

ECONOMIE ȘI FINANȚE

PNRR ȘI CĂILE FERATE

O ocazie istorică pentru a acoperi deficitul de transport durabil în România

Cornel Ban
Sorin Gog
Martie 2021



România trebuie să folosească PNRR nu ca pe o sursă în plus pentru finanțarea autostrăzilor, ci ca pe o ocazie unică de a demara o renaștere a sistemului feroviar și de a transforma mobilitatea în interiorul și în jurul orașelor sufocate de traficul auto.



Marile priorități sunt reabilitarea, electrificarea și digitalizarea a cel puțin 1000 de kilometri de infrastructură feroviară interurbană și urbană, precum și conectarea infrastructurii feroviare de marfă la platformele industriale ale marilor exportatori ai României.



PNRR este o ocazie de a finanța în țară proiecte de cercetare-dezvoltare relevante transportului feroviar.

ECONOMIE ȘI FINANȚE

PNRR ȘI CĂILE FERATE

O ocazie istorică pentru a acoperi deficitul
de transport durabil în România

Cuprins

1.	HAOSUL CLIMATIC ȘI NOII „BANI EUROPENI”	2
2.	FEROVIARUL ROMÂNESC ȘI BANII EUROPENI	4
3.	ROMÂNIA FERROVIARĂ VĂZUTĂ DE COMISIA EUROPEANĂ	7
4.	CE PROIECTE FERROVIARE AU CELE MAI BUNEȘANSE DE FINANȚARE PE PNRR?	11
5.	DINCOLO DE PACTUL DE REDRESARE	14
6.	CONCLUZIE	15

1

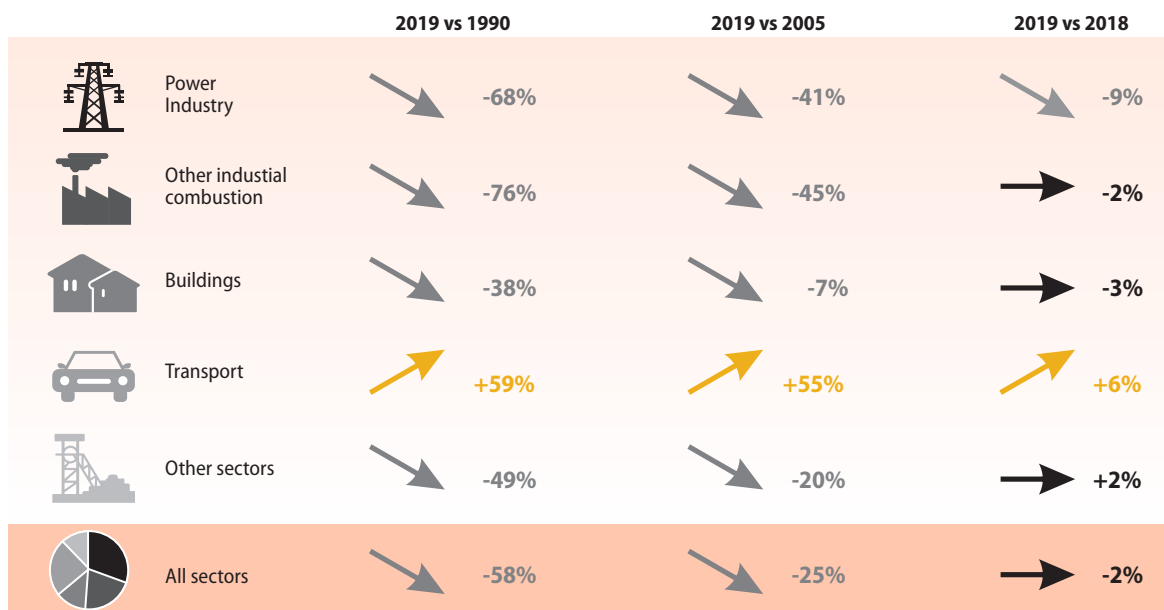
HAOSUL CLIMATIC ȘI NOII „BANI EUROPENI”

În 2050 oricine va putea să meargă de la București la Stockholm, să zicem, cu un singur bilet, oferit la un cost moderat, pe câteva modalități de transport electrificat terestru și preferabil public, fără a lua avionul, mijlocul de transport cel mai greu de electrificat. Același lucru ar trebui să se întâmple cu jumătate din expedițiile de marfă. Conform planurilor existente, până în 2030 marile șantiere cerute de acest pas esențial spre emisii nete zero în 2050, obiectiv asumat de UE, trebuie să fie foarte avansate, cum este obiectivul intermediar de reducere a emisiilor cu 55 la sută până în 2030. Cu privire specială la studiul de față, UE și-a mai asumat de asemenea reducerea emisiilor din transport cu 90 la sută până în 2050. Dacă motoarele cu hidrogen sau electrice nu vor deveni fiabile și sigure în aeronautică, mobilitatea europenilor pe distanțe mari va depinde de o rețea de trenuri de

mare viteză alimentate din energii regenerabile. Cam asta se va întâmpla dacă România va lua în serios decarbonificarea transportului pe baza ideilor celor care au trasat noile direcții ale banilor europeni din Mecanismul de Redresare și Reziliență (MRR). Azi, Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR-ul) se construiește și aprobă în cadrul MRR, care este o parte (cea mai importantă parte, 672,5 bn/750bn) din Planul European de redresare (NextGenerationEU sau NGEU, o cupolă de finanțare care conține mai multe programe).¹

Până să ajungem în această versiune a lui 2050 mai sunt multe de făcut în prezent și poate intervențiile propuse sunt prea puține și prea întârziate față de riscul încălzirii cu 2 grade a planetei, cu consecințe extrem de brutale pentru toți.² Azi,

Figura 1
Sursele și evoluția emisiilor de carbon în România



Sursa: EDAR Romania (2020)

1 <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/ngeu-covid-19-recovery-package/>
2 O'Neill, Brian C., et al. "IPCC reasons for concern regarding climate change risks." Nature Climate Change 7.1 (2017): 28-37.

transportul terestru este a doua sursă de emisii de carbon în UE. Practic, un sfert din contribuția europenilor la haosul climatic este atribuibilă transportului terestru, pe locul doi după sectorul energetic. Marele contributor aici este transportul rutier, care și-a mărit emisiile în Europa cu 170 Mt CO₂ din 90 încoace, iar în aviație cu 89 Mt CO₂. Prin contrast, emisiile din feroviar au scăzut cu 66 la sută din cauza electrificării rețelelor (CE 2021). Or, așa cum se vede în graficul de mai jos, chiar dacă Europa e încă plină de trenuri Diesel, per total emisiile din feroviar reprezintă un nesemnificativ... **0,5 la sută** din emisiile întregului sector de transport european! Este cât se poate de evident că un sistem feroviar reformat radical, extins și electrificat este marele as din mâneca unei Europe care a luat foarte în serios criza climatică.

