**NOTĂ DE FUNDAMENTARE**

**Secţiunea 1.**

**Titlul proiectului de act normativ**

|  |
| --- |
| **Hotărâre a Guvernului privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiţii ”Modernizarea/consolidarea/reabilitarea Stației CF Gara de Nord București – Faza 1”****, lucrare de utilitate publică de interes național** |

**Secţiunea a 2 – a**

**Motivele emiterii actului normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 2.1. Sursa proiectului de act normativ |  Proiectul ”Modernizarea/consolidarea/reabilitarea Stației CF Gara de Nord București – Faza 1” face parte din Master Planul General de Transport al României (MPGT) și din Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021 – 2030. Este propus pentru finanţare din Programul Operațional Transport (POT) 2021-2027, *AXA 3 - Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport pe calea ferată.*Conform prevederilor Regulamentului nr. 1315/2013 Municipiul București este nod al Rețelei centrale TEN-T și parte a Coridorului Rin-Dunăre și trebuie transformat în nod urban multimodal al rețelei transeuropene de transport prin promovarea mobilității urbane durabile.Scopul principal al lucrărilor propuse îl reprezintă îmbunătățirea condiţiilor de exploatare în stația de cale ferată București Nord şi furnizarea de servicii de calitate pentru călători, prin aducerea staţiilor la parametrii de funcţionare care să respecte normele de exploatare româneşti, internaționale şi europene în domeniul feroviar. Obiectivul de investiție al proiectului cuprinde staţia CF Bucureşti Nord Grupa A și o parte din dispozitivul de linii, peroanele, clădirea de călători precum și tot complexul de construcții ce alcătuiește terminalul de transport feroviar de călători, cunoscut de majoritatea publicului și de mass-media, sub denumirea ”Gara de Nord”.Necesitatea şi oportunitatea promovǎrii acestui obiectiv de investiții rezultǎ, în principal, din necesitatea executǎrii lucrărilor de modernizare/consolidare/reabilitare a stației CF Gara de Nord București – Faza I**,** astfel încât staţia de cale ferată București Nord, zona Corp A+B+C – Corp A (clădiri b-dul Dinicu Golescu) + Corp B (central, coloane, casele de bilete cls. 1) + Corp C (casele de bilete cls. 2, Calea Griviței), să fie în conformitate cu parametrii tehnici ceruţi de standardele şi legislaţia europeană/internațională în vigoare. |
| 2.2. Descrierea situaţiei actuale | Realizarea şi derularea acestui proiect revine Companiei Naţionale de Căi Ferate ”C.F.R.” – S.A. şi face parte din strategia pe termen lung a acesteia. Stația de cale ferată CF Gara de Nord Bucureștise află în stare avansată de degradare datorită uzurii fizice și morale. Fondul construit existent este rezultatul unor adaosuri consecutive de corpuri de clădire, a modernizării celor existente şi a reconstruirii celor bombardate, în jurul unui pachet de linii ce a evoluat de la 5 la 14, ca număr. Clădirea a fost ţinta bombardamentelor din timpul războiului și a suportat toate marile cutremure fără consolidări de fond iar dotarea tehnico-sanitară este veche şi necorespunzătoare. La acestea se adaugă carenţe funcţionale privind exploatarea feroviară, lipsa spaţiilor pentru călători, lipsa spaţiilor de parcare, circulaţia dezordonată în perimetrul gării şi condiţiile dezolante igienico-sanitare în cadrul ansamblului.Expertizele tehnice au concluzionat necesitatea consolidării ansamblului. Starea instalațiilor sanitare și termotehnologice reflectă neasigurarea cerinţelor de utilizare, exploatare, întreţinere și reparații. Instalaţiile electrice sunt vechi şi se află într-un grad avansat de uzură.Având în vedere importanța arhitecturală și urbanistică a Complexului Gara de Nord, începând cu ianuarie 2020 s-au demarat o serie de demersuri pentru realizarea unui proiect fezabil în concordanţă cu solicitările şi recomandările entităţilor în drept din cadrul Primăriei conform legii. Prin analizarea documentației aferente Planului de Urbanism Zonal, respectiv a Studiului de Oportunitate, pe baza observațiilor și recomandărilor Comisiei Tehnice de Urbanism și Amenajare a Teritoriului, precum și având în vedere concluziile Studiului istoric și ale expertizelor tehnice efectuate, pentru deblocarea proiectului, s-a propus fazarea lucrărilor după cum urmează:* faza 1 – Consolidare, fațade, instalații, acoperiș și finisaje spații publice zona Corp A+B+C – Corp A (clădiri b-dul Dinicu Golescu) + Corp B (central, coloane, casele de bilete cls. 1) + Corp C (casele de bilete cls. 2, Calea Griviței);
* faza 2 – linii, peroane, copertine, instalații aferente;
* faza 3 – zona Corp Nou + parcaj (34073+13363mp).

