

Banii europeni pentru transporturi sunt condiționați de Green Deal, iar transportul feroviar este una dintre direcțiile strategice. Poate România să-și modernizeze rețeaua feroviară din fonduri europene?

18 martie 2021



Fundația Friedrich Ebert Stiftung: Viitorul finanțabil e cel în care ai trenuri frecvente și la viteză medie de peste 100 km pe oră. Un obiectiv-fanion precum 1.000 de kilometri de cale ferată primară modernizată și electrificată cu alocări trebuie să fie obiectivul strategic al României pe transport în noul PNRR.

Uniunea Europeană a lansat Mecanismul de Redresare și Reziliență, un proiect din care României îi revin aproape 30 de mld. de euro pentru a „înverzi” economia și pentru a face-o mai rezistentă la viitoarele șocuri. În ceea ce privește transportul, Bruxelles-ul a spus răspicat că viitorul nu mai aparține traficului rutier, iar transportul feroviar este o variantă ecologică și, mai ales, finanțabilă.

România are o șansă să își modernizeze o parte din rețeaua de transport feroviar, sunt de părere autorii unui studiu al fundației Friedrich Ebert Stiftung, prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), care este planul României din cadrul Mecanismul de Redresare și Reziliență (MRR).

„Un obiectiv-fanion precum 1.000 de kilometri de cale ferată primară modernizată și electrificată cu alocări trebuie să fie obiectivul strategic al României pe transport în noul PNRR. Este obiectivul nu doar cel mai corect din punct de vedere al noii economii care apare din transformarea climatică, dar este și obiectivul cel mai ușor de finanțat din MRR”, scriu autorii studiului „PNRR și căile ferate: O ocazie istorică pentru a acoperi deficitul de transport durabil în România.”

Bani europeni pentru transportul feroviar au fost și în exercițiile financiare multi-aniuale trecute, însă România a modernizat numai 125 de km de cale ferată în 14 ani din bani europeni, iar în ultimii 7 ani doar 3 kilometri. Spre comparație, Polonia a reabilitat 1.607 km de cale ferată între 2007 și 2020 din fonduri UE, ultimele două exerciții financiare multi-aniuale ale Uniunii Europene.

„Conform datelor OECD, la nivel european România alocă de departe cele mai puține resurse pentru investiții în sectorul feroviar, fiind semnificativ depășită de țări precum Croația, Cehia, Polonia, Ungaria, pentru a da doar câteva exemple relevante regional. Acest lucru are impact major asupra calității transportului feroviar din România”, notează autorii studiului citat.

România are prin PNRR mai mulți bani pentru infrastructura rutieră decât pentru infrastructura feroviară, iar acest lucru este în dezacord cu Green Deal, pactul ecologic european. Green Deal, programul prin care Uniunea Europeană vrea să ajungă la neutralitate din punctul de vedere al emisiilor de carbon, va fi un reper la care se va raporta alocarea fondurilor europene, fie ele structurale (fondurile europene clasice), fie cele prin MRR.

„Noi credem că alternativa mai rațională este abordarea slovenă, care se concentrează mai mult pe feroviar decât pe rutier în strategia de finanțare a infrastructurii cu fonduri europene. Abordarea slovenă este aliniată la Pactul Climatic European, una din reperatele 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”, mai scriu autorii studiului.

Infrastructura feroviară din România este subfinanțată și neadaptată realității economice actuale. Este, mai degrabă, corespunzătoare nevoilor economice din anii 70-80 și este nevoie de investiții atât în modernizarea și dezvoltarea căilor ferate, cât și în platforme din marile centre industriale.

„Viitorul finanțabil e cel în care ai trenuri frecvente și la viteză medie de peste 100 km pe oră. Viitorul navetei zilnice văzute de managerii acestor fonduri este o combinație de tren,

tramvai și metrou, cu o serioasă componentă de bicicletă la alegere. Mai mult decât atât, marile fluxuri de navetă care blochează toate orașele mediu-dinamice ale României cereau alocări majore în PNRR pentru expansiunea feroviarului urban și urban-rural, care să fie legat intermodal și inteligent de marile zone de aglomerație de fabrici și birouri.”

Pe lângă investiția în căile ferate de mare viteză, este nevoie de investiții în terminale de marfă și rampe de încărcare a mărfurilor în orașele în care se află marii exportatori și marile noduri ale lanțurilor de producție.

„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 re tehnologizarea și adaptarea rampelor și a facilităților de descărcare și încărcare la noile realități economice.”

În cadrul studiului autorii propun mai multe soluții, care sunt finanțabile prin MRR și care ar putea fi implementate. Pe lângă modernizarea și electrificarea a 1.000 de km de cale ferată, proiectele finanțabile mai sunt: digitalizarea feroviarului și accentul pe intermodalitatea transporturilor; proiecte feroviare care să lege rețeaua TEN-T de sistemele de mobilitate din orașele mari și medii; investiții în mobilitate sustenabilă (feroviarul electrificat este aici de importanță supremă) pentru navetele din zona rurală și suburbii spre orașele mari și medii; proiecte de cercetare-dezvoltare relevante transportului feroviar, cu accent pe tehnologii de ruptură („disruptive”), cum ar fi Inteligența Artificială; programe de achiziție de material rulant nou, preferabil electric sau cu hidrogen.

Sursa: <https://www.zf.ro/zf-transporturi/>