România nu face excepție, sectorul transporturi fiind singurul capitol la care țara noastră și-a mărit considerabil emisiile (cu 59 la sută față de 1990), restul sectoarelor reducându-și-l. Din păcate, această reducere în România a avut loc din motive care țin nu de performanță, ci de crize (dezindustrializarea a redus emisiile direct și depopularea indirect, prin scăderea consumului agregat față de nivelurile la care acesta ar fi putut fi cu 22 de milioane de oameni). Feroviarul este unul din pârghiile majore de reducere a emisiilor în transport anunțate de Comisie și 2021 este Anul European al feroviarului (European Year of Rail), un plan de acțiune de mutare a transportului rutier pe feroviar urmând a fi publicat de Comisie, existând astfel mari ocazii de renaștere a sistemelor feroviare naționale cu finanțare europeană.³

³ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_2528

2

FEROVIARUL ROMÂNESC ȘI BANII EUROPENI

2.1 SCURT ISTORIC

În mare parte, rețeaua actuală de căi ferate a fost finalizată în primele patru decenii pre-comuniste ale secolului al XX-lea. În 1950, lungimea totală de cale ferată era deja de 10.853 km, până la finalul perioadei comuniste aceasta a fost extinsă cu doar aproximativ 490 de km, ajungând la 11.343 de km⁴. În perioada comunistă a existat însă o amplă modernizare a căilor ferate și o adaptare a acesteia la noile industrii intensive dezvoltate în această etapă economică. Creșterea masivă a valorii producției industriale cu 579% în perioada 1959-1973 și o triplare a PIB-ului pe cap de locuitor⁵ (Voinea 2018:37) nu s-ar fi putut realiza fără investiții semnificative în modernizarea căilor ferate. Dacă în 1938 nu existau decât 58 de km de căi ferate electrificate, la finalul anilor 80 această cifră ajungea la 3680 de km.

Procesul de dublare a căilor ferate, care a permis o fluidizare semnificativă a traficului feroviar și o creștere a vitezei de transport a mărfurilor și persoanelor, a fost realizată preponderent în această perioadă. Dacă în 1938 existau doar 360 km de cale ferată dublă, la finalul anilor 80 aceasta ajungea la 2949 de km⁶. Au existat de asemenea în această perioadă ample investiții în realizarea unor poduri și tuneluri ce scurtau distanțele, precum și înlocuirea traverselor și liniilor ferate care să permită un gabarit mai mare și o creștere a siguranței de transport. Deosebit de important pentru transportul masiv de mărfuri industriale care a avut loc în această perioadă a fost modernizarea și re-tehnologizarea stațiilor de triaj ce permiteau încărcarea și descărcarea unui număr mare de vagoane⁷. Parcul feroviar a cunoscut o trecere de la locomotivele pe bază de abur la cele diesel și electrice și numărul de vagoane de mărfuri și călători a crescut exponențial.

În ciuda faptului că transporturile nu au beneficiat de investiții la fel de mari ca industriile sau agricultura în perioada comunistă, acestui sector i-au fost alocate sume semnificative, fiind unul dintre domeniile prioritare de investiții. În anii '50 transporturile beneficiau de 14,9% din totalul investițiilor, iar în anii '70 și '80 această cifră se stabilizează la 10% din totalul acestora.⁸

Expresia cea mai ilustrativă a acestei ample modernizări de care căile ferate au beneficiat în perioada socialistă este creșterea exponențială a transporturilor de mărfuri și persoane: de la 116.551 de mii de persoane transportate în 1950 la 481.035 de mii de persoane transportate în 1989. Similar, transportul de mărfuri creștea de la 35.069 de mii tone în 1950 la 306.302 mii de

tone în 1989⁹. La finalul perioadei comuniste, rețeaua de căi ferate din România era una dintre cele mai extinse din Europa, transportul feroviar, în ciuda calității lui deficitare, având una dintre cele mai mari arii de extindere în raport cu țările europene.

Marele declin

Începând cu anii '90, infrastructura feroviară a cunoscut un declin accentuat. Acest lucru se datorează în primul rând scăderii dramatice a producției industriale de la începutul anilor 90, dar și a unei diminuări semnificative a investițiilor publice în sectorul feroviar. Garniturile de tren au intrat într-o stare avansată de degradare, găurile au devenit spații insalubre care nu au fost renovate de-a lungul unor perioade mari de timp. Acest lucru a dus la o scădere accentuată a atractivității transportului feroviar de persoane.

În condițiile de creștere cu aproximativ 600 la sută a parcului de autovehicule (doar autoturismele au crescut de la 1.292.283 vehicule înmatriculate în 1990 la 6.902.984 în 2019, conform INS) și a nivelului mic de impozitare și taxare a mobilității de acest tip, circulația cu trenul nu a mai devenit atractivă din punct de vedere al costurilor pentru călători. Deficiențele legislative care permiteau externalizarea către stat a costurilor cu transportul terestru și reformele structurale care au obligat transportatorii feroviar să internalizeze aceste costuri au dus la favorizarea sistematică a transportului rutier, în ciuda impactului devastator pe care acesta îl are asupra poluării cu dioxid de carbon și noxe. Practic, finanțarea publică a fost în ultimele decenii cu cel puțin de 10 ori mai mică în defavoarea transportului feroviar¹⁰.

3 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_2528

4 Murgescu, Bogdan. România și Europa: acumularea decalajelor economice (1500-2010), Iași: Editura Polirom, 2010, p. 380

5 Liviu Voinea (ed). Un veac de sinceritate: Recuperarea memoriei pierdute a economiei românești 1918–2018, Editura Publica, 2018, p. 37.

