

# INTERVIU Comisarul european Adina Vălean: O parte din problemele infrastructurii din România pot fi rezolvate prin planul de redresare

26 noiembrie 2020



O parte din problemele infrastructurii din România pot fi rezolvate, prin Planul Național de Redresare și Reziliență, a declarat comisarul european Adina Vălean într-un interviu pentru „Adevărul”.

Comisarul european a precizat că dezvoltarea infrastructurii e uneori în urma dezvoltării anumitor regiuni, ceea ce a dus la supraîncărcarea infrastructurii, fiind un lucru bun că orașele sunt pe lista de investiții din planul de redresare. Adina Vălean a menționat, de asemenea, că intențiile anunțate de Guvern în planul de redresare coincid cu prioritățile Comisiei Europene.

**„Adevărul”:** România se regăsește adesea în topul clasamentelor negative în materie de transporturi. Dau doar câteva exemple: ultimul loc în UE la calitatea drumurilor, ultimul loc în Europa în ceea ce privește numărul de kilometri de autostradă la 100.000 de locuitori, cea mai ridicată rată a accidentelor rutiere din statele membre. Dezvoltarea infrastructurii a rămas în urma dezvoltării generale a țării, dar și în urma așteptărilor populației. Am putea spune că infrastructura deficitară chiar ne trage adesea înapoi. În ce măsură proiectele incluse de România în Planul Național de Redresare și Reziliență vor reuși să rezolve măcar câteva dintre aceste probleme și în ce orizont de timp?

**Adina Vălean:** Sunt peste 9 miliarde de euro alocate infrastructurii de transport în planul național de redresare economică, deci da, o parte din problemele infrastructurii din România pot fi rezolvate. Urmărind lista proiectelor, vedem că ele acoperă nevoi diferite. Vorbim de autostrăzi și drumuri expres - Transilvania și A7, care leagă Moldova de capitală, dar și de centuri ocolitoare pentru orașe sau metrou pentru București și Cluj. Autostrăzile și drumurile expres duc la dezvoltarea economică a regiunilor, orașelor, ajută industriile să-și pună mai ușor marfa în mișcare. De altfel, acesta e un efect tipic al investițiilor în infrastructură - ele impulsionează dezvoltarea economică, duc la deschiderea de afaceri noi. Pe de altă parte, ele cresc siguranța rutieră.

Într-adevăr, dezvoltarea infrastructurii e uneori în urma dezvoltării anumitor regiuni. Cluj, Timișoara, București sunt orașe care, conform ultimului Eurostat, și-au triplat PIB-ul în ultimii 10 ani. Asta a dus la creșterea populației și supraîncărcarea infrastructurii. Mă bucur că multe orașe sunt pe lista de investiții - cu centuri sau metrou. Un transport public sustenabil și eficient, un management de trafic inteligent în orașe duce nu numai la o calitate a aerului mai bună, ci și la o calitate a vieții mai crescută în general. În planul României sunt prevăzute și implementarea de sisteme de trafic inteligent sau stații de încărcare pentru mașinile electrice. Ce construim sau reconstruim acum trebuie să fie sustenabil.

Ați pomenit de orizontul de timp. Aceste fonduri pentru redresare economică trebuie cheltuite relativ repede. Sunt acordate începând cu primăvara acestui an și probabil că mare parte din fonduri trebuie cheltuite în primii 3 sau 4 ani. Ceea ce înseamnă că proiectele propuse trebuie să fie mature, fezabile, realizabile într-un timp scurt.

**Vedem cifre fabuloase în Planul de Redresare: peste 250 km de autostradă și drumuri expres, peste 330 km de Variante Ocolitoare și drumuri de legătură, peste 140 km de cale ferată modernizată/electrificată, 7 km de magistrală nouă de metrou. Cât de ambițioase sunt obiectivele României în materie de transporturi, ținând cont de capacitatea actuală de implementare?**

Deși 2020 e un an de criză, România a făcut niște pași importanți la capitolul infrastructură. Recent, de pildă, România a luat aproape un miliard bani europeni pentru Autostrada Transilvania. E importantă întărirea capacității administrative, la fel cum e important angajamentul politic. Cred că de la negocierile pentru alocarea acestor fonduri, până la realizarea acestui plan de țară, România s-a descurcat foarte bine. Eu sunt optimistă pentru că, pe lângă lista bună de proiecte, Guvernul și-a propus anumite reforme, extrem de necesare, cum ar fi consolidarea capacității de implementare a marilor beneficiari, CNAIR, CFR SA, ARF prin contracte de performanță. Eu sper ca acest plan, repet, foarte solid și pragmatic, va ajunge realitate.

