

# **Când vor circula românii ca-n vestul Europei. Vălean: Noi pornim de la un nivel foarte jos. Sunt fonduri, proiecte, rămâne să accelerăm**

**23 Iunie 2023**



**Românii suferă de ani de zile din cauza lipsei infrastructurii, deși se fac investiții și problema banilor care vin de la Uniunea Europeană pentru acest domeniu este de foarte mult timp rezolvată. Războiul rușilor din Ucraina a readus în discuție importanța coridoarelor de transport care trec prin România. Portul Constanța și Dunărea sunt puncte esențiale și statele membre G7 vor să investească în dezvoltarea lor. Este însă nevoie și de voință politică din partea României. Comisarul European pentru Transport, Adina Vălean, a discută pe larg despre aceste oportunități cu Cristina Cileacu, la Pașaport diplomatic.**

## Portul Constanța și Dunărea, puncte vitale

**Cristina Cileacu:** Adina Vălean, Comisar European pentru Transporturi, bine ați revenit la Pașaport diplomatic.

**Adina Vălean:** Bine v-am regăsit.

**Cristina Cileacu:** Doamnă comisar, v-ați întors din Japonia, de la reuniunea miniștrilor de transporturi din grupul G7 și acolo s-au luat o serie de măsuri în ceea ce privește importanța Portului Constanța, dar și a Dunării. Din partea română, noi suntem obișnuiți să vedem că mai mult vorbim decât facem. Ce așteptări să avem după reuniunea G7 din Japonia?

**Adina Vălean:** Dacă îmi permiteți, o să încadrez puțin această discuție, în sensul în care una din tematicile reuniunii G7 a fost legată de reziliența sistemelor de transport globale de lanțurile de aprovizionare globale și o să arăt imediat care este relevanța pentru subiectul pe care l-ați ridicat, dar și de situația din Ucraina, din cauza războiului Rusiei în Ucraina. Aici, în acest context, am avut ca invitat la reuniunea G7 ministrul prim-ministru adjunct, domnul Kubrakov, care răspunde printre altele și de infrastructură. Trebuie să vă spun din prima că am fost foarte plăcut impresionată de faptul că ministrul Kubrakov, în afara faptului că a mulțumit Uniunii Europene, comunității de transport pentru toate eforturile pe care le facem, pentru Culoarele Solidarității, care reprezintă conexiunea Ucrainei, în paranteză fie spus, pentru noi și a Moldovei cu piața de transport europeană, dar o singură țară a menționat anume, căreia i-a mulțumit și aceasta a fost România. Acum, de ce tocmai România? Pentru că, recunoaște și domnia sa și acestea sunt realitățile, că exporturile și importurile Ucrainei merg într-o proporție foarte mare prin clusterul dunărean și portul Constanța. Și merg pe aici pentru că, în mod natural, rutele au fost spre sud.

Pe de altă parte, ca să vă dau un exemplu al eforturilor pe care România le-a făcut, sigur și cu sprijinul Comisiei Europene, înainte de război, pe brațul Sulina treceau unul-două vapoare pe zi, deci să zicem 60 pe lună. În mai anul acesta au trecut 476 de vapoare. Asta arată la ce distanță și ce investiții s-au făcut și câte eforturi pentru ca aceste rute de transport să se dezvolte. Ele sunt aici să rămână. Beneficiază nu numai Ucraina, dar și țara noastră, pentru că orice dezvoltare a infrastructurii de transport și a rutelor comerciale este pozitivă din punct de vedere economic. De altfel, prin clusterul dunărean și Constanța trec 60% din produsele export-import ale Ucrainei. La grâne chiar, Coridoarele Solidarității asigură un export mai mare decât o face inițiativa privind Marea Neagră.

Și am spus al doilea lucru, apropo de liniile de logistică în transporturi globale, știm că deja la întâlnirea liderilor care a avut loc la Hiroshima, liderilor G7, s-a stabilit un pact

pentru investiții de 600 de miliarde, printre altele și pentru a asigura reziliența investițiilor și investițiile în liniile logistice și de transport internaționale, iar România se află într-o situație interesantă din acest punct de vedere, pentru că se pune accent pe dezvoltarea așa-numitului Coridor Mijlociu din Asia Centrală către Europa prin Marea Caspică, iar România, portul Constanța, în particular, poate reprezenta o poartă de intrare esențială pentru bunurile dinspre Asia Centrală către Europa, ceea ce e o oportunitate și este în același timp un rol foarte important pe care îl putem juca și politic, în conexiune cu aceste oportunități de dezvoltare a infrastructurilor.

