

## **Cum arată dezastrul de pe calea ferată: raportul de finanțare din partea statului pentru infrastructura feroviară și material rulant este de unu la zece față de cel rutier**

**16 septembrie 2022**



**Trenurile de marfă circulă cu o viteză medie de doar 15-17 kilometri pe oră | Transportul feroviar este „verde“, răspunde de mai puțin de 1-2% din emisiile de gaze cu efect de seră din totalul emisiilor generate de sistemul de transport.**

Sectorul feroviar nu poate să se dezvolte decât dacă va ajunge să beneficieze de investiții din partea statului, așa cum se întâmplă cu transportul rutier. Rapoartele de finanțare sunt inegale și este nevoie de echilibru, mai ales că varianta transportului pe calea ferată este un element-cheie în procesul tranziției la o economie mai verde, în care impactul asupra mediului înconjurător să fie cât mai mic.

Acestea sunt concluziile speakerilor care au participat la videoconferința Economia verde, realizată de Ziarul Financiar în parteneriat cu Raiffeisen Bank, care a avut loc miercuri și care a fost dedicată transportului pe calea ferată și impactului pe care îl poate avea în tranziția către o economie circulară.

„Sistemul feroviar se confruntă cu provocări multiple, dincolo de faptul că nu prezintă niciun interes pentru oficialii Ministerului Transporturilor. Recomandarea Comisiei Europene există încă din 2010, când s-a hotărât ca transportul feroviar să devină prioritar. Noi însă alocăm 1 euro pe feroviar și 10 euro pe rutier“, a spus Sorin Chinde, vicepreședintele Grampet, cel mai mare grup feroviar și operator logistic privat din Europa de Sud-Est. Surse de finanțare există, însă ele trebuie alocate proporțional cu nevoile de dezvoltare, în condițiile în care eficiența energetică și sustenabilitatea sunt obiective strategice, iar Uniunea Europeană promovează transportul pe calea ferată.

„Vrem să susținem sectorul feroviar, un sector strategic, putem oferi facilități de finanțare. Știm că vorbim de o subfinanțare a acestei industrii, dar cel puțin acum pare că suntem într-un moment în care există finanțare pentru această industrie feroviară. Sunt 4-5 miliarde de euro fonduri din PNRR, mai sunt fonduri din programe operaționale de transport, Connectivity Facility Program, dar și fonduri pe cercetare și dezvoltare, a spus Alexandra Strafalogea, manager departament Corporații Mari la Raiffeisen Bank.

„Pe lângă aceste fonduri și alocările din PIB, vom putea lua în calcul și sistemul bancar.“

Transportul feroviar este răspunzător pentru mai puțin de 1-2% din emisiile de gaze cu efect de seră din totalul emisiilor din sistemul de transport, potrivit statisticilor.

„Consumurile specifice de energie cu trenul și metroul sunt de 0,02 KWh pentru un călător și un kilometru pe care îl parcurge, la tramvai consumul este de 0,08 pe KWh/călătorkm, în vreme ce țăutoturismul propriu este responsabil de un consum de 0,56 KWh/călător/km. Totul trebuie transformat în costuri“, a spus Iosif Szentes directorul Direcției Dezvoltare Transport Feroviar din cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov (TPBI).

Eduard Iancu, CEO la DB Cargo, divizia de transport marfă pe calea ferată a Deutsche Bahn, a adăugat că sectorul feroviar are nevoie de parteneriate cu guvernanții pentru a crește și a se îmbunătăți.

„Trenurile de marfă circulă acum cu 16 km pe oră, în timp ce o bicicletă ajunge și la 36 de km pe oră. În România putem parcurge la nivelul unei luni 8.000 de km, în timp ce, tot într-o lună, în Ungaria putem să parcurgem 25.000-30.000 de km, pentru că viteza de circulație este diferită“, a spus Eduard Iancu.

**Sursa:** <https://www.zf.ro/auto/>