

FES ROMÂNIA ACUZĂ:

Infrastructura feroviară, la coada listei Guvernului privind alocările europene

15 martie 2021



Revizuirea Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR) a ocolit sectorul transporturi, deoarece Guvernul preferă să investească în continuare în autostrăzi, deși pe Green Deal ar trebui să investească în domeniul feroviar și fluvial, susține Cornel Ban, unul dintre autorii unui raport privind infrastructura feroviară realizat de experții Fundației Friedrich Erbert Stiftung (FES) România, document prezentat în cadrul unei videoconferințe, la finalul săptămânii trecute.

"Avem exact aceeași proporție alocată transportului feroviar și transportului rutier - câte 4,5 miliarde euro fiecare și s-a insistat pe ideea că, deși România este singura țară din Uniune care cere finanțare pe autostrăzi, acest lucru este un obiectiv strategic asumat de guvernul Cîțu și de președintele Iohannis. Practic, vom merge la Bruxelles cu același PNRR în privința transportului sustenabil și nesustenabil, cu obiective care nu sunt în concordanță cu cele stabilite de Comisia Europeană. Iar aceste obiective europene au fost asumate și în Planul Național de energie și climat, în care statul român și-a propus

un procent de 30% din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 300 kilometri să fie transferat până în 2030 către alte moduri de transport, cum ar fi transportul pe calea ferată sau pe căile navigabile, acest procent trebuind să depășească 50% până în anul 2050. Tot prin același plan pentru energie și climat pe care Bruxelles-ul ni l-a aprobat, statul român și-a propus să finalizeze, până în 2050, rețeaua TENT de pe teritoriul țării noastre, să efectueze pe calea ferată majoritatea transportului de călători pe distanțe medii și să realizeze progrese în direcția aplicării principiilor «utilizator-plătitor» și «poluator plătitor».

(...) Este greu de imaginat că atingerea acestor obiective va fi ajutată de actualul PNRR care propune ținte foarte modeste pe transportul feroviar și foarte ambițioase pe transportul rutier, cu finanțări pe autostrăzi care vor fi probabil respinse deoarece nu respectă principiul Mecanismului de Redresare și Reziliență: «Do No Significant Harm». Aceste constrângeri sunt și pe Programul Operațional Infrastructură Mare și Programul Operațional Regional, unde Comisia Europeană nu mai acceptă, pentru perioada 2021-2027, dezvoltarea de infrastructură rutieră de tip american, dar acceptă construirea drumurilor de centură, iar ideea de autostrăzi devine din ce în ce mai greu de finanțat. Dacă Guvernul își asumă finanțarea autostrăzilor, atunci trebuie să își asume că ele vor fi finalizate cu bani de la bugetul de stat pentru că nu pot fi finanțate în întregime din bani europeni", a precizat Cornel Ban, coautor al raportului, lector în economie politică la Copenhagen Business School (Danemarca) și cercetător nerezident la Global Development Policy Center la Boston University.

- **15,9 km pe oră, viteza de circulație a trenurilor de marfă în România**

Modernizarea și electrificarea a 1000 de kilometri de cale ferată primară trebuie să fie obiectivul strategic al țării noastre pe transport în Planul Național de Redresare și Reziliență, se arată în documentul întocmit de FES România.

"Analiza noastră identifică încă opt tipuri de proiecte pe feroviar care sunt eminentamente finanțabile pe Mecanismul de Redresare și Reziliență, dar ele pălesc pe lângă acești 1000 de kilometri pe care să se circule cu 120-150 de kilometri pe oră și cu locomotive electrice alimentate de un mix energetic predominant durabil. Ar fi un pas concret și încurajator în direcția unui transport de persoane și de marfă care ar fi nu doar ecologic, ci și eficient, o astfel de linie devansând cu mult timpii de mișcare și costurile transportului rutier pe aceeași distanță", se arată în raportul citat.

În privința electrificării, autorii raportului arată că în perioada 2013-2016, România avea un procent de electrificare a căilor ferate de 37,43%, situându-se în jumătatea de jos a ierarhiilor europene. În prezent, CFR Infrastructură raportează 4030 de km de cale ferată electrificată, ceea ce reprezintă aproximativ, conform estimărilor interne, 40% din

infrastructura feroviară. În continuare, există un decalaj de aproximativ 13 procente relativ la media europeană, care înregistrează 53% linii de cale ferată electrificată, se arată în documentul respectiv.

"În ultimii 30 de ani, infrastructura feroviară s-a aflat într-o stare de degradare accentuată, care s-a reflectat negativ în scăderea vitezelor de deplasare, în special la transportul de mărfuri care a ajuns la 15,9 km pe oră în anul 2019. Transportul pe cele mai importante magistrale feroviare din țară este cu 25 kilometri pe oră mai mic decât în perioada comunistă. Din cauza absenței masive a investițiilor în infrastructura feroviară în ultimii 30 de ani, a crescut exponențial numărul limitărilor de viteză. De asemenea, este nevoie de finanțare pentru modernizarea numărului imens de poduri, podețe și tuneluri feroviare, care au termenul de scadență depășit. Situația actuală este catastrofală și cifrele ne arată cât de puțin importantă a fost infrastructura feroviară pentru toate guvernările de după 1990", afirmă Sorin Gog, unul dintre autorii raportului, lector în cadrul Facultății de Sociologie și Asistență Socială, Universitatea Babeș-Bolyai, Cluj-Napoca.

El a arătat că una dintre cauzele scăderii activității în domeniul transportului feroviar de mărfuri este că acesta a fost gândit pentru producția industrială a anilor '70 - '80, iar rampele de încărcare-descărcare nu au fost modernizate după anul 1990.