6 Axenciuc, Victor, Produsul intern brut al României 1862-2000, volumul 2, Editura Economică, 2012, p. 439.

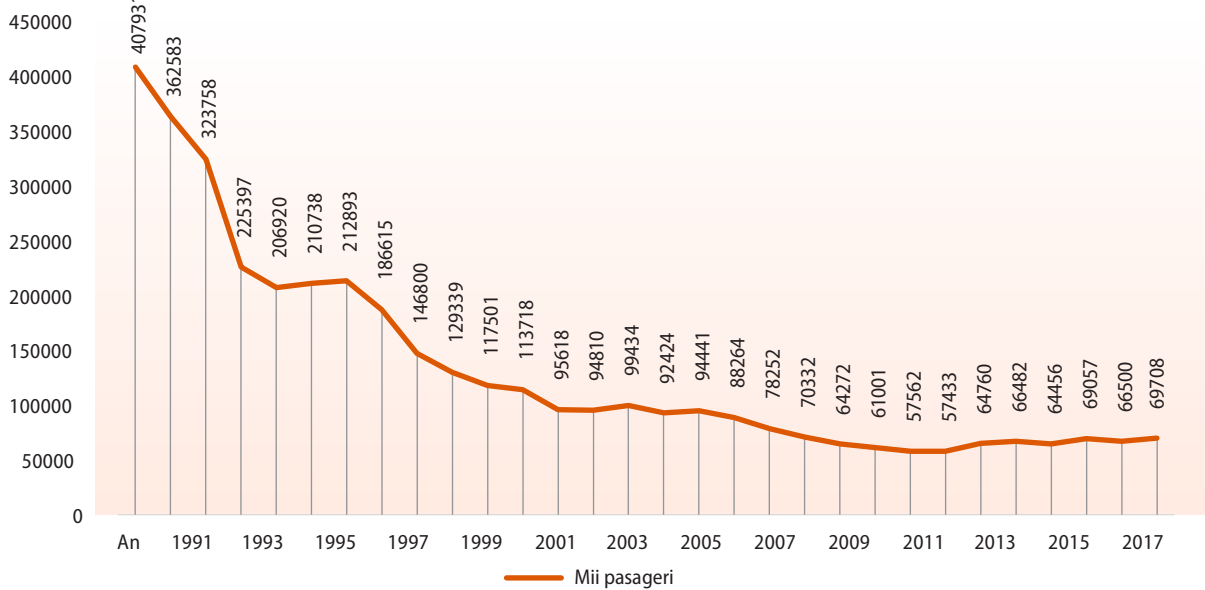
7 Nascu Ioan – Transporturile și telecomunicațiile în perioada 1949 – 1989, în N. N. Constantinescu (ed) - Istoria economică a României, vol. II, Editura Economică, 2000, p. 214-215; a se vedea de asemenea Turnock, David. "Romania's Railways under Transition: Reorganisation Rehabilitation and Regional Development." Promet-Traffic&Transportation 15.4 (2003).

8 Murgescu, Bogdan. România și Europa: acumularea decalajelor economice (1500-2010), Iași: Editura Polirom, 2010, p. 338.

9 Nascu Ioan – Transporturile și telecomunicațiile în perioada 1949 – 1989, în N. N. Constantinescu (ed) - Istoria economică a României, vol. II, Editura Economică, 2000, p. 210.

10 *** – Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare v. 4.2 p. 30 Sursa: <http://www.cfr.ro/files/strategie/SDDezIF/2020/strategie%20Infra%20v4.2.pdf>

Figura 2
Pasageri transportați feroviar în transportul interurban și internațional (mii pasageri)

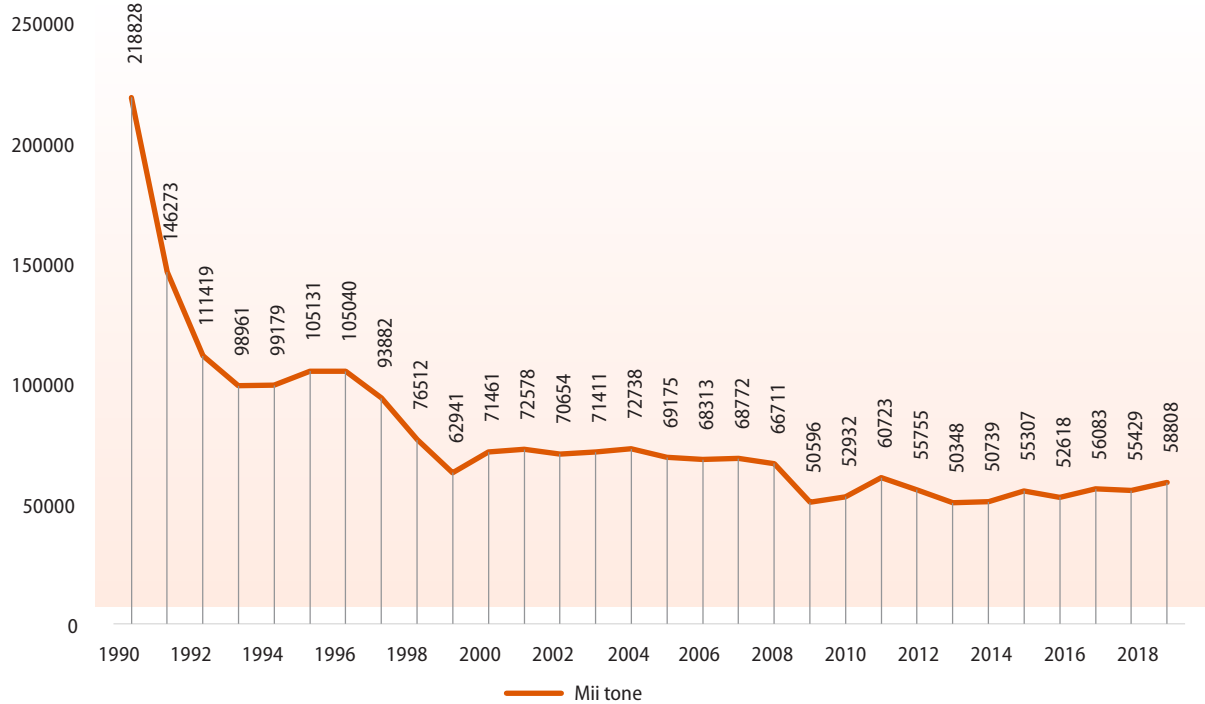


Sursă date: Tempo Online (TRN135A)

Declinul transportului de mărfuri în perioada post-comunistă nu a fost atât de abrupt ca și transportul de călători, însă a fost la fel de dramatică și cu un impact semnificativ asupra infrastruc-

turii logistice din România. Valorile actuale ale mărfurilor transportate feroviar se situează puțin la un sfert din capacitatea de transport înregistrată la începutul anilor '90.

Figura 3
Mărfuri transportate feroviar (mii tone)



Sursă date: Tempo Online (TRN135A)

Declinul importanței transportului feroviar în România a fost cauzat atât de existența unor factori structurali (o nouă economie politică și o structură diferită a exporturilor), dar și de o neglijență sistematică din partea autorităților față de transportul public. Agenda națională a fost dominată în ultimele decenii de un discurs focalizat preponderent pe construcția de drumuri și autostrăzi, precum și a realizării visului urban al mobilității cu autoturismul personal. Absența unor investiții susținute în transportul public a generat în ultimele trei decenii un amplu decalaj al mediului rural față de mediul urban în privința posibilităților de transport și mobilitate.

