



Fundatia Prietenii Deltei Dunarii

0745 47 00 48

Str. a II a , nr . 246

Ddf_foundation@yahoo.com

Sulina – Romania

Catre:

Ministerul Transporturilor

Domnului Secretar de Statat

Marius Humelnicu

Organizatia noastra a examinat propunerea proiectului de cofinantare din Fondul European de Dezvoltare Regionala prin POAT 2007-2013 si cu ocazia intalnirii avute la sediul Guvernului cu domnul Ciolos - Prim Ministru al Romaniei , a facut interventii si propuneri concrete legat de nevoile concrete de dezvoltare in aceasta zona izolata a Deltei Dunarii pentru care s-a aprobat de fapt finantarea

Propunerile transmise scris au fost facute de singura organizatie neguvernamentala din Delta Dunarii, cu oameni care traiesc si cunosc nevoile locale reale.

Dezbaterea ce s-a desfasurat la Tulcea din data de 18.04.2016 a punctat la modul general nevoile de propuneri legat de adevarata dezvoltare a Deltei propriu zise in folosul si pentru cetatenii Deltei Dunarii .

De altfel, domnule Secretar de stat, asa cum ati constatat si dumneavoastra , domnul prim ministru a sesizat tendinta de deturnare de catre ADI ITI DD Tulcea a propunerilor de proiect de investitii de la nevoile comunitatiilor din Delta Dunarii reala catre terasa judetului, proiecte care nu are nici o legatura cu nevoile , aspiratiile , dezvoltarea propriu zisa a Deltei.

Am fost ultimul care a insistat din sala la cuvint , am prezentat succint in doar trei minute chestiuni concrete legat de mediu, transport, sanatate, turism ,

Proiectul privind Investitii teritoriale integrate de dezvoltare durabila a Deltei Dunarii este consecinta intarii sprijinului comunitar

europene pentru dezvoltarea acestor comunitati izolate din delta si aducerea vietii acestora la standardele europene , standarde asumate de statul roman la aderare.

Aderarea Romaniei la UE a condus la obligatii si asigurarea prin angajament sa asigure , respecte si sa garanteze tuturor cetatenilor aflati pe teritoriul national aflati sub jurisdicia statului roman a tuturor drepturilor recunoscute si asumate.

Guvernul Romaniei prin Ministerele de resort au obligatia sa uzeze de posibilitatea adoptarii unor masuri pentru traducerea in viata a rezolvarii situatiei liberei circulatii/deplasarii cetatenilor din zona izolata pentru care s-a aprobat aceasta finantare .

In cazul situatiei transportului de calatori a cetatenilor din Delta Dunarii si a turistilor care viziteaza Rezervatia Biosferei Deltei Dunarii nu se poate face uz de dreptul de derogare de la raspunderea asumata de stat, pentru ca nimeni nu poate fi privat la dreptul de deplasare zilnica la uscat pe terasa judetului in mod arbitrar.

Persoanele private de dreptul constitutional de a se deplasa zilnic din Delta Dunarii la Tulcea , cu mijloace navale specializate destinate transportului de necesitate si utilitate publica au dreptul sa informeze institutiile europene si internationale prin plangere sau petitie ca statul roman nu asigura si nu are la dispozitie nave specializate de transport calatori cu program zilnic, nevoie de transport efectuat o data pe zi dus intors .

Populatia traitoare in Rezervatia Biosferei Delta Dunarii are nevoie suplimentara de protectie sociala egala cu cei din restul tarii si nu decizii administrative luate de nespecialisti defavorabile comunitatilor locale, motivand eficienta economica . Eficienta ce nu se poate realiza niciodata ,

Reamintim faptul ca raportat la numarul de locuitori al localitatilor din delta , transportul fluvial de calatori cu navele clasice este unul sub limita profitabilitatii si este o obligativitate a statului sa-l asigure prin asigurare de nave si subventionare .

In toate tarile civilizate care au zone izolate locuibile , insulele din Grecia, Corsica , Finlanda , Suedia , fiordurile Norvegiene , Japonia etc, transportul este sustinut de stat ca sustinere a acestor comunitati ce traiesc izolat in spatiul national periferic

Ori populatia Deltei Dunarii este supusa constrangerii aducandu-se atingerea libertatilor sale de a avea un mijloc de transport zilnic asigurat dus intors

Legea interzice orice discriminarea si obligatia statului sa garanteze tuturor persoanelor o ocrotire egala si eficace a drepturilor si

libertatiilor, deoarece populatia Deltei Dunarii este asemenea tuturor romanilor platitori de taxe si impozite si au garantate Constitutional aceleasi drepturi cu respectarea corecta a egalitatii in drepturi

Orice persoana , in calitate de membru al societatii , are dreptul la propria libertate de securitate sociala , ea este indreptatita sa obtina satisfacerea drepturilor sociale , economice si culturale indispensabile pentru demnitatea sa..

Comunitatiile locale din Delta Dunarii au dreptul la un nivel de viata corespunzator si asigurarea comunitatiilor izolate cu serviciile sociale necesare ,

Exemplific faptul ca pentru asistenta medicala trebuie sa te deplasezi urgent la Tulcea, ca sunt cazuri de decese si alte necazuri care din lipsa de transport fluvial te izoleaza local, cazuri cind sunt zloiuri pe Dunare si navele nu circula , cazuri cind porturile sunt inchise, .

Romania trebuie sa respecte Drepturile si libertatiile enuntate in Constitutie , Constitutia Europeana , Declaratia Universala a Drepturilor Omului.

