

Dragoș Benea, europarlamentar: PNRR va accentua decalajele de dezvoltare din România

28 Septembrie 2021



Peste jumătate din bani merg în Transilvania, fapt care adâncește decalajele de dezvoltare la nivel național. În plus, pe domeniul feroviar, banii sunt alocați pe proiecte fără șansă de finalizare în timp util (metroul Cluj), pe proiecte bazate pe tehnologii aflate în fază de dezvoltare incipientă (trenurile cu hidrogen) sau pentru două linii din Transilvania ce reprezintă doar o mică parte din întreaga rețea feroviară.

Europarlamentarul PSD Dragoș Benea atrage atenția că peste jumătate din banii din PNRR – destinați transporturilor – merg către Transilvania. Acest fapt va duce la o adâncire și mai puternică a decalajelor dintre Moldova și Transilvania. Benea îi acuză pe guvernanți că nu au căutat nicio soluție pentru a lega Moldova de Transilvania, finanțând tot felul de proiecte irealizabile – cum ar fi metroul de la Cluj, un proiect cu 96 de luni (8 ani) termen de implementare, peste limita 2026, prevăzută în Facilitatea de redresare și reziliență :

PNRR Transport: Peste jumătate din bani merg în Transilvania

„Câteva constatări de ordin factual: PNRR a primit, formal, undă verde – urmează ca în termen de 4 săptămâni, deci undeva către finalul lui octombrie, Consiliul European – prin intermediul unei decizii de „punere în aplicare” – să valideze evaluarea **PNRR** făcută de Comisie. Abia mai apoi, prin noiembrie, putem vorbi de un acord de finanțare pentru partea de granturi alocată României prin Facilitatea europeană de redresare și reziliență”, spune el.

Ce observații a făcut europarlamentarul pe domeniul feroviar

- Se cer prin PNRR 2,59 miliarde euro pentru modernizarea a doar 311 km de cale ferată, din totalul de peste 10.000 km (!) câți numără rețeaua feroviară din țară. Cu acești bani se intenționează modernizarea a două căi ferate în vestul țării: ARAD – TIMIȘOARA – CARANSEBEȘ și CLUJ – EPISCOPIA BIHOR
- În ceea ce privește achiziția de „Material rulant”, se solicită 250 milioane euro pentru cumpărarea a 12 trenuri cu hidrogen, o tehnologie aflată abia la început în Europa (singurul tren cu hidrogen din UE a fost dat în traficul comercial de pasageri în aprilie 2021. Deși avem fabricanți consacrați de material rulant pe electricitate, prin PNRR se cer doar 110 milioane euro pentru modernizarea a 30 de locomotive electrice și 100 de vagoane (InterCity & Regio). NOTĂ: În România nu există nicio stație de încărcare cu hidrogen pentru trenuri. În plus, licitația anunțată de Drulă vizând achiziția a 40 de trenuri (rame) electrice regionale a fost anulată, în august 2021, de Autoritatea pentru Reformă Feroviară.
- Metroul din Cluj – 310 milioane euro pentru un proiect cu 96 de luni (8 ani) termen de implementare, peste limita 2026 prevăzută în Facilitatea de redresare și reziliență. S-a forțat prinderea în PNRR a 30% din proiect (un tunel de 7,5 km, magistrala Cluj are 21 de kilometri în total) – la fel ca organizarea Untold, cu dispensă politică de la guvern, metroul a fost înghesuit în Plan în schimbul voturilor pro-Cițu la congresul PNL. O întrebare: ce fel de redresare și reziliență obține statul român finanțând săparea unui tunel de 7 kilometri sub municipiul Cluj-Napoca?

După ce prezintă în același ton și proiectele rutiere, europarlamentarul român conchide: *„peste jumătate din suma cerută pentru Transporturi merge în Transilvania, direcționată către proiecte de infrastructură din această parte de țară (căi ferate, metrou, capete de autostradă); PNRR riscă să devină o pârghie de accentuare a disparităților și decalajelor între regiuni, pe fondul marginalizării Moldovei și Olteniei; „coeziunea teritorială”, unul dintre cei 6 piloni ai Facilității europene de redresare & reziliență, e ca și inexistentă în PNRR.”*

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>