 Staţia București Nord (terminus) face parte din Coridorul Rin - Dunăre (Frontieră - Curtici - Arad - Braşov - Bucureşti - Constanţa).Din punct de vedere al funcţiunilor zonei, imobilul se află într-o zonă mixtă - rezidenţială, sănătate, învăţământ, servicii, cu regim de înălţime parter şi un etaj, cu intervenţii în anii '60, la blocurile de pe calea Griviţei şi b-dul Dinicu Golescu cu regim de înălţime de P+7.Stația CF este amplasată în zona centrală a Complexului Feroviar Bucureşti Nord şi constituie principala staţie prin care se derulează traficul de călători al capitalei (85%). Staţia are o suprafaţă de cca 100.000 mp pe care este amplasat dispozitivul de linii constituit din 3 grupe, instalaţii specifice, peroane, clădiri funcţionale care necesită lucrări de reabilitare, reînnoire şi de modernizare, atât pentru a fi aduse la nivelul normelor de interoperabilitate și standardelor de calitate specifice unui terminal de transport de o asemenea anvergură (deservește o capitală de stat european, cu peste 2.000.000 de locuitori).Destinaţia principală a clădirilor aflate în ansamblul Gării de Nord este aceea de staţie de trafic călători, alături de funcţiuni complementare (trafic marfă, administrativ, comercial, alimentaţie publică etc.).Ansamblul Gării de Nord împreună cu liniile şi peroanele aferente se încadrează în categoria B – Construcţii de importanţă deosebită, respectiv în clasa de importanţă II – Clădiri care prezintă un pericol major pentru siguranţa publică în cazul prăbuşirii sau avarierii grave.Ansamblul Gara de Nord este inclus în lista monumentelor istorice, la poziţia 1084, cu codul LMI B-II-m-B-18803, la adresa Piaţa Gării de Nord nr. 1, sector 1.**Corp A + Corp B -** Din punct de vedere al studiului istoric, ca urmare a acumulării a patru calificative de „valoare medie”, conform criteriilor de evaluare prevăzute de Ordinul Ministrului şi Cultelor nr. 2260/2008, componente a complexului Gării de Nord îşi menţin calităţile de monument istoric, valoarea lor culturală fiind evaluată ca fiind medie. Se consideră că elementul purtător de valoare culturală este plastica sa arhitecturală şi prin urmare ansamblul Corp A + Corp B poate suferi transformări la interior, cu condiţia menţinerii planimetriei generale, iar lucrările de restaurare/conservare ale faţadelor sunt obligatorii. Corpurile de clădire au acoperiş de tip şarpantă ce nu este termoizolată, iar hidroizolaţia nu este vizibilă. Nu sunt realizate îmbunătăţiri din punct de vedere termic la nivelul pereţilor, pardoselilor ori al tâmplăriei din lemn vopsit. Galeriile au închideri vitrate pe structura metalică, iar scurgerea apelor pluviale se realizează prin jgheaburi şi burlane metalice vopsite.**Corp C (C2) conform extras CF corp C1** **-** Din punct de vedere al studiului istoric, ca urmare a acumulării a trei calificative de „valoare medie” şi a unuia de „valoare mică”, conform criteriilor de evaluare prevăzute de Ordinul Ministrului şi Cultelor nr. 2260/2008, Corpul C componentă a complexului Gării de Nord, îşi menţine calităţile de monument istoric, valoarea sa culturală fiind evaluată ca fiind medie. Se consideră că faţadele şi gabaritul pot fi elemente valoroase care trebuie menţinute, interiorul fiind lipsit de importanţă din punct de vedere al componentei culturale. Astfel corpul de clădire poate suferi transformări radicale la interior, faţadele şi gabaritul putând suferi anumite intervenţii de restaurare/modificare. Corpul de clădire are acoperiş de tip şarpantă ce nu este termoizolată, iar hidroizolaţia nu este vizibilă. Nu sunt realizate îmbunătăţiri din punct de vedere termic la nivelul pereţilor, pardoselilor ori al tâmplăriei din lemn vopsit. Galeriile au închideri vitrate pe structura metalică, iar scurgerea apelor pluviale se realizează prin jgheaburi şi burlane metalice vopsite.**Corp G (C5)** **conform extras CF corp C4 -** Din punct de vedere al studiului istoric, conform criteriilor de evaluare prevăzute de Ordinul Ministrului şi Cultelor nr. 2260/2008, componentă a complexului Gării de Nord, se situează sub limita posibilă de clasare ca monument istoric, fiind necesare cel puţin trei calificative ”valoare medie”, valoarea sa culturală fiind evaluată ca fiind mică. Construcţia este o adaptare la anumite cerinţe funcţionale, fără a avea o concepţie unitară de ansamblu, cu materiale sau tehnici de execuţie modeste şi poate suferi transformări radicale.Corpurile de clădire au închiderile superioare degradate profund de acţiunea apelor meteorice, pe alocuri prăbuşite, acestea prezintă grad avansat de uzură cu multe degradări ale finisajelor, netratate corespunzător, sau vicii ascunse de intervenţiile locale, care au redus semnificativ nivelul de asigurare, situat sub minimul cerut de normele actuale. Gradul de risc seismic este ridicat cu pericol de prăbuşire.Principiile generale avute la planificarea lucrărilor proiectate, au fost următoarele:1. modernizarea/consolidarea/repararea clădirilor din stația București Nord, precum și spațiile destinate serviciilor pentru călători și zona comercială și asigurarea facilităților de deplasare și informare a persoanelor cu dizabilități;
2. asigurarea cu sisteme noi de ventilaţie/încălzire;
3. înlocuirea instalaţiilor electrice, sanitare, termice etc.;
4. modernizarea sistemului de iluminat;
5. modernizarea echipamentului de telecomunicaţii inclusiv informare a publicului călător;
6. asigurarea elementelor de siguranţă şi confort pentru călători reprezentate de balustrade, rampe pentru persoane cu dizabilităţi, lifturi, sistem de control acces;
7. crearea unor spaţii verzi centrale, o zonă agreabilă de aşteptare sau petrecere plăcută a timpului pentru publicul aflat în tranzit;
8. folosirea resurselor provenite din activele valoroase ale CFR pentru realizarea eurogării şi a optimizării operaţiunilor feroviare pentru călători, fără subvenţii din partea statului (în funcție de politica de piață a administratorului infrastructurii feroviare).