Domnule Secretar de Statat

Pornind de la faptul ca Statul trebuie sa respecte obligatiile asumate pentru cetatenii din Delta Dunarii si fiind o chestiune de ce tine de ministerul dumneavoastra , Ministerul Transporturilor nu trebuie si nu are dreptul sa exoneraze aceasta oportunitate de a folosi programul de finantare oferita de UE prin Proiectul privind Investitii teritoriale integrate de dezvoltare durabila a Deltei Dunarii

Este absolut necesar un proiect al M Transportului de cca 50-60 mil euro pentru achizitionarea a patru nave clasice si patru nave rapide rezolvandu-se astfel si definitiv o problema nationala , . Inainte de 89 , NR fluvial dispunea de sase pasagere mari, sasepasagere mici si sapte nave rapide . Cele doua nave pasager existente in folosinta in acest moment sunt din generatia anilor 70

Daca M Transporturilor nu intervine acum uzand de aceasta finantare , rezolvarea acestei situatii privind nevoile de transport , nu va fi rezolvata niciodata in Delta Dunarii intr-un viitor apropiat,

MT dispune de toate argumentele pentru adaugarea si modificarea incisiva a strategiei ITI privind rezolvarea transportului social in Delta cu respectare si asigurarea dreptului comunitar la transport zilnic de necesitate dus -intors pentru acesti oameni .

Dumneavoastra, in acest moment, aveti calitatea si competenta sa puteti demonstra atit MDRT, Ministerul Fondurilor Europene, Premierului Romaniei , necesitate acceptarii introducerii unui

proiect al MT pentru respectarea unor obligatii asumate de stataul roman

Motivele ferme invocate in sustinere unui astfel de proiect , in acest moment, din ratiuni obiective , acum sunt ingradite drepturile acestor comunitatii traitoare izolat in Rezervatia Biosferei Delta Dunarii .

Proiectul pe care-l sugeram a fi propus de dumneavoastra are ca scop ocrotirea si asistenta cat mai larga a drepturilor ce sunt obligatorii pentru punerea acestora in practica

Drept comunitar pe care il are orice persoana izolata din Delta Dunarii de a se bucura de asigurarea eficienta , corecta a unui serviciu normal de transport civilizatat pentru motive personale , profesionale , educationale , culturale, turism.

Atgumente incontestabil in vederea sustinerii proiectului .

Garantarea efectiva a drepturilor omului si libertatiilor fundamentale, asigurand tuturor cetatenilor de pe teritoriul Romaniei libertate de miscare si dreptul de acces in Delta Dunarii - Rezervatie a Biosferei, facilitand astfel tuturor cetatenilor fara nici un fel de deosebire accesul la serviciile navelor de transport pe cele trei barate Chilia , Sulina , Sf . Gheorghe

Acesta facilitate va incuraja si dezvoltarea turismului de studiu desfasurat inainte de 89 de mai toate universitatiile din tara - biologie, ecologie , geografie , sociologie, psihologie, piscicultura ...

In ultima perioada acest turism se desfasoara cu participarea unor grupuri restranse de studenti mixte cu participarea in grup si a unor studenti din tarile membre UE

Uniunea Europeana considera in directivele elaborate, ca turismul contribuie la o cunoastere mai buna a vietii ca perteneri europeni, , vietii culturale si promovarea istoriei noastre si a celorlalte tari .

Dupa cum rezulta din strategia spatiala de dezvoltare a zonei coridorului de transport pan -european VII stabilit la Conferințele pan-europene în domeniul transporturilor (Creta - 1994 și Helsinki - 1997), este constituit de artera navigabilă Dunăre - Main - Rin. se incurajeaza dezvoltarea turismului , pe baza individuala si colectiva si favorizarea calatoriilor turistice in tarile respective din bazinul fluviului Dunarea

Sulina este inclusa in scriptele Uniunii Europene ca terminal turistic dupa intrarea in spatiul Senghen pentru navele de croaziera care vor face curse intre Marea Nordului si Marea Neagra

Orașul Sulina detine statutul privilegiat de *obiectiv de interes*

național, acordat prin Ordonanța nr. 125 din 31 august 2000, privind declararea orașului Sulina, județul Tulcea, și a zonei înconjurătoare ca obiectiv de interes național, Legea nr. 345 din 6 iulie 2001 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 125/2000 privind declararea orașului Sulina, județul Tulcea, și a zonei înconjurătoare ca obiectiv de interes național

Nota de fundamentare în susținerea propunerii .

Viziunea strategiei UE pentru Regiunea Dunării -Bruxelles, Com 715 / 4 - 3.1, reconfirma obligativitatea implementării prevederilor Deciziei Consiliului Parlamentului European. dezvoltarea unui plan de măsuri economice și financiare de sprijin a sectorului de transport public , care să aibă ca obiectiv și facilitarea modernizării flotei fluviale și creșterea vitezei de transport pentru persoane .

Decizia 1692/CCE în ce privește transportul fluvial public din România , în calitate de membru efectiv al UE de la 1 ianuarie 2007 implica :

Sursa : Sinteza - Strategia MT , MDRT , strategia Dunării Bruxelles, Com 715 / 4 - 3.1, Deciziei Consiliului Parlamentului European nr. 1692/1996)

- Ridicarea standardelor sistemului național românesc de transport la nivel European prin facilitarea modernizării flotei fluviale de transport public sub pavilion român
Un parc de cinci nave clasice și patru rapide de transport calatori pentru Delta Dunării care să asigure necesarul în conformitate cu creșterea și dezvoltarea turismului pe termen lung
- Modernizarea/dezvoltarea infrastructurii de transport naval fluvial cu nave rapide , a cadrului național de servicii publice de transport, stimularea siguranței și eficienței ambientale a transportului fluvial public pentru dezvoltarea și exploatarea rezervei europene a potențialului turistic al Deltei Dunării
- Dotarea cu ambarcațiuni specializate care să mărească viteza de călătorie în transportul naval cu garanții ale calității serviciilor în scopul creșterii gradului de confort, siguranței călătorilor .
- Relansarea transportului naval și consolidarea progresivă a serviciilor de transport durabil și eficient, competitiv , îmbunătățirea celor existente prin dezvoltare semnificativă a competiției economice
- Formarea profesională continuă a personalului navigant, conform standardelor internaționale de pregătire, brevetare/atestare începând din 2014,

- atingerea unui nivel de economisire general de 9% din consumul final de energie (remotorizare) , pe parcursul a 9 ani până în anul 2017 cu obiectiv prioritar si de protejarea a factorilor de mediu

Activitate de transport fluvial in Delta Dunarii s-a efectuat inca de la mijlocul secolului al XIX dupa obtinerea independentei, printr-un serviciu regulat de transport public naval / fluvial de persoane asigurat de Romania pentru comunitatiilor ce traiesc in acest spatiu. Transportul localnicilor a fost asistat financiar si asigurat material cu mijloace navale de catre statul Roman , actiunea statului in asigurarea acestui transport a fost una necesara intr-o zona izolata a teritoriului national romanesc,

Obligativitatea asigurarii transportului de catre stat a avut la baza urmatoarele motive .

