

Una spune, alta face. Orban: România trebuie să intre în strategia europeană în domeniul căii ferate

4 decembrie 2020

România trebuie să intre în strategia europeană în domeniul căii ferate, aceasta fiind în ultimii 30 de ani “Cenușăreasa” modurilor de transport, a declarat, vineri, premierul Ludovic Orban. În pofida acestor declarații, Guvernul pare insensibil la cererile industriei feroviare. La nouă luni de la declanșarea pandemiei, cererile de sprijin legal, conform Uniunii Europene, pentru ajutor de stat rămân fără răspuns.



Premierul a fost prezent la semnarea contractului pentru modernizarea liniei de cale ferată București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră, Lot 1; redeschiderea circulației feroviare pe pod peste râul Argeș, între Vidra și Comana, Pod Grădiștea.

“Din păcate, 30 de ani, calea ferată a fost ‘Cenușăreasa’ modurilor de transport din România. România a mers pe sens contrar în ceea ce privește calea ferată față de Uniunea Europeană. Uniunea Europeană, în strategia de dezvoltare a transportului, consideră transportul pe calea ferată ca un

transport prioritar din multe motive. (...) În ultimii ani, în Europa s-au făcut investiții masive, s-au dezvoltat rețele de cale ferată rapide, s-au modernizat tronsoanele de cale ferată, dezvoltarea transporturilor pe calea ferată a cunoscut o viteză fără precedent. România trebuie să intre în linia, în strategia europeană în domeniul căii ferate și, pentru noi, în următorii patru ani, calea ferată va fi o prioritate – investiții în modernizarea infrastructurii căii ferate. De asemenea, vor fi prioritare, pentru noi, investițiile care trebuie făcute inclusiv în ceea ce privește materialul rulant pe calea ferată”, a afirmat Orban.

Calea ferată București-Giurgiu, cea mai veche din Principatele Române

Potrivit acestuia, calea ferată Giurgiu – București este cea mai veche cale ferată construită în România.

“Am ținut să fiu prezent la acest moment, pe care îl aștept de foarte mult timp, Am fost ministrul Transporturilor în perioada 2007 – 2008, am încercat să rezolv această rușine pentru noi, și anume aceea de a nu avea un pod care să traverseze râul Argeș și, după ce am plecat, în 2008, de 12 ani de zile, din păcate, nu s-a făcut aproape nimic. Acest contract care cuprinde podul de peste Argeș, podul de la Grădiștea, este extrem de important. Calea ferată Giurgiu – București este cea mai veche cale ferată construită în România. Sigur că sunt căi ferate mai vechi, dar nu au fost construite la vremea respectivă pe teritoriu care aparținea României. (...) De 15 ani, această cale ferată este scoasă din uz din cauza acestui pod de la Grădiștea. Mai mult decât atât, calea ferată Giurgiu – București face parte dintr-un coridor de transport extrem de important, care asigură legătura nord-sud”, a explicat șeful Guvernului.

Modernizarea infrastructurii feroviare impulsionează dezvoltarea economică

El a arătat că, din punct de vedere economic, cu cât infrastructura feroviară se modernizează mai repede, cu atât România devine mai atractivă pentru investiții, cu atât mai mult stimulează companiile prezente să-și dezvolte afacerile în țara noastră.

“Mai mult decât atât, România este o poartă de intrare – ieșire în Europa. Modernizarea infrastructurii feroviare (...) reprezintă o prioritate zero, pentru a fructifica acest uriaș avantaj. Intenționăm ca în următorii ani să utilizăm toate resursele financiare pentru a putea moderniza accelerat calea ferată, astfel încât să avem cu adevărat un transport feroviar competitiv, eficient, care să reprezinte un motor de dezvoltare economică și, în același timp, o variantă rentabilă de transport pentru cetățenii care vor să folosească drumul fierului”, a menționat premierul.

Sectorul feroviar primește un euro la fiecare zece euro acordați celui rutier

Cu nici zece zile în urmă Club Feroviar a arătat că o cerere de sprijin a sectorului stă blocată de luni bune la Ministerul de Finanțe. Industria feroviară, patronate și sindicate, cer insistent Guvernului adoptarea schemei de ajutor de stat reprezentată de reducerea TUI, al cărei proiect a fost prezentat deja și care stă blocată de luni bune la Ministerul Finanțelor.

La finele lunii noiembrie reprezentanții ai sindicatelor și patronatelor au afirmat că mai multe țări din regiune, printre care Ungaria, Germania, Slovacia, Austria au acordat astfel de scheme de ajutor de stat, potrivit unei scrisori deschise adresate premierului Ludovic Orban, ministrului Transporturilor, Lucian Bode.

Semnatarii scrisorii au arătat că sectorul feroviar primește un singur euro de la stat când cel rutier primește 10 euro. Viteza de circulație a trenurilor a ajuns să fie de 45 de kilometri la oră la cel de călători și de 17 kilometri la oră la cel de marfă. Volumul mărfurilor transportate a scăzut cu 40% față de aceeași perioadă a anului trecut, mai spun semnatarii scrisorii, anume Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR), Federația Mecanicilor de Locomotivă, Federația Sindicatelor din Transporturi, Federația Națională Drum de Fier.

Sursa: Club Feroviar