

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
**REGIA AUTONOMĂ ADMINISTRAȚIA FLUVIALĂ
A DUNĂRII DE JOS GALAȚI**

Str. Portului nr.32, 800025, Galați, România
Tel: + 40 - 236/460812, 460016
E-mail: secretariat@afdj.ro

Registrul Comerțului: J1991010031177
C.U.I.: 1644670
Cod IBAN: RO75BRDE180SV03879541800 BRD GALAȚI



River Administration of the Lower Danube Galați

DOMNULUI ION LUCIAN PETRAȘ
JURNALIST SAPTAMANA.ONLINE ȘI PRESSHUB.RO
E-MAIL: SAPTAMANA.ONLINE@GMAIL.COM

Ref.: referitor e-mail datat 19.08.2026, ora 10:04 AM, transmis și înregistrat la AFDJ-RA Galați sub nr.27113/19.08.2026

A.F.D.J. - R.A. GALAȚI

09. SEP. 2026

INTRARE NR. **29661**
IEȘIRE

Stimate domn,

Subscrisa Regia Autonomă Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați (în continuare notată prescurtat AFDJ-RA Galați) cu sediul în localitatea Galați, județul Galați, str. Portului, nr.32, cod poștal 800025, telefon 0236/460.812, e-mail secretariat@afdj.ro, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Galați sub nr.J1991010031177, CUI 1644670, atribut fiscal RO, având cont IBAN RO75BRDE180SV03879541800 deschis la Banca Română de Dezvoltare - Groupe Société Générale – Sucursala Galați, reprezentată legal prin director general – Angela-Stela IVAN,

urmare a adresei sus-menționate, structura de specialitate din cadrul AFDJ-RA Galați a analizat aspectele tehnice și a formulat conținutul de specialitate al răspunsului.

În acest context, au fost avute în vedere informațiile referitoare la istoricul și derularea proiectului, precum și aspectele tehnice aferente acestuia, prezentate în chenarul de mai jos:

După toate demersurile întreprinse de AFDJ, de-a lungul timpului pentru implementarea proiectului "BALA 2", constând în pregătirea componentelor sale dar și a zecilor de întâlniri cu stakeholderii, care nu sunt puțini în cazul de față (și ne referim și la ONG-urile de mediu), acordând cea mai mare atenție **obținerii consensului** în a genera implicarea și participarea lor de a sprijini AFDJ să ia o decizie, a rezultat o singură concluzie fermă, demonstrabilă cu documente: **ONG-urile de mediu nu au "agreat" nici o soluție tehnică propusă de experții din proiect pentru discuție și analiză în vederea soluționării aspectelor de navigație din zona Bala**, implicit pentru cea din proiectul "BALA 2". Pentru termenul "agreat" ne referim la deschiderea unui dialog constructiv în cadrul creat de proiect în a

identifica o modalitate de a rafina, de a optimiza o soluție tehnică pentru navigație astfel încât să își mărească contribuția la atingerea obiectivelor de mediu. Când facem mențiunea privind expertii internaționali ne referim la cei din cadrul Asocierii EGIS EAU FRANȚA, care sunt elaboratorii Studiului de soluții tehnice alternative pentru punctul critic Bala, dar și la cei internaționali și români implicați în evaluare de către stakeholderi.

Reprezentanții WWF România, care au participat la procesul consultativ detaliat în cadrul proiectului "BALA 2" nu au agreat nici chiar soluțiile tehnice propuse de consultantul pentru WWF Germania și pentru BEI, expert Georg RAST¹ care a propus în 2015 soluția alternativă nr. 2, din totalul celor 9 soluții alternative propuse și analizate de Consultant și de stakeholderi în proiect. Procesul participativ din proiectul "BALA 2" a fost conceput și s-a desfășurat astfel încât orice stakeholder a putut propune o soluție pe care o considera viabilă, și a putut să își exprime poziția față de celelalte soluții tehnice, iar Consultantul, respectiv Asocieria EGIS EAU Franța le-a putut analiza, mai întâi multicriterial, iar apoi, după alegerea a două soluții cu punctajul cel mai mare le-a putut supune **modelării matematice 3D**, din punct de vedere:

- **hidrodinamic** – respectiv să simuleze care va fi, după execuția structurilor propuse de soluție, debitul deviat de pe brațul Bala pe brațul Dunărea Veche (obiectivul principal al proiectului), care va fi viteza suplimentară care va putea fi, astfel, obținută pe brațul Dunărea Veche (importantă în reducerea fenomenelor de sedimentare actuale), cu cât va crește nivelul apei pe brațul Dunărea Veche (TEN-T Centrală) astfel încât să asigure adâncimea minimă de navigație stabilită conform Regulamentului UE 2024/1679 TEN-T, art. 23, alin (3) lit. (a)²
- **morfolologic** – să simuleze matematic, pe o distanță considerabilă de 300 km în bifurcație, pe toate brațele, Bala, Dunărea Veche, Borcea și să anticipeze configurația albiei peste 50 de ani, unde vor exista fenomene de sedimentare, unde vor fi fenomenele de eroziune, etc, oferind prin această analiză complexă care a rulat luni de zile, unicitate proiectului;

ONG-urile de mediu nu au agreat nici o soluție pusă în discuția stakeholderilor, nu pentru că opiniile lor au avut la bază dovezi, sau studii, sau pe expertiza din alte proiecte sau experiență anterioară că soluția ar avea impact semnificativ, ci pentru că au declarat că asta a fost percepția lor în baza căreia au avut "îngrijorări":

- *"nu credem că soluția nu ar crea probleme pentru sturioni care sunt specia fanion a Dunării"*
- *"nici un organism viu nu poate trece de pragul de fund"*
- *"nu suntem de acord cu proiectul, ar fi un dezastru implementarea lui"*
- *"trebuie să mai discutăm, ne mai trebuie studii"*
- *"nu putem să formulăm o opinie asupra proiectului, ne trebuie datele brute privind migrația sturionilor"*
- *"trebuie să stăm la masă să discutăm toate soluțiile posibile inclusiv dărâmarea pragului de fund finalizat pe brațul Bala în 2016" – în proiectul "mamă" (proiectul inițial de lucrări, care au fost executate între 2011-2016);*

¹ <https://www.researchgate.net/profile/Georg-Rast>

² <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj/ron>

- *"documentația de mediu nu este robustă, nu are cele mai noi date, anumite idei se repetă",*
- *etc.*

Astfel, întregul proces de implementare a proiectului "BALA 2" a devenit, încă din anul 2017 când a fost propusă soluția tehnică, un caz tipic de confruntare *"norma versus dogma"*. **AFDJ a avut de partea ei "norma"** întrucât se bazează pe rezultatele procesului de analiză și evaluare științifică a situației hidromorfologice extrem de complexe a bifurcației Bala – Dunărea Veche, realizată de experți internaționali dar și români (EGIS EAU Franța, DELTARES, Universitatea BOKU Viena, INCDPM, INHGA, etc, 2015 - 2023), într-o analiză și o documentare extinsă pe perioade mari de timp (2011-2018) de care nu s-a bucurat nici un alt proiect de infrastructură (modelare matematică 3D hidrodinamică și hidromorfologică), cunoscând pe 50 de ani, în viitor și o distanță de 300 km, *așa cum am menționat mai sus*, în zona bifurcației, cum va arăta albia, unde vor fi procesele de sedimentare, unde vor fi cele de eroziune, care va fi viteza apei, care va fi nivelul apei pentru navigație, care va fi debitul, în ce condiții, etc.

ONG-urile de mediu au ales să ia de partea lor "dogma", ideologia că nici o soluție tehnică nu este bună, toate afectând sturionii, aspect pe care îl consideră indiscutabil și nenegociabil, deși propun permanent discuții și negocieri, propun obținerea din partea AFDJ a cât mai multor date și informații în urma măsurărilor complexe și permanente, dar pe care, însă, nu vor să le discute pentru că nu le pot interpreta (*"nu au experți"*), totul fiind bazat pe percepții și convingeri. Ce este mai interesant este că reușesc să convingă pe mulți indeciși sau chiar pe iubitori de natură, care consideră poziția lor ca o bună intenție pentru natură și un indicator că sigur e ceva care poate afecta natura sau sturionii, sigur e ceva în neregulă în diverse proiecte, dacă există o asemenea poziție a ONG-urilor.