Principalele categorii de lucrări și tehnologiile de execuție a acestora sunt următoarele:* lucrări de consolidare, reabilitare, restaurare și reamenajare;
* lucrări de instalații aferente clădirilor de tip administrativ și clădirilor specifice unei stații de cale ferată.
 |
| 2.3.Schimbări preconizate |  Prin prezentul act normativ, se propune aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiţii ”Modernizarea/consolidarea/reabilitarea Stației CF Gara de Nord București – Faza 1”, lucrare de utilitate publică de interes național,prevăzuţi în anexă care face parte integrantă din prezenta hotărâre. |
| 2.4. Alte informaţii |  Indicatorii tehnico-economici au fost avizaţi de Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii în urma şedinţei Consiliului Tehnico-Economic, prin avizul nr. 165/174 din data 21.10.2022 şi de către Consiliul Interministerial de avizare lucrări publice de interes naţional şi locuinţe prin avizul nr. 79 din data 8.11.2022.  Studiul de Fezabilitate pentru Modernizarea/consolidarea/reabilitarea Stației CF Gara de Nord București – Faza 1” a fost avizat în cadrul Consiliului Tehnico-Economic SRCF București prin Documentul de Avizare nr. R.2/19/517/07.10.2022 și în cadrul Consiliului Tehnico-Economic CNCF ”CFR” SA prin Documentele de Avizare nr. 230/12.10.2022 și nr. 236/01.11.2022.  |

