

Vasile Șeclăman, OPSFPR: Linii dezafectate ar trebui modernizate și redeschise

4 Decembrie 2021



Mai multe linii dezafectate ar trebui modernizate și redeschise pentru creșterea capacităților și a vitezei de circulație a trenurilor.

În plus, creșterea lungimii trenurilor, îmbunătățirea semnalizării, adăugarea de bucle de trecere sau modernizarea nodurilor, pot crește capacitatea liniilor existente, afirmă Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR) într-o scrisoare deschisă privind căile de micșorare a emisiilor de carbon în transporturi.

„Emisiile din transport s-au dublat în ultimii 50 de ani – extindeți și modernizați căile ferate pentru a le face eficiente”, recomandă OPSFPR în deschiderea scrisorii semnate de președintele OPSFPR Vasile Șeclăman.

În încercarea de a reduce carbonul din atmosferă, viitorul transporturilor este esențial. Emisiile din acest sector s-au dublat în ultimii 40 de ani și continuă să crească. Obiceiurile noastre de călătorie sunt acum responsabile pentru una din patru molecule de dioxid de carbon din atmosferă care încălzesc planeta.

Circa 72% din emisiile generate de transportul la nivel mondial provin de la vehiculele rutiere care au reprezentat peste 80% din creșterea emisiilor în ultimele decenii.

Emisiile au crescut, de asemenea, și la alte moduri de transport, cum ar fi aviația internațională, aviația internă și transportul maritim internațional, de coastă și cel fluvial. Principala excepție, în toată această perioadă, a fost reprezentată de căile ferate, alimentate într-un procent semnificativ cu energie electrică.

În timp ce tranziția la vehiculele electrice va declanșa progresul, chiar și o schimbare rapidă în această direcție nu va fi suficientă pentru a aduce singură sectorul transporturilor suficient de aproape de neutralitatea carbonului astfel încât să fie limitată încălzirea sub niveluri periculoase. De asemenea, vom avea nevoie de reduceri radicale și rapide ale traficului rutier – facilitate de trecerea populației la mersul pe jos, cu bicicleta și la transportul public.

După decenii de progrese blocate, cercetătorii și factorii de decizie se confruntă cu aflarea modalităților referitoare la cum trebuie să se întâmple acest lucru, iar căile ferate ar putea fi o parte importantă a răspunsului.

Trenurile sunt utilizatori extrem de eficienți atât ai pământului, cât și ai energiei – un tren poate transporta câteva sute de oameni fără a fi nevoie să ridice o mașină grea în aer și se mișcă cu mult mai puțină frecare decât anvelopele autovehiculelor, în mersul lor pe șosele și autostrăzi.

Trenurile electrice, mai ales, sunt deosebit de eficiente din punct de vedere energetic, deoarece nu trebuie să mai transporte motorină sau motoare diesel, deci sunt mai ușoare și necesită mai puțină întreținere și au costuri mult mai reduse de funcționare.

Din acest motiv, călătoriile electrificate pe calea ferată folosesc de circa șapte ori mai puțin CO₂ decât călătoriile care folosesc transportul rutier și de 20 de ori mai puțin decât călătoriile cu avionul.

Investițiile în liniile ferate, în general, și în liniile feroviare de mare viteză în Europa, de exemplu, au transferat semnificativ traficul de persoane și de mărfuri de pe drumuri, șosele, autostrăzi și trasee de zbor, ceea ce a dus la o reducere cu peste 60% a emisiilor de carbon pe rutele afectate.

Potențialul căii ferate de economisire a carbonului este și mai mare pentru transportul de marfă, având în vedere faptul că autovehiculele grele de marfă contribuie în mod substanțial la emisiile din transport din cauza greutateii lor, iar în prezent, tehnologia bateriilor nu este încă o opțiune pentru a reduce această povară.

Transportul feroviar de marfă produce cu 76% mai puține emisii de carbon decât o călătorie echivalentă cu un autovehicul greu de marfă.

În România, pe măsură ce rețeaua electrică și infrastructura feroviară clasică (neelectrificată) administrate de CNCF CFR SA vor tranzita în continuare către energia regenerabilă, economiile de carbon rezultate din utilizarea serviciilor feroviare de pasageri, cât și a celor de marfă, au potențialul de a deveni și mai mari.

Ce se poate face cu actuala infrastructură

Desigur, o trecere substanțială la calea ferată a transportului de marfă și de călători înseamnă modernizarea și electrificarea unui număr foarte mare de kilometri de infrastructură, operațiune destul de costisitoare, dar care este singura șansă de dezvoltare a sectorului transporturilor în țara noastră, folosind ca surse de finanțare atât bugetul statului, cât și fondurile europene.