Infrastructura feroviară din România a intrat astfel treptat într-o degradare accentuată ce a avut un impact major asupra vitezelor de deplasare. Viteza medie comercială de transport a mărfurilor a scăzut de la 20,78 km/oră în 2011 la 15,99 km/oră în 2018, viteza medie comercială de transport de pasageri s-a stabilizat în ultimul deceniu la 43 km/oră¹¹. Estimările existente privind transportul pe cele mai importante magistrale feroviare evidențiază faptul că, raportat la perioada comunistă, viteza este în medie cu aproximativ 25 km/oră mai mică în prezent decât atunci¹². Similar, raportat la începutul anilor '90, când începem să avem măsurători mai exacte, distanțele dintre cele mai mari orașe ale României erau parcurse uneori și cu 3 ore mai repede decât în prezent¹³.

Absența unui buget corespunzător de mentenanță a infrastructurii feroviare a dus la defecțiuni tehnice și probleme majore ale acesteia, ceea ce a generat o creștere semnificativă în ultimele două decenii a restricțiilor impuse de viteză și a lungimii de cale ferată în care aceste restricții erau valabile. Dacă în 2001 existau 186 de restricții ce erau în vigoare pentru un total de 624 km de linie ferată, în 2016 acestea ajungeau la un număr de 524 de restricții valide pentru 992 de km¹⁴. Cifrele indică fără echivoc o incapacitate sistematică a infrastructurii feroviare ce își are originea în absența unei guvernante care să prioritizeze bugetar transportul public și ecologic. În ultimul deceniu așadar, în România nu doar s-a călătorit mai puțin cu trenul și s-au transportat mai puține mărfuri relativ la începutul anilor '90, ci și

vitezele de deplasare au scăzut semnificativ, adăugând și mai mult la decalajul atractivității transportul feroviar în raport cu cel terestru. În aceeași perioadă, țările din Europa de Vest, dar și unele din Europa de Est, au investit masiv în linii de mare viteză și regenerare a infrastructurii feroviare.

O analiză a investițiilor realizate de CFR în perioada 2016-2019 în infrastructura feroviară evidențiază o sub-finanțare sistematică și lipsa alocării unor resurse adecvate pentru tranziția la un mod de transport ecologic și de mare viteză. Un aspect critic al infrastructurii feroviare este numărul mare de poduri și tuneluri ce trebuie în prezent reabilitate. Din 2016 până în 2018 cifra alocată reabilitărilor a fost extrem de infimă, relativ la reparațiile capitale ce trebuie operate de urgență în acest domeniu. Bugetul de întreținere al acestora a scăzut de la 99,15 mil. lei în 2016 la doar 0,31 mil. lei în 2018¹⁵. În 2019 a atins o cifră record pentru acest interval de patru ani, respectiv 132,28 mil. lei¹⁶. Această sumă a acoperit reparația a 10 poduri și 2 podețe și sume alocate pentru alte 7 poduri și 3 podețe în curs de reabilitare. În prezent există un număr de 2365 de poduri și viaducte, 7185 de podețe și 62 de tuneluri ce necesită reparații datorită faptului că au termenul de scadență la reînnoire depășit¹⁷. Cifrele alocate indică o neglijare iresponsabilă a guvernelor României pentru infrastructura feroviară și ne oferă un ordin de mărime a situației catastrofale în care aceasta se află în prezent.

La fel și clădirile gărilor din spațiile urbane, care de la un an la altul devin tot mai insalubre, cu săli de așteptare inadecvate transportului modern de pasageri și peroane degradate. În mediile rurale clădirile gărilor sunt într-o situație catastrofală. Dacă mai adăugăm la aceasta și vagoanele de călători deteriorate și absența unei igienizări adecvate, putem înțelege lipsa majoră de atractivitate pe care transportul feroviar o are. Atât sumele alocate pentru întreținerea gărilor cât și investițiile în gări sunt într-o scădere continuă din 2017 încoace. Suma alocată întreținerii acestora a scăzut de la 83,49 mil. în 2017 la 24,66 în 2019. Gările României riscă să devină clădiri dezafectate și ruine similare cu cele industriale.

11 Studiu privind infrastructura de transport feroviar, Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, 2019, p. 20

12 https://economie.hotnews.ro/stiri-industrie_feroviara-23577506-viteza-uimitoare-atinsa-trenul-lui-ceausescu-trenurile-electrice-sunt-cele-mai-potrivite-prezent-nu-avea-rost-construim-linii-foarte-mare-viteza.htm Ultima accesare: 23.02.2021

13 https://economie.hotnews.ro/stiri-industrie_feroviara-23188723-analiza-decazut-trenurile-romanesti-calatori-poveste-lunga-plina-dezamagiri-promisiuni-neindeplinite.htm Ultima accesare: 23.02.2021

14 *** – Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare v. 4.2 p. 30 Sursa: <http://www.cfr.ro/files/strategie/SDeZF/2020/strategie%20infra%20v4.2.pdf>

15 *** – Monitorul Feroviar 2016-2018 - Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, 2019, p. 16.

16 *** – Monitorul Feroviar 2018-2019 - Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, 2020, p. 14.

17 *** – Monitorul Feroviar 2018-2019 - Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, 2020, p. 21-22.

3

ROMÂNIA FERROVIARĂ VĂZUTĂ DE COMISIA EUROPEANĂ

Această stare deplorabilă de lucruri a fost repetat criticată de Comisia Europeană în rapoartele de țară pe România, rapoarte care au devenit și mai critice în ultimul timp, pe fundalul intensificării componente ecologice în strategiile europene de dezvoltare. În aceste strategii, mobilitate durabilă înseamnă în primul rând dezvoltarea infrastructurii feroviare. Expresia „renaștere feroviară”¹⁸ este des utilizată în rapoartele Comisiei și are în vedere următoarele obiective: conectarea feroviară eficientă a marilor aglomerări urbane, conectarea feroviară a celor mai mari 30 de aeroporturi, o rețea europeană de trenuri de noapte, eliminarea blocajelor de infrastructură feroviară, politică industrială pe feroviar, o agenție centrală de Eurocontrol pe feroviar și finanțarea cu precădere a proiectelor feroviare.