• Programe finanțabile prin PNRR

De aceea, în afara celor două obiective prioritare propuse mai sus - modernizarea și electrificarea a 1000 kilometri de cale ferată - în raportul FES România mai sunt propuse încă opt măsuri pentru transportul feroviar ce pot fi finanțate din PNRR:

- introducerea transportului feroviar nocturn și realizarea de sisteme de intermodalitate și de interoperabilitate transfrontalieră
- digitalizarea transportului feroviar și accentul pe intermodalitatea transporturilor. Lucrul acesta se traduce prin proiecte de construire de platforme de încărcare a mărfii de pe marile platforme industriale pentru a le pune ușor pe trenurile de marfă care apoi să le distribuie spre lanțurile de aprovizionare (predominant intra-firmă) care constituie mare parte a exporturilor României; zone multiple de încărcare a camioanelor aflate în tranzit pe trenuri de marfă; sisteme park and ride care să lege parcările auto de garile de tranzit spre marile aglomerări urbane; vagoane prevăzute cu acroșaj pentru biciclete; sisteme de emisie de bilete de călătorie electronice și transfrontaliere; sisteme 5G și navigație prin satelit pentru gestiunea fluxurilor feroviare naționale și internaționale
- proiecte feroviare care să lege rețeaua TEN-T de sistemele de mobilitate din orașele mari și medii de pe parcursul acestei rețele

- mobilitate sustenabilă pentru navetele din zona rurală și suburbii spre orașele mari și medii
- proiecte de cercetare-dezvoltare relevante transportului feroviar, cu accent pe tehnologii de ruptură ("disruptive") cum ar fi Inteligența Artificială
- programe de achiziție de material rulant nou, preferabil electric sau cu hidrogen
- finanțarea modernizării liniilor feroviare non-TENT care deservește comunități cu venituri mici
- construirea de terminale de marfă și rampe de încărcare a mărfurilor în orașele în care se află marii exportatori și marile noduri ale lanțurilor de producție care constituie economia României.

Cornel Ban, unul dintre cei doi autori ai raportului, afirmă că o soluție rapidă pentru gestionarea modernizării infrastructurii feroviare ar fi reformarea din temelii a Autorității pentru Reformă Feroviară, după modelul ADIF din Spania ([Transportul intermodal, o soluție pentru fluidizarea traficului](#)), adică o instituție centralizată care să gestioneze toate lucrările. Din această structură, în opinia domnului Ban, nu ar trebui să facă parte actualii funcționari ai Ministerului Transporturilor care, ar avea probleme de incompatibilitate. Mai mult, acesta susține că în prima fază, nouă structură de administrare a infrastructurii feroviare ar trebui făcută împreună cu specialiștii din Austria și Franța.

• Terminal de mărfuri în zona Ardealului

Partenerii sociali ar dori ca, pe lângă modernizarea infrastructurii feroviare și achiziționarea materialului rulant necesar, să fie realizat un terminal de marfă în Transilvania.

"În domeniul PNRR, o lipsă majoră la nivel național este izolarea zonei Moldovei de conectarea cu vestul țării. Mă așteptam ca măcar pe infrastructura de cale ferată să se facă noi străpungeri ale munților pentru realizarea unei conexiuni mai bune. Apoi este necesar să creștem transportul feroviar de marfă, prin realizarea unui terminal în zona Ardealului, care să fie un terminal al Portului Constanța, cu un flux bidirecțional. De asemenea, este necesar să fie reglementat și tranzitul din zona de sud spre zona de nord sau vest a țării. Acesta ar trebui să se facă pe calea ferată între frontierele respective: tirurile să fie ridicate pe calea ferată la Giurgiu și să fie coborâte de pe calea ferată, la Vama Borș, de exemplu", a spus, în cadrul dezbaterii, Bogdan Hossu, președintele CNS Cartel Alfa.

Reprezentanții angajaților din domeniul feroviar solicită investiții majore în calea ferată, pentru ca operatorii de transport feroviar din țara noastră să devină competitivi cu concurenții lor de pe piața din vestul Europei.

"Cred că am greșit modernizând culoarul IV Paneuropean la o viteză de circulație de 160 kilometri pe oră. Trebuia să facem modernizarea la 250-260 kilometri pe oră, pentru că nu cred că vom avea bani în curând pentru ridicarea vitezei de circulație pe acest tronson. Deși toate guvernele au vorbit despre necesitatea modernizării infrastructurii feroviare, anual, în fiecare buget de stat, pentru întreținerea căilor ferate au fost alocate doar câteva zeci de milioane lei. Guvernul Cîțu a spus că 2021 este anul investițiilor, dar la noi, la calea ferată sunt mai puțini bani pentru investiții. S-au tăiat bani și de la transportul călătorilor, sunt trenuri care circulă cu un vagon pentru că nu mai avem materialul rulant necesar care să ofere siguranță în circulație persoanelor respective. Suntem singura țară, membru UE, care nu a reușit, în ultimii patru ani, să achiziționeze o osie, nu un vagon, nu o locomotivă. Pierdem bani, iar în PNRR nu am văzut o reorientare a fondurilor către calea ferată. Sper ca guvernul să înțeleagă că am depășit al 12-lea ceas și trebuie să se orienteze fonduri masive către calea ferată", a arătat Iulian Măntescu, vicepreședinte al Cartel Alfa și președinte al Federației Mecanicilor de Locomotivă din România.

El a precizat că viitorul căii ferate din țara noastră este administrarea prin intermediul unui holding feroviar, dar că acest lucru nu se dorește de către unele grupuri de interese din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, care și-ar dori ca liberalizarea transportului feroviar de călători și a secțiilor de remorcare din România să îi prindă nepregătiți pe cei șase operatori autohtoni de transport feroviar de persoane, în fața marilor concurențe europene.

Sursa: <https://www.bursa.ro/>