1. Asigurarea de catre statul Roman a **Dreptului comunitar** , dreptul la liberă circulație al oamenilor care locuiesc in zone izolate , asa cum sunt considerate si localitatiilor Deltei Dunarii (O.G nr.27/1996. s-au aprobat si OG nr. 97/1999), cum se intampla in tariile cu zone izolate , navele de transport in zonele izolate sunt proprietate de stat , statul asigura acoperirea necesitatilor publice generale in astfel de situatii. . .

2. Transport de persoane cu domiciliul in localitatiile dIn Delta Dunarii este considerata „**Transport de necesitate**” pentru faptul ca daca pe terasa judetului o persoana se poate deplasa cu ajutorul mai multor mijloace de transport pentru a ajunge unde doreste (bicicleta, caruta, tractor in caz de forta majora in situatia de inzapezire , microbuze , autobuze, tren altele) , in Delta singura oportunitate este nava de transport persoane ce efectuiaza o cursa zilnica ce acopera distanta dus intors in 9 ore (Cit treci Atlanticul din Europa in SUA)

3. Este considerat **de utilitate publica** pentru ca satisface nevoile comunitatii de transport calatori , transport alimente , marfa , prin infrastructura tehnica constituita din navele de pasageri

4. **Serviciul public de transport fluvial pentru locuitorii nu este si nu va fi niciodata un serviciu care sa aduca beneficii financiare sau sa se sustina singur datorita densitatii reduse a comunitatiilor locale ,** fapt pentru care este subventionat de stat

Analiza SWOT

Analiza transportului fluvial in Delta Dunarii

PUNCTE FORTE

PUNCTE SLABE

Delta Dunarii : Rezerva strategica a turismului European (J. Y. Cousteau declaratie 1991 la Sulina , televizata)

România a aderat la Conventia privind patrimoniul mondial, cultural si natural, adoptata la Conferinta Generala a UNESCO la 16 Noiembrie 1972 (MAB - Omul si Biosfera), Delta Dunarii fiind inscrisa pe lista patrimoniului mondial si universal in Decembrie 1991 si declarata Rezervatie a Biosferei . Rezervatia Biosferei fapt ce a demonstrat o crestere masiva a numarului de turisti

Turismul reprezintă o activitate profitabilă pentru comunitatile locale , cu un impact benefic major în economia comunităților si dezvoltare durabila de viitor

.Stabilizarea si reducerea migratiei tineretului prin marirea numarului de locuri de munca daca serviciul public de transport se mmodernizeaza si va face fata cererii pe timp de sezon

Coridorul sapte reprezinta o axa centrala si este considerat un sistem dinamic complex, *un factor de dezvoltare* inclus in strategia europeana de cooperare comerciala , dezvoltare economica-sociala, spatiala pe orizonturi lungi de timp in circuitul transportului european ce include si servicii de transport turistic in Delta Dunarii

OPORTUNITATI

Implementarea Strategiei Dunarii Bruxelles, Com 715 / 4 - 3.1

.Respectarea obligatiilor asumate de Romania la aderarea in UE

Dotare cu nave clasice si rapide

Introducerea standardelor de calitate in transportul public de pasageri / turisti

Durata mare a timpului de transport cu navele clasice , dus – intors variaza intre 9 ore pe canalul Sulina la numai 71Km ,

11 ore pe bratul Sf. Gheorghe si peste 12 ore pe bratul Chilia

Dotarea existenta in prezent

2 nave clasice cu capacitatea de 300 locuri (**construite 1968-70**) nave ce nu mai corespund cerintei actuale

2 nave clasice cu capacitatea de 130 locuri (**1975**) pentru Sf. Gheorghe si Periprava

2 nave semirapide tip catamaran

sunt nave de rada pentru excursii de maxim 45 de minute in sezonul de vara , spatiul este foarte redus ca suprafata mp/calator fapt ce produce condens in perioadele reci.scaunele sunt mici de tip tramvai si incomode , nu exista instalatie de dezumidificare – imbracamintea calatorului devine umeda in cele aproximativ trei ore de mars. Fapt constatat de protectia consumatorului.

PERICOLE

Institutia Prefectului si Consiliul Judetean Tulcea se vor confrunta cu problema rezolvării transportului de necesitate pentru populatia Deltei Dunarii daca nu i-a masuri urgente de refacere a parcului de nave de utilitate publica destinat transportului locuitorilor Deltei. Un SA nu poate fi tras la raspundere daca invoca motive

care înregistrează schimbări permanente și o evoluție ascendentă a ofertei pentru Delta Dunării

Un serviciu de transport mai atractiv, mai confortabil, mai dinamic în Delta Dunării cu mai multe curse zilnice pe timp de sezon turistic ce conduce la dezvoltarea economică a localităților din Delta Dunării.

Contribuie la dezvoltarea turismului prin asigurarea unor condiții de transport superioare calitativ prin confort și viteză.

Activitatea de transport cu nave rapide este benefică pentru Delta Dunării, deoarece oferă locuri de muncă localnicilor prin diversificarea serviciilor locale –turist pe timp de sezon și extrasezon,

Durata unei călătorii cu navele rapide este în medie de 1,5 ore și este mai scurtă de trei ori decât durata călătoriei cu nave clasice și de două ori mai scurtă decât durata călătoriei cu nave expres.

