

EXPUNERE DE MOTIVE

Guvernul României a elaborat **Master Planul General de transport al României** prin care analizează obiectivele majore sistemului național de transport.

Conform documentului, orizontul de timp este 2030 iar nivelul de detaliu al analizelor este unul strategic prin însăși natura acestei categorii de studii. În consecință au fost aplicate ipoteze generale privind costurile de investiție ale proiectelor. Acest lucru implică o estimare a costurilor nu neapărat identică cu cele calculate în Studiile de fezabilitate.

România corelează obiectivele politicii europene în domeniu cu politicile naționale ce au în vedere nevoile de dezvoltare ale țării în toate sectoarele transportului - aerian, rutier, feroviar, naval și multimodal cuprinse în Master Planul General de Transport ce a fost agreat cu Comisia Europeană

Deși sistemul de transport trebuie să fie eficient în ceea ce privește operațiunile de transport și utilizatorii acestuia, trebuie să fie eficient din punct de vedere economic, din perspectiva operațiunilor și utilizatorilor serviciilor de transport, transportul intermodal de mărfuri este foarte slab dezvoltat iar transportul rutier concurează mai degrabă decât să completeze transportul feroviar.

În plus, sistemul de transport ar trebui configurat astfel încât să permită dezvoltarea economică atât la nivel național cât și regional. Investiția trebuie, de asemenea, să favorizeze echitatea în ceea ce privește cetățenii României. Zonele fragile structural se caracterizează prin dependența populației ocupate de o singură ramură sau subramură a industriei sau chiar de o singură mare întreprindere generatoare de pierderi în economie.

Cuplarea la politica în domeniul transporturilor prezintă însemnătate aparte ca urmare a distanței mai mari față de centrul geografic al UE, unde se situează state membre cu care România derulează relații economice și comerciale intense. Ca țară aflată la frontiera Uniunii, pentru România este relevantă și dezvoltarea legăturilor de transport cu țările vecine non-UE, la standarde europene

Din perspectiva politicii de dezvoltare regională putem afirma că, la nivelul Uniunii Europene se manifestă principiul solidarității cu țări și regiuni mai puțin dezvoltate, prin care oferă suportul financiar acordat în cadrul bugetului comunitar, în special zonelor mai puțin dezvoltate.

Scopul principal al politicii regionale este moderarea inegalităților existente și în prezent din punct de vedere economic, social, etc. Aceste inegalități pot avea o influență negativă asupra dezvoltării în ansamblu a Uniunii, dar și la nivel individual. UE a investit cca. 347 mld. de Euro între anii 2007 și 2013 în regiunile europene. Prin această investiție a dorit să contribuie la dezvoltarea infrastructurii de transport, prosperitatea întreprinderilor mici și mijlocii, un mediu mai curat, dar și la îmbunătățirea nivelului educației.

Identificarea problemelor de transport rutier care afectează o zonă precum și a estimărilor pentru viitor, asigură faptul că intervențiile legate de transportul rutier sunt de perspectivă și nu reprezintă o simplă reacție la problemele curente. Astfel problemele de transport care afectează o zonă cât și prognozele de dezvoltare pentru viitor trebuie să fie factori determinanți în efectuarea propunerilor pentru o intervenție în sectorul transporturilor.

Intensificarea procesului de restructurare și retragerea subvențiilor acordate de stat fac ca în perioada următoare zone precum cele din sudul României să se transforme în zone cu declin economic. Județul Teleorman este o zona care se afla în această situație. Pe lângă actorii industriali activi în prezent, există un număr mare de foste mari puncte industriale care fie sunt închise, fie funcționează la capacitatea minimă fapt care a dus la o creștere a ratei șomajului. În fiecare localitate urbană există puncte industriale în care există un potențial latent pentru reconversia lor fie sub un alt specific fie prin revitalizarea sectorului respectiv.

Există o corelație directă între accesibilitatea la rețeaua majoră de comunicații și valoarea indicelui de dezvoltare teritorială, comunele cu acces direct la coridoarele de dezvoltare înregistrând cele mai ridicate performanțe. La polul opus, regăsim comunele mici din partea de sud a țării, aflate în zone greu accesibile și la mare distanță de centrele urbane care concentrează diferite oportunități și servicii.

De asemenea îmbătrânirea populației este un fenomen care, dincolo de semnificațiile sale demografice, are implicații adânci la nivel economic. Pe lângă efectele produse asupra forței de muncă, acest fenomen impune reorganizări la nivelul infrastructurii regionale, care să reprezinte adaptări pentru o populație cu necesități aparte

Dincolo de aceste amenințări care vizează Regiunea de dezvoltare Sud, există însă și numeroase oportunități.

Preocupările la nivelul zonei de sud pentru exploatarea potențialului de colaborare transfrontalieră cu Bulgaria, s-au intensificat în ultimii ani, o realizare majoră fiind cu inaugurarea punctului de trecere a frontierei cu bacul la Turnu Măgurele.

Mai mult decât atât Nord-Estul județului Teleorman este bogat în rezerve de țiței și gaze naturale. Aici au fost instalate multe sonde petroliere pe teritoriul mai multor localități – Blejești, Siliștea, Trivalea-Moșteni, Ciolănești, Poeni, Talpa, Videle. Având o suprafață mare arabilă, județul dispune de un sol cu grad ridicat de fertilitate de cernoziom, brun-roșcat de pădure, fapt ce permite posibilitatea unor investiții deosebit de avantajoase.