Retorica este clară, poate fi percepția mai hotărâtoare decât studiile științifice, astfel încât reprezentanții ONG-urilor să aibă mai multă credibilitate mimând expertiza, decât sumedenia de experți internaționali care au avut rezultate remarcabile în alte țări dar aici, în România, ridică din umeri?

Răspunsul la care am ajuns noi în implementarea proiectului "BALA 2" a fost: DA, percepția generată astfel de ONG-uri este mai hotărâtoare, cu condiția să se genereze destulă îndoială și îngrijorările aferente. Proiectul "BALA 2" este un proiect complex din punct de vedere tehnic și al rezultatelor necesare și expunerea datelor și informațiilor, cu modelări matematice și cu detalii, care sunt greu de analizat și digerat, sunt evitate față de emoția generală creată de ONG-uri.

Efectul cel mai mare al acestui *"tip de opoziție"* a ONG-rilor, în special al WWF, este asupra Comisiei Europene, care nu face decât să își exprime, la rândul său, *"îngrijorările"* și ca efect, proiectele respective încep să intre într-un con de umbră, să poarte un stigmat al lipsei de voință a decidenților, îngrijorările devenind pretexte și acestea devin motive, și astfel sunt întârziate atât de mult până la blocaj. Ulterior, ca motiv al inacțiunii se pune în discuție dacă soluțiile mai sunt viabile, dacă nu cumva trebuie actualizate datele. Ceea ce am descris, mai

sus este tipic pentru proiectul "BALA 2" dar, în opinia noastră, poate fi reprezentativ și pentru alte proiecte, pe care ONG-urile le vizează.

De aceea, în momentul în care doamna Ionela Gavriliu (RECORDER), a făcut publică declarația WWF, noi din echipa proiectului "BALA 2" am realizat că, în mod evident, această organizație a început să bată în retragere și să se contrazică, chiar în propriile declarații și că este un moment important să ne luăm proiectul înapoi. Mulțumim d-nei Ionela Gavriliu (RECORDER)!

Articolul d-nei Ionela Gavriliu (RECORDER), arată că WWF România:

- **"a fost consultată pentru acest proiect și că o parte dintre recomandările sale de mediu apar chiar în proiect"** asta, surprinzător, anulând ceea ce a declarat anterior despre proiect, respectiv că WWF nu a participat la analiza soluției tehnice și la luarea deciziei și că soluția ridică semne de întrebare privind asigurarea migrației sturionilor;

- **"nu a sesizat Comisia Europeană privind acest proiect"** – asta ridică mari semne de întrebare întrucât d-na Irene LUCIUS, director WWF Austria, la ședința de follow up din 2025 a *"Joint Statement on Guiding Principles on the Development of Inland Navigation and Environmental Protection in the Danube River Basin"* a declarat că a scris la Comisia Europeană exprimând, evident, îngrijorările privind proiectul "BALA 2";

Vom prezenta parte din sesizările făcute de-a lungul timpului de WWF (adrese, video).

Dacă ONG-urile au blocat acest proiect

În acest context, la întrebarea dumneavoastră esențială: **dacă ONG-urile au blocat acest proiect, răspunsul este NU, nu ONG-urile au blocat, nu aveau cum, întrucât WWF nu a acționat în instanță statul român. Proiectul "BALA 2" a fost întârziat de cei care aveau obligația să ia o decizie și nu au luat-o motivând existența unor sesizări de la ONG-uri.**

Greenpeace nu a fost implicată în acest proiect.

La solicitarea dumneavoastră de a vă informa cu privire la "(...) ONG-urile d emediu care au încercat blocarea proiectului BALA și cum au acționat acestea (...)", în completarea celor mai sus menționate vă comunicăm faptul că a existat intenția de blocare din partea WWF, a existat INTENȚIA PERMANENTĂ DE BLOCARE a proiectului, cu sesizări la Comisia Europeană și la instituțiile competente ale statului român, deși în cadrul ședințelor tehnice pe proiect, nu au motivat această poziție dar au sesizat ulterior aceste instituții.

Ceea ce va fi prezentat în continuare depășește cadrul întrebărilor dvs., dar aceste informații le considerăm necesare pentru o mai bună înțelegere a complexității proiectului și a tuturor demersurilor, nu puține, pe care AFDJ RA Galați, prin Unitatea de Implementare a Proiectului le-a întreprins de-a lungul timpului. Sperăm că aceste detalii sunt în perfectă corelare cu termenul pentru răspuns.

Prezentăm în continuare faptele.

Proiectul "BALA2" are în spate o lungă istorie

Proiectul "BALA2" are în spate o lungă istorie, el provenind dintr-un proiect "mamă" – DUNĂRE 1, *"Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila, km 375 – km 175"* din care face parte punctul critic pentru navigație, "Bala". SF-ul a fost demarat în 2003 de Ministerul Transporturilor, acordul de mediu a fost obținut în 2007, iar în 2009 Comisia Europeană chiar a stopat implementarea proiectului, din cauza ONG-urilor de mediu, motivat de necesitatea implementării unui proiect de monitorizare integrată a factorilor de mediu biotici și abiotici și a migrației sturionilor, care ar fi monitorizat lucrările din proiect și în baza managementului adaptativ ar fi putut să avertizeze existența unei probleme de mediu și/sau a migrației sturionilor.

Astfel s-a născut proiectul ROMOMED implementat de AFDJ (2011-2018), unul dintre cele mai mari și complexe proiecte de monitorizare a factorilor de mediu și a migrației sturionilor din Europa (a se vedea pe pagina web a AFDJ RA Galați, proiecte implementate:

<https://www.afdj.ro/ro/content/romomed>) Vezi Anexa 002 proiectul ROMOMED activități monitorizare.

Această condiționalitate a fost necesar să fie realizată întrucât, la vremea aceea, regulile de finanțare din ISPA și POS-T 2007-2013 permiteau Comisiei Europene să supună aprobării sau să respingă fiecare proiect în parte, care era propus spre finanțare de România. Ulterior, în cazul programului de finanțare pentru proiectul "BALA 2", respectiv PT 2021-2027, Comisia Europeană NU mai aprobă proiectele individuale, ci aprobă doar PROGRAMUL și după aprobare, toate proiectele sunt evaluate și aprobate exclusiv în România, de către autoritățile de management, responsabilitatea fiind 100% românească. Comisia Europeană verifică doar implementarea programului, respectarea regulilor programului, auditul și indicatorii.

Proiectul "mamă" a finalizat toate lucrările prevăzute (2011- 2016) mai puțin pragul de fund de pe brațul Bala, care a fost executat și stopat la 50 % din nivelul proiectat, întrucât din modelarea matematică 3D din proiectul ROMOMED a rezultat că vitezele apei peste pragul de fund la nivelul proiectat, ar fi putut să afecteze migrația sturionilor. ONG-urile de mediu s-au opus continuării lucrărilor la pragul de fund, au blocat implementarea proiectului și astfel Comisia Europeană a propus realizarea *"Studiului de fezabilitate pentru soluții tehnice alternative/complementare privind lucrările ce se vor executa în punctul critic 01 Bala"* (2015-2023). Astfel, în urma implementării SF-ului a rezultat proiectul "BALA2".

Atașat, prezentăm un scurt filmuleț, în care WWF România, prin doamna director Orieta HULEA, se opune implementării proiectului DUNĂRE 1, în 2011, Anexa 001 – Orieta Hulea WWF comentarii 2011 ref. DUNĂRE 1 (Video: *"Multi million dollar Danube River expansion"*

Durată: 7:10 min, care poate fi găsit la:
<https://www.youtube.com/watch?v=ypLCSwOdKDw&t=214s>).

