

# Cum înțelege România agenda ecologică a UE: la un euro investit în calea ferată, se investesc 11euro în șosele

15 martie 2021



În timp ce țările din Uniunea Europeană investesc foarte mult în reabilitarea și modernizarea infrastructurii feroviare, oficialii de la București rămân ancorați într-o politică care păstrează distanța de agenda ecologică a Comisiei Europene. În România, la fiecare 11,5 euro cheltuiți pe rutier, statul alocă doar un euro pentru feroviar, de departe cel mai mare dezechilibru din Europa.

Politica României în acest domeniu este anacronică din punct de vedere ecologic și în contradicție cu Europa, dar și distorsionează piața transporturilor în favoarea transportului mai poluant și mai ineficient pe termen lung.

Aceasta este una dintre concluziile unui studiu privind situația infrastructurii feroviare românești, realizat sub egida fundației germane Friedrich Ebert Stiftung (FES), care mai atrage atenția că Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) trimis de fostul Guvern Orban la Bruxelles a fost respins de Comisia Europeană pentru că pleca de la premise eronate din start.

Analiza intitulată “PNRR și căile ferate” arată că “specialiștii” de la București nu au înțeles care sunt prioritățile Uniunii Europene. Practic, reprezentanții Guvernului Orban au crezut că Next Generation EU (pachetul financiar de redresare în urma pandemiei de COVID-19) este un fel de supliment al programului european POR-POSPOIM, și nu ceea ce este în realitate, un mix între un fond anticriză cerut de criza COVID, un fond verde, cerut de agenda ecologică a UE și un fond pentru recuperarea decalajului digital pe care Europa îl are față de SUA și Asia, se precizează în analiza citată. Faptul că România este singura țară UE care cere finanțarea autostrăzilor prin Mecanismul de Redresare și Reziliență (MRR) ar putea lăsa țara noastră fără mari sume de bani la capitolul transporturi, și asta în condițiile în care Comisia Europeană a făcut câteva recomandări foarte clare în acest domeniu.

## Pe ce ar trebui să se concentreze transporturile

Potrivit rapoartelor Comisiei Europene, la capitolul feroviar României i se solicită atingerea unor obiective foarte clare, precum:

1. Terminarea legăturilor feroviare cu Ungaria și Bulgaria;
2. Urgentarea lucrărilor la linia Arad-Timișoara-București-Constanța din TEN-T;
3. Operaționalizarea semnalizării feroviare aferente sistemului;
4. Digitalizare extinsă în sistemul feroviar;
5. Proiecte concrete de mutare a transportului de persoane și marfă de pe rutier pe feroviar.

În ultimul exercițiu bugetar european, România a rămas „lanterna roșie” cu doar 26,79 % din bani ceruți (și alocați) pe feroviar. Ceea ce surprinde cel mai mult însă este faptul că în trecut România a solicitat finanțarea pentru proiecte care vizau distanțe de câteva ori mai scurte comparativ cu țările din jur, numărul de kilometri solicitați în proiecte (209 de kilometri) fiind o fracțiune din rețeaua feroviară primară (6.874 de kilometri).

Alocări 2014-2020	Rutier	Feroviar	Altele	Alocări 2007-2013	Rutier	Feroviar	Altele
PL	57,23 %	28,75 %	14,02 %	PL	59,00 %	21,40 %	19,60 %
RO	62,60 %	26,79 %	10,61 %	RO	61,00 %	31,00 %	8,00 %
HU	33,57 %	35,42 %	31,01 %	HU	48,90 %	25,60 %	25,50 %
BG	57,01 %	39,73 %	3,27 %	BG	51,00 %	17,20 %	31,80 %
CZ	35,33 %	30,44 %	34,23 %	CZ	48,70 %	37,20 %	14,10 %
SI	39,80 %	59,72 %	0,47 %	SI	44,20 %	47,40 %	8,40 %
SK	50,42 %	28,13 %	21,45 %	SK	57,00 %	31,00 %	12,00 %

Sursă: Comisia Europeană

Țară	Rețeaua totală	Km reabilitați (2007-2013)	Km reabilitați (2014-2020)	Total km reabilitați	Procent km reabilitați din rețeaua totală
PL	38,852	1,538	69	1,607	4,14 %
RO	20,668	122	3	125	0,60 %
HU	9,223	370	174	544	5,90 %
CZ	15,810	675	28	703	4,45 %
BG	5,967	345	29	374	6,27 %
SI	2,192	156	0	156	7,12 %
SK	3,629	80	14	94	2,59 %
IT	23,385	1035	185	1220	5,22 %

Sursă: Comisia Europeană

## Ce proiecte sugerează studiul FES

Pentru autoritățile române, în căutare de idei pentru PNRR, pe lângă electrificarea transportului rutier (subiect pe care PNRR nu poate face foarte multe oricum), analiza a identificat o serie de direcții prioritare pentru finanțare:

### -Modernizarea a 1.000 de kilometri de infrastructură feroviară

Având în vedere problemele semnalate în Strategia CFR și faptul că Polonia (caz comparabil ca dimensiune și ambiții feroviare inițial modeste) a reabilitat 1.538 de kilometri cu fonduri europene într-un singur exercițiu bugetar european, acest obiectiv trebuie să fie unul strategic.