Scurtează durata călătoriei, permitându-le comunităților rezolvarea în aceeași zi a problemelor personale (spital, intervenții stomatologice, justiție altele) care necesită deplasarea în municipiul Tulcea

Datorită duratei reduse a călătoriei, pasagerii locali și cei care lucrează în Delta Dunării, călătoresc în procent de 70% cu navele rapide

Posibilitatea ca navele achiziționate să intre la un serviciu public al județului Tulcea

economice /financiare

Navrom Delta SA, este un SA al Galațiului, în fapt grupul de nave trebuia să aparțină Județului Tulcea pentru că navele au operat pentru Delta Dunării

Parcul de nave clasice existent are o vârstă de peste 40 de ani și risca să fie oprit de la navigație de Registrul naval român datorită vechimii navelor

Navrom Delta nu are potențial financiar să cumpere sau să construiască nave noi

Dezvoltarea și modernizarea transportului naval fluvial nu prezintă pericole ci reprezintă doar modernizarea județului prin dezvoltarea unui serviciu la cerința europeană de transport calitate/ viteză / pret cu creșterea dezvoltării economice locale

Singura problemă care poate apărea este de ordin meteorologic când ne confruntăm cu ierni foarte grele, când din cauza zăpezilor de ghiță pe Dunăre se poate bloca transportul navelor rapide cu până la o lună, conform analizelor de date meteorologice din ultimele decenii.

Achizitia a patru nave rapide de calatori pentru deservirea comunitatilor si afluxului de turisti straini interesati de vizitarea Deltei Dunarii

Oportunitatea ca Judetul Tulcea sa ofere servicii de transport rapid pentru delegatii apartinand UE; CE; ambasade, altele.

Programul incomplet de curse de calatori al Navrom Delta Sa in RBDD

-

Tulcea- Sulina

- extrasezon (01.01 – 30.04; 01.10 – 31.12)	5 curse/săptămână
- sezon (01.05 – 30.09)	6 curse/săptămână

Tulcea –Sf. Gheorghe

- extrasezon (01.01 – 30.04; 01.10 – 31.12)	3 curse/săptămână
- sezon (01.05 – 30.09)	4 curse/săptămână

Tulcea – Periprava

- extrasezon (01.01 – 30.04; 01.10 – 31.12)	3 curse/săptămână
- sezon (01.05 – 30.09)	4 curse/săptămână

Dupa cum rezulta din program, atat in sezon cit si in extrasezon , operatorul Navrom Delta SA nu acopera nevoile comunitatii de sapte curse dus –intors din sapte zile cat are saptamana.

Cu sincere sentimente de respect

Presedinte
Raducu Nicolae.



Fundatia Prietenii Deltei Dunarii

0745 47 00 48

Str. a II a , nr . 246

Ddf_foundation @yahoo.com

Sulina – Romania

Catre:

Ministerul Transporturilor

**Domnului Secretar de Statat
Marius Humelnicu**

Cu respect va rugam sa interveniti la cabinetul domnului Prim Ministru , Ministerul Dezvoltarii, Ministerul Fondurilor Europene, Ministerul Turismului , cu rugamintea expresa ca in cadrul intocmirii, in acest moment, a Strategiei de proiecte finantate de Programul ITI de dezvoltare pentru Delta Dunarii, sa se aiba in vedere si punerea in implementare si a proiectului SEE Reabilitarea Palatului Comisiunii Europene din Sulina in vederea dezvoltarii turismului european

In anul 2008 - Spatiu Economic European face o donatie financiara

Finantarea pentru Romania cuprinde patru componente , la M Culturii se desfasoara un atelier de lucru la care au participat reprezentanti din M. de Externe, M. Finantelor , M. Culturii, Secretari de stat a unor ministere din Romania

Secretari de stat ai unor ministere din Norvegia ca tara donatoare , parteneri de proiecte propuse ai unor institutii norvegiene care sa fie implicati in proiectele propuse in Romania ..

In data de 17.04.2008, organizatia noastra a fost invitata sa participe la "Ateliereul de lucru "desfasurata la sediul Ministerului Culturii si Cultelor unde s-au analizat ideile de proiecte deja selectate la nivel national .

ONG -ul nostru a fost desemnat , de catre SEE si Guvern , ca aplicant in implementarea proiectul de restaurare si refunctionalizare a obiectivului de patrimoniu european ,, Palatul Comisiunii Europene a Dunarii, aflat pe Lista Monumentelor Istorice la pozitia LMI : TL II .m -A 6019.

Acest obiectiv a fost propus pentru restaurare prin indentificarea facuta in cadrul proiectului PHARE - euroart RO 9709/S

2-04 , proiect implementat de FPDD in parteneriat cu opt institutii guvernamentale acreditate / autorizate inca din anul 2000 .

In luna iulie /2008 o delegatie compusa din 12 persoane condusa de Secretarul de stat pe cultura din Norvegia, diversi directori, ambasadorul acestei tari, vin de viziteaza orasul Sulina , legat de istoric facind observatii ai asupra satrii obiectivul respectiv.

Starea cladirii : spatiile de la parter sunt nefunctionale. La etajul superior au functionat Pilotajul , Capitania de port Sulina, Securitate, Punctul de control trecere frontiera, biblioteca , institutii ce au parasit cladirea .

Personalul care desfasoara activitati angajat al sectiei cai navigabile Sulina este redus ca numar in urma reducerii activitatiilor, disponibilizarilor, reducerea parcului de nave, desfasurindu-si activitatea intr-un spatiu foarte restrans.