Proiectul "BALA2" – Studiu de fezabilitate (2015 – 2023)

Proiectul "Studiu de fezabilitate pentru soluții tehnice alternative/complementare privind lucrările ce se vor executa în punctul critic 01 Bala", etapele:

2015 – semnarea contractului cu Asociera formata din EGIS EAU S.A. & EGIS ROMANIA S.A & COMPAGNIE NATIONALE DU RHONE pentru elaborarea SF-lui pentru punctul critic Bala, cuprinzând inter alia, măsurători, studii, modelarea matematică 3D, obținerea avizelor și acordului de mediu;

2015 – 2016 rezultatele grupului de lucru din procesul participativ al proiectului: WG: "Velocity & Thresholds" a cărui experți Jürg Bloesch – IAD, Laurent Brosse - EGIS Group, Pierre Balayn – CNR au prezentat aceste concluziile despre vitezele critice ale apei pentru sturioni, au reprezentat "piatra de temelie" pentru proiectarea preliminară a brațului restaurat/renaturat;

2016 – Asociera EGIS prezintă la Comisia Europeană o soluție, denumită Alternativa 3 – Structura hidraulică de control + Ecluză + Pasaj pentru pești, la invitația DG MOVE la sediul din Bruxelles la care au participat: dna Raluca Ionescu - DG REGIO, dl. Secretar de Stat Marius Humelnicu și dna Monica Patrichi din partea Direcției Transport Naval din cadrul Ministerului Transporturilor. Au fost prezentate soluțiile tehnice alternative propuse în Raportul de soluții tehnice alternative. Reprezentantul DG MOVE, dl Cesare Bernabei a recomandat renunțarea la alternativa 3, care presupune lucrări ample ce ar putea avea impact asupra mediului. Alternativa 3 avea beneficii clare pentru controlul distribuției debitului pentru o gama larga de debite, eficienta hidraulica demonstrata, asigurarea navigației pe Dunăre și pe brațul Bala, controlul procesului de aluvionare al Dunării, datorită redistribuitei debitului;

2017 - Al treilea Workshop al proiectului, 17.05.2017: în cadrul acestui workshop, Asociera EGIS a prezentat: rezultatele modelării matematice 3D din care a rezultat viabilitatea soluției "BALA 2", rezultatele proiectării preliminare a configurației brațului restaurat/renaturat precum și concluziile expertului în sturioni Laurent BROSSE. Soluția

- **în urma unei largi participări** a stakeholderilor: WWF, International Association for Danube Research (IAD), Danube Sturgeon Task Force – (DSTF), ICPDR, reprezentanți /experți ai: Comisiei Europene, JASPERS, experți, reprezentanți ai transportatorilor navali, CNFR NAVROM, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Ministerului Mediului, Ministerului Energiei, Ministerului Dezvoltării, SN NuclearElectrica, EnergoNuclear S.A, INCDPM, experți internaționali, DELTARES, etc.; (Lista de participanți, anexată), **s-a luat decizia de continuare a proiectului cu Varianta A (care este soluția "BALA 2"), respectiv să se realizeze** (cităm din minută): **"studiu complet de fezabilitate, evaluarea impactului asupra mediului, analiza cost-beneficiu";**

- concluziile workshopului din 2017 au fost: (cităm din Minuta întâlnirii făcută în urma înregistrării):

"Majoritatea stakeholderilor (Comisia Europeana - DG REGIO, JASPERS, CNE Cernavoda, Boku Viena) susțin implementarea soluției (BALA 2) si dezvoltarea acestei soluții în așa fel încât să atingă ambele obiective: navigația și migrația sturionilor. Întrucât s-a convenit că (...) oferă cel mai mare potențial, proiectul trebuie să continue cu următoarele etape: studiu complet de fezabilitate, evaluarea impactului asupra mediului, analiza cost-beneficiu.

"Jeroen Van Oel -Comisia Europeană DG REGIO³: Pentru mine, acesta a fost un workshop în adevăratul sens al cuvântului, discuția a evoluat, am crezut ca accentul va fi pe problemele de mediu, dar (...), ONG-urile nu au avut obiecții categorice, cu condiția că vor obține acces la datele brute. Acesta este un alt punct care trebuie închis, am înțeles ca au nevoie de mai mult timp pentru analiza datelor".

"Sorin Holostencu - SNN CNE Cernavoda: În 2003 unitatea 1 a fost oprită 3 săptămâni, în 2011 am fost aproape de a opri ambele unități, iar din 2003 pana acum de 11 ori Centrala de la Cernavoda a intrat într-o procedura de urgenta cauzata de nivelul scăzut al apei. Pentru noi, realizarea lucrărilor de amenajare a Dunării la brațul Bala, care conduc la creșterea debitului pe Dunărea Veche este foarte importanta pentru unitățile 1 si 2, cat si pentru unitățile 3 si 4, in perspectiva realizării acestui nou proiect. Proiectul unităților 3 si 4 nu se poate realiza fără proiectul de la Bala. Noi, in baza celor văzute in prezentările de azi, susținem varianta (BALA 2) si o dorim implementata cât mai repede."

2017 – Deși din declarația reprezentantului Comisiei Europene, DG REGIO, Jeroen Van Oel s-a confirmat clar că la acest Workshop, reprezentanții WWF România, prin dna Orieta HULEA nu au avut obiecții categorice, ei cerând doar datele brute de telemetrie a sturionilor din proiectul ROMOMED, deși aveau 14.000 pagini cu rezultatele monitorizării. Imediat după workshop, aceștia au sesizat Comisia Europeană că se opun proiectului. **Confirmarea depunerii sesizării am primit-o de la dl Jeroen Van Oel și deși am solicitat, sesizarea ea nu ne-a fost pusă la dispoziție;**

2018 – 2023 – parcurgerea procedurilor pentru reglementarea din punctul de vedere al mediului, emiterea Acordului de mediu nr. 5/06.09.2023, care a durat 5 ani și 3 luni datorită schimbărilor legislative repetate și sesizărilor; deși WWF nu a dorit să participe la dezbaterile publice pentru proiect, imediat ce autoritatea competentă de mediu a anunțat pe site-ul său, conform procedurii că va emite pentru proiectul "BALA 2" acordul de mediu, WWF România făcut sesizare (vezi Anexa 003 WWF sesizare la mediu în 2023);

2019 – 2022 – parcurgerea procedurilor pentru reglementarea din punctul de vedere al apelor, emiterea Avizul de gospodărire a apelor nr. 104 / 20.06.2022, care a durat 2 ani și 9 luni datorită schimbărilor legislative;

2021 - HG nr. 1.312/30.12.2021 privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 666/2016 pentru aprobarea documentului strategic Master Planul General de Transport al României, proiectul este prima prioritate în domeniul naval.

2023 – revizuire SF (HG nr. 907/2016) conform avizelor obținute;

2023-2024 – avizări Documentul de avizare nr. 36799/04.10.2023 al CTE AFDJ RA Galați, Avizul CTE MTI nr. 241/249 din 14.12.2023, Avizul Consiliului interministerial de Avizare Lucrări Publice de interes Național si Locuințe nr. 16/29.03.2024; Obiectivul de investiții este propus spre finanțare din fonduri nerambursabile din **Programul Transport 2021-2027, aprobat de Comisia Europeană prin Decizia de punere în aplicare C(2022) 9754 final din 16.12.2022, CCI 2021RO16FFPR002, pag. 110;**

Proiectul "BALA2" – Obiectiv de investiții:

"Restaurarea și renaturarea zonei de bifurcație a brațului Bala pentru asigurarea condițiilor de navigație și de protecție a mediului pe Dunăre"

³ Enhancing Transport Decarbonization in the European Union, 2025,

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099012125085536598/pdf/P5016401b3ed380a618fac1940454097e66.pdf>

Obiectivul general:

- ⇒ Dezvoltarea transportului naval prin asigurarea condițiilor de navigație și de protecție a mediului pe Dunăre, în zona punctului critic 01 Bala.
 - Modalitate: restaurarea și renaturarea zonei de bifurcație a brațului Bala prin combinații de lucrări hidrotehnice care împreună cu lucrările deja executate în punctul critic 01 Bala (în perioada 2011 – 2016, constând în dig de dirijare, apărări de maluri, prag de fund executat la cota 0 m MNC pe brațul Bala și lucrări de dragaj pe Dunăre în zona km 345- km 343), să asigure atât redistribuirea debitului între brațul Bala și Dunăre pentru nevoile navigației și pentru migrația sturionilor, prin creșterea nivelului apei pe Dunăre, în zona bifurcației cu brațul Bala, cu până la 1,20 m.