## **Străinii văd mai bine potențialul României**

**Cristina Cileacu:** Coridorul despre care vorbiți, coridorul Transcaspic, este în special un coridor bazat pe infrastructură feroviară și, desigur, transporturile vin până la Marea Caspică, de acolo merg pe mare și tot așa, din nou, în tren și ajung în Marea Neagră. Se fac deja investiții în dezvoltarea infrastructurii feroviare din port. Dar din portul Constanța, mai departe, cum ar urma să plece aceste mărfuri, dacă tot includem România? Pentru că știm bine cum se circulă cu trenul în țara noastră. Este adevărat, dumneavoastră vedeți perspectiva dinspre Bruxelles?

**Adina Vălean:** Ce spuneți dumneavoastră este real, dar face parte, ca să spun, din bucătăria noastră internă, europeană. Eu am făcut referire la decizii și la mențiuni specifice în declarația G7 privind, de exemplu, Culoarele Solidarității sau rutele de transport globale, ceea ce creează cadrul. Mai departe, bucătăria noastră internă, europeană și românească în particular, ne privește. Acum trebuie spus că în această schemă financiară multianuală a Uniunii Europene sunt fonduri extraordinar de multe pentru infrastructura de transport. Programul de finanțare Connecting Europe Facility sau mecanismul de interconectare, cum l-am putea traduce, finanțează cu precădere proiectele de investiții în infrastructura feroviară.

Cu alte cuvinte, noi avem 70% aproape din banii pe care îi acordăm sunt pentru proiecte feroviare. România este prinsă și ea în acest program. **A candidat cu proiecte, a luat finanțare, aș putea spune că va mai lua, trebuie să aibă proiecte bune. Avem hărțile, deci prioritățile stabilite. Avem Planul Național de Reziliență și Redresare, alte investiții în infrastructură, avem fondurile de coeziune, fondurile regionale, deci nenumărate instrumente prin care, numai cele europene vorbesc, lăsând la o parte bugetul național, care sunt cu destinație pentru infrastructura de transport, nu rămâne decât să accelerăm, să ne ținem de proiectele pe care le-am agreat și desigur că la un moment dat și calitatea infrastructurii noastre va fi foarte bună. Guvernul a făcut niște eforturi pentru a recondiționa, ce-i drept, prin dirijarea unor bani din Fondul de coeziune neutilizați, infrastructura de cale ferată care accesează Portul Constanța.**

Dar nu e numai asta.

Mai e foarte, extrem de important este proiectul Dunării navigabile tot anul, pentru că asta reprezintă un culoar de transport pentru mărfurile noastre, foarte convenabil, ca să nu zic că în plus mai e și sustenabil, deci poate fi sprijinit financiar destul de bine. Aici îmi propun să insist în continuare pentru a facilita dialogul între România și Bulgaria, asta ca să vorbesc eu mistic și drăguț. Deci să insist în continuare, pentru că insist deja de ceva vreme. Dar acum să zicem că avem un nou guvern la Sofia, astfel încât cele două țări să poată depune deja în toamna acestui an final proiectul de finanțare pentru Dunărea navigabilă. Pentru că, după cum vă spuneam, este extrem de folositor și pentru coridoarele asta de transport dinspre Ucraina sau înspre Ucraina, către, vreau să zic, în combinație cu feroviarul, de exemplu, poate să meargă către Adriatică. Deci este un coridor destul de important, pe care îl vor folosi și alte tipuri de mărfuri și este o oportunitate acum că se discută atât de mult despre rolul României în Culoarele Solidarității în Coridorul Mijlociu, să putem accesa finanțări care acum sunt, să spunem la dispoziție. În viitor, în fine, nu știm cum vor evolua lucrurile, deci atât cât să poate să accelerăm.

## **Dunărea navigabilă, un vis încă neîndeplinit**

**Cristina Cileacu:** Pentru că ați pomenit Dunărea și aveți perfectă dreptate, în momentul de față doar 9% din transportul pe Dunăre este legat de comerț și asta înseamnă că folosim cu toții în Europa Dunărea foarte puțin. Dar să nu uităm că cel mai mare segment de Dunăre este cel dintre România și Bulgaria. Pe de altă parte, ne uităm la ucrainenii care au participat și la reuniunea miniștrilor transporturilor din G7. Ei au reușit, în timpul războiului, să folosească cele trei porturi dunărene pe care le au și practic, pentru ei este o mare gură de oxigen. Și nu doar pentru ei. Ce ne lipsește nouă din nou? Vă întreb cu perspectiva europeană, pentru că, știți bine România.

