

# Mic dejun la Paris, prânz la Frankfurt și cină la Viena. UE plănuiește o rețea feroviară de mare viteză, care să înlocuiască avioanele

6 iulie 2022



**Imaginați-vă o rețea de trenuri moderne, super-rapide și confortabile care se deplasează între fiecare oraș important din Uniunea Europeană, oferind o alternativă fiabilă, confortabilă și durabilă la călătoriile aeriene.**

Aceasta a fost viziunea conturată de liderii industriei feroviare din Lyon, Franța, pe 29 iunie, pe fondul planurilor europene ambițioase de a dubla utilizarea feroviară de mare viteză până în 2030 și de a tripla nivelurile actuale până în 2050. Numai o extindere masivă – și accelerată – a rețelei de mare viteză poate atinge aceste obiective extrem de ambițioase, dar sunt acestea o propunere realistă și accesibilă? Spre deosebire de multe părți ale lumii, Europa are deja mii de kilometri de cale ferată dedicată de mare viteză.

TGV-urile de renume mondial din Franța, ICE din Germania și AVE din Spania au transformat călătoriile cu trenul în ultimii 40 de ani, dar rămân în mare parte concentrate pe piețele interne. Nu este o surpriză. Atunci când țările investesc miliarde de euro în infrastructură nouă, presiunea politică pentru a reduce beneficiul maxim pentru contribuabili este inevitabilă.

Totuși, construirea liniilor peste granițele internaționale, chiar și în cadrul Uniunii Europene, creează tensiuni asupra cine plătește pentru ce, cum sunt alocate contractele, standarde și reglementări naționale contradictorii și o serie de alte obstacole, scrie [CNN](#).

Chiar și acolo unde s-au construit linii internaționale de mare viteză – adesea cu costuri enorme – naționalismul, birocrăția și tarifele mari de acces împiedică unele rute să-și

atingă potențialul. Alte proiecte, cum ar fi Paris-Londra prin Tunelul Mânecii și Paris-Bruxelles-Amsterdam/Köln, au mai mult succes, dar ar putea – și ar trebui – să atragă mai mulți pasageri de la călătoriile aeriene pe distanțe scurte.

Acum, un corp de organizații europene s-a angajat la un nou studiu care evidențiază numeroasele beneficii ale unei rețele feroviare extinse de mare viteză care conectează capitalele naționale și marile orașe. Printre acestea se numără Comisia Europeană, Comunitatea Căilor Ferate Europene, Industria Europeană de Aprovizionare Feroviară și ALLRAIL, care reprezintă căile ferate nedeținute de stat. Cel mai important, grupul va investiga cum să plătească pentru zeci de mii de kilometri de linii noi și cum o transformare radicală a rețelei feroviare a continentului poate ajuta UE să își atingă obiectivul „Green Deal” de neutralitate de carbon până în 2050.

O parte din această extindere va veni pe noi rute care sunt planificate sau în construcție, dar vor fi necesare multe altele pentru a facilita viziunea liderilor europeni.

**Alberto Mazzola, directorul executiv al Comunității Căilor Ferate Europene, a declarat pentru CNN Travel că grupul dorește un „masterplan” care să arate beneficiile socio-economice ale legăturilor de mare viteză între marile orașe ale continentului.**

„Deși până acum s-au realizat multe – Paris-Lyon, Milano-Roma, Barcelona-Madrid și Berlin-Münch sunt povești naționale de succes pentru transportul feroviar – este nevoie de mult mai mult dacă obiectivele ambițioase ale Acordului verde european și Smart și Strategia de mobilitate durabilă trebuie îndeplinită”, a mai spus el. Pe de altă parte, „dacă o construim, unde ar trebui să meargă această rețea feroviară?”, se întreabă el. Și acolo se va duce prima rundă de bătălii. Ajungerea la un acord asupra rutelor pe care să le prioritizeze, care orașe vor beneficia (și care vor rata) va provoca discuții uriașe între interesele concurente.

Având în vedere că forma rețelei finale va avea probabil o influență masivă asupra dezvoltării viitoare a Europei și a orașelor sale în următorii 100 de ani, orașele vor fi disperate să își revendice locul în proiect.

**Sursa:** <https://www.romaniatv.net/>