Dupa implementarea proiectului de restaurare urma ca in 80% din etajul superior sa fie utilizat ,urmand ca in perspectiva dezvoltarii ulterioara a contactelor intre institutii guvernamentale in diverse domenii, transport, cultura , CE, UE, Comisii ,

Scopul proiectului imbraca caracteristici de cooperare referitoare la manifestari internationala, schimb de informatii intre expertii , secretari de stat , ministri , schimb de cunostinte pe domenii de activitati guvernamentale , intalniri periodice care sa elaboreze in comun proiecte si programe de dezvoltare spatiaa , studii in comun privitoare la politicile culturale prin organizarea saptamanei culturale a fiecarei tarii din bazinul Dunarii care sa se desfasoare in Sulina . Desigur ca pozitia atractiva cu Dunare, delta, mare este agreata .

, un muzeu hi-teck ,
o biblioteca cu specific naval
, sala uniformelor marinaresti europene din secolul XIX,XX
sala muzeului CED - AFDJ,
sala Hartley,
sala Jean Bart,
sala George Georgescu, ...

Spatiile de la parter urmand a fi reamenajate si mobilate pentru a fi locuite de catre participantii la conferintele cu participare internationala din Comisia Dunarii , Programul Dunarii , CE, UE etc , delegatiilor MT , ambasadori etc.

Sala de conferinte a palatului CED , spatiu de locuit va fi destinata utilizarii in scopul nevoilor MT, unor evenimente de imprtanta nationala si internationala si applicantului intro mica masura .

Interes pentru desfasurarea in acest obiectiv apartinand M T , a unor evenimente de relevanta si - au manifestat dorinta prin scrisori de oferta si UNESCO, UNDP, UNEP, GEF, M de Externe , ambasadele tarilor foste membre in CED.

In urma desemnarii FPDD ca unitate de implementare , organizatia a urmat masurile cuprinse in normele de redactare a proiectului cerute prin acordul Romaniei cu Spatiul Economic European , acord incheiat cu Ministerul Finantelor ca PCF.

Pentru degrevarea bugetului national M. de Finante a solicitat expres incheierea Acordului de parteneriat cu Autoritatea Centrala - Minister.

(40 -50 % contributie daca se incheia cu AFDJ -ul si 18 - 20 % contributie cu ministerul). Ca partener local era inclusa si Primaria Sulina .

S-a realizat studiu de fezabilitate , redactarea proiectului in romana si in limba engleza , s-a semnat acordul de parteneriat cu Primaria Sulina

In data de 10.06.2008 , domnul Secretar de stat Antonel Tanase semneaza Acordul de parteneriat pentru M.Transporturilor cu acceptul domnului ministru Ludovic Orban , la cerera expresa a Ministerului de finante si a insistentei ONG-lui FPDD care a solicitat interventia unor ambasade ale unor tari membre CED care si-au aratat disponibilitatea de implicare viitoare .

Este foarte interesant ca Ministerul Transporturilor a intuit imediat oportunitatea de cooperare europeana si internationala prin regenerarea acestei caladiri si a rolului acestuia in dezvoltarea unor noi relatii parteneriale

Desemnat sa semneze Declaratia de angajament a fost imputernicit de catre domnul secretar de stat Antonel Tanase, domnul Consilier special Suci Ion , din Directia Transprturi Navale a MT careurma sa reprezente interfata dintre Minister si procesul de implementare a proiectului.

Proiectul a fost depus pe data de 13.06. 2008 la Ministerul .Economiei si Finantelor - Autoritatea pentru Coordonarea instrumentelor Structurale si a fost inregistrat la pozitia RO - 00037.

Prin adresa ACIS 406733/03.12.2008 suntem informati ca proiectul inaintat a obtinut cel mai mare punctaj la nivel national (85.00 puncte) fiind inclus pe lista propunerilor selectate si transmis spre analiza si validare Oficiulu Mecanismului Financiar la Bruxelles.

Valoarea grantului solicitat este de 2.595.125 euro.
Contributia Ministerului Transporturilor 508 .744 euro (18%)

Contributia Primarie oras Sulina 1% , reprezentind contravaloarea autorizatiei de constructie.-

In urama validarii de catre OMF- Bruxelles , semnarii contractului de inceperea implementarii proiectului cu M. Finantelor , conform Acordului semnat cu SEE de catre Guvernul Romaniei , Ministerul Transporturilor va vira contributia integrala pentru inceperea procedurilor de implementare, urmand ca pe baza decontarilor de lucrari Ministerul de Finante sa vireze valoarea de grant destinat implementarii si finalizarii proiectului..

Noile norme metodologice de aplicare a validarii proiectului au in calcul si expertizarea obiectivului de catre specialisti ai SEE - Bruxelles, Expertizarea va fi facuta de catre arhitecti -ingineri si ingineri in constructii.

Aceasta expertizare s-a facut in perioada de 28 februarie - 2 martie ac.

Din motive obiective FPDD nu a mai insistat pentru finalizarea proiectul si semnarea contractului . In citeva saptamini cursul euro-lui a crescut de la 3.2 la 4.1, fapt ce a dus la blocarea initiativei de cofinantare a Ministerul Transporturilor si ne-a informat ca nu dispune de inca aproape 500 000 de euro .

In acest moment noi am redirectionat proiectul la M fondurilor europene in speranta ca un proiect evaluat , aprobat pe primul loc poate intra in finantare directa prin ITI . Desigur ca solicitam si sustinerea Ministerului Transporturilor si interventia M. Culturii.

In cadrul Procesului de Cooperare Dunăreană (PCD) la Budapesta si Wiena sau desfasurat inca din anii 2002-2005-2007-2009 intruniri de lucru multiple pentru dezvoltare spatiala si promovare turistica , transportului, culturalitate in bazinul Dunarii si utilizarea potentialului arhitectural , patrimonial , existent .