Obiectivele specifice:

- ⇒ Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale prin promovarea transportului pe Dunăre și creșterea gradului de utilizare din punct de vedere al numărului navelor precum și al mărfurilor transportate;
- ⇒ Reducerea timpului de călătorie între Călărași și Brăila (implicit între Călărași și Cernavodă pentru transportul pe Canalul Dunăre Marea Neagră);
- ⇒ Reducerea costurilor de transport;
- ⇒ Asigurarea condițiilor pentru migrația sturionilor;

Proiectul "BALA 2" a obținut toate avizele și acordurile necesare implementării:

- ✓ toate avizele și Acordul de mediu:
 - Avizul de gospodărire a apelor nr. 104 / 20.06.2022 emis de către Administrația Națională „Apele Române” – Administrația Bazinală Apă Buzău – Ialomița;
 - Avizul favorabil nr. 3234/16.04.2019 emis de Garda Forestiera București;
 - Aviz ANANP nr. 98 din 28.07.2023, emis de Agenția Națională pentru Arii Naturale Protejate;
 - Acord de mediu nr. 5 din 06.09.2023 emis de APM Călărași;
- ✓ Documentul de avizare nr. 36799/04.10.2023 al CTE AFDJ RA Galați pentru "Studiul de fezabilitate (...)"
- ✓ Avizul CTE MTI nr. 241/249 din 14.12.2023;
- ✓ Avizul Consiliului interministerial de Avizare Lucrări Publice de interes Național si Locuințe nr. 16/29.03.2024;
- ✓ HG nr. 1079/05.09.2024 privind aprobarea indicatorilor tehnico – economici ai proiectului de interes național și utilitate publică.

2024 - HG nr. 1079/05.09.2024 privind aprobarea indicatorilor tehnico – economici ai proiectului de interes național și utilitate publică (MO nr. 898/05.09.2024); Pentru dezbateră publică din iunie 2024, WWF România prezintă poziția sa că se opune proiectului "BALA 2". Anexăm sesizarea răspunsul AFDJ și extras din înregistrarea ședinței cu intervenția dnei Cristina MUNTEANU (vezi *Anexa 004 Interventii WWF Ro la ședința publică HG*).

Soluția tehnică "BALA 2" – pentru navigație

- ✓ are cel mai mare efect în redistribuirea debitelor către brațul Dunărea Veche (pentru debite mici ale Dunării 2000 m³/s - 3500 m³/s) cu asigurarea condițiilor de navigație pe Dunărea Veche – rețeaua centrală TEN-T – din 9 soluții analizate;
- ✓ generează o creștere cu 168% a debitului pe Dunărea Veche cu asigurarea navigației (la debite mari efectul scade proporțional)
- ✓ generează creșterea nivelului apei pe brațul Dunărea Veche cu până la 1,20 m;
- ✓ are cel mai mare efect în diminuarea tendințelor de scădere a debitului pe Dunărea Veche și de stabilizare a bifurcației (simulare pe model matematic – 50 ani);
- ✓ generează creșterea vitezei de curgere la intrarea pe Dunărea Veche cu cca. 0.3 m/s – 0.5 m/s;
- ✓ se adresează cauzelor de deviere a debitelor mari pe brațul Bala cu reducerea efectului stâncii Pârjoaia - configurație a bifurcației ca în 1900

Prin creșterea debitului pe Dunărea Veche (TEN-T) se asigură apa de răcire a reactoarelor de la centrala nucleară de la CNE Cernavodă, cu asigurare de 97%, *condiție pentru funcționarea unităților 3 și 4 conform Legii nr. 74/31.03.2023 pentru aprobarea semnării Acordului de sprijin dintre statul român și Societatea Națională "Nuclearelectrica" - S.A. privind Proiectul Unitățile 3 și 4 CNE Cernavodă, în care la art. 3.1.8. este menționat că "Statul român, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, va întreprinde demersurile necesare în vederea asigurării apei de răcire pentru funcționarea a 4 unități nucleare electrice pe amplasamentul de la Cernavodă, prin finalizarea etapei II a Proiectului derulat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și denumit "Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila, km 375 - km 175".*

În conformitate cu Regulamentul UE 2024/1679 TEN-T, art. 23, alin (3) lit. (a):

"râurile, canalele, lacurile, lagunele, porturile interioare și căile de acces ale acestora asigură o adâncime a canalului navigabil de cel puțin 2,5 m (...) la niveluri de referință specificate ale apei, care sunt depășite un număr definit de zile pe an în medie statistică;"

"În sensul literei (a) a prezentului alineat, nivelurile de referință ale apei se stabilesc pe baza numărului de zile pe an în care nivelul efectiv al apei a depășit nivelul de referință specificat al apei (...)"

Asta înseamnă că obligația administrațiilor căilor navigabile de pe Dunăre, inclusiv a AFDJ RA Galați, de asigurare a adâncimilor minime pentru navigație, respectiv de 2,5 m sunt în relație directă cu nivelurile de referință specifice ale apei din zona respectivă care sunt, la rândul lor în relație cu debitele de referință.

Definițiile legate de îndeplinirea acestor condiții sunt:

Nivel scăzut al apei căii navigabile (ENR) = nivelul apei atins sau depășit la o miră pe Dunăre la o medie de 94% din timp într-un an (aprox. 343 zile pe an), stabilit pe baza debitelor de referință Q94% pe o perioadă de referință 30 de ani, excluzând perioadele cu acoperire cu gheață.

Q94% = Debit de referință atins sau depășit la o miră pe Dunăre la o medie de 94% din timp într-un an care corespunde celui mai scăzut nivel de apă pentru care ar trebui să fie atinși parametrii șenalului;

Nivelul de navigație și regularizare - Étiage navigable et de regularisation (ENR) reprezintă **"nivelul apei raului care este atins sau depășit 94% (343 de zile) din an"**. Prin urmare, debitul raului la ENR (adică debitul Q94%) poate fi definit ca **debitul care corespunde celui mai scăzut nivel al apei pentru care ar trebui atinși parametrii șenalului**.

Conform acestor obligații, trebuie asigurate condiții de navigație atunci când nivelul apei este depășit cu o medie de 94% din timp. Acest debit Q94% este înainte de bifurcație (la Silistra) 3130 m³/s, iar ENR este 80 cm din datele statistice ale Comisiei Dunării⁴. Pentru Cernavodă care este situat pe brațul Dunărea Veche – TEN-T, Q94% este 652 m³/s iar ENR este – (minus) 71 cm.

Proiectul **"BALA 2"** asigură condițiile de navigație mult sub nivelurile care generează obligații, respectiv pentru debite înainte de bifurcație de sub 2000 m³/s respectiv cu 36% mai mic față de Q94% pentru Silistra, care este 3130 m³/s. Astfel, proiectul asigură creșterea numărului de zile pe an în care condițiile minime de navigație pe coridorul Rin-Dunare sunt îndeplinite, respectiv pe brațul Dunărea Veche, de la 239-304 zile/an⁵ la 360 zile/an, în condițiile în care debitul de apă pe Dunăre, la Silistra, scade sub 2000 m³/s.

Eligibilitatea proiectelor implementate de AFDJ RA Galați se manifestă doar pentru obținerea obiectivelor programelor de finanțare pentru navigație și de aceea și proiectul "BALA 2" nu are aceste obligații și nu are condiții de confirmare pentru asigurarea apei de răcire la Cernavodă.

Dar, atingerea obiectivelor de navigație ale proiectului **"BALA 2" asigură și apa de răcire pentru 4 reactoare, la putere maximă** ale NUCLEARELECTRICA și în condițiile în care vor fi construite reactoarele 3 și 4. De aceea, proiectul nostru este și pentru viitoarele reactoare.

