

Infrastructura feroviară, o prioritate pentru UE. România, izolată în Estul Europei și fără strategie

19 aprilie 2021



Cătălin Drulă, ministrul Transporturilor, a preluat mandatul în urmă cu 4 luni și nu a prezentat nici până astăzi o strategie pentru calea ferată din România, indiferent că vorbim despre transportul călătorilor sau al mărfurilor. Companiile CFR sunt într-un faliment prelungit, pe care Guvernul nu vrea să-l recunoască, pline de datorii, ineficiente, fără tehnologie. Între timp, Portugalia pregătește o investiție de peste 10 miliarde de Euro pentru a avea trenuri de mare viteză care să-i lege cele mai importante orașe și ulterior să se conecteze la rețeaua de cale ferată din Spania. Cehia are cel mai ambițios proiect în Europa Centrală și ar putea fi un model pentru țara noastră.

România are oportunitatea să acceseze circa 30 de miliarde de Euro în următorii 6 ani, reprezentând bani europeni pentru proiecte importante. Chiar dacă se știe de această sursă de finanțare din octombrie 2020, Ministerul Transporturilor n-a prezentat o strategie

concretă și totul e doar la nivel de idei. Există câteva idei, dar nu avem proiecte. Până la elaborarea de proiecte și până la obținerea de autorizații, se scurg alți 2-3 ani, ceea ce va face imposibil să mai construim ceva cu bani europeni. În celebrul PNRR, ideile Ministerului Transporturilor par mai mult „peticiri” ale actualei infrastructuri feroviare, nu implică linii construite de la zero, cu gări modernizate.

Deși România nu are cale ferată pe care trenurile să meargă constant măcar cu 160 km/h, Cătălin Drulă visează să cumpere trenuri cu hidrogen, care au **un preț de peste 20 de milioane de Euro bucata**. Nu ne ajută cu nimic trenul cu hidrogen când problema principală este viteza foarte mică de deplasare a trenurilor. **Viteza medie de deplasare a trenurilor în România** este de 68,86 km/h. Pe infrastructura feroviară din prezent există 1.236 de restricții de viteză permanentă cu o lungime de 1.335 km, arată **datele publicate de Guvernul României**.

România riscă să rămână izolată în Estul Europei dacă în următorii 10 ani nu investește în infrastructura feroviară și nu-și crește viteza de deplasare a trenurilor. Țări din regiunea Europei Centrale își construiesc rețele care să lege cele mai importante orașe, iar Portugalia vrea o întreagă infrastructură pentru trenuri de mare viteză.

Portugalia are o investiție planificată pe 10 ani și a pregătit 10,5 miliarde de Euro pentru a-și dezvolta infrastructura feroviară. Marele obiectiv al guvernului de la Lisabona este construirea unei linii de mare viteză între Lisabona și Porto, pentru care alocă 4,5 miliarde de Euro. Întreaga distanță ar urma să fie parcursă în doar 75 de minute cu un tren ce poate atinge 250 km/h. Pe viitor, Portugalia vrea să conecteze Porto la Vigo, oraș din Spania. Investiția într-o linie de mare viteză nu ar facilita doar transportul, dar ar presupune și investiții uriașe în Portugalia, în domenii care acum nu sunt dezvoltate, precum cercetarea în domeniul feroviar. Plus că ar genera numeroase locuri de muncă atât pe durata construcției, dar și atunci când va crește numărul de călători.

România, izolată în Estul Europei

Situația este mult mai gravă pentru România dacă ne uităm la investițiile din Europa Centrală. Ungaria își construiește cu Serbia o linie rapidă, cu o viteză între 160-200 km/h. Belgrad și Budapesta vor avea o legătură directă, iar viteza poate crește în următorii ani. Investiția totală este de circa 2,9 miliarde de dolari și linia va avea o lungime de 350 km/h. Construcția a început deja și în următorii ani va fi finalizată.

De asemenea, Ungaria vrea să se conecteze de Bratislava cu o altă cale ferată de viteză. Călătoria între Budapesta și Bratislava s-ar putea realiza în mai puțin de 90 de minute, pe o cale ferată modernizată. **Proiectul a fost deja anunțat de ministrul de Externe al Ungariei** și în următorii ani ar putea începe construcția. Ungaria are în plan să extindă acest proiect până la Varșovia în următoarele decenii. Guvernul ungar poartă discuții cu țările din apropiere sa pentru a găsi un parteneriat viabil.

Cehia are planuri să se conecteze cu Polonia printr-o linie de mare viteză. Cehii vor să construiască o linie de mare viteză între Praga (Cehia) și Wrocław (Polonia). Prima etapă este construirea căii ferate Praga-Hradec Kralove. După aceea, mai multe opțiuni vor fi evaluate pentru a trece granița cu Polonia. Momentan, Guvernul Cehiei lucrează la studiile de fezabilitate pentru a estima costurile și traseul. În orice caz, Cehia vrea să-și modernizeze liniile de la ea din țară pentru a atinge viteze de 250 km/h. Cehia va construi o linie de mare viteză și între Brno și Praga, ceea ce ar putea genera peste **43.000 de noi locuri de muncă** în apropierea stațiilor. În următorii 10-15 ani, Cehia ar putea avea primele linii de mare viteză, cu gări construite de la zero.

Bucureștii nu are conexiuni rapide către niciun alt oraș din Europa. Distanța de circa 900 km, dintre Budapesta și București, este parcursă în 16 ore. Situația gărilor de tren din țara noastră este deplorabilă. Gara de Nord din București, cea mai importantă gară din țară, arată ca un bazar din anii 90 și și-a pierdut orice farmec dat cândva de arhitectura impunătoare. Multe gări nu au nici măcar peroanele la nivelul trenului, ceea ce ar reprezenta o investiție foarte mică și s-ar putea realiza în termen de câteva luni. România nu are niciun proiect în comun cu statele vecine pentru a dezvolta linii de viteză pentru trenuri moderne, care să fie o opțiune pentru călătorii din Estul Europei. Deși Adina Văleanu este comisarul european pentru Transporturi, se pare că Guvernul României nu reușește să se adapteze la cerințele și tendințele din Uniunea Europeană.

Când toate celelalte state europene investesc în infrastructura feroviară și creează legături rapide pentru trenuri, România riscă să fie izolată alături de Republica Moldova și Ucraina dacă nu reușește să stea la masă cu statele dezvoltate din UE. Ministerul Transporturilor, controlat de Cătălin Drulă, este preocupat să facă autostradă între România și Republica Moldova, deși nu avem autostradă între România și Bulgaria, România și Serbia și nici măcar între București și Brașov, care este cel mai important oraș pentru turism în perioada iernii.

Sursa: <https://psnews.ro/>