In anul 2002, in programul INTERREG II B - Cadses,sa desfasurat la Hainburg in Austria o intalnire pregatitoare de selectie a unor porturi care sa intre in circuitul turistic european al bazinului Dunarii -Rin-Main ,

Cu aceasta ocazie s-a semnat un memorandum astfel ca in circuitul turistic de croaziera danubian, grevat si pe istoria europeana a orasului Sulina si potentialului sau cultural istoric , Sulina sa fie inclusa ca terminal turistic, Marea Nordului - Marea Neagra, fiind punctul terminus al coridorul 7, reprezentand de fapt o axa a Europei centrale dupa darea in folosinta a canalului Rin - Main -_Dunare

S-a specificat ca dupa intrarea in spatiul Senghen a Romaniei , uniformizarea legislatiei de navigatie pe coridorul pan -european VII

stabilit la Conferințele pan-europene în domeniul transporturilor (Creta - 1994 și Helsinki - 1997), este constituit de artera navigabilă Dunăre - Main - Rin. Coridorul va fi folosit în dezvoltarea spațială danubiană prin promovarea turismului de croazieră

Palatul Comisiunii Europene a Dunării (1856 -1939) urmand să devină muzeu de importanță europeană și spațiu de desfășurare a unor evenimente europene de lucru.

Reamintind astfel Europei, prin intermediul Europarlamentarilor țărilor membre din Uniunea Europeană care vor participa la ateliere de lucru pe specific , că pe teritoriul nostru național a funcționat unicul Parteneriat european ce a avut o activitate neîntreruptă timp de 83 de ani - Comisiunea Europeană a Dunării.

Comisiunea Europeană a fost, de fapt, Bunicul actualei Uniuni Europene.

CED-ul a funcționat în Sulina ca organism cu statut de extrateritorialitate cu pavilion propriu, neutralitate pe timp de pace și război și privilegii fiscale, funcționând cu finanțare internațională. Sulina fiind de fapt o mini Europă a acelor timpuri prin heterogenitatea comunităților, religiilor, pluriculturalitate, statut etc.

Repunerea pe rol a proiectului de reabilitare aduce în conștiința Europei că în acest Parteneriat au activat Marile Puteri europene - Franța, Germania, Italia, Marea Britanie și cele trei Imperii ale timpului - Austria, Rusia, Turcia și alături de acestea și România.

Internationalizarea orașului Sulina a solicitat-o și ambasadorii țărilor ce au făcut parte din Comisiunea Europeană a Dunării . Ambasadorii Austriei , Marea Britanie, Turciei, Franței , Italiei , Rusiei .Ambasadorii ai Norvegiei, Olandei, Acest cerință a fost pronunțată și de reprezentanții UE la București cu ocazia vizitării orașului, Orașul Sulina a reprezentat, timp de 83 de ani (1856 - 1939), locul de constituire și funcționare al primului parteneriat european pe probleme de gestionare a activităților economice comerciale pe Dunare :

Comisiunea Europeană a Dunării (CED), din care au făcut parte țări precum Austria, Germania, Marea Britanie, Italia , Franța, Rusia , Turcia și România este și reprezintă un exemplu de cooperare europeană , chiar dacă între parteneri au existat polarități militare și politice .

Am adus în conștiința Europei că în acest Parteneriat au activat Marile Puteri europene - Franța, Germania, Italia, Marea

Britanie și cele trei Imperii ale timpului - Austria, Rusia, Turcia și alături de acestea și România.

Putem spune ca CED-ul este « inaintasul » actualei Uniunii Europene iar convietuirea, fara incidente a populatiei locale, formata din 27 de nationalitati, este o dovada ca tot aici, s-a nascut si conceptul de acceptare etnica si relationare interetnica pasnica.

Domnule Secretar de stat

Aveti sansa sa intrati in istoria orasului Sulina cu reabilitarea Palatului CED si Comunitatiilor Deltei Dunarii daca reusiti sa convingeti un guvern ca niciodata nu se va mai ivi o oportunitate sa achizitionati nave si sa rezolvati problema transportului in Delta Dunarii .

Presedinte
Raducu Nicolae

Scurt istoric.

Comisiunea Europeana a Dunarii (1856 - 1938)

Războiul Crimeii a durat din 28 martie 1853 până în 1856 și a fost un conflict armat dintre Imperiul Rus, pe de-o parte, și o alianță a Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei, a celui de-al doilea Imperiu Francez, a Regatului Sardiniei și a Imperiului Otoman, pe de altă parte.

Dupa razboiul Crimeii sau Oriental se restabileste echilibrul puterilor in aceasta parte a europeii .

Congresul de pace de la Paris din 1856 impune infiintarea Comisiunii Europene a Dunarii(CED) cu sediul in Sulina . Scopul declarat al CED era unul economic, regularizarea gurii fluviului Dunarea pe bratul Sulina , scopul nedeclarat era realizarea unei zone tampon de neutralitate politica si militara care sa impiedice expansiunea rusa spre stramtoarea BosforGurile Dunarii au avut o importanta deosebita si strategica in decursul trecerii timpului. Interesele au fost de ordin politic, militar , comercial si in mai mica masura economic. Zona a fost stapinita dupa fluctuatia evenimentelor in contextul istoric dat.

Prima atestare documentara a localitatii apare in lucrarea „De administrando imperio” sub numele de Solina, a imparatului Bizantului, Constantin al VII-lea Porphirogenetul în anul 950

Istoria Sulinei este indisolubil legata de istoria fluviului Dunarea si viata portului.

Intalnim Sulina positionata in mai multe portulane si harti italiene din sec. XIV si sec. XV, din care amintim harta intocmita de Pietro Visconti in anul 1327 si portulanul genovez din sec. al XIV-lea, tiparit in Cetatea Dogilor de catre carturarul Dimitrios Tagias.