**Care sunt proiectele românești majore de infrastructură cu cele mai mare șanse în a fi finanțate cu bani europeni prin Planul Național de Redresare și Reziliență?**

În decembrie voi lansa strategia UE pentru mobilitate sustenabilă și digitală. Ea dă direcțiile de dezvoltare ale sectorului transporturi pentru următoarele decenii. Punem accent pe sustenabilitate, digitalizare, reziliență, prin urmare, orice proiect trebuie să aibă acești indicatori. În plus, unul din obiectivele noastre pentru următorii ani este completarea rețelei trans europene TEN-T. Intențiile anunțate de Guvern în planul de redresare coincid cu prioritățile Comisiei. După cum am spus, e o componentă importantă de digitalizare prin sistemele de trafic inteligent, una „verde” prin angajamentul de a folosi materiale de construcție cu standarde ecologice înalte sau prin crearea infrastructurii pentru mașini electrice. Absolut, investițiile în transport public - metrou în acest caz - sunt importante și încurajate de Comisia Europeană. De asemenea, sectorul feroviar are și el

partea lui de finanțare și ne dorim să-l facem mai performant, în general, în toată Europa, fiind unul dintre cele mai curate moduri de transport.

**Cum ar trebui folosiți banii europeni pentru a dezvolta orașele României în materie de transporturi? Ce anume ar trebui să prioritizăm: metrou, cale ferată, autobuze electrice?**

Orașele zilelor noastre, cu complexitatea lor, cer multimodalitate. Nu excludem niciun mijloc de transport, dar ideal e să avem un transport public eficient și opțiuni suficiente pentru a reduce congestia și poluarea. Prin urmare aș spune că avem nevoie de orice - centuri ocolitoare pentru a muta traficul greu din orașe, terminale de metrou sau stații de tren pentru a determina oamenii să-și lase mașinile la intrarea în oraș, autobuze electrice și soluții de micromobilitate. Strategia pe care o voi lansa la finalul acestui an ia în calcul toate aceste opțiuni. Dacă ar fi însă să aleg ceva ar fi metroul, mă bucur că planul nostru de redresare prevede noi stații în București și metrou în Cluj.

**Cât de mult se suprapune viziunea europeană pentru finanțarea transporturilor cu cea românească, ținând cont că România vrea să recupereze cu ajutorul acestor bani decalajul uriaș față de Vest în materie de infrastructură rutieră și că și cea mai mare parte din alocare (4,54 miliarde euro) va merge către infrastructura rutieră?**

După cum v-am spus, e important ca România să-și completeze partea ei din rețeaua trans europeană TEN-T. Da, avem un decalaj mare și aceste fonduri sunt o oportunitate. Dar aceste fonduri nu sunt decât o parte din finanțările următorilor ani. Știu că guvernul, de pildă, vrea să finanțeze A8 din fondurile de coeziune. Apoi, numai prin mecanismul de interconectare al Europei, CEF, avem aproape 23 de miliarde pentru transporturile europene. Parte din banii aceștia ar putea merge la calea ferată din România, în modernizare. Ideal ar fi să punem cât mai multă marfă pe tren și pe cursurile de apă navigabile, de aceea ne-ar trebui investiții și în terminalele multimodale.

**Cât de „verzi” vedeți planurile României în materie de transport, într-o lume orientată tot mai mult către neutralitate climatică?**

Este clar că trebuie să mergem spre reducerea emisiilor și spre mijloace de transport din ce în ce mai nepoluante. Emisiile se reduc însă, cu tehnologii noi, cu management de trafic performant, cu combustibili alternativi, cu o combinație de mijloace. Toate modurile de transport sunt importante și toate trebuie ajutate să fie parte din reducerea emisiilor.

În acest stadiu, de proiect, sunt prevăzute suficient de multe măsuri ca să putem spune că România își propune să construiască sustenabil.

**Sursa:** <https://adevarul.ro/economie/stiri-economice/>