

Se lucrează la calea ferată UE – Orientul Mijlociu: își face România gară?

2 martie 2021



Exact la ora la care scriem aceste rânduri, o uriașă oportunitate de infrastructură feroviară trece pe sub nasul României cu o viteză mai mare decât au avut-o vreodată trenurile românești: e vorba de **ruta feroviară de mare viteză ce va lega Uniunea Europeană de Orientul Mijlociu, via Istanbul.**

Concurența e nemiloasă: Ungaria și Serbia au demarat deja un proiect de acest tip care să lege Budapesta de Belgrad. Finalizarea lui echivalează cu excluderea României de pe cel important flux de pasageri din regiune.

Pentru a nu pierde și această ocazie, **guvernării români trebuie să declare proiectul de importanță strategică și să ducă o ofensivă diplomatică pentru încheierea unui acord politic tripartit România-Bulgaria-Turcia pentru a-și adjudeca traseul conexiunii de mare viteză Europa de Vest-Istanbul-Orientul Mijlociu**, atrage atenția

Strategia privind dezvoltarea infrastructurii feroviare din România 2021 – 2025.

Cu o medie a vitezei trenurilor de pasageri sub 45 de kilometri pe oră, România ar putea avea într-un viitor mai îndepărtat două rețele de cale ferată de mare viteză (peste 250 km/h, pe anumite porțiuni, conform documentului elaborat în octombrie 2020.

1. Singura șansă să nu fim ocoliți: să facem pe banii noștri Axa Nord-Sud



Figura 104 - Conexiune feroviară de mare viteză Europa de Vest - Istanbul/Atena, via București

Sursa: Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, propuneri CFR SA

Ea nu reprezintă o prioritate pentru UE și de aceea a fost eliminat coridorul european IX de prioritate al Uniunii. Aceasta înseamnă **că nu poate beneficia de fonduri europene**. Însă: **“Din perspectiva necesităților de mobilitate internațională este de interes major realizarea unei conexiuni a capitalei cu Istanbul, cel mai mare oraș din Europa, cu o populație de aproape 20 milioane locuitori. O astfel de linie, conectată cu linia de mare viteză spre Europa de Vest, menționată mai sus, ar însemna în fapt realizarea unei conexiuni de mare viteză între vestul Europei și Istanbul, via București”**, menționează documentul.

Avantajele:

- România și Bucureștiul ar obține o poziție privilegiată pe traseul unui flux important de transport în interes de afaceri și turism.
- Turcia investește deja masiv pentru construirea unei linii de mare viteză care leagă Istanbul de Ankara și se va prelungi spre Orientul Mijlociu.
- Linia ar permite inclusiv conexiunea feroviară de mare viteză cu Atena.

Ofensivă diplomatică pentru setarea traseului conexiunii de mare viteză Europa de Vest-Istanbul-Orientul Mijlociu

Pentru această rută, România este în concurență cu țări din zonă care și-au setat de mult timp prioritățile obiectivele pe termen lung și au fost mai eficiente în investiții de amploare pe infrastructură.

Principala concurență vine dinspre Ungaria și Serbia, care au demarat proiectul pentru o linie de cale ferată de mare viteză care să lege Budapesta de Belgrad. Dacă aceasta va fi finalizată înaintea variantei românești, avertizează autorii Strategiei, România va fi scoasă de pe cel mai important flux de pasageri din zonă.

Adevărata miză a Axei Nord – Sud o reprezintă așadar, obținerea priorității pentru setarea traseului conexiunii de mare viteză Europa de Vest-Istanbul-Orientul Mijlociu.

Traseul trebuie setat ca prioritate strategică, demers ce ar trebui continuat de eforturi diplomatice pentru realizarea unui **acord politic tripartit România-Bulgaria-Turcia**.

Finanțarea, marea provocare:

- Nu sunt alocate deloc fonduri europene pentru această rută, astfel încât ea ar trebui realizată cu fonduri naționale și prin surse alternative.
- Dar: realizarea acestei conexiuni feroviare de mare viteză este recomandată de o serie de studii internaționale, dintre care unele au fost realizate sub autoritatea Organizației Națiunilor Unite și există speranța ca unele organisme finanțatoare internaționale, precum Banca Mondială, să fie interesate de finanțarea proiectului.
- Este probabil ca inclusiv Turcia să fie interesată de cofinanțarea acestei magistrale de mare viteză.