Cele mai multe stiri despre viata localitatii Sulina incep sa apara din sec. XVIII, cand turcii incep sa aleaga drumul apei pana la Constantinopol, trecand pe bratul Sulina (singurul navigabil la acea vreme). Astfel, darussade agasi, Besir Aga (seful haremului imperial), a fost cel care a facut o donatie pentru construirea unui far la Sulina, anul 1745. Scopul acestei donatii este exprimat de fondator astfel: Faleză orasului - sec. XVII

In "Alexiada" Annei Comnena a fost mentionat orasul Selinas sau Solina de la gurile fluviului Calonstoma. In anul 1318, orasul devenise port genovez. Un document din iulie 1469 mentioneaza faptul ca " flota turceasca se afla la Soline", inaintea atacului impotriva Chilieii si Cetatii Albe. In perioada razboaielor ruso - turce, sec. XVIII - XIX, Sulina era cunoscuta ca o localitate cu numai 1000 - 1200 de locuitori. Conventia ruso - austriaca incheiata la Sankt Petersburg (1840) este primul document de legislatie internationala, care nominalizeaza Sulina ca port fluvio - maritim si pune bazele navigatiei libere pe Dunare.

In anul 1856 căpitanul Engley Spratt întocmește o hartă mai aproape de realitate; adică de contemporaneitatea sa, pentru că astăzi lucrurile stau deja altfel: farurile instalate la malul mării în 1802 (Sulina) și 1865 (Sf. Gheorghe) se află acum la 2-3km inapoia țărmului.

Sulina - Selina - Soline - Sunne prin pozitiei ei ca port fluvio maritim din timpuri imemoriabile , a preluat si purtat amprenta colonizatorilor ca port grecesc , genovez, al Principatelor romane , turcesc, rusesc si prin vointa marilor puteri devine port international iar mai tarziu atinge statutul conferit de Comisiunea Europeana a Dunarii de Port Stat , beneficiind de extraritorialitate, neutralitate pe timp de pace si razboi , privilegiu fiscale.

Sulina este orașul european care a purtat neoficial numele de Europolis, datorită structurii eterogene a comunităților si spiritului de toleranta etnic fenomen bazat pe respect, luciditate, într-o atmosfera de pluriculturalism. , unic in Europa acelor timpuri fapt consemnat in lucrari , rapoarte ale diplomatilor, comandantilor si calatorilor temerari.

Aflam din scrierile timpului de pirati, si raufacatori dar descoperim in aceste scrieri de ceva inexplicabil . Portul plin de sute de corabii cu steaguri si flamuri la catarge din toata floarea biruitorilor de valuri si furtuni. Si in acest mozaic de natii si religii in viata unui mic port sa baut in birturi, cot la cot, in fum de pipa marinarea zile si saptamani, in asteptarea plecarii prin linistirea furtunii din mare . La intretaere de imperii murise orgoliul natiei, s-au legat prietenii cum numai marinarii le stiu a le aprecia si respecta ,pentru ca drumurile lor se intretaie in alte porturi, in alte birturi in mirosul aceuia-si fum cu povestiri si strigate de bucurie , in limba lui, la un chef cu rom .

Populatia oraşului oscila de la 5000 de locuitori la 1000-15.000 locuitori în functie de operaţiunile comerciale navale, cresterea s-au descresterea populatie locale fiind influentata şi de cât de mare era bogatia anului agricol prin producţia de grâu. In port se incarcau bunuri de care multe tari aveau nevoie, sare, grau, cherestea.

Corabierii si mai tarziu in epoca aburului navigatorii de pe carcaboate ce ramaneau la ernatic in port se debarcau si lucrau in postele de docheri formate spontan pe criteriile de natie.

Portul atrăgea docheri de pretutindeni care câştigau de trei ori mai mult decât în orice alt port, datorita privilegiilor fiscale, uni i-si agoniseau banii si se repatriau altii se căsătoreau şi deveneau localnici

Aflam dintr-o statistica descoprita intr-o scrisoare in arhiva Comisiunii ca Sulina devine micul oraş european în care la sfarsitul secolului XIX, la o populatie stabilă de aproximativ 5000 de locuitori existau 27 de naţionalităţi: greci - 2056, romani - 803, armeni- 444, turci- 268, evrei-173, ruşi - 594, austro-ungari-211, albanezi-117 , tătari -22, bulgari - 35, germani - 49, danezi- 6, italieni - 45, englezi - 24, francezi -11, gagauzi -5, muntenegreni - 22, polonezi -17, lipoveni cu popa -7, indieni - 4, senegalezi - 10, etiopieni -5, algerieni -8.

Limba vorbita de comunitate in Sulina era limba greacă, oficială - franceză , urmată de limba română, rusa , italiana, turca viaţa oraşului find de fapt mai mult viaţa unui port prins în jocul intereselor marilor puteri.

Educatia era asigurat de doua scoli grecesti, doua romanesti, o scoala germana , o scoala italiana , un gimnaziu, o scoala de arta pentru fete cu predare in limba franceza, una evreiasca si un institut englez de marina.

Procesul confesional era asigurat de zece biserici diferite: anglicană, un templu evreiesc , geamie turcească, biserici ortodoxe -

greacă, armenească, două biserici românești, biserica rusească, lipovenească, biserică catolică.

Si cei veniti din patru zari si-au gasit adapost in credinta care i-a ajutat sa-si pastreze obiceiurile si i-a randuit in morminte, cind a voit destinul, dupa religia fiecaruia in cele cinci cimitire existente si astazi.

Intre Sulina si Galati exista o linie telegrafica din 1857 si din 1903 o linie telefonica.

In anul 1882 sir Hartley aduce din Statele Unite ale Americii de Nord primul generator electric cu care ilumineaza interiorul palatului Comisiunii , gradinile si cheul , iar din 1903 de beneficile electricitatii au parte si locuitorii urbei fiind primul loc iluminat electric din Romania (exercitiul financiar al CED din anul 1884 (balanta pentru cheltuielile realizate in 1883) ... capitolul " Luminarea si Balisagiul Portului este prevazuta o investitie de 87.888 FFr ")

În Sulina funcționau în acea perioadă numeroase agenții consulare cu viceconsuli, ale Angliei - Norvegiei, Austriei, Italiei, Olandei, , Danemarca , Turciei, Rusiei, Greciei și Belgiei

Social constatam ca era un orasel aristocrat cu inalti functionari ce activau in consulatele straine, inalti functionari din CED, ingineri, demnitari ai statului si intelectuali de tinuta , functionari de banci , comandanti de nave , piloti de Dunare si bara, patroni de slepuri si negustori de case comerciale, slujitori ai credintelor.

