

CIP-Forum | Valean: Pentru a avea infrastructura nationala rezilienta, avem nevoie de 3 autostrazi finalizate si o Dunare navigabila tot anul

România trebuie sa aiba cel puțin trei autostrazi finalizate - A1, A3 si A8 - pentru a detine o infrastructura nationala rezilienta, dar si o Dunare navigabila tot anul si un hub maritim modern la Constanta, a declarat, miercuri, comisarul european pentru transporturi, Adina Valean, la cea de-a sasea editie a Critical Infrastructure Protection Forum (CIP Forum).

"Pentru a avea infrastructura nationala rezilienta, avem nevoie de cel puțin trei autostrazi finalizate - A1, A3 si A8. Trebuie sa finalizam modernizarea coridorului nordic feroviar prin Brasov si a celui sudic prin Timisoara-Caransebes, trebuie sa avem o Dunare navigabila tot anul si un hub maritim modern în Constanta. Dunarea si portul Constanta sunt atuuri geopolitice extraordinare pe care trebuia sa le fructificam economic, inclusiv folosind finantarile de peste un miliard de euro anuntate de Comisia Europeana pentru coridoarele solidaritatii, care faciliteaza transporturile de marfa din Ucraina si înspre Ucraina, si trebuie sa interconectam Republica Moldova la toate magistrale de transport ale Uniunii. Am început deja sa alocam primii bani pentru aceste prioritati, mergem mai departe, pentru ca avem la dispozitie 12 miliarde de euro pentru transporturi, dublu fata de perioada de finantare anterioara 2014-2020", a precizat Valean, într-un apel video.

Aceasta a subliniat ca, având un razboi aproape de granitele României, protectia infrastructurii critice devine un instrument de aparare împotriva amenintarilor la adresa securitatii europene în general.

"Comisia Europeana a propus în octombrie anul trecut un plan în cinci puncte pentru o infrastructura critica mai rezilienta. Printre sectoarele prioritare se afla infrastructura digitala, cea de energie, infrastructura aerospaciala si de transport. De acest ultim sector ma ocup direct din pozitia de comisar european, de aceea voi putea spune ce trebuie sa facem pentru securitatea retelei noastre de transporturi. Rezilienta infrastructurii de transport nu se poate obtine doar prin proceduri de securitate, cooperare si supraveghere sporita. În primul rând, avem nevoie de o retea de transport versatila si densa, astfel încât niciun segment avariat sa nu ameninte conectivitatea europeana. Reteaua de transport multimodala si interoperabila TEN-T este coloana vertebrala care uneste Uniunea Europeana. Este esentiala pentru mobilitatea persoanelor si pentru functionarea pietei unice. Pentru a proteja conectivitatea Uniunii Europene, am revizuit regulamentul care guverneaza aceasta retea. Scopul este de a defini standarde mai moderne pentru sporirea capacitatii interconexiunilor feroviare, rutiere si maritime prin multimodalitate si interoperabilitate, atât între modurile de transport, cât si între regiunile europene. Revizuirea raspunde amenintarilor recente la adresa securitatii Uniunii, în special prin extinderea a patru coridoare europene de transport dincolo de frontiera estica a Uniunii Europene în Ucraina si Republica Moldova", a transmis comisarul european.

De asemenea, în opinia sa, mobilitatea militara este un alt element strategic al politicii de transport europene, cu scopul de a ridica la standarde duale, militar-civile, acele puncte critice, respectiv poduri, tuneluri care permit deplasarea rapida si la scara larga a personalului si echipamentelor militare.

"Bineînteles ca aceste noi standarde creeaza nevoi de investitii, de aceea am pus la dispozitia statelor membre un fond de 26 de miliarde de euro prin Connecting Europe Facility (CEF) - Mecanismul de interconectare a Europei, care finanteaza proiecte de infrastructura pe coridoarele principale de transport ale Uniunii. Din acesti bani, am rezervat 1,6 miliarde de euro pentru mobilitatea militara. CEF este un fond cu un management centralizat la Bruxelles, ceea ce permite un acces mai simplu pentru promotorii privati de proiecte sau pentru autoritatile locale si regionale. Din acest fond se finanteaza preponderent proiecte în domeniile feroviar, fluvial, portuar sau terminale intermodale, parcuri securizate, statii de reîncarcare sau sisteme de management inteligent pentru trafic", a aratat ea.

Potrivit sursei citate, România va avea un buget garantat în CEF de 763 de milioane de euro până la finalul lui 2023, după care va intra în competiție cu celelalte state din coeziune, pe banii neatribuți.

"Până acum, România a participat cu succes la primul call de proiecte din CEF din 2021 și a obținut finanțări europene în valoare de 119 milioane de euro pentru proiecte majore, cum ar fi modernizarea liniei ferate București Nord - Giurgiu, redeschiderea traficului feroviar pe podul feroviar peste râul Argeș, Vidra-Coman. Pentru mobilitatea militară, România a obținut finanțări pentru trei proiecte majore cu finanțare europeană, în valoare de 74,4 milioane de euro, pentru modernizarea a șase poduri la standarde de tonaj pentru uz dual, civil-militar, pentru modernizarea infrastructurii feroviare în portul Constanța și pentru un nou pod rutier la granița cu Moldova. Pentru al doilea apel de proiecte din CEF, încheiat în ianuarie, nu avem încă cifrele finale, dar știm deja că sunt depuse mai multe proiecte în domeniul feroviar și pentru modernizarea infrastructurii care ne leagă de Moldova și Ucraina. Proiectele depuse depășesc deja bugetul de peste 700 de milioane de euro rezervat României, dar acesta e doar primul pas", a explicat oficialul european.

Adina Valean a mai spus că investițiile în reziliența infrastructurii generează profit prin accelerarea schimburilor de marfuri și a transporturilor mai eficiente pentru pasageri.

"Sper că această rezistență consolidată nu va fi niciodată pusă la încercare în ansamblul ei, dar în special experiența ultimilor ani ne-a demonstrat că investițiile în reziliența infrastructurii generează profit prin accelerarea schimburilor de marfuri și a transporturilor mai eficiente pentru pasageri", a concluzionat comisarul.