

# Mecanismul European de Redresare și Reziliență, aprobat de comisiile PE. La București s-a “îngălbenit”

12 ianuarie 2021

Raportul legislativ privind Mecanismul European de Redresare și Reziliență a fost adoptat luni seara, cu largă majoritate, de Comisia pentru bugete și Comisia pentru afaceri economice și monetare ale Parlamentului European. La București, Planul Național de Redresare și Reziliență va trebui refăcut rapid, pentru că în el au fost incluse și proiecte rutiere, acestea nefiind pe placul oficialilor de la Bruxelles, care încurajează tranziția spre o economie verde, în speță transport feroviar.

Rezultatul votului dat aseară la Bruxelles a fost de 78 de voturi „pentru”, 5 ”împotrivă” și 13 abțineri. Raportul privind Mecanismul de Redresare și Reziliență, coordonat de eurodeputatul Siegfried Mureșan (PNL/PPE), din poziția de coraportor, prevede alocarea a 672,5 miliarde de euro în următorii trei ani. Suma totală pe care o va primi România din acest mecanism este de aproximativ 30,5 miliarde de euro.



## Mecanismul European de Redresare și Reziliență mai trebuie votat în plenul PE



“Prin votul de astăzi, am confirmat în comisiile de specialitate ale Parlamentului European acordul politic pe mecanism la care am ajuns în luna decembrie între echipele de negociatori ale Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene. Este foarte important că am reușit să dăm acest vot fără întârziere, încă din primele zile ale anului. Mai urmează, acum, doar votul final din plenul Parlamentului European de la începutul lunii februarie, după care mecanismul intră în vigoare și devine literă de lege. Majoritatea largă obținută la votul din comisiile de specialitate arată că nu vom avea surprize și că legea va trece și

de plenul Parlamentului European în forma negociată”, a declarat Siegfried Mureșan, potrivit [site-ului propriu](#).

El continuă, arătând că Raportul legislativ adoptat cuprinde ”toate lucrurile bune pe care le-am obținut anul trecut în negocierile privind Mecanismul de Redresare și Reziliență”. De asemenea, susține eurodeputatul, documentul cuprinde, în primul rând, ”posibilitatea de a finanța din acest mecanism toate tipurile de investiții pe care România și le-a propus în Planul Național de Redresare și Reziliență”.

Siegfried Mureșan menționează că România va avea posibilitatea de a folosi acești bani în proiecte de infrastructură vitale României, în proiecte care contribuie totodată la tranziția spre o economie verde și la digitalizarea țării.

## **Mecanismul European de Redresare și Reziliență s-a “îngălbenit” la București**



Însă la București lucrurile nu sunt chiar atât de “verzi” precum le prezintă de la Bruxelles eurodeputatul partidului de guvernământ.

Planul Național de Redresare și Reziliență a fost adoptat pe vremea când la Palatul Victoria se afla Guvernul condus de Ludovic Orban și, în plus, era și campanie electorală. Și, cum în campanie românul este de fiecare

dată momit cu kilometri de autostradă, asta i s-a oferit și acum: în PNRR au fost incluse și proiecte rutiere, alături de cele feroviare sau de metrou.

Ba sunt chiar mai mulți kilometri de autostradă decât de cale ferată.

## **Avertismentul lui Cristian Ghinea: “Autostrăzi nu e verde, dar CFR-ul e verde”**



[La finele săptămânii trecute](#), noul ministru al Fondurilor Europene, Cristian Ghinea, a avertizat că România nu va obține bani de la Bruxelles pentru autostrăzi prin PNRR. “Pot să vă spun că există o diferență destul de mare între ce s-a discutat la București despre acest plan și ce s-a discutat la Bruxelles despre acest plan și am avantajul de a fi știut ambele planuri”, a declarat Cristian Ghinea la Digi 24.

Întrebat dacă există șansa ca planurile României să fie acceptate la Bruxelles așa cum sunt ele formulate acum, Cristian Ghinea a răspuns negativ: "În acest moment nu, pentru că nu respectă aceste... Comisia ar fi în imposibilitate tehnică să le accepte. O să se uite: la, din ce ați pus voi acolo, 37% este verde? Nu! Nu putem să acceptăm, pentru că e ilegal, e un regulament european care trebuie respectat (...) Autostrăzi nu e verde, dar CFR-ul e verde".

## Ludovic Orban dă replica, dar cu jumătate de gură



Replica lui Ludovic Orban nu s-a lăsat așteptată. Într-o intervenție la B1 TV, fostul premier a recunoscut, cu jumătate de gură, ce-i drept, că planul întocmit de colegul său de partid Marcel Boloș, predecesorul lui Cristian Ghinea, nu este tocmai ceea ce trebuie și că va fi modificat: "În ceea ce privește PNRR-ul, să știți că deja discuțiile legate de PNRR, la nivelul informal (la Bruxelles – n.red.), au existat și există, deja

există un **oarecare** acord pe **mai multe puncte** (sublin. ns.) din PNRR". De remarcat că nu există un acord ferm, ci "un oarecare acord", și nu pe ansamblul planului, ci pe "mai multe puncte".

Președintele PNL admite, indirect, că a fost o decizie cu caracter oarecum electoral: "Cred că s-a închis campania electorală, nu mai are nimeni de câștigat, singurul lucru pe care noi trebuie să-l facem este să reanalizăm, într-adevăr, PNRR-ul, să vedem care sunt propunerile concrete de îmbunătățire ale PNRR-ului pe care noi avem disponibilitatea de a le accepta, dacă ele sunt rezonabile și stau în picioare, dar mai ales dacă sunt conforme cu regulamentul privind facilitatea de recuperare și reziliență".

Una peste alta, Ludovic Orban a recunoscut că pot fi aduse modificări și că se pot purta negocieri, dar "fără discuții în presă".

## Ce prevede PNRR în domeniul feroviar



În forma actuală, PNRR prevede o alocare de 9,3 miliarde de euro pentru Transporturi. Cu aceste fonduri ar urma să fie realizate proiecte de peste 250 km de autostradă și drum expres, 140 km de cale ferată, 7 km de metrou și să fie achiziționate 39 de trenuri pentru calea ferată și 50 de trenuri de metrou.

Pe scurt, pe partea feroviară planul se prezintă în felul următor:

- Peste 140 km de cale ferată modernizată/electrificată, cu un buget estimat de 2,8 miliarde de euro;
- 39 unități de material rulant achiziționate, cu un buget estimat de 350 milioane de euro (restanța de la ARF);
- 7 km de magistrală nouă de metrou (în Cluj-Napoca), cu un buget estimat de 1,08 miliarde de euro;
- 50 de trenuri de metrou achiziționate, cu un buget estimat de 500 milioane de euro.

**Sursa: Club Feroviar**