### -Electrificarea a minimum 1.000 de kilometri de căi ferate

O bună parte a rețelei a rețelei feroviare din România poate fi folosită doar de trenuri cu locomotive Diesel. În contextul european al tranziției la o economie verde, electrificarea căilor ferate devine un aspect prioritar. În perioada 2013-2016, România avea un procent de electrificare a căilor ferate de 37,43%, situându-se în jumătatea de jos a ierarhiilor europene. România cunoaște un decalaj nu doar în raport cu țările occidentale, dar și cu unele țări din regiune. Polonia, de exemplu, avea un grad de electrificare feroviară de 63,95% și Bulgaria de 71,18%. În prezent, CFR raportează 4.030 km de cale ferată electrificată, ceea ce reprezintă aproximativ, conform estimărilor interne, 40% din infrastructura feroviară. Există un decalaj de aproximativ 13% relativ la media europeană, care înregistrează 53% linii de cale ferată electrificată.

### -Sprijinirea transportului feroviar de marfă și călători

Finanțări europene, dar și ajutoare de stat pentru sprijinirea transportului sustenabil de marfă și persoane și, în special, transportul feroviar nocturn și sistemele de intermodalitate și de interoperabilitate transfrontalieră. Acest gen de proiecte beneficiază deja de o finanțare urgentă în baza unei liste de proiecte-pilot, listă pe care România ar trebui să se înscrie rapid. Ținta Comisiei Europene este mărirea cu 50 % a transportului feroviar de marfă până în 2030 și dublarea lui până în 2050.

### -Digitalizarea sistemului feroviar și accentul pe intermodalitatea transporturilor

Atingerea acestor obiective va facilita realizarea unei gestiuni eficiente a fluxurilor de transport peste tot în UE și va asigura o mai bună interoperabilitate între rutier, feroviar și aerian. Lucrul acesta se traduce prin proiecte pentru construcția de platforme de încărcare a mărfii de pe marile platforme industriale pentru a le pune ușor pe trenurile de marfă care apoi să le distribuie spre lanțurile de aprovizionare (predominant intrafirmă) care constituie mare parte a exporturilor României.

-Proiecte feroviare care să lege rețeaua TEN-T de sistemele de mobilitate

Ele ar urma să conecteze orașele mari și medii de pe parcursul acestei rețele. În România, aceasta ar însemna platforme care să lege rețeaua feroviară TEN-T de rețelele rutiere, velo și feroviare urbane din Timișoara, Arad etc., orașe care vor fi puse sub presiune să își dezvolte astfel propriile strategii de mobilitate urbană sustenabilă care să țințească lucruri noi în România, precum emisii zero. Prioritatea dublării infrastructurii velo enunțată de Comisia Europeană oferă orașelor de pe linia TEN-T o ocazie de „copenhagenizare” pe fonduri europene. Pe scurt, vorbim de o ocazie unică de a transforma pe bani europeni un număr semnificativ de orașe românești actualmente sufocate de trafic auto.

-Mobilitate sustenabilă pentru navetele din zona rurală și suburbii spre orașele mari și medii.

-Proiecte de cercetare-dezvoltare relevante pentru transport feroviar

Acestea trebuie să pună accent pe tehnologii de ruptură („disruptive”) cum ar fi Inteligența Artificială. Practic, sectorul IT din România se poate orienta rapid spre aceste finanțări favorizate de Comisie, InvestEU și Banca Europeană de Investiții. La fel, România are câteva companii constructoare de locomotive electrice foarte competitive, cum ar fi Softronic Craiova (exportatoare de 100 de locomotive electrice către operatorul suedez de marfă Green cargo), care pot beneficia de ajutoare de stat pe partea de cercetare-dezvoltare cu șanse mari de aprobare la Comisie.

-Programe de achiziție de material rulant nou

Acestea ar trebui să fie electrice sau cu hidrogen. De menționat că trenurile cu hidrogen sunt deja în serviciu regulat pe căile ferate europene.

-Finanțarea modernizării liniilor feroviare non-TENT

Investițiile ar urma să se facă în rețeaua care deservește comunități cu venituri mici (o mare parte a zonei nemetropolitane din România, adică) și a accesibilității pentru persoanele cu dizabilități pe calea Mecanismului de Tranziție Justă (pe lângă ERDF și fondurile de coeziune). Finanțarea feroviarului prin Mecanismul de Tranziție Justă a fost până acum total omisă de autoritățile române, în ciuda stipulării acestui lucru în Strategia sus-menționată a Comisiei Europene.

