**DI. Cristian Mihai Adomniței:** Vreți să mă curentez?

**DI. Cristian Stanciu:** Nu se poate pune la 380 acest cablu pentru deschiderea lucrărilor.

**DI. Cristian Mihai Adomniței:** O să vedeți. Dacă o să-mi faceți plăcerea adevărată mergem cu toții pentru că nu am reușit să vă conving când am mers pe șantier și am pățimit din cauza asta pentru că erau niște lucruri unice care s-au încheiat, nu mai pot fi văzute. Chiar mi-a părut rău că nu ați apucat să veniți atunci când se întâmplau. Măcar acum să veniți vă spun pentru că astea sunt pentru palmaresul personal al fiecăruia, peste 80 de ani cu toții când nu o să mai fim consilieri județeni o să ne uităm la fotografii cam ce am făcut când eram consilieri, să știți că momentul acela nu mai poate fi întors, era un moment magic. Îmi pare rău că am să vă dezamăgesc, domnule Stanciu. Nu voi utiliza nici

un echipament, voi sta foarte cumincior pentru că deși era un fost coleg din politica care acum e într-o altă tabără care m-a și întrebat de protecția muncii și s-a oferit să-mi arate că m-am gândit la întrebările astea binevoitoare, o făcusem cu o zi înainte, nu vă imaginați că am condus o viață excavatoare deci, m-am pregătit intens pentru momentul cu pricina, vă spun că față de ce știam să fac cu el nu prea mi-a ieșit, am fost emoționat. Dacă o să vă uitați la fotografii o să vedeți că, curgea din cupa aia pământul. Erau emoții, dățile anterioare îmi ieșise perfect ca să vă zic sincer, era minunat. Tura asta nu am atâta expertiză să mă organizez așa încât voi sta cumincior lângă dumneavoastră dacă o să-mi faceți onoarea și să veniți, o să aveți ocazia să mă păziți, să mă țineți ca nu cumva să fie un seism. Dacă mai sunt alte comentarii? Atunci vă supun votului punctul nr. 2.

**Cine este pentru? (notă: 29 de voturi). Împotrivă? Abțineri? (notă: unanimitate).**  
Mulțumesc foarte mult.

**Punctul nr. 3. Proiect de hotărâre privind necesitatea certificării unui Sistem de Management de Mediu (ISO 14001) și a unui Sistem de Management al Securității și Sănătății în Muncă (OHSAS 18001).**

Am explicat puțin mai devreme. Dacă credeți că este nevoie să mai explic de ce sunt necesare. Le-am descoperit și noi că sunt necesare în timpul discuțiilor negocierilor cu BERD. Colegii noștri de la toate partidele care sunt în comisia de negociere cu BERD știu aceste lucruri și pot dezvolta mai mult dacă este nevoie. **Cine este pentru? (notă: 29 de voturi). Împotrivă? Abțineri? (notă: unanimitate).** Vă mulțumesc foarte mult și vă invit pe toți cu drag să primim primăvara pe aeroport.

Nemaifiind intervenții ședința s-a încheiat.

**SECRETARUL JUDEȚULUI IAȘI**  
**Lăcrămioara Vernică**

Redactat,  
B.R.P.M.O  
Consilier, Mihaela Dumitriu