

ANALIZĂ

România fără viziune. Lipsa de investiții în calea ferată și dezastrul CFR ne vor costa foarte scump în epoca tranziției verzi

21 octombrie 2021



România riscă să aibă foarte mult de pierdut în anii tranziției verzi pentru că nu a reușit să-și pregătească transportul feroviar pentru o eră în care statele vor trebui să reducă drastic poluarea. România nu are azi alternative la transportul rutier, care este una dintre cele mai mari surse de poluare în societate și care va deveni tot mai scump în următorii ani, pentru a descuraja folosirea mașinilor, mai ales pe distanțe lungi.

Transportul feroviar din România a înregistrat o scădere drastică în ultimii 30 de ani. Dacă în 1995 erau 18,8 milioane de călători, în 2018 s-a ajuns la doar 5,5 milioane de pasageri în trenurile noastre, informează Banca Mondială. Această scădere a fost influențată de viteza tot mai mică de deplasare a trenurilor și de lipsa condițiilor decente din vagoane. În ultimii 30 de ani, nu s-au văzut investiții pentru schimbarea transportului feroviar, iar acest lucru a dus la scăderea numărului de pasageri și aglomerarea drumurilor rutiere din România, fie că e vorba de puținii kilometri de autostradă sau drumuri naționale.

Olanda, o țară care are o populație aproape egală, înregistra aproape 19 milioane de călători cu trenul în 2018. În 1995 avea doar 13 milioane de călători cu trenul. Franța este statul UE cu cei mai mulți pasageri, având peste 100 de milioane de călători cu trenul. Germania se apropie și ea de 100 de milioane. În schimb Spania, chiar dacă a investit masiv în ultimii 30 de ani în trenuri de mare viteză, a reușit să ajungă doar la 28 de milioane de călători cu trenul în 2018.

Scăderea numărului de călători e o mare problemă a transportului feroviar din România, deoarece companiile de stat au devenit găuri negre pentru bugetul țării și nu mai au posibilitatea să facă investiții. Vechimea medie a locomotivelor CFR este de 44 de ani. Vagoanele nu sunt niciodată îngrijite. Viteza medie de deplasare a trenurilor InterRegio este de 55 km/h.

Din 13.500 km, cât măsoară rețeaua de cale ferată din România, circa 9.800 au nevoie de reparații capitale și urgente, a arătat Florin Dobrescu, președintele Federației Sindicale Drum de Fier. Dacă România nu are un plan pentru repararea urgentă a acestor 9.800 de km, nu putem spera la condiții mai bune de transport.

De asemenea, se pune problema distanțelor lungi. Actualele trenuri nu mai răspund nevoilor din secolul 21. O cursă Timișoara-Constanța durează 13 ore și se schimbă două trenuri. Pe ruta Cluj-București, cel mai rapid tren ajunge în 9 ore, deși sunt doar 497 de km. Italia, cu trenurile sale rapide, parcurge distanța Roma-Milano (570 km) în doar 3 ore.

Europa de Vest își dezvoltă rețele internaționale

Spania și Portugalia au proiecte importante împreună, fiind pregătite să construiască o linie de mare viteză între Sevilla (Spania) și Faro (Portugalia). De asemenea, cele două țări doresc să se conecteze și în nord, plănuiind o linie directă între Porto și Zamora. În următoarele decenii, Spania-Portugalia-Franța ar putea fi conectate între ele printr-o cale ferată de mare viteză, pe care vor circula trenuri cu viteze de peste 250 km/h.

Turiștii vor putea merge cu trenul de la Paris spre sudul Spaniei sau Portugaliei, destinații foarte frecventate. O rută Portugalia-Madrid-Lisabona, cu trenuri care au o viteză medie de 200 km/h, ar ajuta foarte mult la reducerea transportului aerian, foarte poluant pentru

mediul înconjurător. [Jurnaliștii de la BBC](#) au arătat că trenurile sunt foarte puțin poluante, având emisii CO2 foarte mici în comparație cu mașina sau avionul.



Tren de mare viteză în Italia, sursa foto: ntacalabria.it

O altă linie foarte importantă pentru UE este cea dintre Lyon și Torino, care va traversa munții Alpi. Lucrările merg mai greu deoarece 80% vor reprezenta tuneluri. Dar între 2030 și 2032 ar putea fi dată în funcțiune această nouă linie de mare viteză, care va conecta Franța și Italia. Acest mare proiect va genera peste 4.000 de locuri de muncă directe și alte 4.000 indirecte. Se estimează [o investiție de 8,6 miliarde de Euro](#), la care UE va contribui cu 40%, pentru cei 57 de kilometri de tuneluri. Fiind vorba de o distanță cu multe tuneluri, viteza trenurilor va fi de circa 200-220 km/h. Acest lucru ar ajuta la deplasarea Paris-Milano-Roma, în circa 7 ore.

România fără viziune

În ultimii 30 de ani, în România s-a vorbit doar despre peticirea căilor ferate și asta s-a făcut foarte puțin. Cea mai rapidă linie din România e cea București-Constanța, deși vara sau iarna trenurile își reduc viteza din cauza condițiilor meteo. În ultimul an, călătoria cu trenul a fost un coșmar, după ce mai multe [locomotive au luat foc](#), au rămas blocate pe șine, au deraiat sau au avut întârzieri uriașe. Mai multe detalii [aici despre dezastrul de la CFR](#).

Guvernul României nu a vorbit niciodată despre construcția de noi linii moderne și investiția în trenuri rapide, care pot atinge 200 km/h. România nu are banii Italiei sau

Franței, însă se poate concentra pe o viteză medie de deplasare de 100 km/h, cu trenuri moderne, ceea ce va reduce foarte mult durata unei călătorii. Cu o viteză medie de 100 km/h, de la București la Cluj s-ar putea călători în doar 5 ore.

Sârbii, vecinii noștri, își modernizează calea ferată și se conectează la Ungaria, ceea ce îi va ajuta să-și transporte pasagerii și mărfurile mai repede spre nordul continentului, mai ales spre Germania.

România nu are în vedere niciun astfel de proiect și nici nu-i propune Uniunii Europene să finanțeze linii rapide în Europa de Est. PNRR-ul nu poate fi folosit pentru refacerea transportului feroviar, deoarece o linie ferată nu poate fi construită atât de repede. Polonia a reabilitat 1.600 de km de cale ferată între 2007 și 2020, folosindu-se de mai mulți bani europeni. România a schimbat doar 125 de km în 14 ani, cu fonduri europene.

Tocmai de aceea este greu de crezut că banii din PNRR pot fi investiți atât de repede. Marea problemă este că nu avem suficientă forță de muncă pentru toate aceste proiecte. Muncitorii calificați în acest domeniu sunt azi îmbătrâniți sau plecați în străinătate. Marile companii din alte țări vor avea proiectele lor de infrastructură și nu vor detașa muncitorii în țara noastră. De asemenea, România nu are mari companii în domeniu feroviar, care să gestioneze și să realizeze proiecte importante. Micile companii românești abia dacă reușesc să peticească vechile căi ferate. Companiile de stat sunt o gaură neagră pentru bugetul țării, nefiind capabile nici măcar să achiziționeze locomotive noi.

Transportul feroviar ține de viziunea guvernelor, iar România arată că nu înțelege în ce direcție se îndreaptă Uniunea Europeană și cum va arăta continentul nostru peste câteva decenii. De asemenea, guvernul român nici nu conștientizează că trebuie să reducă poluarea cu transportul rutier și să le ofere cetățenilor alternative rapide pentru a călători spre Europa de Vest.

Sursa: <https://psnews.ro/analiza>