-Terminale de marfă și rampe de încărcare a mărfurilor

Acestea ar trebui să vizeze orașele în care se află marii exportatori și marile noduri ale lanțurilor de producție care constituie economia României. Un aspect extrem de problematic al infrastructurii feroviare de mărfuri este că aceasta este în continuare gândită pentru producția industrială din anii '70 și '80 și nu au existat investiții susținute

pentru retehnologizarea și adaptarea rampelor și a facilităților de descărcare și încărcare la noile realități economice. Și dacă trenurile ar oferi prețuri competitive de transport (lucru greu de realizat în condițiile în care cheltuielile rutiere sunt externalizate), infrastructura feroviară nu are în mare parte capacitatea de conectare la tipurile de transporturi de care structurile economice au nevoie în prezent.

## **Neoficial, statul a renunțat la finanțare**

Conform recenteii strategii de dezvoltare a companiei CFR SA, statul român a renunțat practic să mai cheltuiască fonduri naționale pe întreținerea rețelei feroviare, bazându-se pe fonduri europene în mod exclusiv, dar și acolo cerând prea puțin și realizând și mai puțin decât și-a propus cu banii acordați. Astfel, media finanțărilor europene din toate resursele aflate în perimetrul UE (Fondul de Coeziune, Fondul European de Dezvoltare Regională, Banca Europeană de Dezvoltare) sunt responsabile de doar 12% din investiția totală în feroviar, restul fiind suportat din surse naționale.

## **Am mers împotriva curentului**

Logica Guvernului, că România are un deficit enorm pe rutier în general și autostrăzi în particular, este oarecum contrazisă de faptul că țări cu o poziție similară, ca Bulgaria, au o abordare mai echilibrată și au arătat că se poate să îți refaci rețeaua feroviară primară cu bani europeni. “Există așadar riscul ca acest obiectiv diplomatic al României să fie respins, ceea ce va însemna întârzieri la realocarea banilor spre formele durabile de transport, sau poate chiar pierderea banilor din cauza ieșirii din calendarul strict al MRR”, atrage atenția strategia. În prima variantă a PNRR, România a cerut bani pentru dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport public cu metroul în București, precum și în alte mari centre urbane, inclusiv achiziție de material rulant performant și prietenos cu mediul (aprox. 3,368 miliarde de euro, cu TVA, pentru care se estimează aproximativ 38 km magistrale noi de metrou, la care se adaugă achiziția a 50 de rame de metrou cu o valoare de 500 milioane de euro). S-a cerut, de asemenea, refacerea și electrificarea importantei căi ferate ce leagă Oradea de Cluj, cea care ar face Clujul să fie legat direct de Viena cu o linie ferată modernizată complet. În prima variantă a PNRR, s-au cerut bani pentru reabilitarea a numai 318 km de cale ferată, ceea ce reprezintă ceva mai mult de jumătate din cât a refăcut Cehia, o țară mult mai mică, și de aproape cinci ori mai puțin decât a reabilitat Polonia în primul exercițiu bugetar. Aceste solicitări pălesc însă prin comparație cu solicitările din PNRR pe rutier. Fostul premier Orban și fostul ministru al Transporturilor, Lucian Bode, ar fi trebuit să știe că această abordare este în afara cadrului instituit de Pactul Climatic European, unul din reperele la care se vor raporta atât fondurile structurale, cât și PNRR. Or, acest Pact o spune negru pe alb: prioritatea

strategică este accelerarea mutării de la transport convențional spre transport sustenabil și inteligent, autostrăzile neîncadrându-se la acest capitol, se arată în documentul citat.

Viitorul finanțabil este cel al trenurilor frecvente și la viteză medie de peste 100 km pe oră. Viitorul navetei zilnice ar urma să fie o combinație de tren, tramvai și metrou, cu o serioasă componentă de bicicletă.

## **2.365 de poduri, 7.185 de podețe și 62 de tuneluri așteaptă reabilitarea**

O analiză a investițiilor realizate de CFR în perioada 2016-2019 în infrastructura feroviară evidențiază o subfinanțare sistematică și lipsa alocării unor resurse adecvate pentru tranziția la un mod de transport ecologic și de mare viteză. Un aspect critic al infrastructurii feroviare este numărul mare de poduri și tuneluri ce trebuie în prezent reabilite. Din 2016 până în 2018 cifra alocată reabilitărilor a fost extrem de infimă, relativ la reparațiile capitale ce trebuie operate de urgență în acest domeniu. Bugetul de întreținere a acestora a scăzut de la 99,15 milioane lei în 2016 la doar 0,31 milioane lei în 2018. În 2019 a atins o cifră-record pentru acest interval de patru ani, respectiv 132,28 milioane de lei. Această sumă a acoperit reparația a 10 poduri și 2 podețe și sume alocate pentru alte 7 poduri și 3 podețe în curs de reabilitare. În prezent există un număr de 2.365 de poduri și viaducte, 7.185 de podețe și 62 de tuneluri ce necesită reparații deoarece au termenul de scadență la reînnoire depășit. Cifrele alocate indică o neglijare iresponsabilă a guvernelor României pentru infrastructura feroviară și ne oferă un ordin de mărime a situației catastrofale în care aceasta se află în prezent.

**Sursa:** <https://jurnalul.ro/bani-afaceri/economia/>