O parte a acestor puncte de agendă se pot găsi în rapoartele din Semestrul European, documentul care reflectă evaluarea reformelor necesare în toate țările membre. La capitolul feroviar, ultimul raport pe România este tranșant, solicitându-se explicit următoarele din partea CE, la paginile 51-52:¹⁹

1. Terminarea legăturilor feroviare cu Ungaria și Bulgaria;
2. Urgentarea lucrărilor la linia Arad-Timișoara-București-Constanța din TEN-T;
3. Operaționalizarea semnalizării feroviare aferente sistemului

¹⁸ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_364

¹⁹ Raportul pe 2020 spune: „Promovarea transportului public și transferul transportului de mărfuri de la căile rutiere la alte căi de transport ar putea reduce costurile externe, inclusiv în ceea ce privește mediul. Deși Guvernul României dorește să crească ponderea transportului feroviar comparativ cu cea a transportului rutier (Programul național de reformă pentru 2019, p. 32), planurile pentru realizarea acestui obiectiv și punerea lor în aplicare sunt încă într-un stadiu incipient. Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare pentru perioada 2019-2023 a evaluat nevoile viitoare în materie de mobilitate. Strategia analizează acțiunile necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și estimează că nevoile de finanțare în următorii cinci ani vor fi de 12,8 miliarde EUR. Eforturile de stabilire de priorități și de stabilizare ar favoriza o strategie fiabilă în materie de infrastructură de transport și investițiile. Există decalaje în materie de investiții în transportul durabil, inclusiv în căi ferate eficiente, digitalizare și infrastructura pentru utilizarea combustibililor alternativi, de exemplu pentru vehiculele electrice. Sunt necesare mai multe eforturi pentru a îmbunătăți în mod semnificativ capacitatea administrativă a Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) și a Companiei Naționale de Căi Ferate (CFR), în special prin punerea în aplicare a contractelor bazate pe rezultate convenite cu Comisia Europeană în 2017 în contextul îndeplinirii condiționalității ex ante privind transporturile” (Semestrul 2020: 61).

²⁰ <https://www.ertms.net/>

4. Digitalizare extinsă în sistemul feroviar.
5. Proiecte concrete de mutare a transportului de persoane și marfa de pe rutier pe feroviar (*„Deși Guvernul României dorește să crească ponderea transportului feroviar comparativ cu cea a transportului rutier(...), planurile pentru realizarea acestui obiectiv și punerea lor în aplicare sunt încă într-un stadiu incipient”* p. 61).

Planul (PNRR) făcut de Guvernul Orban a picat practic la evaluarea Comisiei Europene, care, pe un limbaj diplomatic, a spus că PNRR avea premise eronate de plecare. Practic, oficialii noștri au crezut că NGEU este un fel de supliment de POR-POS-POIM, și nu ceea ce este în realitate: un echilibru între: un fond anticriză cerut de criza COVID; un fond verde, cerut de agenda ecologică tot mai intensă electoral în UE (sunt țări în care este principala sursă de anxietate publică); un fond pentru recuperarea decalajului digital pe care Europa îl are față de SUA și Asia.

Viitorul finanțabil e cel în care ai trenuri frecvente și la viteză medie de peste 100 km pe oră. Viitorul navei 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. În PNRR, România a cerut dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport public cu metroul în București, precum și în alte mari centre urbane, inclusiv achiziție de material rulant performant și prietenos cu mediu (aprox. 3,368 miliarde Euro cu TVA, pentru care se estimează aproximativ 38 de km magistrale noi de metrou la care se adaugă achiziția a 50 de rame de metrou cu o valoare de 500 mil. de Euro). S-a cerut de asemenea refacerea și electrificarea importantei căi ferate ce leagă Oradea de Cluj, cea care ar face Clujul să fie legat direct de Viena cu o linie ferată modernizată complet.

Aceste solicitări pălesc însă prin comparație cu solicitările din PNRR pe rutier. Ca membru al UE, România trebuie să ceară fonduri pe feroviar. Însă, așa cum vom vedea mai jos, cere prea puține în raport cu alte state din Est și cu banii acordați rămâne

departe de obiectivele propuse în cererile de finanțare. Faptul că acum, în martie 2021, România este singura țară UE care cere finanțarea autostrăzilor din MRR este de natură să riște sume mari de bani la capitolul transporturi, dată fiind presiunea la care este pusă Comisia să ia în serios identitatea NGEU ca instrument de avansare a obiectivelor Planului Ecologic European. Această cerere - asumată la nivel de Guvern și Președinție - reflectă faptul că autoritățile române nu par să se alinieze la filosofia Comisiei, de prioritizare a feroviarului ca obiectiv primar într-o țară care, așa cum vom vedea mai jos, are cel mai mare deficit de investiții simple, de întreținere din regiune. Pe lângă aceste ținte, trebuie menționat că toate măsurile din PNRR trebuie obligatoriu să respecte principiul Do No Significant Harm (DNSH). În acest sens, EC a publicat o notă de interpretare care explică cum ar trebui aplicat principiul DNSH.²¹

O analiză a exemplului 4 va evidenția faptul că investițiile în șosele și autostrăzi pot eventual respecta principiul DNSH, dar în condiții extrem de stricte (practic, trebuie să fie proiecte de autostrăzi care să contribuie la lowering GHG emissions). Or, feedback-ul comisiei către România pe primul PNRR a fost că sunt șanse mici ca propunerile pe investiții în autostrăzi să fie considerate ca respectând principiul DNSH.

Logica guvernului, că România are un deficit enorm pe rutier în general și autostrăzi în particular, este oarecum contrazisă de faptul că țări cu o poziție similară, ca Bulgaria, au o abordare mai echilibrată și au arătat că se poate să îți refaci rețeaua feroviară primară cu bani europeni. Există așadar riscul ca acest obiectiv diplomatic al României să fie respins, ceea ce va însemna întârzieri la realocarea banilor spre formele durabile de transport, sau poate chiar pierderea banilor din cauza ieșirii din calendarul strict al 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 (a se vedea mai jos). Această abordare este aliniată la Pactul Climatic European, una din ancorele față de 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 capitol²². Faptul că PNRR trebuie să fie minim 37 la sută dedicat măsurilor care să favorizeze tranziția verde și 20 la sută celor destinate transformării digitale este în armonie cu această filosofie a Pactului Ecologic European. În acest sens, atunci când a dat feedback pe primul PNRR, Comisia „accentuează că există o componentă disproporționată pe rutier (...), invită la reechilibrare către mai mult transport sustenabil și accent pe un plan durabil, prioritățile rețelei TEN-T, infrastructură cu combustibili alternativi, digitalizare, siguranță și o abordare mai intermodală. Punând accentul pe rutier, prioritățile României riscă să rămână tăiate de UE.”

