

# AIF cere modificări la Programul Național de Redresare și Reziliență

20 ianuarie 2021

**Asociația Industriei Feroviare din România (AIF) propune mai multe modificări ale Planului Național de Redresare și Reziliență. Printre altele, planul, spune asociația, nu respectă una dintre cerințele principale ale Uniunii Europene, și anume concentrarea investițiilor spre sectorul feroviar, mai puțin poluant decât cel rutier.**



Asociația propune înlocuirea sintagmei „investiții în infrastructură” cu cea de „investiții în infrastructura feroviară” argumentând că ultimele sunt singurele durabile, sustenabile, fac parte din “Green Deal”, aduc dezvoltare economică imediată și pe termen lung, atât pe verticală, cât și orizontală.

Asociația atrage atenția că transportul rutier pe distanțe mari (Autostrăzi și drumuri express) nu este “verde” și nu face parte din Green Deal. „Direcția clară a UE exprimată în Cartea Albă pentru Transporturi (2011), solicită, expres, menținerea unei rețele feroviare dense și transferarea de pe șosele, către sisteme de transport prietenoase cu mediul, precum căile ferate și căile navigabile, a unor volume cât mai mari de mărfuri și călători, în vederea diminuării emisiilor de gaze cu efect de seră (care au determinat și determină schimbările climatice)”, spune AIF. Planul conține și un punct privind variantele ocolitoare și conexiunile de municipii, însă nemulțumirile sunt concentrate spre investițiile PNRR în drumuri expres și autostrăzi.

## **Infrastructurile feroviare trebuie să fie prioritare**

O altă obiecție privește concentrarea atenției PNRR pe zona rutieră. Starea drumurilor pare a fi principala problemă reclamată în PNRR, în condițiile în care un studiu la nivel

european menționează faptul că România ocupă ultimul loc la calitatea infrastructurii feroviare.

„Domeniul infrastructuri feroviare/ transport pe șină trebuie să fie prioritar. Publicat în toamna anului 2016, “tabloul de bord” al DG Move, care analizează toate sistemele de transport (feroviar, rutier, naval, aerian, transport în comun), plasează România pe ultimul loc. La Capitolul “Transport Feroviar” România “câștiga” 2 locuri, deoarece Malta și Cipru nu au căi ferate, dar se află tot pe ultimul loc la nivelul UE!”, spun autorii raportului.

AIF cere regândirea punctelor de infrastructură rutieră și feroviară. „Feroviarul poluează cu minimum 147 ktone CO2 echivalent mai puțin față de rutier, pe un sector de 140 de kilometri”.

Ponderea investițiilor rutiere și feroviare din PNRR nu respectă recomandările UE. Transportul feroviar este “Cenușăreasa modurilor de transport”. PNRR include procentaje total eronate, în contradicție cu cerințele UE din Cartea Albă pentru Transporturi (2011). Documentul solicită, expres, menținerea unei rețele feroviare dense și transferarea de pe șosele către sisteme de transport prietenoase cu mediul, precum căile ferate și căile navigabile, a unor volume cât mai mari de mărfuri și călători, în vederea diminuării emisiilor de gaze cu efect de seră (care au determinat și determină schimbările climatice).

Astfel, se recomandă ca procentajul ideal al investițiilor multianuale să fie 65/35 – Feroviar/Rutier, iar cel al intervențiilor prezente în PNRR să fie 75/25 – Feroviar/Rutier. Ori, cum e gândit acum PNRR, sectorul rutier are 49% din investiții, chiar dacă produce 72% din poluare, iar cel feroviar beneficiază de 34% din investiții și aduce doar 0,4% din poluare.

## **Proiectele pot fi alese mai bine**

AIF atrage atenția că unele proiecte sunt introduse în PNRR deși pot fi finanțate prin alte instrumente, cum ar fi CEF. „Modernizarea CF Arad – Timișoara – Caransebeș (L1 + L2 + L3 + L4) este eligibilă prin CEF”. AIF mai recomandă noi rute feroviare ce pot fi adăugate, prioritizate, cum ar fi:

a) Constanța – Mangalia, pe cei 43 km linia este neelectrificată, iar trenurile parcurg distanța în 66 – 86 minute, astfel încât microbuzele câștigă momentan această bătălie. Este păcat, deoarece de la București la Constanța trenurile fac 120-140 de minute, dar între Constanța și Mangalia călătoria este foarte greoaie.

b) Suceava – Ilva Mică, distanța de 191 km este una dintre puținele care fac legătura între Moldova și Ardeal, iar cei 191 km sunt parcurși în peste 4 ore de trenurile InterRegio

și peste 5 ore de Regio. Linia care trece și prin Vatra Dornei are printre cele mai frumoase peisaje, dar are nevoie de reabilitare imediată.

c) Gara de Nord, prima poartă de intrare feroviară a țării are nevoie urgentă de modernizare, mai ales că, în scurt timp, aici vor ajunge și trenurile care vor aduce pasagerii Aeroportului Internațional Henri Coandă Otopeni.

d) Arad – Oradea, 121 km, media de viteză este de 55-60 km/h în cel mai bun caz. Sunt șapte trenuri pe zi pe sens, prin mărirea vitezei de circulație ar deveni viabilă și naveta.

e) București – Sibiu, doar patru trenuri directe pe zi cu timpi de circulație mari, cel mai rapid tren fiind trenul internațional IR 472/473, care parcurge distanța în puțin peste 5 ore. În varianta via Brașov sunt 315 km, dar pe M200 cei 150 km dintre Brașov și Sibiu sunt neelectrificați, iar viteza medie este de 60 km/h.

f) Filiași – Simeria, 202 km, cele mai rapide trenuri fac peste patru ore. Este o linie ce străbate și zone muntoase, Valea Jiului, traseu spectaculos cu mare potențial turistic.

g) Podu Olt – Piatra Olt, 164 km, cele mai rapide trenuri fac peste trei ore.

h) Ploiești – Târgoviște, cele două capitale de județ dispun de o cale ferată de 52 km. În prezent, există doar un tren pe zi, transportul se efectuează cu microbuzele.

i) Plan național de ridicare a tuturor restricțiilor de viteză până în 2022!

„Dacă nu dorim să ne întoarcem la nivelul anilor 1900 trebuie să acordăm căilor ferate importanța cuvenită rolului lor strategic!”, spune Asociația.

## **Refacerea PNRR, solicitată de Cristian Ghinea**

**Modificări aduse PNRR au fost solicitate recent și de ministrul Fondurilor Europene Cristian Ghinea.** Întrebat recent dacă există șansa ca planurile României să fie acceptate la Bruxelles așa cum sunt ele formulate acum, Cristian Ghinea a răspuns negativ. “În acest moment, nu (...) Comisia ar fi în imposibilitate tehnică să le accepte. O să se uite: la, din ce ați pus voi acolo, 37% este verde? Nu! Nu putem să acceptăm pentru că e ilegal, e un regulament european care trebuie respectat”, a răspuns ministrul.

El a explicat că, spre exemplu, alocarea de bani din aceste fonduri pentru autostrăzi nu intră în fondurile pentru energie verde, în timp ce transportul pe calea ferată, da. “(capitolul – n.red.) Autostrăzi nu e verde, dar CFR-ul e verde. (...) Nu poți să te bați pentru toate, trebuie să-ți alegi bătăliile. (...) Trebuie să fie mai multă tranziție verde”, a adăugat ministrul.

## **Sursa: Club Feroviar**