Verificarea îndeplinirii acestor cerințe prin implementarea soluției tehnice a proiectului Bala 2 a fost realizată de către EnergoNuclear S.A. Astfel, din studiile efectuate de-a lungul timpului, 2019, 2023, de către Institutul Național de Hidrologie și Gospodărirea Apelor (INHGA) pentru EnergoNuclear S.A, și pentru care AFDJ RA Galați a oferit baza de date disponibilă la etapele respective precum și rezultatele modelării matematice din proiectele de mai sus, a rezultat că:

- ✓ *"finalizarea și implementarea Proiectului Bala 2 asigură beneficii suplimentare și complementare prin asigurarea apei de răcire, în cantitate suficientă pentru funcționarea la putere maximă a 4 unități ale CNE Cernavodă"*
- ✓ *"Impactul proiectului Bala 2 asupra gradului de asigurare a apei de răcire pentru 4 Unități în exploatare la CNE Cernavodă, a fost evaluat mai întâi în 2019 și ulterior, a fost reconfirmat în 2023. Ambele studii au fost elaborate de către Institutul Național*

⁴ ETIAGE NAVIGABLE ET DE REGULARISATION ET HAUT NIVEAU NAVIGABLE PAR PRINCIPALES STATIONS HYDROMETRIQUES SUR LE DANUBE POUR LA PERIODE 1991-2020,

https://www.danubecommission.org/uploads/doc/2023/NSRU_VSU_1991_2020_de_fr_ru.pdf

⁵ https://unece.org/sites/default/files/2022-03/ECE-TRANS-SC3-144-Rev.3e_0.pdf

de Hidrologie și Gospodărirea Apelor (INHGA) împreună cu Institutul Național de Cercetare și Dezvoltare pentru Delta Dunării (INCDD)."

- ✓ "Studiul actualizat în 2023 a fost realizat luând în considerare o prognoză estimativă a debitelor Dunării pentru intervalul 2023-2070, care acoperă jumătate din durata de viață estimată a Proiectului (~30 de ani până la prima revizie). Estimarea a fost corectată pentru a ține seama de efectele schimbărilor climatice, așa cum sunt documentate pe portalul UE Copernicus Data Store (proiectul CORDEX). Studiul a analizat 5 cazuri corespunzătoare combinației de 0, 1, 2, 3 și 4 unități, în condiții de putere maximă. **Studiul a concluzionat că odată cu implementarea Proiectului Bala 2, gradul de asigurare a necesarului de apă de răcire pentru 4 unități aflate în exploatare la CNE Cernavodă va fi de 100%** (vezi Tabelul de mai jos). Cantitatea de apă de răcire necesară pentru 4 unități în stare de oprire (doar necesarul de apă pentru serviciile esențiale) este semnificativ mai mică decât la putere maximă."

"Număr de unități în exploatare"	"Apa de răcire necesară (m ³ /s)"	"Asigurarea prin implementarea proiectului Bala 2"	"Asigurarea fără Proiectul Bala 2 implementat"
"U1+U2+U3 +U4 la putere maximă"	"215.2"	"100%"	"80%"

Asigurarea normată de 97%, reprezintă condiția pentru funcționarea unităților 3 și 4 și reprezintă una din condițiile de bază pentru dezvoltarea și implementarea Proiectului «Continuarea lucrărilor de construire și finalizare a unităților 3 și 4 la CNE Cernavodă»;

Proiectul "BALA2" – Cererea de finanțare depusă în 31.01.2024 și acum este în evaluare.
Proiectul "BALA2" – Depunerea Cererii de finanțare în 31.01.2024 parcurgere proceduri
31.01.2024 – depunerea de către AFDJ RA Galați a cererii de finanțare pe platforma MySMIS2021 a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în conformitate cu finanțarea aprobată prin documentele avizatoare, anterioare pentru a fi în analiza DGPEP - Direcția Generală Programe Europene Transport (DGPEP) care este compartiment funcțional din aparatul propriu al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) ce are ca obiective principale (*inter alia*):

- Programul Transport 2021-2027 - gestionarea Programului Transport (PT 2021-2027), pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare ale României identificate în Acordul de Parteneriat 2021-2027 agreeat de România și Comisia Europeană, în acord cu Raportul de țară și Recomandările specifice de Țară, dar și strategiei de dezvoltare a României pentru recuperarea decalajelor de dezvoltare în domeniul infrastructurii de transport, Planul investițional pentru dezvoltarea - infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030 pentru Extinderea/modernizarea infrastructurii de transport pe teritoriul României în vederea îmbunătățirii conectivității între regiunile țării dar și cu restul țărilor din Uniunea Europeană în scopul de a sprijini dezvoltarea infrastructurilor și serviciilor de mobilitate a persoanelor și mărfurilor;

Cerea de finanțare este pentru Programul Transport 2021-2027, aprobat de Comisia Europeană prin Decizia de punere în aplicare C(2022) 9754 final din 16.12.2022, CCI 2021RO16FFPR002, pag. 110, în care proiectul este priorizat: Obiectivului specific 3.1 Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale, Prioritatea 7 – Dezvoltarea transportului naval și multimodal. Ghidul Solicitantului: a fost aprobat prin Ordinul MTI nr. 1950 /26.10.2023.

Cererea de finanțare depusă în mod corect pe platforma dedicată care îndeplinește toate criteriile stabilite de programul de finanțare are foarte multe zile de evaluare din partea departamentului responsabil, în cazul nostru a Direcției Generale Programe Europene Transport (DGPET) din Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI), aspect care poate fi identificat ca fiind un blocaj, riscând ca proiectul să iasă din termenul de implementare pentru finanțarea prin PT 2021-2027, în condițiile în care AFDJ RA Galați a depus toate diligențele posibile.

Aceasta, cu atât mai mult cu cât, în *Ghidul Solicitantului - Condiții Specifice de Accesare a Fondurilor, Prioritate: 7 Dezvoltarea transportului naval și multimodal, Obiectiv specific: 3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale*, aprobat prin OMTI nr. 1950/26.10.2023, pentru care a fost depusă și cererea noastră de finanțare, este specificat clar termenul maxim de evaluare a cererii de finanțare până la semnarea contractului de finanțare, care este de 150 zile:

"8.9.4 Semnarea contractului de finanțare /emiterea deciziei de finanțare

(...) În cazul acestui apel de proiecte cu depunere continuă, durata totală până la semnarea contractului de finanțare nu poate depăși 150 de zile calendaristice calculate de la depunerea cererii de finanțare."

În cazul nostru, termenul a fost depășit de 6,25 ori, existând, până în prezent, 937 de zile de la depunerea cererii de finanțare. Prin defalcarea acestei perioade, rezultă că de la data depunerii cererii de finanțare, au trecut:

- 135 zile până la data primei solicitări de clarificări a DGPET (inclusiv referitor la Analiza cost-beneficiu) la care AFDJ a răspuns în termenul stabilit;
- 383 zile până la data celei de-a doua solicitări de clarificări a DGPET care a fost pentru aspecte de mediu și care va fi tratată în cele ce urmează;
- 429 zile până la data celei de-a treia solicitări de clarificări a DGPET când a fost solicitată revizuirea Analizei cost-beneficiu cu actualizarea analizei privind cererea de transport și actualizarea beneficiilor proiectului conform ghidurilor actuale;
- 848 zile până la data celei de-a patra solicitări de clarificări a DGPET;

Pentru a doua solicitare de clarificări, s-a invocat faptul că pentru proiectul "Bala 2" a fost urmată procedura de "(...) analiză de către reprezentanții Comisiei Europene", astfel că: *"reprezentanții CE au semnalat o serie de clarificări/justificări de ordin tehnic, cu precădere asupra **procedurii de mediu**, motiv pentru care acordul de includere va putea fi comunicat doar în măsura în care acestea vor fi clarificate"* (cu referire la acordul de includere în bugetul MTI - titlul 56.