**Secţiunea a 3 – a**

**Impactul socioeconomic**

|  |  |
| --- | --- |
| 3.1. Descrierea generală a beneficiilor şi costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ | Proiectul de hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu. |
| 3.2. Impactul social | Realizarea acestui obiectiv prezintă avantaje tehnice, economice şi sociale, având un impact pozitiv asupra gradului de confort oferit utilizatorului precum și în sporirea gradului de încredere în serviciile oferite de modul de transport feroviar prin asigurarea elementelor de siguranţă şi confort pentru călători reprezentate de balustrade, rampe pentru persoane cu dizabilităţi, lifturi, sistem de control acces; crearea unor spaţii verzi centrale, o zonă agreabilă de aşteptare sau petrecere plăcută a timpului pentru publicul aflat în tranzit. |
| 3.3. Impactul asupra drepturilor şi libertăţilor fundamentale ale omului  | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| * 1. Impactul macroeconomic
		1. Impactul asupra economiei şi asupra principalilor indicatori macroeconomici
		2. Impactul asupra mediului concurenţial şi domeniului ajutoarelor de stat
 | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 3.5. Impactul asupra mediului de afaceri | Finalizarea acestui obiectiv duce la îmbunătăţirea condiţiilor mediului de afaceri, transportul feroviar devenind mai atractiv. |
| 3.6. Impactul asupra mediului înconjurător | Pentru implementarea acestui proiect, CNCF ”CFR” SA a întreprins demersurile legale privind impactul implementării proiectului asupra mediului, finalizate prin emiterea actului Agenției pentru Protecția Mediului București nr. 15680/27.07.2022 – Clasarea Notificării. |
| 3.7. Evaluarea costurilor şi beneficiilor din perspectiva inovării şi digitalizării | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 3.8. Evaluarea costurilor şi beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 3.9. Alte informaţii | Nu au fost identificate |

**Secţiunea a 4 – a**

**Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât si pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri**

|  |
| --- |
| - mii lei - |
| Indicatori | Anul curent | Următorii 4 ani | Media pe 5 ani |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: |  |  |  |  |  |  |
| a) buget de stat, din acesta: |  |  |  |  |  |  |
| (i) impozit pe profit |  |  |  |  |  |  |
| (ii) impozit pe venit |  |  |  |  |  |  |
| b) bugete locale: |  |  |  |  |  |  |
| (i) impozit pe profit |  |  |  |  |  |  |
| c) bugetul asigurărilor sociale de stat: |  |  |  |  |  |  |
| (i) contribuţii de asigurări |  |  |  |  |  |  |
| d) alte tipuri de venituri  |  |  |  |  |  |  |
| 4.2.Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: |  |  |  |  |  |  |
| a) buget de stat, din acesta: |  |  |  |  |  |  |
| (i) cheltuieli de personal |  |  |  |  |  |  |
| (ii) bunuri si servicii |  |  |  |  |  |  |
| b) bugete locale: |  |  |  |  |  |  |
| (i) cheltuieli de personal |  |  |  |  |  |  |
| (ii) bunuri și servicii |  |  |  |  |  |  |
| c) bugetul asigurărilor sociale de stat: |  |  |  |  |  |  |
| (i) cheltuieli de personal |  |  |  |  |  |  |
| (ii) bunuri și servicii |  |  |  |  |  |  |
| d) alte tipuri de cheltuieli |  |  |  |  |  |  |
| 4.3.Impact financiar, plus/minus, din care: |  |  |  |  |  |  |
| a) buget de stat |  |  |  |  |  |  |
| b) bugete locale |  |  |  |  |  |  |
| 4.4.Propuneri pentru acoperirea cresterii cheltuielilor bugetare |  |  |  |  |  |  |
| 4.5.Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare. |  |  |  |  |  |  |
| 4.6.Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor şi/sau cheltuielilor bugetare |  |  |  |  |  |  |
| 4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:a) fişa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. [500/2002](file:///C%3A%5CUsers%5Cuser%5Csintact%204.0%5Ccache%5CLegislatie%5Ctemp197918%5C00057056.htm) privind finanţele publice, cu modificările şi completările ulterioare, însoţită de ipotezele şi metodologia de calcul utilizată;b) declaraţie conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele şi priorităţile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală şi cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 4.8. Alte informaţii | Finanțarea obiectivului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile din Programul Operațional Transport (POT) 2021-2027, de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, din veniturile proprii ale Companiei Naţionale de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A, precum și din alte surse legal constituite, în limita sumelor aprobate anual cu această destinaţie, conform programelor de investiţii publice aprobate potrivit legii. |