O altă bogăție o constituie lacurile naturale și cele artificiale amenajate pentru piscicultură. În ceea ce privește potențialul turistic, în județul Teleorman există zone cu un pitoresc special, în special cele de pe malul Dunării, în apropierea lacurilor, precum și în apropierea pădurilor.

Doarece tronsoanele de autostrăzi construite până în acest moment leagă Bucureștiul doar de câteva orașe mai importante, condiție sine qua non pentru creșterea competitivității Regiunii de dezvoltare de Sud-Vest, este construirea unei autostrăzi care să lege orașele Turnu Măgurele, Roșiorii de Vede, Alexandria de București, Craiova, Lugoj și Timișoara și implicit de coridoarele de transport pan-europene.

Pe de alta parte Guvernul României a aprobat în Master Planul General de Transport al României care prevede construirea de drumuri expres care să conecteze orașele Alexandria, Roșiori, de Craiova și București, urmând a fi implementate în orizontul de timp 2025-2026.

Au fost însă realizate doar studii de fezabilitate. Astfel, în loc de kilometric de autostrada, cetățenii României au ajuns în situația să cuantifice ani de studii de fezabilitate și zeci de milioane de euro cheltuite pe acestea, studii care zac neatinse prin sertare urmare a interminabilelor promisiuni guvernamentale politicianiste.

Dacă la nivelul Strategiei de dezvoltare teritorială a României se constată “că lipsa unei infrastructuri rutiere cu caracteristici tehnice care să permită accesul rapid pe ruta București-Alexandria-Craiova-Drobeta Turnu-Severin are un impact negativ asupra potențialului de dezvoltare a zonei de sud a României”, Master Planul General de Transport al României denotă o lipsă totală de consecvență.

În contextul actual este esențial ca autostrada sudului din România să fie capabilă să se alature unei rețele internaționale bine stabilite, astfel nu se poate beneficia de avantajele economice oferite de o autostrada în mod corespunzător. Rolul esențial al construcției de autostrăzi în acest context este de a asigura continuitate sistemului de transport European între pietele din Europa de Vest și între pietele din Europa de Est, Ucraina, Rusia, Balcani și Asia.

O infrastructură modernă bine proiectată va constitui o condiție necesară pentru creșterea eficienței a activității economice a țării noastre, contribuind direct și indirect la asigurarea stabilității macroeconomice, este una dintre cele mai eficiente modalități de dezvoltare economică a regiunilor. Este bine cunoscut faptul că în zonele unde s-a construit autostrăzi s-a redus semnificativ șomajul, au crescut veniturile, inclusiv produsul intern brut îmbunătățind nivelul de trai al oamenilor.

Trebuie menționat faptul că lipsa autostrăzilor poate produce dezechilibre economice majore regiunilor care nu sunt conectate la acestea. Autostrada Sudului trece prin zonele cele mai sărace ale României, zone care trebuie să ajungă la un grad de dezvoltare economică ce poate oferi oamenilor beneficii directe privind creșterea nivelului de trai.

Odată realizate, marile infrastructuri de transport, din orice parte a lumii și din orice epocă, au creat evoluții socio-economice pozitive în zonele deservite, de o asemenea dimensiune, încât decalajele față de regiunile nebeneficiare, nu au mai putut fi niciodată compensate.

Rolul autostrazi sudului din punct de vedere al circulației marfurilor este de a asigura circulația marfurilor din Portul Constanta și porturile Dunarene care sunt legate adiacent prin caile de comunicații de Autostrada Sudului, dar și din zonele tranzitate terestru de aceasta făcând legătura cu fluviul Rin și portul Rotterdam din Olanda.

Unul din considerentele importante care au stat la baza acestui proiect este faptul că România și-a asumat construirea autostrazii Sudului în fața investitorilor cei mai importanți din industria construcțiilor de mașini, respectiv fabricanții de la Renault și Ford.

În consecință, inițiativa legislativă propune, printr-un act normativ cu putere de lege, aprobarea executării obiectivului de investiții Autostrada Lugoj – Caransebeș – Drobeta Turnu Severin – Craiova – Roșiori de Vede – Alexandria – București, denumită Autostrada Sudului. Astfel Autostrada A6 se va uni cu Autostrada A1 în zona localității Bălinț, continuând spre Timișoara, Arad și Nădlac și făcând legătura cu autostrada M43 din Ungaria, spre Seghedin.

Autostrada Sudului urmează să se finanțeze de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, din credite externe și din fonduri europene.

Ministerul Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor va fi ministerul responsabil pentru coordonarea realizării acestui obiectiv de investiții.

Termenul de execuție va fi de patru ani de la data intrării în vigoare a legii, adică inițiativa impune ca termen de finalizare 2024.

Aceste demersuri legislative sunt susținute inclusiv de societatea civilă, fiind un răspuns la numeroasele solicitări de conectarea a 3 dintre principalii poli urbani naționali dar și o interconectare a zonelor mai dezvoltate cu cele mai puțin dezvoltate. Necesitățile stringente de dezvoltare socio-economică a regiunii de sud a României și angajamentele asumate de statul Român în fața partenerilor strategici, precum și contextual actual generat de criza mondială economică în care se afla România, sunt motive reale pentru realizarea acestui obiectiv care poate fi considerat de foarte mare importanță națională și internațională.

Todată considerăm că inițiativa reprezintă un pilon important în asigurarea conectivității între cele două ramuri ale coridorului IV din România fapt care are ca efect atragerea de investiții și asigurarea condițiilor necesare pentru susținerea unei axe de dezvoltare urbană pe această direcție.

Inițiator

Doru Petrișor Coliu

Deputat de Diasporă