Anticipând că aceste comentarii provin de la WWF, clarificările noastre transmise în termen, au demonstrat că așa zisa problemă este creată în mod artificial, că statul român, prin autoritățile competente de mediu a urmat întocmai procedurile de mediu, conform legislației europene și românești, cu respectarea termenelor și a condițiilor de calitate și completitudine, aspecte care pot și acum verificate în cadrul procedurii pe site-ul autorităților și astfel aceste autorități ale statului român au emis Acordul de mediu pentru proiect. Proiectul nu numai că nu afectează mediul, având la bază o soluție care este bazată pe natură și rezolvă aspectele de navigație într-o zonă critică menționată în toate rapoartele privind navigația pe Dunăre, dar aduce beneficii clare asupra mediului și asupra migrației sturionilor.

Deși răspunsul nostru ar fi înlăturat și *"îngrijorările"* reprezentanților Comisiei Europene și ale WWF, DGPET nu a fost transmis acest răspuns de niciunuia, aspect pe care l-am aflat de la reprezentanta WWF Austria, doamna Irene LUCIUS în cadrul ședinței privind Declarația Comună privind navigația și mediul care s-a desfășurat la Budapesta la sediul Comisiei Dunării, în **22.10.2025**. Se poate trage concluzia că *"îngrijorările"* pe baza unor aspecte create în mod artificial nu au fost *"clarificate"* nici după 531 de zile de la transmiterea răspunsului nostru către DGPET. Anexăm corespondența referitoare la Solicitarea de clarificări a DGPET nr. 2/ 17.02.2025 (vezi Anexa 005 Solicitarea de clarificări nr 2 și răspunsul AFDJ 2025)

Deși am solicitat DDGPET să ne transmită adresa oficială a Comisiei Europene, având doar o niște observații în limba română semnate electronic de un reprezentant DGPET, pentru a vedea de la ce direcție a Comisiei Europene a fost făcută și pentru a putea răspunde direct întrucât răspunsul nostru nu le-a fost comunicat de DGPET, aceasta nu ne-a fost transmisă.

Nu ne-a fost transmisă nici adresa WWF către Comisia Europeană. Ne bazăm pe ceea ce a comunicat neoficial dna Irene Lucius în 2025, că WWF a făcut sesizare Comisiei.

Ne întrebăm dacă poate exista și varianta în care WWF, prin d-na Irene LUCIUS, nu a făcut o sesizare la Comisia Europeană și/sau nu există o scrisoare a Comisiei Europene către DGPET – în aceste caz cine a conceput solicitările din textul care ne-a fost transmis în Solicitarea de clarificări nr. 2/17.02.2025:

- *"Oprirea proiectului și, în special, a oricăror lucrări posibile până când aspectele de mai sus sunt clarificate."*
- *"Întreaga procedură trebuie reluată. Evaluarea impactului asupra mediului, evaluarea adecvata si SEICA trebuie realizate in mod corespunzător."*
- *"Se vor analiza si examina alte alternative la soluția propusă. (...)"*

Anexăm câteva din solicitările noastre făcute către DGPET și alte răspunsuri AFDJ către Direcția Transport Naval (vezi Anexa 006 AFDJ_DGPET solicitări evaluare CF Bala 2)

Proiectul "BALA2" – Suspendarea de către DGPET a evaluării Cererii de finanțare după 848 de zile de la depunere

În data de 28.05.2026 procedura de evaluare se suspendă de către DGPET, după 848 de zile de la depunerea cererii de finanțare, pentru motive neimputabile proiectului, invocându-se pentru prima oară Avizul motivat INFR(2020)2238 care a fost transmis României în data de 18.06.2025. procedura de infringement menționată anterior de Solicitarea de clarificări a DGPET nr. 2/17.02.2025, respectiv **Avizul motivat INFR(2020)2297, a fost închisă de Comisia Europeană în data de 21.11.2025.**

Textul DGPET pentru suspendare:

"Observații:

*Având în vedere că proiectul intra sub incidenta **Avizului motivat INFR(2020)2238**, iar răspunsul AFDJ (nr. 8490/12. 03.2025) la observațiile formulate, în cursul lunii februarie 2025, de către Comisia Europeană, nu a furnizat, în mare parte, detalii relevante sau fundamentări în susținerea informațiilor transmise, DGPET, împreună cu experții cooptați BEI PASSA, a organizat numeroase întâlniri cu reprezentanții AFDJ și părțile interesate (Comisia Dunării, ONG-urile de mediu- WWF), în vederea soluționării aspectelor tehnice ridicate de acestea din urma și Comisia Europeană.*

În cadrul acestor întâlniri au fost remarcate doua mari etape, necesar a fi parcurse pentru soluționarea aspectelor tehnice, și anume:

- necesitatea completării în cadrul proiectului a obiectivelor specifice de conservare pentru situl Natura 2000 ROSAC0022 Canaralele Dunării, urmată de actualizarea corespunzătoare a studiului adecvat al proiectului, ca urmare a Avizului motivat INFR(2020)2238;

*- **reinstaurarea unui dialog constructiv cu părțile interesate** (printre care în principal Comisia Dunării, ONG-urile de mediu și Comisia Europeană) **care să conducă la ridicarea obiecțiunilor acestor părți și la posibilitatea de a aproba proiectul.***

În acest context, va propunem sa demarați culegerea/procesarea datelor solicitate de către Comisia Dunării, prin e-mail, ca urmare a întâlnirii din data de 28.04.2026 (atașat prezentei clarificări), și/sau acolo unde datele solicitate nu sunt disponibile, sa ne comunicați modul de culegere a datelor și costul aferent.

*Deoarece proiectul nu oferă, în acest moment, suficiente informații/date de natura sa clarifice aspectele semnalate de CE/**Avizul motivat**, care sa permită finalizarea evaluării tehnico-economice, va comunicam ca procesul de evaluare a proiectului va fi suspendat, pana la soluționarea blocajelor mai sus amintite."*

AFDJ a pregătit deja baza de date solicitată acum de Comisia Dunării, a cărei relevanță nu o vedem, în special pentru etapa la care se află proiectul, care a fost aprobat prin HG, implicit prin recunoașterea necesității și oportunității investiției. Să solicitați după 9 ani de la prezentarea soluției tehnice această bază de date înseamnă să "negi" concluziile experților implicați în proiect și să "declari" că nu ai încredere în aceste rezultate și cu "expertiza" ta (!) să vrei să verifici rezultatele modelării matematice 3D?

Au fost culese informațiile solicitate (aprox. 66 GB) și pregătit răspunsul AFDJ pentru deblocarea suspendării, care va fi trimis cu celeritate.

Primele considerațiuni și inadvertențe din Solicitarea DGPET:

- Din analiza tuturor Solicitărilor de clarificări ale DGPET (de la nr. 1 la nr. 4) rezultă că în **28.05.2026**, se face prima mențiune la procedura INFR(2020)2238 care a fost, de altfel, transmis României în data de **18.06.2025**, DGPET a întârziat un an să comunice aceste aviz care oricum nu are relevanță pentru proiect;
- Astfel că răspunsul AFDJ nr. 8490/12.03.2025, anterior datei de 18.06.2026 nu avea cum să ofere "*detalii relevante*" și "*fundamentări*" referitoare la Avizului motivat INFR(2020)2238 care a fost emis ulterior, respectiv după 3 luni;
- Procedura de infringement având Avizul motivat INFR(2020)2297 pentru care am arătat în răspunsul AFDJ nr. 8490/12.03.2025 către DGPET că nu are nici o incidență cu proiectul Bala 2 și pentru care reprezentanții DGPET condiționau că nu se poate finanța proiectul decât dacă nu vom realiza "*completarea obiectivelor specifice de conservare*" și "*revizuirea Studiului de evaluare adecvată cu revizuirea acordului de mediu*", a fost soluționat de statul român așa cum a fost și așteptarea noastră și procedura a fost închisă de către Comisia Europeană⁶ în baza eliminării unor neconcordanțe din legislația românească specifică, adusă prin OUG nr. 7/06.03.2025.
- Nu se poate exprima faptul că nu a existat un dialog cu părțile interesate, stakeholderii, dar acesta nu a putut conduce la "*agrearea*" soluției tehnice de către WWF; ce s-ar mai putea face acum după 9 ani de discuții? ne întrebăm dacă schimbarea atitudinii WWF din declarațiile pentru RECORDER schimbă regulile jocului și asta înseamnă "*agrearea*" soluției tehnice, a proiectului în condițiile în care WWF declară acum că "***a fost consultată pentru acest proiect și că o parte dintre recomandările sale de mediu apar chiar în proiect***";