Mai mult decât atât, guvernele au făcut deja foarte mult pentru rutier când vine vorba de absorbția fondurilor europene. Tabelul de mai jos arată cu date de la CFR S.A. diferența dintre necesități și finanțări pe zona infrastructurii feroviare. Nivelul de neglijare a acestui capitol este șocant și explică pe deplin colapsul folosirii feroviarului atât de detaliat consemnat de către Strategia CFR.

Practic, această diferență între nevoi și finanțare a fost de 44 la sută la întreținere, 79 la sută la reparații și nu mai puțin de... **97 la sută** la reinnoire.²³

Conform recentei Strategii a CFR S.A., statul român a renunțat practic să mai cheltuiască fonduri naționale pe întreținerea rețelei feroviare, bazându-se pe fonduri europene în mod exclusiv, dar și acolo cerând prea puțin și realizând mai puțin decât și-a propus cu banii acordați. Pentru a pune această retragere în context, media finanțărilor europene din toate resursele aflate în perimetrul UE (Fondul de Coeziune, Fondul European de Dezvoltare regională, Banca Europeană de Dezvoltare) sunt responsabile de doar 12 la sută din investiția totală în feroviar, restul fiind suportat din surse naționale (EUAR 2020: 33).

Prin contrast, statul a fost mult mai harnic cu infrastructura rutieră, la fiecare 11.5 euro cheltuiți pe rutier statul alocând doar 1 euro la feroviar, de departe cel mai mare dezechilibru din Europa (raportul fiind de 1:1 aproximativ în Austria, Suedia și Italia și de 2,5:1 în Cehia)²⁴. Vorbim aici nu doar de o decizie anacronică din punct de vedere ecologic și în răspăr cu Europa și regiunea, dar și de o distorsionare masivă în sens negativ a pieței

21 [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021XC0218\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021XC0218(01)&from=EN)

22 Comisia si-a exprimat rezervele fata de solicitarile mari facute de partea romana pe partea de transporturi rutiere in PNRR si a solicitat revizuirii care sa reflecte un mai mare accent pe sustenabilitate. In acest sens Comisia a accentuat necesitatea integrarii recomandarilor din Semestrul European (in care se critica subutilizarea optiunilor de transport feroviar) si respectarea principiului Do No Significant Harm (DNSH). De repetate ori, Comisia a cerut proiecte compatibile cu tintele de reducere a emisiilor de carbon in 2030 si 2050 asumate la nivel de UE pe calea progresului la infrastructura TEN-T, combustibili alternative, digitalizarea infrstruturii, multimodalitatii si sigurantei in mobilitate. De asemenea s-a sugerat ca PNRR sa fie concret si detaliat pe orarul de implementare, costuri, tinte, borne si complementaritate cu alte programe de finantare europeana. Guvernul si ministrul Ghinea a aratat in presa ca strategia Romaniei este de a recupera retardul de dezvoltare rutiera care este extrem in cazul Romaniei. Acest retard si consecintele sale nu este negat de Comisie, inasa pentru Comisie prioritatea este de a ajusta PNRR la trazitia verde pe calea investitiilor in transport sustenabil si transport public. In acest sens, Comisarul european pentru Economie, Paolo Gentiloni, a sustinut in public ca PNRR-urile ar putea gasi finantare europeana pentru infrastructura doar daca propunerile sunt in conformitate cu obiectivele si criteriile de evaluare relevante pe tranzitia verde, de exemplu absenta unei cresteri semnificative a emisiilor de gaze cu efect de sera si a altor poluanti, lucru care nu poate fi invocat in cazul autostrazilor dar este valabil pentru transportul public si de marfa feroviar, mai ales daca este electrificat. Interpelat de parlamentari romani pe tema finantarii Autostrazi 8 prin PNRR acesta a fost rezervat declarand „Planurile de redresare si rezilienta si masurile aferente acestora sunt evaluate in raport cu criteriile stabilite in Regulamentul de instituire a Mecanismului de redresare si rezilienta. In programele de redresare si rezilienta, alocările de cel puțin 37 % și, respectiv, 20 % ar trebui să fie direcționate către atingerea obiectivelor climatice și digitale Măsurile trebuie să se refere la cei „șase piloni” ai regulamentului, între care se numără creșterea inteligentă și durabilă și coeziunea socială/teritorială. Ele trebuie să abordeze, de asemenea, recomandările relevante specifice fiecărei țări.” Citat în https://www.g4media.ro/in-ce-conditii-poate-fi-inclusa-a8-autostrada-unirii-in-pnrr-pentru-a-beneficia-de-fonduri-europene-comisia-europeana-programarea-este-importanta-punerea-in-aplicare-a-investitiei-trebuie-finali.html?fbclid=IwAR2QRqBEVZ8yhWP7W0d654eDC_4LpTs1ApeSYHKMq06JcChvwhlP9PrUJ

23 <http://www.cfr.ro/index.php/ct-menu-item-3/ct-menu-item-55/strategia-de-dezvoltare-a-infrastructurii-feroviare>

24 Sursa: Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, Anexa 1, pagina 21. <http://www.cfr.ro/index.php/ct-menu-item-3/ct-menu-item-55/strategia-de-dezvoltare-a-infrastructurii-feroviare>

transporturilor de către stat în favoarea transportului mai poluant și mai ineficient pe termen lung.

Când Comisia Europeană își arată explicit nemulțumirea față de neglijarea feroviarului de către autoritățile române, ea are în vedere nu doar acest accent vetust pus pe autostrăzi ca marcă a dezvoltării, ci mai ales practica din teren a autorităților române.

Per total, cu excepția Sloveniei, cam toată regiunea Europei Centrale și de Est a pariat pe finanțarea europeană a rutierului, însă în timp ce, în timp, toți au echilibrat raportul rutier-feroviar și au reușit să absoarbă banii europeni, România și-a menținut preferința pentru rutier și nu a cheltuit aproape 1 euro din cei 2 euro primiți prin programele europene pe transport.

Astfel, în bugetul 2007-2013, cu privire la solicitări de finanțare, singura țară cu o diviziune oarecum echilibrată a fost Slovenia, cu 47 la sută din finanțări pe feroviar, Bulgaria, Polonia și Ungaria fiind la extrema cealaltă, cu 17, 25 și respectiv 25 la sută. România se situa undeva la mijloc, cu 31 la sută pe feroviar, dar și cu cea mai mare cerere de alocări pe rutier. Următorul exercițiu bugetar (2017-2020) arată un proces de învățare la mulți, lumea pariind mai mult pe feroviar. Practic, numai România își menține același nivel de preferință pentru rutier și reduce ponderea feroviarului de la 31 la 26 la sută, în timp ce țările cu alocări mici pe feroviar la primul buget (Polonia, Bulgaria, Ungaria) măresc cererea de alocări pentru feroviar peste nivelul României. La extrema spectrului, Slovenia își menține cursul ecologic, crescând ponderea transportului feroviar în finanțări europene de la 47 la sută la 59 la sută, fiind singura țară din Est care leagă fondurile europene de imperatiile de decarbonizare.

