

Infrastructura feroviară, un dezastru planificat

13 mai 2022



feroviare.

În sectorul feroviar, România nu are nevoie de dușmani externi, pentru că există suficiente piedici interne, care să frâneze orice tentativă de modernizare.

În a doua jumătate a lunii aprilie 2022, Ministerul Transporturilor a supus dezbaterii publice un proiect de hotărâre de guvern, prin care urma să fie modificată HG nr. 1302/2021 privind aprobarea Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii

MĂRUL DISCORDIEI: CALEA FERATĂ DE MARE VITEZĂ

Propunerea de modificare a Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare avea mari șanse să fie adoptată fără a face valuri, dacă nu era cuprinsă propunerea unei linii feroviare de mare viteză.

Ideea unui tren rapid în România a nemulțumit o parte a organizațiilor non-guvernamentale.

Însă, inversarea trendului în ceea ce privește traficul de persoane și de marfă, prăbușirea cotei de piață a transportului feroviar (de la 60% în 1990, la aproximativ 20%, în 2016) și pierderea competiției cu transportul rutier, obligă autoritățile române să adopte un set de măsuri, atât pe termen scurt, cât și pe termen mediu și lung.

Asociația Pro Infrastructura a precizat, într-o postare pe pagina de Facebook, din data de 27 aprilie 2022, că *„România toacă din nou bani pe căi ferate de mare viteză. Visăm cai verzi pe pereți, în condițiile în care țara noastră nu este capabilă să întrețină rețeaua convențională ...”*.

O analiză atentă a documentelor supuse dezbaterii publice (Anexa 1 – Programul de acțiune, aferent perioadei 2021 – 2026) evidențiază că propunerea vizează analiza oportunității construcției unei linii de mare viteză Constanța – București – Budapesta.

Practic, autoritățile române propun o analiză de oportunitate privind construcția unei linii feroviare de mare viteză, nu neapărat realizarea proiectului.

Aparentele temeri ale unei componente din sectorul non-guvernamental sunt eliminate chiar în textul documentului, în care se menționează că proiectul trenului de mare viteză se poate realiza în condițiile în care România va beneficia de alocări financiare suplimentare pentru sectorul feroviar sau va fi integrată într-un program european transfrontalier, cu alocare distinctă pentru infrastructura feroviară de mare viteză.

Sigur, proiectul, chiar și în faza incipientă, are o serie de puncte slabe, dar care pot fi corectate pe parcurs.

Măsura 5: Analiza oportunității construcției unei linii de mare viteză Constanța – București – Budapesta a fost inclusă în capitolul referitor la creșterea traficului feroviar cu 25%, până în anul 2026.

Ori, este evident că analiza oportunității unui proiect nu generează creșterea traficului feroviar și că implementarea unui proiect al căii ferate de mare viteză, care să traverseze România, nu se poate realiza într-un interval de 4 ani.

PROPAGANDA COSTURILOR

Utilizarea impactului financiar al proiectului pentru a genera emoții publice (deși sectorul infrastructurii rutiere generează costuri apropiate, pentru o serie de proiecte) este contraproductivă și are implicații negative, pe termen lung, asupra marilor proiecte de infrastructură.

Iar utilizarea unui tip de infrastructură împotriva altuia a stat la baza eșecului programelor de modernizare a infrastructurii.

În cadrul Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare, pentru calea ferată de mare viteză se estimează un cost de 25-30 milioane de euro / km, respectiv un cost aproximativ de 17 miliarde de euro, pentru aproximativ 590 de km de cale ferată de mare viteză, realizată pe un aliniament nou.

Dubla măsură aplicată în cazul proiectelor din sectorul feroviar și rutier, precum și piedicile puse în cale dezvoltării infrastructurii feroviare de mare viteză sunt evidențiate de modul de raportare la costuri.

În cazul unor proiecte de infrastructură rutieră rapidă (autostrăzi), costurile medii unitare, estimate în cadrul Planului investițional pentru dezvoltarea infrastructurii (2021 – 2030), sunt apropiate (sau chiar mai mari) de cele aferente infrastructurii feroviare rapide, respectiv:

- 34,1 milioane de euro / km, pentru sectorul Miercurea Nirajului – Leghin (tronsonul Târgu Mureș – Târgu Neamț al autostrăzii A8).
- 33 milioane de euro / km, pentru sectorul Margina – Holdea, din cadrul tronsonului Lugoj – Deva al autostrăzii A1.
- 26,8 milioane de euro / km, pentru tronsonul Sibiu – Pitești (loturile 2 și 3) al autostrăzii A1.
- 25,2 milioane euro / km, pentru tronsonul Comarnic – Brașov al autostrăzii A3

SOLUȚII DE ANII '60 – '70 PENTRU INFRASTRUCTURA FERROVIARĂ

Practic, infrastructura feroviară urma să nu fie pregătită și adaptată cererilor specifice secolului 21, ci readusă la parametri constructivi (specificali anilor '60 – '70 ai secolului trecut).

Ori, cu o asemenea strategie transportul feroviar nu poate deveni competitiv, în ciuda investițiilor nu poate concura cu transportul rutier și nici nu poate atinge țintele stabilite prin PNRR.

În anul 2021, Ministerul Transporturilor anunța renunțarea la modernizarea și extinderea la 4 benzi a sectorului Bâldana – Târgoviște, din cadrul DN 71, deoarece această soluție era considerată o soluție nepotrivită (de anii '60, așa cum s-a exprimat titularul portofoliului Transporturilor de la acea vreme).

În schimb, pentru calea ferată se refuză inclusiv analiza oportunității unor soluții de secolul 21, fiind condamnată la soluții specifice anilor '60 – '70.

Refuzul ideii unor căi ferate de mare viteză, în 2022, este ca și cum te-ai opune construcției de autostrăzi, din cauză că România are 21.112 km de drumuri cu îmbrăcămînți rutiere ușoare și 24.516 km de drumuri pietruite și de pământ.

Adică peste jumătate din rețeaua drumurilor din România.

Sau pentru că, la sfârșitul anului 2021, România avea 137 km de drumuri naționale pietruite și 18 km de drumuri naționale de pământ.

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