Răspunsul pe care AFDJ l-a pregătit pentru DGPET și urmează a fi transmis, va fundamenta că:

- Competența DGPET este de verificare, nu de reevaluare pe fond a soluției proiectului. Confor Ordinului MTI nr. 1950 /26.10.2023 de aprobarea a Ghidul Solicitantului - Condiții Specifice de Accesare a Fondurilor, Prioritate: 7 Dezvoltarea transportului naval și multimodal, Obiectiv specific: 3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale, Anexa nr. 5, există o verificare pentru:

"Proiectul nu face în mod direct obiectul unui aviz motivat al Comisiei cu privire la o încălcare în temeiul articolului 258 din TFUE care pune în pericol legalitatea și regularitatea cheltuielilor sau desfășurarea operațiunilor" și respectiv:

"Operațiunea nu se regăsește în lista deciziilor de constatare a neîndeplinirii obligațiilor disponibilă pe site-ul:

https://ec.europa.eu/atwork/applying-eu-law/infringements-proceedings/infringement_decisions/?lang_code=ro

Din acest punct de vedere, proiectul "BALA 2" nu face obiectul unui aviz motivat al Comisiei și nu se regăsește în lista deciziilor de constatare a neîndeplinirii obligațiilor.

⁶ [https://ec.europa.eu/implementing-eu-law/search-infringement-decisions/?version=v1&typeOfSearch=byCase&langCode=EN&refId=INFR\(2020\)2297&page=1&order=desc&sortColumns=refId](https://ec.europa.eu/implementing-eu-law/search-infringement-decisions/?version=v1&typeOfSearch=byCase&langCode=EN&refId=INFR(2020)2297&page=1&order=desc&sortColumns=refId)

- Procedura reglementată de art. 258 TFEU este o procedură de constatare a neîndeplinirii obligațiilor de către statul membru. Avizul motivat nu produce efecte juridice directe în patrimoniul unei persoane juridice de drept privat sau al unei regii autonome și nu creează obligații în sarcina titularului unui proiect. Obligația de conformare aparține României, prin autoritatea publică centrală pentru protecția mediului. Amplasarea unui proiect într-un sit Natura 2000 vizat generic de o procedură de infringement orizontală, îndreptată împotriva statului membru pentru neîndeplinirea unor obligații de desemnare și de reglementare, nu echivalează cu situația în care proiectul însuși constituie obiectul avizului motivat.
- Această distincție nu este teoretică. Ghidul INTERACT dedicat dispoziției-oglindă din Regulamentul Interreg [art. 22 alin. (4) lit. (i) din Regulamentul (UE) 2021/1059] precizează expres, tocmai pentru ipoteza „NATURA — rețea Natura 2000 incompletă”, că verificarea constă în a clarifica statutul zonei în rețeaua Natura 2000, iar dacă situl se află deja în rețea, riscul este inexistent.
 - o *„Environment: NATURE – Incomplete NATURA 2000 network. Should you have a project in a cross-border nature reserve you should clarify the status of the area in the NATURA 2000 network. If it is already in there – there is no risk.” (INTERACT, Reflections on Article 22(4)i) of the Interreg Regulation, august 2023)*
- ROSAC0022 Canaralele Dunării se află în rețea și este desemnat ca arie specială de conservare prin H.G. nr. 685/2022. Prin ipoteza chiar a ghidului comunitar aplicabil, nu există risc.
- Obiectul avizului motivat INFR(2020)2238 este o omisiune a statului, nu o autorizare de proiect.
- Este o procedură de tip sistemic, îndreptată împotriva României ca stat membru, în temeiul art. 258 TFEU. Niciun proiect individual nu este vizat.
- Condiția de selecție prevăzută la art. 73 alin. (2) lit. (i) din Regulamentul (UE) 2021/1060 este, prin urmare, îndeplinită
- ROSAC0022 se află în categoria conformă, nu în cea neconformă. Situl a fost desemnat arie specială de conservare prin H.G. nr. 685/2022 tocmai pentru că avea deja obiective și măsuri de conservare stabilite prin planul de management aprobat prin Ordinul MMAP nr. 1252/2016. Așadar, situl se regăsește printre cele 213 SAC deja desemnate la data avizului motivat, nu printre cele 169 rămase nedesemnate.
- Și cronologia exclude o legătură directă. Avizul motivat a fost emis la 18 iunie 2025, ulterior Deciziei ANANP nr. 541/26.10.2021 (obiective specifice de conservare), Avizului ANANP nr. 98/28.07.2023 și Acordului de mediu nr. 5/06.09.2023, precum și ulterior depunerii cererii de finanțare (31.01.2024). Actele de reglementare de mediu au fost emise legal, în raport cu obiectivele de conservare aflate în vigoare la acea dată.

ONG-urile de mediu active

De-a lungul timpului încă de când se implementa Proiectul "mamă" DUNĂRE 1, cele mai active ONG-uri în a genera îndoială au fost:

- WWF România, prin dna Orieta HULEA, <https://wwf.ro/despre-wwf/wwfromania/echipa/>
- WWF Austria, prin dna Irene LUCIUS,

- https://wwf.panda.org/discover/knowledge_hub/where_we_work/black_sea_basin/danube_carpathian/our_solutions/green_economy/pes/the_danube_pes_project/people_behind_the_project/
- DSTF - Danube Sturgeon Task Force, prin dna Cristina SANDU,
- Pe lângă acestea, a mai fost IAD - The International Association for Danube Research, prin dl Jurg BLEOSCH sprijiniți de WSCS - World Sturgeon Conservation Society.

Cu timpul, după 2017, au rămas WWF Austria, prin d-na Irene LUCIUS și din când în când WWF România prin dna Cristina MUNTEANU.

La cea mai recentă întâlnire cu stakeholderii, de la sediul DGPET, din 28.05.2026, au fost întrebat ONG-urile, respectiv WWF Austria, prin doamna Irene LUCIUS, ce are concret împotriva proiectului și nu a putut formula nimic, a răspuns de față cu toată audiența că mai are nevoie de date și de discuții. Reprezentanții României au solicitat ca în termen de o săptămână să formuleze concret de ce se opun și răspunsul lor în scris a fost că mai au nevoie de date.

Prima procedură, respectiv Procedura **CN1070130/ 18.06.2024** a fost selectată și supusă controlului ex-ante al Agenției Naționale pentru Achiziții Publice – ANAP care a verificat documentația.

Această procedură a fost **anulată automat** deoarece la data limită de depunere a ofertelor nici unul din ofertanții înscrși nu a criptat oferta financiară/sau nu a răspuns la toți factorii de evaluare electronici, după caz, adică nu au fost oferte depuse.

Întreaga documentație de atribuire pentru această procedură, inclusiv clarificările și motivul anularii, se regăsește pe site-ul <https://e-licitatie.ro:8881/pub> și poate fi accesată liber.

A doua procedură, **CN1076254/ 13.12.2024**, a primit Avizul conform necondiționat final ANAP cu nr. AVIZ nr. 17794/8929/DGVDPA/CN1076254/17.07.2025.

Această procedură a fost **anulată** deoarece nu a fost depusă nicio ofertă admisibilă. Decizie de anulare în temeiul art. 225, alin. (1), lit. a) din Legea nr. 99 / 2016, cu modificările și completările ulterioare, respectiv: „Entitatea contractantă are obligația de a anula procedura de atribuire a contractului sectorial/acordului-cadru în următoarele cazuri: a) dacă nu a fost depusă nicio ofertă/solicitare de participare sau dacă nu a fost depusă nicio ofertă/solicitare de participare admisibilă”.

Procedura CN1076254/ 13.12.2024 – Întreaga documentație de atribuire pentru această procedură, inclusiv clarificările și motivul anularii, se regăsește pe site-ul <https://e-licitatie.ro:8881/pub> și poate fi accesată liber.