Capacitatea liniilor existente ar trebui sporită, modernizată și ar trebui, de asemenea, adăugate noi linii electrificate, stații și terminale logistice moderne.

Aceste eforturi nu trebuie făcute toate de la zero deoarece multe dintre liniile utilizate în prezent, la parametri total necorespunzători, nu trebuie decât să fie modernizate sau electrificate. O serie de linii dezafectate ar putea fi modernizate și redeschise – există propuneri făcute de către Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România pentru reabilitarea acestor linii, mai ales pe principalele trasee folosite de transportul de marfă, pentru creșterea capacității și a vitezei de circulație a mărfii.

Unele creșteri ale capacității feroviare nu necesită deloc linii noi, deci sunt mai puțin costisitoare. De exemplu, creșterea lungimii trenurilor, îmbunătățirea semnalizării, adăugarea de bucle de trecere sau modernizarea nodurilor, pot crește capacitatea liniilor existente.

Dar chiar și noile linii și terminale pot fi o modalitate rentabilă de reducere a emisiilor de carbon, atât timp cât sunt planificate și proiectate cu atenție. De exemplu, micșorarea emisiilor ar putea varia foarte mult în funcție de sursele de energie utilizate pentru calea ferată și rutieră, modul în care este utilizată capacitatea eliberată pe liniile existente paralele și, poate cel mai important, amplasarea și dezvoltarea în jurul principalelor stații ale unor terminale moderne.

Este deosebit de important să se promoveze **dezvoltarea de locuințe și drumuri de acces moderne** în jurul gărilor care vor scădea dependența populației și a transportului mărfurilor pe distanțe mari, de transportul rutier.

Gările ar trebui să aibă, de asemenea, noduri de transport bune, cu servicii de transport public local de înaltă calitate și trasee bune pentru ciclism și mers pe jos, care să permită călătorilor să ajungă de la punctul de plecare sau la destinație fără a fi nevoiți să conducă un autoturism.

De asemenea, **orarul integrat** este esențial pentru ca acest lucru să fie un succes, astfel încât căile ferate să facă parte din călătoriile fără întreruperi „din ușă în ușă”, respectiv „din poartă în poartă”.

O astfel de dezvoltare planificată corect nu numai că va reduce emisiile, dar va limita și conversia terenurilor fragile din punct de vedere ecologic în amenajări de locuințe cu densitate scăzută. Vor fi create comunități mai sănătoase și mai puțin izolate.

Politicile de prețuri, impozitare și subvenții trebuie, de asemenea, să susțină creșterea transportului feroviar. Există dovezi clare că transportul feroviar de marfă este utilizat pe scară largă în țările în care vehiculele grele de marfă plătesc taxe rutiere substanțiale.

Taxele pe biletele de aviație pot determina, de asemenea, mai mulți oameni să călătorească cu trenul. În schimb, susținem faptul că înghețarea impozitelor pe combustibili de către guvern, combinată cu o politică de creștere, în timp, a tarifelor feroviare, în funcție de inflație sau mai mult, vor **avea efectul opus**, conducând la creșterea utilizării mașinilor personale și al transportului auto de mărfuri.

La nivel local, disponibilitatea și costul parcării auto influențează, de asemenea, cererea călătoriilor cu mașina în detrimentul călătoriilor cu trenul. De exemplu, capacitățile reduse de parcare a vehiculelor și tarifele crescute în centrul orașelor municipale, capitale de județ, împreună cu serviciile feroviare îmbunătățite, pot ajuta calea ferată să depășească actuala stare, care este mult în urma preferințelor călătorilor și beneficiarilor transportului de marfă, față de transportul rutier.

Bineînțeles, mai presus de toate, guvernele, inclusiv Guvernul României, trebuie să investească banii acolo unde este nevoie, în proiecte de modernizare și dezvoltare a capacității, pentru ca utilizarea transportului feroviar să aibă, în următoarea perioadă, o creștere rapidă.

Unele țări sunt deja avansate în acest domeniu – ministrul german al transporturilor a anunțat recent o investiție de 86 de miliarde de dolari în rețeaua sa feroviară pentru a dubla numărul de pasageri până în 2030, în timp ce Irlanda a crescut investițiile feroviare cu 40%.

Dacă toate statele membre UE, inclusiv România, vor urma aceste exemple, deceniile următoare ar putea, în sfârșit, readuce traiectoria sectorului transporturilor pe drumul cel bun, de a reduce emisiile de carbon în conformitate cu toate prevederile elaborate la nivel european de Comisia Europeană și Parlamentul UE.

Președinte OPSFPR,

Vasile ȘECLĂMAN