Opțiunile pentru partea de nord a acestei Axe

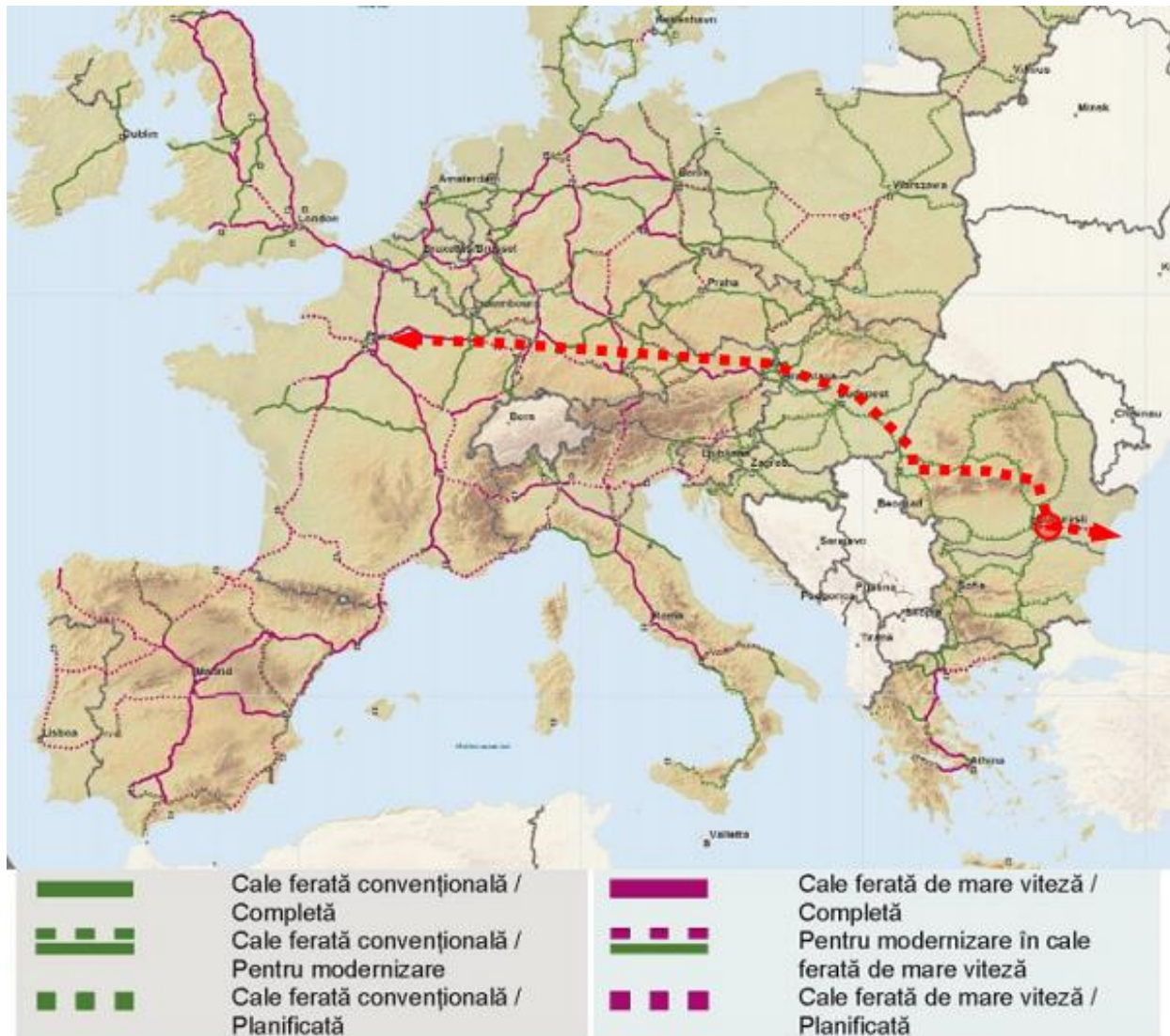
O conexiune București-Varșovia, via Cluj-Napoca, cu conectare la rețeaua feroviară TEN-T de pe teritoriul Ungariei, Slovaciei și Poloniei.

- Pe teritoriul României, ruta ar include orașele Cluj-Napoca și Oradea.
- Prezintă avantajul că traversează exclusiv state membre ale Uniunii Europene și dezavantajul că traversează de două ori lanțul carpatic.

Conexiune București-Cernăuți (Ucraina)-Lvov (Ucraina)-Varșovia (Polonia), cu posibile extensii spre țările baltice și spațiul scandinav.

- Pe teritoriul României, traseul ar putea să includă orașele Galați, Iași și Suceava.
- Evită traversarea munților Carpați, dar prezintă dezavantajul traversării Ucrainei, țară din afara UE.

2. Preferința europeană: Axa de mare viteză Est – Vest



- Ea va face conexiunea de mare viteză de la București spre vestul Europei, via Budapesta.
- **Pe teritoriul României, traseul trece prin Brașov, Sibiu, Timișoara și Arad.**
- Este prevăzută, în principiu, continuarea acestei magistrale de mare viteză printr-o legătură București-Constanța, deși caracterul sezonier al cererilor de transport al pasagerilor pe această rută menține o incertitudine privind oportunitatea unei astfel de investiții, arată Strategia.

- Alegerea traseului românesc al acestei magistrale de mare viteză va trebui să vizeze inclusiv maximizarea beneficiilor din perspectiva pieței interne, ceea ce conduce la necesitatea de a selecta varianta de traseu care să deservească cât mai multe orașe importante, generatoare de cereri de transport semnificative.
- “Este necesară o mobilizare a eforturilor la nivel național pentru pregătirea adecvată, cu maximă celeritate, a proiectului de realizare a acestei linii de mare viteză.”
- Costurile vor putea fi estimate printr-un studiu de fezabilitate care să analizeze variantele de traseu și să o stabilească pe cea mai profitabilă.

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