

România cheltuie doar 1euro pentru modernizarea feroviarului la fiecare 11,5 euro alocați transportului rutierului

14 aprilie 2021



Fundația germană Friedrich Ebert Stiftung (FES) a publicat, recent, o amplă analiză a infrastructurii feroviare din România, în contextul proiectelor ce pot fi propuse de statul român în Planul Național de Reziliență și Redresare. Din document se vede clar faptul că au fost promovate proiecte de autostrăzi spre

finanțări UE, în ciuda faptului că Acordul Verde privind decarbonizarea transportului este o țintă asumată la nivel european.

Statele din UE cheltuiesc foarte mulți bani în extinderea și modernizarea transportului de cale ferată, un transport cu mult mai multe beneficii, nu numai în termen de mediu, prin faptul că este mult mai verde, ci și în termeni de volum și predictibilitate, dacă ne referim strict la cel de marfă. În România lucrurile nu par să stea la fel ca în restul zonei UE. Conform recenteii **Strategii a CFR S.A.**, statul român a renunțat practic să mai cheltuiască fonduri naționale pe întreținerea rețelei feroviare, bazându-se pe fonduri europene în mod exclusiv, dar și acolo cerând prea puțin și realizând mai puțin decât și-a propus cu banii acordați, se arată în analiza publicată de germanii de la **Friedrich Ebert Stiftung** (FES) și realizată de **Cornel Ban**, lector în economie politică la **Copenhagen Business School** (Danemarca), și de **Sorin Gog**, lector în cadrul Facultății de Sociologie și Asistență Socială, **Universitatea Babeș-Bolyai**, Cluj-Napoca și membru al Institutului pentru Solidaritate Socială. Astfel, în România la fiecare 11.5 euro cheltuiți pe rutier statul alocă doar 1 euro pentru feroviar, de departe cel mai mare dezechilibru din Europa (raportul fiind de 1:1 aproximativ în Austria, Suedia și Italia și de 2,5:1 în Cehia). „Per total, cu excepția Sloveniei, cam toată regiunea Europei Centrale și de Est a pariat pe finanțarea europeană a rutierului, însă în timp ce, în timp, toți au echilibrat raportul rutier-feroviar și au reușit să absoarbă banii europeni, România și-a menținut preferința pentru rutier și nu a cheltuit aproape 1 euro din cei 2 euro primiți prin programele europene pe transport.”

Astfel, în bugetul 2007-2013, cu privire la solicitări de finanțare, singura țară cu o diviziune oarecum echilibrată a fost Slovenia, cu 47 la sută din finanțări pe feroviar, Bulgaria, Polonia și Ungaria fiind la extrema cealaltă, cu 17, 25 și respectiv 25 la sută. România se situa undeva la mijloc, cu 31 la sută pe feroviar, dar și cu cea mai mare cerere de alocări pe rutier. Următorul exercițiu bugetar (2017-2020) arată un proces de învățare la mulți, lumea pariind mai mult pe feroviar. Practic, numai România își menține același nivel de preferință pentru rutier și reduce ponderea feroviarului de la 31 la 26 la sută, în timp ce țările cu alocări mici pe feroviar la primul buget (Polonia, Bulgaria, Ungaria) măresc cererea de alocări pentru feroviar peste nivelul României.

În acest clasament, pe ultimul exercițiu bugetar european, **România rămâne „lanterna roșie”** cu doar 26,79 la sută din bani ceruți (și alocați) pe feroviar. Ceea ce surprinde cel mai mult însă este faptul că în trecut România a solicitat finanțarea de proiecte pentru distanțe de câteva ori mai scurte ca țările din jur, numărul de kilometri solicitați în proiecte (209 de kilometri) fiind o fracțiune din rețeaua feroviară primară (6,874 de kilometri)²⁶ Rezultatul sunt sutele de restricții de viteză pe an și, per total, viteze de deplasare pe mari segmente ale infrastructurii primare care sunt la nivelul anului 1940.

În prima variantă a **PNRR**, România a cerut dezvoltarea și modernizarea coridoarelor rețelei feroviare **TEN-T Core** ce tranzitează teritoriul României, însoțite de măsuri de înnoire a materialului rulant, echipare cu ERTMS, protejare a mediului și adaptare la schimbările climatice (aprox. 3,7 miliarde de euro cu TVA, pentru care se estimează aproximativ 318,19 km noi de cale ferată modernizată și achiziția a 39 de trenuri de pasageri cu o sumă de 321 mil. de euro). Însă 318,19 kilometri reprezintă ceva mai mult de jumătate din cât a refăcut Cehia, o țară mult mai mică, și de aproape cinci ori mai mici decât în Polonia în primul exercițiu bugetar. Decalajul finanțărilor pe feroviar ale României se accentuează și mai tare dacă ne uităm la implementare, România fiind singura țară din regiune care nu a reușit să se apropie de îndeplinirea totală a planurilor de refacere a feroviarului. „Mai mult decât atât, două țări cu performanțe slabe în primul exercițiu bugetar (Polonia și Bulgaria) s-au redresat în al doilea exercițiu bugetar (2013-2020), lucru pe care România nu a reușit să îl facă, retardul său de dezvoltare feroviară cu fonduri europene fiind manifest (valorile mai mici din perioada 2014-2020 reflectă întârzieri tipice și nu trebuie văzute ca definitive)”, se mai arată în analiza FES.

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