Prezentări referitoare la proiectul "BALA 2"
Anexa 007 AFDJ prezentare Bala 2_28.03.2024

Anexa 008 AFDJ prezentare Bala 2_JS 2025

Ne exprimăm îngrijorarea față de efectele proiectelor implementate de WWF România în exacerbarea deficitului de apă de pe Dunăre – Mini-delta de la Gârla Mare

În adresa AFDJ nr. 30983/24.08.2023, ca răspuns la sesizarea WWF România în procedura de mediu (vezi *Anexa 003 WWF sesizare la mediu în 2023*, pag. 25), ne-am exprimat, la rândul nostru, **îngrijorarea față de efectele asupra biodiversității dar și a deficitului de apă pe care îl pot genera proiectele de lucrări pe care le-a realizat sau urmează să le realizeze WWF România.**

Ne-am referit la proiectul finalizat de WWF România de la Gârla Mare, Mehedinți, (în fapt în ROSPA0046 Gruia - Gârla Mare, suprapusă parțial peste ROSCI0306 Jiana), prin care, conform declarațiilor **s-a creat "o mică deltă" pe 400 hectare cu 5 milioane de metri cubi de apă din Dunăre.**

Lucrările sunt denumite de reconstrucție ecologică⁷ în articolele de promovare din presă dar *lunca inundabilă* (care trebuia să își obțină funcția peste anumite niveluri ale Dunării), a devenit *luncă inundată permanent*.

În analiza impactului cumulat al proiectului "BALA 2", conform procedurilor aprobate, este necesar să fie inventariate toate proiectele care pot avea un efect cumulat asupra proiectului nostru. Întrucât în informațiile de mediu puse la dispoziție din oficiu de autoritățile competente de mediu nu am găsit nicio referire, niciun document de reglementare pentru mediu, **am solicitat în mod repetat, în anul 2023 și ulterior, la WWF România să ne transmită informațiile de mediu ale proiectului, prin documentatele de mediu,** respectiv: Raportul de impact asupra mediului (RIM), Studiul de evaluare adecvată (EA) care să aibă evaluarea impactului asupra biodiversității în funcție de Obiectivele Specifice de Conservare (OSC) ale Siturilor Natura 2000 unde sunt realizate lucrările, Studiul de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă (SEICA), având în vedere scopul promovat în presă de realizare a unei delte de 400 ha, știut fiind faptul că deși benefice pentru natură și biodiversitate, luncile inundabile realizate fără un calcul adecvat slăbesc forța de curgere a Dunării, care își mărește suprafața de curgere și astfel sunt generate procese de sedimentare suplimentare, în aval și generarea punctelor critice pentru navigație.

Am solicitat toate actele de reglementare obținute având în vedere că proiectul WWF România afectează corpul de apă, respectiv, acordul de mediu, avizul de gospodărire a apelor, avizul ANANP, rezultatele monitorizării pe perioada construcției și postconstrucție, monitorizarea modificărilor debitelor pe Dunăre, ce impact au aceste modificări asupra migrației sturionilor, etc.

Nici până în ziua de astăzi nu ne-au fost comunicate aceste documente iar WWF România nu a făcut nici un comentariu la proiectul realizat la Gârla Mare.

⁷<https://wwf.ro/dunare-delta-dunarii/50-de-specii-acvatice-protejate-vor-beneficia-de-pe-urma-lucrarilor-de-reconstructie-ecologica-de-la-garla-mare/>

Deși considerăm că pentru implementarea proiectului de la Gârla Mare – Vatra, realizat de WWF România ar fi trebuit să fie solicitat punctul de vedere al AFDJ, dacă nu aprobarea noastră, având în vedere impactul potențial pe care acest proiect și cele viitoare (în care se presupune că vor mai fi sechestrate 12 milioane de mc de apă), îl au asupra navigației, acest lucru nu a fost realizat de WWF nici până în ziua de azi și atragem atenția asupra faptului că fiind considerate "benefice", acestor proiecte nu li se mai solicită evaluarea de impact necesară, afectând însă navigația.

Vezi Anexa 009 Gârla Mare înainte de inundare și Anexa 010 Gârla Mare după inundare, pentru a se putea răspunde la întrebarea actuală, unde este apa Dunării.

Mai jos găsiți linkul de unde puteți descărca documentele și materialele video la care se face referire în textul din chenar. Linkul este valabil timp de 7(șapte) zile de la data transmiterii.

După descărcarea arhivei, aceasta poate fi extrasă/dezarhivată folosind parola menționată mai jos.

Link: <https://www.afdj.ro/sites/default/files/Downloads/Arhiva20260831.zip>

Parola: Afdj#doc2026

În cele ce urmează, este redată **lista abrevierilor și acronimelor** utilizate în prezenta adresă:

AFDJ – Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați;

ANANP – Agenția Națională de Aree Naturale Protejate București;

BOKU - The University of Natural Resources and Life Sciences, Viena;

DELTARES – Institut tehnologic, Olanda;

DGPET - Direcția Generală Programe Europene Transport, direcție în cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;

DUNĂRE 1 – Acronim Proiect *"Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila, km 375 - km 175"*.

EGIS EAU Franța – Liderul Asocierii: Asocieria Egis Eau SA/ Egis Romania SA/ Compagnie Nationale du Rhone (CNR) SA, prestatorul pentru derularea contractului *"Studiu de fezabilitate pentru soluții tehnice alternative/complementare privind lucrările ce se vor executa în punctul critic 01 Bala"* (2015-2023);

INCDPM – Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare pentru Protecția Mediului București;

INHGA – Institutul Național de Hidrologie și Gospodărire a Apelor București;

ISPA - Instrument pentru Politici de Preaderare, instrument de finanțare nerambursabilă a Uniunii Europene;

MTI – Ministerul Transporturilor și Infrastructurii;

ONG – organizație non-guvernamentală;

POS-T 2007-2013 - Programul Operațional Sectorial „Transport”;

PT 2021-2027 - Programul Transport 2021-2027;

ROMOMED – Acronim proiect „Monitorizarea impactului asupra mediului a lucrărilor de îmbunătățire a condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila, km 375 - km 175”, implementat de AFDJ RA Galați în perioada 2011-2018;

TEN-T – Rețeaua Transeuropeană de Transport (conform Regulamentului UE 2024/1679 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport);

TFEU - Tratatul privind Uniunea Europeană;

WWF - World Wide Fund for Nature (ONG);

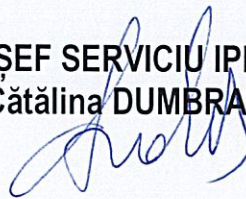
Cu deosebită considerație,

DIRECTOR GENERAL

Angela-Stela IVAN

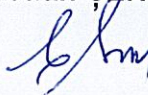


ȘEF SERVICIU IPFE
Cătălina DUMBRAVĂ



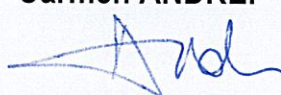
UIP BALA 2

Cristian SENDREA

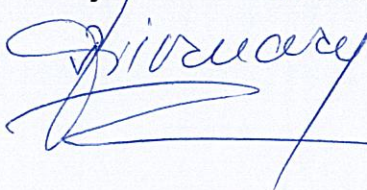


UIP BALA 2

Carmen ANDREI



**Persoana desemnată cu aplicarea Legii nr.544/2001,
privind liberul acces la informațiile de interes public,
cons. jur. Rada PIVNICERU**



Redactat și întocmit, pe baza informațiilor comunicate de structura de specialitate, c.j. P.R./CJRDROS/08.09.2026. Un exemplar original arhivat la CJRDROS. Adresa va fi comunicată solicitantului, prin e-mail, în format PDF.

Datele dumneavoastră cu caracter personal sunt prelucrate și stocate exclusiv în scopul pentru care au fost furnizate, în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (UE) 679/2016 privind protecția datelor. Prelucrarea se realizează doar atât timp cât este necesar pentru îndeplinirea acestui scop și cu respectarea tuturor măsurilor de confidențialitate și securitate aplicabile.