

# România va trebui să aloce anual, în următorii 10 ani, aproximativ 2% din PIB pentru cofinanțarea proiectelor de infrastructură

3 decembrie 2021



România va trebui să aloce anual, în următorii 10 ani, aproximativ 2% din PIB reprezentând contribuția financiară aferentă proiectelor cu finanțare europeană, la care se adaugă necesarul pentru finalizarea întregii infrastructuri prezentate în Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport aferent perioadei 2020 - 2030, informează Agerpres.

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) a publicat, astăzi, în dezbatere publică, proiectul de Hotărâre a Guvernului privind aprobarea Planului Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020 - 2030, data limită pentru primirea de propuneri și observații fiind 14 decembrie 2021.

Potrivit notei de fundamentare care însoțește proiectul de act normativ, Planul Investițional dezvoltă o strategie a asigurării finanțării necesare pe cei 10 ani de implementare plecând de la corelarea principalelor surse de finanțare disponibile României: PNRR, POT, CEF 2.0 și bugetul național.

Per total, nevoia de finanțare pentru toate sectoarele de transport din România pe următoarea decadă este de 72,77 miliarde de euro. Din această sumă, 34,19 miliarde de euro sunt dedicate infrastructurii rutiere, 20,63 miliarde de euro infrastructurii feroviare, 10,7 miliarde de euro dedicate infrastructurii de metrou, 4,46 miliarde de euro dedicate infrastructurii navale și 2,79 miliarde de euro dedicate infrastructurii aeroportuare.

Alocările estimative maxime pentru finanțare europeană sunt de 40,78 miliarde de euro (din care 13,43 fonduri externe nerambursabile și 27,35 contribuția maximă a bugetului de stat, incluzând mecanismul supracontractării), rezultând un deficit de 31,99 miliarde de euro, care poate fi acoperit de la bugetul de stat, respectiv prin împrumuturi externe și fonduri private, notează sursa citată.

"În concluzie, România va trebui să asigure în următorii 10 ani contribuția financiară aferentă proiectelor cu finanțare europeană la care se adaugă necesarul pentru finalizarea întregii infrastructuri prezentate în acest plan, rezultând un efort financiar reprezentând aproximativ 2% din PIB/an în funcție de progresul fizic și financiar al proiectelor", se spune în nota de fundamentare.

VIDEOCONFERINȚA

**BURSA**  
ZIARUL OAMENILOR DE AFACERI

# Securitatea cibernetică

Ediția a VI-a

7.12.2021, ora 10:00

**LIVE**

**bursa.ro**  
**YouTube**  
**Facebook**



Planul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport a României, pe următorii 10 ani, în valoare de aproape 73 de miliarde de euro, se află în faza de negocieri la Comisia Europeană a declarat, pe 24 noiembrie, ministrul Transporturilor și Infrastructurii, Sorin Grindeanu, la audierile din Parlament prilejuite de preluarea portofoliului., exprimându-și speranța ca până la sfârșitul anului să fie aprobat prin Hotărâre de Guvern.

"România are nevoie de un salt de dezvoltare în infrastructura de transport pentru următorii 10 ani. Cu toții avem nevoie de resurse financiare și de un management profesionist al proiectelor și un plan strategic pe termen lung și de reforme totodată administrative, în conformitate inclusiv cu PNRR. Avem o strategie care a parcurs deja câțiva pași, și anume Planul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport 2020 -2030. Acest plan în acest moment a fost elaborat, trimis către Comisia Europeană și se află încă în faza de negocieri, urmând ca până la sfârșitul anului acest plan investițional pe următorii 10 ani să fie aprobat printr-o Hotărâre de Guvern. Acest plan a fost creat în corelație cu politicile actuale ale Comisiei Europene, ceea ce înseamnă finalizarea coridoarelor europene, protecția și conservarea mediului, implementarea de soluții de digitalizare și inovare în transport", a afirmat Sorin Grindeanu.

Acesta a precizat că acest plan, elaborat în 2020 la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, are un rol triplu legat de o prioritizare a investițiilor, o actualizare a Master Planului General de Transport al României, fiind totodată un document cadru de referință pentru politicile relevante.

"Având în vedere că ne aflăm într-o perioadă de tranziție între două exerciții bugetare 2014 - 2020, respectiv 2021-2027, și pentru că avem un Master Plan General de Transport aprobat în 2016, precum și analizând necesitatea corelării tuturor acestor politici relevante în vederea

realizării obiectivelor de infrastructuri necesare, acest plan investițional are un rol triplu. După datele pe care le am în acest moment, el a fost elaborat în interiorul Ministerului Transporturilor în anul 2020, urmând etapele pe care vi le-am spus. Acest rol triplu este legat de o prioritizare a investițiilor, ceea ce este extrem de important pe această decadă 2020 - 2030, de asemenea înseamnă o actualizare a strategiei de implementare a Master Planului General de Transport și, totodată, reprezintă un document cadru de referință pentru politicile relevante. În esență, acest plan investițional vizează o schimbare de paradigmă în sensul concentrării eforturilor și politice și instituționale și financiare ale României pe un set clar de priorități care să ducă în 2030 la crearea unei rețele naționale de transport, care să reprezinte ceea ce ne dorim cu toții, coloana vertebrală de dezvoltare a economiei naționale", a explicat acesta.