

O treime din populatia României este expusa saraciei si o infrastructura de transporturi precara accentueaza aceasta problema (raport)

O treime din populatia României este expusa saraciei, iar o infrastructura de transporturi precara accentueaza aceasta problema, sustine Adela Fofiu, realizatoarea raportului "Saracia din Transporturi în România", o analiza prezentata miercuri de Asociatia 2Celsius.

"În conditiile în care deja noi avem aproape 52% din populatie rurala expusa saraciei, deci ruralul românesc este sarac, la modul general si urban si rural, o treime din populatia României este expusa saraciei si o infrastructura de transporturi precara accentueaza aceasta problema, pe când daca ar fi întretinuta, rezolvata cum trebuie, sa ma exprim informal, ar putea contribui la o mai buna gestionare a problemelor de saracie din tara. Ce vreau sa subliniez fara sa intru în detalii care pot sa aiba natura didactica, deci nu vreau sa sune a curs de facultate, este ca problemele sistemice sunt transversale. Regasim aceleasi provocari si în transportul rutier, situatia drumurilor din tara, de la cele locale, regionale, nationale, pâna la situatia autostrazilor si drumurile expres. Problemele sunt aceleasi în sistemul de cai ferate si trenuri regionale si în transportul public. Încercând noi sa structuram fenomenul ca sa-l putem observa cu ceva mai mult atentie, am abordat problema în acest sens: rutierul, feroviarul, transportul public, care se suprapune peste cele doua foarte putin si cu blândete, ne-am uitat si la transportul aerian si un fenomen foarte interesant si adesea ignorat si de catre mass media, dar si de catre colegii mei cercetatori sau din sectorul ONG, e problema transportului acvatic", a explicat Adela Fofiu.

Raportul Saracia din Transporturi în România reprezinta o analiza detaliata a provocarilor de mobilitate si a discrepantelor din infrastructura de transport. Documentul pune în lumina impactul inegalitatilor regionale, al insuficientei infrastructurii de transport rutier, public si feroviar, dar lipsa solutiilor sustenabile pentru asigurarea accesului pentru grupurilor vulnerabile

Potrivit unui comunicat de presa al organizatiei, saracia în mobilitate nu se refera doar la constrângerile financiare, ci include si accesul limitat la transport, educatie, asistenta medicala si oportunitati de angajare, care sunt vitale pentru participarea deplina la viata economica, sociala si culturala. Abordarea saraciei legate de transport ar trebui sa se concentreze pe optimizarea accesibilitatii transportului public regional, interurban, periurban si rural.

"UE, prin Fondul pentru o Tranzitie Justa, cât si Fondul Social pentru Clima, va oferi instrumente esentiale pentru a combate saracia în transporturi. Guvernul Romaniei va trebui sa sprijine investitiile în infrastructura sustenabila (electrificata), reducerea costurilor de transport pentru populatiile vulnerabile si crearea de noi oportunitati economice în regiunile defavorizate. Succesul depinde de gestionarea eficienta a acestor fonduri si de implementarea altor politici care sa asigure ca beneficiile ajung la cei care au cea mai mare nevoie", considera Raul Cazan, presedintele Asociatiei 2Celsius.

Raportul analizeaza infrastructura rutiera si feroviara existenta, precum si reseaua de mijloace de transport în comun si cum acestea sunt utilizate la nivel national. Unele regiuni, cum ar fi Bucuresti si Cluj Napoca, înregistreaza mai mult utilizatori ai transportului public în comun, decât toate celelalte judete la un loc.

"Problemele sistemice sunt transversale, regasim aceleasi probleme si în transportul rutier, cel de cai ferate sau public. Sunt diferente foarte mari si în transportul rural versus urban, dar si între regiunile tarii, între orasele din vestul tarii fata de cele din Dobrogea sau Moldova, pornind de la posibilitatile de cumparare a biletelor de exemplu, curatenie, frecventa sau vechimea parcului auto. Daca reusim sa gândim cât mai sistemic si structural, e foarte posibil, ca într-un termen relativ mediu, sa ne creasca impactul pozitiv asupra problemelor de inegalitate si

inechitate sociala. Exista posibilitati de finantare însa capacitatea de absorbtie este în continuare foarte mica din cauza lipsei de coordonare între actorii implicati în gestionarea si dezvoltarea transporturilor", a transmis Adela Fofiu, realizatoarea raportului.

Potrivit sursei citate, lipsa unor politici specifice pentru mobilitatea rurala si serviciile de transport contribuie si mai mult la saracia legata de mobilitate. Programele de dezvoltare rurala se concentreaza pe infrastructura, cum ar fi drumurile locale, fara a aborda în mod adecvat nevoia de servicii de transport. O abordare mai cuprinzatoare a transportului durabil implica reducerea dependentei de automobile si investirea în infrastructuri favorabile modurilor alternative de transport.

Raportul arata ca lipsa accesului la transport adecvat reduce oportunitatile de munca, educatie si servicii esentiale pentru grupurile vulnerabile; disparitatile urbane-rurale accentueaza excluziunea sociala; 51,7% din populatia rurala este expusa riscului de saracie sau excluziune sociala din cauza lipsei de transport adecvat; reseaua de drumuri din România este una dintre cele mai putin dezvoltate din UE, cu doar 38 km la 1 milion de locuitori; reseaua rutiera si feroviara este inegal dezvoltata, cu regiuni precum Moldova ramânând slab conectate la restul tarii.

Regiunile vestice, cum ar fi Arad si Timisoara, beneficiaza de infrastructura mai dezvoltata comparativ cu Moldova si alte regiuni din est. Aceasta discrepanta limiteaza accesul echitabil la oportunitati economice, se arata în raport.

În ultimii 30 de ani, doar 700 km de cale ferata au fost modernizati, iar transportul public urban este polarizat în favoarea marilor orase. În 2023, trenurile din România au acumulat întârzieri de peste 8,2 ani, afectând milioane de calatori. Bucuresti si Cluj au avut peste 560 milioane de calatori în transportul public în 2022, depasind totalul calatorilor din toate celelalte judete la un loc.

De asemenea, poluarea urbana este agravata de lipsa alternativelor viabile la transportul cu autoturismul personal, iar investitiile în transport electric si digitalizare au avansat în marile orase, dar nu sunt suficiente pentru a combate efectele schimbarilor climatice.

2Celsius este o organizatie neguvernamentala înfiintata în 2010 cu scopul de a influenta politicile privind schimbarile climatice la nivel national si european.