**Adina Vălean:** Să știți că într-adevăr, ei insistă pe dezvoltarea porturilor lor dunărene. Ei au la dispoziție și alte porturi, porturi românești pentru traficul de mărfuri pe Dunăre și către Marea Neagră. Acuma trebuie spus că, bun, și ei sunt într-o situație imposibilă, pentru că tot accesul lor către Marea Neagră este sugrumat de acest război și sigur că determinarea lor în a-și dezvolta infrastructura este dată și de această nevoie extraordinară, ce le-a mai rămas să poată fi dezvoltat. Pentru România? Nu ne lipsește să spunem insistența. Pentru că dacă noi am vrea cu adevărat să dezvoltăm aceste lucruri, am putea să insistăm mai mult. Aceste coridoare de care facem vorbire, ele sunt pe rețelele transeuropene de transport, ceea ce înseamnă că au prioritate la finanțare europeană. Ne trebuie această colaborare, fiind, să spunem Dunărea parte comună, cum ați spus, România-Bulgaria. Eu am făcut eforturi foarte mari și atunci când a fost vorba numai de dragarea Dunării, am trimis echipele Directoratului de transport ale Comisiei

Europene în Bulgaria pentru a vedea la fața locului, pentru a-i împinge pe vecinii noștri să accepte măcar să dragăm noi, dacă nu draghează ei și așa mai departe. Și aceeași presiune o pun și pe studiile de mediu, care sunt necesare, de exemplu, pentru programul numit Fast Danube, care vine în deschiderea investițiilor pentru a face Dunărea navigabilă tot anul. Deci planurile sunt. E clar. Disponibilitatea de finanțare a Comisiei există, e clar, mai trebuie, dacă mă întrebați, să facem compania comună de proiect, să depunem proiectul, să definitivăm studiile de mediu, mă refer aici la partea bulgară, cu mai multă determinare, ca să răspund pe scurt la întrebarea dumneavoastră.

## **Reconstrucție în vreme de război**

**Cristina Cileacu:** Să revenim puțin la prezența ministrului Dezvoltării și Infrastructurii din Ucraina la reuniunea G7. Este această disponibilitate din partea țărilor G7 să investească, desigur, în reconstrucția Ucrainei? Cum se poate reconstrui o țară, mai ales în zona de infrastructură, în momentul în care știm foarte bine, și a explicat și ministrul ucrainean în Japonia, că infrastructura este unul dintre punctele continuu bombardate de către ruși.

**Adina Vălean:** O parte este într-adevăr sub o permanentă amenințare. Dar dacă ne uităm, de pildă, la conectivitatea prin infrastructură a Ucrainei cu Uniunea Europeană, tot ceea ce înseamnă legăturile de conectare, punctele de trecere a frontierei, punctele de transfer, terminale de mărfuri și așa mai departe, din rețeaua cu un ecartament sovietic în rețeaua cu ecartament standard european, toate aceste conexiuni transfrontaliere nu se află în pericolul de a fi bombardate. Toate acestea se dezvoltă și vor rămâne ca atare. De altfel, ministrul Kubrakov cere mai multe puncte de trecere a frontierei, invocând faptul că, nu știu, la aderare (n.r. la UE) Polonia, de exemplu, avea mult mai multe cu Germania decât au ei acum cu Polonia. Toate aceste proiecte, de exemplu, care sunt proiecte de infrastructură, nu se află, să zicem, sub o amenințare directă și pot fi construite și rămân ca atare. De altfel, pot să vă spun că săptămâna aceasta, la un call de proiecte în care statele de frontieră cu Ucraina, România, Polonia au depus împreună cu Ucraina proiecte concrete pentru infrastructura în punctele de trecere a frontierei, acestea sunt probabil finanțate și vorbim aici de un buget de 250 de milioane de euro. Astea sunt foarte bune și utile și pentru accesul țărilor de frontieră către viitoarea piață ucrainiană, adică nu trebuie să privim ca pe un favor pe care îl facem anume Ucrainei sau, în paranteză spus, Moldovei, pentru că în toate aceste proiecte este asociată și Moldova, ci trebuie să privim ca pe o investiție, într-un parteneriat economic viitor, care să fie beneficiar pentru ambele părți. Un alt exemplu de infrastructură la care noi ne gândim și asta are legătură cu întrebarea dumneavoastră, în sensul în care noi trebuie să planificăm de acum, ca orice investiții să fac pentru viitor în infrastructura ucraineană, să respecte metodologia standard, standardele europene, pentru că în felul acesta pregătim integrarea viitoare a Ucrainei și a Moldovei în Uniunea Europeană, adică să

păstrăm guvernanta rețelelor de transport europene, a standardelor și așa mai departe. Am făcut, de exemplu, un studiu privind oportunitatea unei noi linii de cale ferată care să unească Livov cu Iași, Chișinău și Odesa, pe ecartament european. Asta o să fie o schimbare extraordinară în logica de transport în regiune, de care vor beneficia toate trei țările. Noi am făcut deja studiul, știm ce avem de făcut și când condițiile de finanțare și, să spunem, de siguranță vor fi îndeplinite plănuim să dăm drumul la un astfel de proiect.