Figura 4

Alocări de fonduri europene pe transportul rutier, feroviar și altele

Alocări 2014-2020	Rutier	Feroviar	Altele
PL	57,23 %	28,75 %	14,02 %
RO	62,60 %	26,79 %	10,61 %
HU	33,57 %	35,42 %	31,01 %
BG	57,01 %	39,73 %	3,27 %
CZ	35,33 %	30,44 %	34,23 %
SI	39,80 %	59,72 %	0,47 %
SK	50,42 %	28,13 %	21,45 %

Alocări 2007-2013	Rutier	Feroviar	Altele
PL	59,00 %	21,40 %	19,60 %
RO	61,00 %	31,00 %	8,00 %
HU	48,90 %	25,60 %	25,50 %
BG	51,00 %	17,20 %	31,80 %
CZ	48,70 %	37,20 %	14,10 %
SI	44,20 %	47,40 %	8,40 %
SK	57,00 %	31,00 %	12,00 %

Sursa: Comisia Europeană²⁵

În acest clasament, pe ultimul exercițiu bugetar european, România rămâne „lanterna roșie” cu doar 26,79 la sută din bani ceruți (și alocați) pe feroviar. Ceea ce surprinde cel mai mult însă este faptul că în trecut România a solicitat finanțarea de proiecte pentru distanțe de câteva ori mai scurte ca țările din jur, numărul de kilometri solicitați în proiecte (209 de kilometri) fiind o fracțiune din rețeaua feroviară primară (6,874 de kilometri)²⁶ Rezultatul sunt sutele de restricții de viteză pe an și, per total, viteze de deplasare pe mari segmente ale infrastructurii primare care sunt la nivelul anului 1940. În prima variantă a PNRR, România a cerut dezvoltarea și modernizarea coridoarelor rețelei feroviare TEN-T Core ce tranzitează teritoriul României, însoțite

de măsuri de înnoire a materialului rulant, echipare cu ERTMS, protejare a mediului și adaptare la schimbările climatice (aprox. 3,7 miliarde de euro cu TVA, pentru care se estimează aproximativ **318,19 km** noi de cale ferată modernizată și achiziția a 39 de trenuri de pasageri cu o sumă de 321 mil. de euro). Însă 318,19 kilometri reprezintă ceva mai mult de jumătate din cât a refăcut Cehia, o țară mult mai mică, și de aproape cinci ori mai mici decât în Polonia în primul exercițiu bugetar.

Decalajul finanțărilor pe feroviar ale României se accentuează și mai tare dacă ne uităm la implementare, România fiind singura țară din regiune care nu a reușit să se apropie de îndeplinirea totală a planurilor de refacere a feroviarului. Mai mult decât atât, două țări cu performanțe slabe în primul exercițiu bugetar (Polonia și Bulgaria) s-au redresat în al doilea exercițiu bugetar (2013-2020), lucru pe care România nu a reușit să îl facă, retardul său de dezvoltare feroviară cu fonduri europene fiind manifest (valorile mai mici din perioada 2014-2020 reflectă întârzieri tipice și nu trebuie văzute ca definitive).

²⁵ Compilare de date efectuată cu asistența lui Teodora Florea și Cosmina Vrânceanu <https://cohesiondata.ec.europa.eu/2014-2020/2014-20-Overview-of-Cohesion-Road-Transport-alloca/9h4m-q82d>; <https://cohesiondata.ec.europa.eu/2014-2020/2014-20-Overview-of-Cohesion-Rail-Transport-alloca/5hvi-i7zb>; <https://cohesiondata.ec.europa.eu/2014-2020/ESIF-2014-2020-FINANCES-PLANNED-DETAILS/e4v6-qrrq/data>;

²⁶ Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2020: Anexa 2, pagina 3

Figura 5
Rețeaua feroviară est-europeană și reabilitarea ei cu fonduri europene

Țara	Rețeaua totală	Km reabilitați (2007-2013)	Km reabilitați (2014-2020)	Total km reabilitați	Procent km reabilitați din rețeaua totală
PL	38,852	1,538	69	1,607	4,14 %
RO	20,668	122	3	125	0,60 %
HU	9,223	370	174	544	5,90 %
CZ	15,810	675	28	703	4,45 %
BG	5,967	345	29	374	6,27 %
SI	2,192	156	0	156	7,12 %
SK	3,629	80	14	94	2,59 %
IT	23,385	1035	185	1220	5,22 %

Sursa: Comisia Europeană²⁷

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 regional²⁸. Acest lucru are impact major asupra calității transportului feroviar din România. Un raport realizat de BGC în 2017 care măsoară performanța transportului feroviar european

ca un index al gradului de utilizare, siguranței și calității serviciilor situa România pe penultimul loc în Europa, cu un declin evident pentru măsurătorile similare din 2015 și 2012²⁹. Aceste date sunt conforme cu cele prezentate de Comisia Europeană și Forumul Economic Mondial, care situa România pe ultimul loc din Europa în privința eficienței transportului feroviar³⁰.

²⁷ Compilare de date efectuată cu asistența lui Teodora Florea și Cosmina Vrânceanu <https://cohesiondata.ec.europa.eu/2014-2020/2014-20-Overview-of-Cohesion-Road-Transport-alloca/9h4m-q82d>;
<https://cohesiondata.ec.europa.eu/2014-2020/2014-20-Overview-of-Cohesion-Rail-Transport-alloca/5hvi-i7zb>;
<https://cohesiondata.ec.europa.eu/2014-2020/ESIF-2014-2020-FINANCES-PLANNED-DETAILS/e4v6-qrrq/data>;

²⁸ *** - Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare v. 4.2 p. 56 Sursa: <http://www.cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/strategie%20infra%20v4.2.pdf>

²⁹ <https://www.bcg.com/publications/2017/transportation-travel-tourism-2017-european-railway-performance-index> Ultima accesare: 23.02.2021

³⁰ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/quality-rail-infrastructure_en#2017 Ultima accesare: 23.02.2021

³¹ Thiemann, Matthias, Daniel Mertens, and Peter Volberding. "The Reinvention of Development Banking in the European Union." (2021).

4

CE PROIECTE FERROVIARE AU CELE MAI BUNE ȘANSE DE FINANȚARE PE PNRR?

