

Bani puțini pentru căile ferate – costuri uriașe pentru economie!

25 aprilie 2022



Subfinanțarea infrastructurii feroviare generează o dependență foarte mare de petrol, prin promovarea excesivă a transportului rutier, precum și pierderi uriașe în economia națională. Conform documentului intitulat “Program de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă. Perioada de referință: 2021 – 2026”. analizele evidențiază că finanțarea publică a infrastructurii feroviare s-a situat constant cu mult sub nivelul necesităților.

Situația fondurilor publice alocate în ultimii ani pentru întreținerea, repararea, reînnoirea și modernizarea infrastructurii feroviare este prezentată mai jos:

- în ceea ce privește întreținerea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit doar 60.3% din necesitățile de finanțare;
- în ceea ce privește repararea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit mai puțin de 20% din necesitățile de finanțare;
- în ceea ce privește reînnoirea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit mai puțin de 3% din necesitățile de finanțare.

Consecința directă a finanțării necorespunzătoare a întreținerii, reparării și reînnoirii infrastructurii feroviare este degradarea progresivă a acesteia și apariția din ce în ce mai frecventă a unor defectări care necesită limitarea vitezei de circulație a trenurilor pentru asigurarea condițiilor minimale de siguranță. Aceasta a generat limitarea suplimentară a competitivității transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, materializată prin migrarea masivă a clienților către transportul rutier.

Efectul mai puțin vizibil, dar mai periculos, al subfinanțării infrastructurii feroviare, coroborat cu distorsionarea mediului competițional de pe piața transporturilor, constă în faptul că se întreține o vulnerabilitate a economiei naționale prin promovarea artificială a unui mod de transport mai scump, care generează costuri globale, inclusiv costuri bugetare, substanțial mai mari. Calculele efectuate pe baza rezultatelor unui studiu internațional arată că transferul către calea ferată a fiecărei cuante de 10% din traficul rutier derulat în România ar genera, la nivel național, economii anuale de peste 2 miliarde euro. Având în vedere că infrastructura feroviară are o capacitate de transport care ar putea permite preluarea a cel puțin 30% din traficul rutier actual, rezultă că subfinanțarea infrastructurii feroviare generează la nivelul economiei naționale pierderi anuale de peste 6 miliarde de euro.

În plus, promovarea artificială și excesivă a transportului rutier contribuie inclusiv la menținerea unui nivel ridicat de dependență față de produsele petroliere, ceea ce creează o vulnerabilitate semnificativă din perspectiva siguranței energetice. În România, nivelul de dependență față de petrol în sectorul transporturilor este mai mare de 97%, depășind chiar media europeană.

Nu în ultimul rând, limitarea competitivității transportului feroviar prin finanțarea insuficientă a infrastructurii feroviare generează suprasolicitarea rețelei rutiere, a cărei capacitate de transport este deja la nivel critic în raport cu cererile pe multe relații de transport.

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