## **Conectivitatea înseamnă dezvoltare**

**Cristina Cileacu:** Dacă este să revenim la România, pe acest coridor de transport internațional transcaspic, care ar fi limitele de timp? Adică ce investiții urmează și ce trebuie să facem noi la rândul nostru, pentru că investițiile nu sunt cadouri.

**Adina Vălean:** Vorbim de două lucruri care au părți comune. Deci, pe de o parte, vorbim de Coridorul Mijlociu, care ar putea prin Marea Neagră să intre în România, dar și de coridorul transcaspic.

**Cristina Cileacu:** Care este mai lung.

**Adina Vălean:** Deci nu sunt chiar identice, apropo de unde ajung și pe unde o iau exact în partea lor spre Europa. Nu e nimic bătut în cuie, nu sunt, ca să spun așa, validate complet. Eu am avut în timpul mandatului meu de comisar foarte multe discuții cu țările din zona caucaziană, pentru care există un mare interes, cu atât mai mult în această nevoie de a ocoli, să spunem, Rusia, a coridoarelor de transport pentru siguranță și pentru costuri logistice, pentru că una e să îți asiguri un transport care nu trece prin Rusia și alta este să-ți asiguri mărfuri într-un transport care trece prin Rusia și există foarte mare interes și nu atât o nevoie de finanțare a acestor țări, cât o nevoie de coordonare și de interconectare. Deci asta este rolul pe care eu îl văd al comunității internaționale și al Uniunii Europene, pentru că noi, dacă vorbim de Georgia, de exemplu, sau Azerbaidjan, avem Kazahstan, unde ei sînt deja într-un dialog cu noi în ceea ce vor să se dezvolte. Ceea ce se așteaptă ulterior ar fi mai mult acest rol de coordonare a proiectelor, pentru ca ele să aibă sens să se interconecteze. Și, bineînțeles, este foarte important semnalul politic și validarea acestor rute de transport internaționale pentru comunitatea de business, pentru că una este să vorbească o țară sau alta și alta este ca partenerii internaționali G7 să vorbească despre acest coridor, în alt fel este el validat de business.

## **Cât mai așteptăm infrastructura funcțională**

**Cristina Cileacu:** Ultima întrebare este tot despre România, dar de data aceasta apelez la calitatea dumneavoastră de româncă în primul rând și abia în al doilea rând, de

calitatea de politician cu experiență europeană. Credeți că în timpul vieții noastre, ca să fiu foarte directă, vom vedea o Românie cu rețele de transport la așa cum sunt cele din vestul Europei, pentru că avem acum și un alt guvern, chiar dacă ministrul transporturilor a rămas același, dar sunt aceleași promisiuni repetate. Acum ocupați poziția de comisar european dedicat acestui segment extrem de important, mai ales pentru România. Să putem spera că vom circula și noi ca oamenii, nu vom petrece tot timpul doar pe niște străzi înguste, care sunt drumuri naționale.

**Adina Vălean:** Eu cred, eu sper. Dacă mă întrebați, eu sper. Și am făcut tot ce am putut în acest mandat de Comisar de Transporturi pentru a apăsa exact pe acele butoane pe care le-am considerat importante și care nu s-au mișcat foarte multă vreme. Această consiliere în scrierea și urmărirea guvernantei unui proiect foarte, foarte mulți bani înspre România pentru infrastructura de transport. Eu am lucrat bine cu toți miniștrii de transport și, ca să spun așa, nu m-a dezamăgit niciunul. Adică ce-am vorbit aia s-a pus, aia s-a făcut. **Durează infrastructura și noi pornim de la un nivel foarte jos. Peste tot în Europa sunt lucrările de infrastructură. Durează enorm ca timp, sunt costisitoare și lungi.** Mai și avem o rețea mare, dacă te uiți numai la căile ferate, adică mult mai repede se mișcă, nu știu Slovenia, să zic, sau o altă țară, decât o țară ca noi, cu o rețea foarte mare și foarte învechită. **S-au făcut însă multe segmente, trebuie să se și conecteze,** pentru că, vedeți, noi nu simțim, pentru că nu e fluid, pentru că dacă s-au dezvoltat pe segmente și nu avem continuitate în coridoare, nici nu simțim bine că lucrurile se mișcă. Eu sper, sper că dacă România va continua așa cum a mers în ultimii ani, dacă va profita de toți acești bani, de fapt, să nu mai vorbesc vag cu România, că aici este vorba de oamenii care sunt, care lucrează în transporturi, care decid soarta acestor proiecte și dacă vor continua să lucreze cum lucrează acum, cum au lucrat în anii din urmă, în care eu am putut vedea la prima mână, putem cu toții să sperăm că lucrurile vor avea o finalitate. Acesta este răspunsul meu.

**Sursa:** <https://realitateafaracenzura.ro/>