

PNRR trebuie folosit pentru reabilitarea si electrificarea a 1.000 km de cai ferate

15 aprilie 2021

Romania trebuie sa foloseasca PNRR nu ca pe o sursa in plus pentru finantarea autostrazilor, ci ca pe o ocazie unica de a demara o renastere a sistemului feroviar si de a transforma mobilitatea in interiorul si in jurul oraselor sufocate de traficul auto. Marile prioritati sunt reabilitarea, electrificarea si digitalizarea a cel putin 1.000 de kilometri de infrastructura feroviara interurbana si urbana, precum si conectarea infrastructurii feroviare de marfa la platformele industriale ale marilor exportatori ai Romaniei, arata concluziile studiului "PNRR si caile ferate - O ocazie istorica de a acoperi deficitul de transport durabil in Romania", realizat de Fundatia germana Friedrich Ebert Stiftung (FES), sub coordonarea lui Cornel Ban, lector in economie politica la Copenhagen Business School (Danemarca) si cercetator nerezident la Global Development Policy Center la Boston University, si de Sorin Gog, lector in cadrul Facultatii de Sociologie si Asistenta Sociala, Universitatea Babes-Bolyai, Cluj-Napoca si membru al Institutului pentru Solidaritate Sociala.

"Prin PNRR, Romania a cerut dezvoltarea si modernizarea retelei de transport public cu metroul in Bucuresti, precum si in alte mari centre urbane, inclusiv achizitie de material rulant performant si prietenos cu mediu (aproximativ 3,37 miliarde euro cu TVA, pentru care se estimeaza aproximativ 38 de km magistrale noi de metrou la care se adauga achizitia a 50 de rame de metrou cu o valoare de 500 de milioane de euro). S-a cerut de asemenea refacerea si electrificarea importantei cai ferate ce leaga Oradea de Cluj, cea care ar face ca Clujul sa fie legat direct de Viena cu o linie ferata modernizata complet.

Aceste solicitari palesc insa prin comparatie cu solicitarile din PNRR pe rutier. Ca membru al UE, Romania trebuie sa ceara fonduri pe feroviar, insa, solicita prea putine in raport cu alte state din Est si, cu banii acordati, ramane departe de obiectivele propuse in cererile de finantare. Faptul ca in martie 2021 Romania este singura tara UE care cere finantarea autostrazilor din MRR este de natura sa riste sume mari de bani la capitolul transporturi, data fiind presiunea la care este pusa Comisia sa ia in serios identitatea NGEU ca instrument de avansare a obiectivelor Planului Ecologic European. Aceasta cerere - asumata la nivel de Guvern si Presedintie - reflecta faptul ca autoritatile romane nu par sa se alinieze la filosofia Comisiei, de prioritizare a feroviarului ca obiectiv primar intr-o tara care are cel mai mare deficit de investitii simple, de intretinere din regiune. Pe langa aceste tinte, trebuie mentionat ca toate masurile din PNRR trebuie obligatoriu sa respecte principiul Do No Significant Harm (DNSH)", arata autorii studiului.

Proiectele cu cea mai mare sansa de finantare prin PNRR

Pactul de rezilienta si redresare este clar centrat pe tranzitia climatica, Pactul Climatic European a dus pana acum la transformarea Bancii Europene de Investitii (cea mai mare banca publica din lume dupa banca de dezvoltare a Chinei) intr-o banca verde, iar noile "fonduri europene", POR-uri si POIM-uri pe exercitiul bugetar 2021-2027, vin la pachet cu critici adresate autoritatilor romane ca nu propun proiecte care sa contribuie la decarbonizarea Europei. Aici tintele sunt ambitioase si statele membre vor fi sub presiune sa ajute la taierea cu 55% a emisiilor cu efect de sera fata de 1990 pana in 2030, mai precizeaza analiza fundatiei germane.

Pentru a clarifica lucrurile, Comisia a adoptat in 2020 o Strategie pe Mobilitatea Durabila si Inteligenta (SMDI), in care conceptul de durabilitate este definit precis ca ingloband dublarea transportului de marfa, electrificarea tuturor mijloacelor de transport, accentul pe transport public urban si interurban, preturi corecte aplicate emisiilor de carbon, aeroporturi si porturi cu emisii zero, digitalizarea intermodalitatii si inteligenta artificiala la gestiunea fluxurilor de persoane si marfa.

Pornind de la aceasta directie, autorii studiului FES au identificat o serie de proiecte care au cele mai mari sanse pentru a obtine finantare prin PNRR:

- modernizarea a 1.000 de kilometri de infrastructura feroviara;
- electrificarea a minimum 1.000 de kilometri de cai ferate;
- atragerea de finantari europene, dar si ajutoare de stat daca acestea tintesc transportul sustenabil de marfa si persoane si, in special, transportul feroviar nocturn si sistemele de intermodalitate si de interoperabilitate transfrontaliera;
- digitalizarea feroviarului si accentul pe intermodalitatea transporturilor;
- implementarea de proiecte feroviare care sa lege reseaua TEN-T de sistemele de mobilitate din orasele mari si medii de pe parcursul acestei retele;
- mobilitate sustenabila (feroviarul electrificat este aici de importanta suprema) pentru navetele din zona rurala si suburbii spre orasele mari si medii;
- implementarea de proiecte de cercetare-dezvoltare relevante transportului feroviar, cu accent pe tehnologii de ruptura cum ar fi Inteligenta Artificiala;
- achizitia de material rulant nou, preferabil electric sau cu hidrogen;
- modernizarea liniilor feroviare non-TENT care deservesc comunitati cu venituri mici;
- realizarea de terminale de marfa si rampe de incarcare a marfurilor in orasele in care se afla marii exportatori si marile noduri ale lanturilor de productie care constituie economia Romaniei.

Sursa: <https://www.agendaconstructiilor.ro/>