Urmau marea echipa a meseriasilor CED, mecanici de bord si reparatii , topitorie, marangozi, docheri, tamplari..In oras erau si navetistii navelor de patrulare militare care se amestecau printre localnici si noii debarcati.

Sulina era un oraș deschis, cosmopolit cu 1.200 de case, 70 de mici intreprinderi ce ofereau reparatii la nave, ancore , alimete , vele si parame 154 de prăvălii de lume buna si bacani de rind, cabarete cu sali de biliard , case de comert si navigatie, banci , cazinou de pariuri pe plaja unde , in miez de noapte se schimbau averi cu acte doveditoare ca fusese cistigate s-au pierdute la ruleta, , o uzina electrica , o uzina de apa , un drum modern in lungime de 5 mile, un teatru de 300 locuri, citeva hoteluri si ca in orice port si case rau famate

Existau curse regulate ,sustinite de statul roman , de vapor la Tulcea si Galati si o data pe saptamine sa facea si o cursa de Istnbul de unde se facea aprovizionarea cu verdeturi si coloniale.

Sulina capata si statutul de Port Franco si are o dezvoltare economica ascensionala, conferita de statutul CED

Regina Olandei finanteaza in anul 1897 constructia unei uzine de apa potabila

Tipografiile locale scoteau o serie de ziare: "Gazeta Sulinei", "Analele Sulinei", "Delta Sulinei", "Curierul Sulinei" , in paginile acestor ziare se gaseau articole editate si in limba greca , franceza, italiana etc

Cu sprijinul C.E.D., la Sulina s-au construit două spitale dotate cu instalații moderne de spitalizare, care asigurau consultații și spitalizare pentru personalul C.E.D., dar și pentru populația orașului și marinarii aflați în tranzit. Personalul muncitor din atelierele C.E.D., beneficia de servicii sanitare gratuite.

Doctorului in medicina Emil Enghelhart cu doctorat obtinut la Strasbourg face serioase cercetari pe care le comunica scris unor colegi cu recomandarea ca prietenii lor foarte obositi sa fie trimisi la Sulina . Engheelhart descopera cu un magnetograf ca in subsolul Sulinei sunt straturi de minerale care produc serioase modificarii campului magnetic . El consemneaza intr-un registru numele celor veniti la tratament de „ refacere prin decompresare magnetica”. Concluzia notata de renumitul Doctor era ca toti pacientii dormeau foarte mult, plecau refacuti, multi revenind la bai pe plaja Sulinei in vara urmatoare.

Agenții ale companiilor de navigație care functionau in Sulina : Serviciul Maritim Român - S.M.R., care avea și un vas de salvare; Deutsch Levante Linie - D.L.L.(Germania); Societatea "Lloyd Austria"(Austria); Societatea "Florio et Rubatino" (Italia); Linia Johnston (Anglia); Linia Westcott (Belgia); Compania "Messageries Maritimes"(Franța); Compania "Egeo"(Grecia).

Cel puțin de doua ori pe luna avea loc un eveniment monden organizat de consulate de ziua unei tari, de CED , de marina militara, orasul se umplea de reprezentanti comerciali si de afaceristi sositi de la Constantinopole sau Odesa .

Ca in toate porturile din lume si aici se practica contrabanda si pirateria, arme aduse pe Dunare ascunse printre alte marfuri erau incarcate la protectia intunericului in caiuce de mare si luau drumul Odesei. Cei prinsi fac temnita in Tulcea intre doi si cinci ani

Printul Constantin Moruzi - subprefect de Sulina , construeste un teatru de 300 de locuri cu doua loje, placat pe exterior cu scandura , pe scena teatrului au concertat numeroase trupe romane si straine. Teatrul a fost distrus intr-o noapte prin incendiere , la sfarsitul primului razboi mondial, de un grup de revolutionari care s-au repatriat fugind cu un caiuc in aceiasi noapte la Odesa.

Dupa primul razboi mondial Sulina intra intr-o perioada de stagnare si decadere cauza fiind si criza economica premergatoare celui de al doilea razboi mondial .

Discret, oraselul a servit si la repatrierea evreilor inaintea declansarii celui de-al doilea razboi mondial si chiar in perioada respectiva , Evreii se imbarcau pe nave bulgaresti care nu erau torpilate de submarinele rusesti si plecau spre Istanbul.

Imbarcarea refugiatilor poloni din portul Sulina plecati de acasa in graba, fara a fi avut timpul necesar sa-si ia macar lucrurile de prima necesitate, de asemenea, intretinerea si ajutoarele medicale date lor, ca si refugiatilor din celelalte tari ale Europei Centrale au facut sa se cheltuiasca sume considerabile...

Apoi "tragedia celor aproape 2500 de emigranti, care au stat aproape doua luni in portul Sulina (pentru ca nici o alta tara nu era dispusa sa-i primeasca)

.Orasul are un aspect specific , casele sunt lipite si poarta amprenta apartenentei proprietarului si natiei de care apartine, arhitectura diversa si variata o bogatie a creativitatii arhitecturale a secolului XVII si XIX.

Incepe al doilea razboi si ca un facut orasul este iertat de distrugeri . Dintr-o eroare este bombardat la 25 august 1944 de aliati , 70 % din patrimoniu este distrus.

Dupa razboi gloria si stralucirea de altadata a Sulinei apune se nascuse Cortina de fier .

Conceptul Europei Unite si de acceptare etnică între comunități si state , s-a plămădit spontan si in mod natural în Sulina acelor timpuri.

. Presedinte

Raducu Nicolae

Palat –