**Secţiunea a 5 – a**

**Efectele proiectului de act normativ asupra legislaţiei în vigoare**

|  |  |
| --- | --- |
| 5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ  | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.2. Impactul asupra legislaţiei în domeniul achiziţiilor publice | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislaţia UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE).5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative ale UE. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.4. Hotărâri ale Curţii de Justiţie a Uniunii Europene  | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.5. Alte acte normative si/sau documente internaţionale din care decurg angajamente asumate | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secţiunea a 6 – a**

**Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 6.1. Informaţii privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative  | Proiectul de act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. |
| 6.2. Informaţii privind procesul de consultare cu organizaţii neguvernamentale, institute de cercetare si alte organisme implicate | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 6.3. Informaţii despre consultările organizate cu autorităţile administraţiei publice locale. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.  |
| 6.4. Informaţii privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 6.5. Informaţii privind avizarea de către:a)Consiliul Legislativ b)Consiliul Suprem de Apărare a Ţăriic)Consiliul Economic si Sociald)Consiliul Concurenţeie)Curtea de Conturi | Proiectul de act normativ nu necesită aceste avize. |
| 6.6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secţiunea a 7 – a**

**Activităţi de informare publică privind elaborarea si implementarea proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 7.1 Informarea societăţii civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ | Proiectul prezentului act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispoziţiile Legii nr. 52/2003 privind transparenţa decizională în administraţia publică, republicată. |
| 7.2 Informarea societăţii civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum si efectele asupra sănătăţii și securităţii cetăţenilor sau diversităţii biologice | Proiectul de act normativ nu produce niciun impact asupra mediului. |

**Secţiunea a 8 – a**

**Măsuri privind implementarea monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 8.1 Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ | Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu. |
| 8.2. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat prezentul proiect de Hotărâre a Guvernului privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiţii ”Modernizarea/consolidarea/reabilitarea Stației CF Gara de Nord București – Faza 1”, lucrare de utilitate publică de interes național care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate şi pe care îl supunem aprobării.

**VICEPRIM-MINISTRU**

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SORIN MIHAI GRINDEANU**

**AVIZĂM:**

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI PROIECTELOR EUROPENE**

**MARCEL-IOAN BOLOȘ**

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ŞI ADMINISTRAŢIEI**

 **ATTILA – ZOLTAN CSEKE**

**MINISTRUL FINANȚELOR**

**ADRIAN CÂCIU**

|  |
| --- |
| **SECRETAR DE STAT****IONUȚ-CRISTIAN SĂVOIU****SECRETAR GENERAL** **MARIANA IONIȚĂ****SECRETAR GENERAL ADJUNCT****ADRIAN-DANIEL GĂVRUȚA****DIRECȚIA AVIZARE****DIRECTOR****ELENA LAURA ȚOPA****DIRECŢIA ECONOMICĂ** **DIRECTOR****LAURA – DIANA GÎRLĂ** **DIRECŢIA GENERALĂ PROGRAME EUROPENE DE TRANSPORT** **DIRECTOR GENERAL** **FELIX CORNELIU ARDELEAN****DIRECŢIA AUTORIZAȚII DE CONSTRUIRE, REGLEMENTĂRI TEHNICE ȘI MEDIU** **DIRECTOR****MIRELA DELIA CEBANU****DIRECŢIA TRANSPORT FEROVIAR****DIRECTOR****DRAGOȘ ANOAICA** |
| **COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR” - S.A.** **DIRECTOR GENERAL** **ION SIMU – ALEXANDRU** |

**DIRECTOR GENERAL ADJUNCT PROIECTE CU FINANŢARE EXTERNĂ**

**MONICA - MARIA MIHĂILEANU**

**DIRECTOR FINANCIAR**

**FLORIN IULIAN MĂNTESCU**

**DIRECTOR OPERAŢIUNI FINANCIARE**

**MIHAELA VIRGINIA RUGEA**

**DIRECTOR DIRECŢIA JURIDICĂ**

**ANA-MARIA DASCĂLU**

 **D.P.P.F.E. D.M.F.P.F.E.**

 **DIRECTOR DIRECTOR**

 **MANUELA BADEA IULIAN DĂNUȚ BLEOTU**

 **SAACRPFE SBFER**

 **Șef Serviciu Șef Serviciu**

 **LIVIU DRĂGAN FLORINA MARIN**

Pagină semnături la Nota de Fundamentare a proiectului de Hotărâre a Guvernului privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiţii ”Modernizarea/consolidarea/reabilitarea Stației CF Gara de Nord București – Faza 1”, lucrare de utilitate publică de interes național