UE și-a asumat ținte de decarbonificare extrem de constrângătoare și își va direcționa fondurile spre acest obiectiv cu prioritate. Pactul de reziliență și redresare este clar centrat pe tranziția climatică, Pactul Climatic European a dus până acum la transformarea Băncii Europene de Investiții (cea mai mare bancă publică din lume după banca de dezvoltare a Chinei) într-o bancă verde, iar noile „fonduri europene”, POR-uri și POIM-uri pe exercițiul bugetar 2021-2027, vin la pachet cu critici adresate autorităților române că nu propun proiecte care să contribuie la decarbonizarea Europei. Aici țintele sunt ambițioase și statele membre vor fi sub presiune să ajute la tăierea cu 55 la sută a emisiilor cu efect de seră față de 1990 până în 2030.

Pentru a clarifica lucrurile, Comisia a adoptat în 2020 o Strategie pe Mobilitatea Durabilă și Inteligentă (SMDI), în care conceptul de durabilitate este definit precis ca înglobând dublarea transportului de marfă, electrificarea tuturor mijloacelor de transport, accentul pe transport public urban și interurban, prețuri corecte aplicate emisiilor de carbon, aeroporturi și porturi cu emisii zero, digitalizarea intermodalității și inteligența artificială la gestiunea fluxurilor de persoane și marfă.

Din punctul de vedere al Comisiei, călătorii sunt deschiși la virat spre mijloace sustenabile de transport mai ales dacă acestea sunt competitive la cost, viteză și frecvență. De aceea, Comisia va folosi NGEU pentru a-și pune în aplicare Strategia pe Mobilitatea Durabilă și Inteligentă adoptată în 2020. Pentru autoritățile române, în căutare de idei pentru PNRR, pe lângă electrificarea transportului rutier (subiect pe care PNRR nu poate face foarte multe oricum), analiza făcută de noi acestei Strategii a identificat următoarele direcții prioritare la aprobare și finanțare:

1. *Modernizarea a 1000 de kilometri de infrastructură feroviară.* Date fiind problemele semnalate în Strategia CFR și faptul că Polonia (caz comparabil ca dimensiune și ambiții feroviare inițial modeste) a reabilitat 1,538 de kilometri cu fonduri europene într-un singur exercițiu bugetar european, acest obiectiv trebuie să fie unul strategic. Propunem ca operaționalizarea lui să se facă concentrând fondurile pe rețeaua primară definite în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare a României, ținând în acest sens liniile cu potențialul cel mai mare de folosire și care au în același timp cele mai multe restricții. În condițiile în care sute de kilometri de cale ferată sunt afectați anual de restricții, punctele subsecvente (2-10) devin de importanță secundară. Un sistem feroviar digitalizat pe infrastructura actuala este unul destul de problematic.

Din acest punct de vedere, este incomprehensibilă inexistența României pe lista actualelor priorități ale Comisiei de a finanța cu celeritate legăturile feroviare între marile orașe europene (din care trei sunt în Est) prin coridoarele Rail Baltica, Lyon-Torino, Y-basque, Fehmarn-Brenner, Dresda-Praga, Viena-Bratislava-Budapesta, Seine-Scheldt și altele. Comisia invită explicit aplicații pentru mai multe astfel de coridoare, fie că sunt TEN-T, fie că nu, lucru care ar deschide posibilitatea finanțării învechitei și încetei legături Budapesta-Cluj sau între București și Sofia.

2. *Electrificarea a minim 1000 de kilometri de căi ferate. O bună parte a rețelei a rețelei feroviare din România poate fi folosită doar de trenuri cu locomotive Diesel.* În contextul european al tranziției la o economie verde, electrificarea căilor ferate este un aspect prioritar. În perioada 2013-2016, România avea un procent de electrificare a căilor ferate de 37,43%, situându-se în jumătatea de jos a ierarhiilor europene. România cunoaște un decalaj nu doar în raport cu țările occidentale, dar și cu unele țări din regiune. Polonia, de exemplu, avea un grad de electrificare feroviară de 63,95% și Bulgaria de 71,18%. În prezent, CFR raportează 4030 de km de cale ferată electrificată, ceea ce reprezintă aproximativ, conform estimărilor interne, 40% din infrastructura feroviară. Există un decalaj de aproximativ 13 procente relativ la media europeană, care înregistrează 53% linii de cale ferată electrificată³⁴. În 2020, CFR raporta pentru anul precedent

31 Thiemann, Matthias, Daniel Mertens, and Peter Volberding. "The Reinvention of Development Banking in the European Union." (2021).

32 <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200789.pdf>

33 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/energy-union-innovation/share-electrified-railway_en#2016 Ultima accesare: 23.02.2021

34 *** - Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare v. 4.2 p. 131 Sursa: <http://www.cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/strategie%20infra%20v4.2.pdf>

faptul că 51% din transportul de călători și 78,5% din transportul de marfă se realiza prin intermediul unor linii electrificate³⁵.

Având în vedere progresul extrem de mic de electrificare a căilor ferate realizată în ultimii 4 ani (2016-2019), planul adoptat de electrificare pentru 2020 - 2025 este salutar, însă extrem de puțin probabil, date fiind prioritățile actuale ale Guvernului (pre-PNRR). Conform strategiilor elaborate de CFR SA, în această perioadă ar urma să fie electrificate doar 427 kilometri adiționali de cale ferată.

Modelul absolut în acest sens ar trebui să fie Austria, țara în care compania națională de căi ferate are 73 la sută din linii și 90 la sută din trenurile în circulație cu motor electric, iar din 2018 s-a asigurat că întreaga rețea feroviară electrificată a Austriei este din surse regenerabile.³⁶

Însă electrificarea finanțabilă pe NGEU nu privește doar înlocuirea locomotivelor Diesel cu cele electrice, ci și sisteme eoliene sau solare pentru sistemul feroviar care pot reduce cu până la 40 la sută din energia totală consumată pe iluminatul arhitecturii feroviare sau operarea sistemelor de gestiune a traficului.³⁷

3. Finanțări europene, dar și ajutoare de stat dacă acestea ținesc transportul sustenabil de marfă și persoane și, în special, *transportul feroviar nocturn și sistemele de intermodalitate și de interoperabilitate* transfrontalieră, acestea din urmă beneficiind de finanțare urgentă pentru o listă de proiecte pilot, listă pe care România ar trebui să se înscrie rapid. Direcția strategică de transformare aici (Proiectul-Fanion Numărul 4 din Strategie) este pe transportul de marfă, cu accent pe cel transfrontalier și intermodal pe culoarele TEN-T, esențial pentru decarbonizarea lanțurilor de valoare și aprovizionare din interiorul UE. Borna comisiei este mărirea cu 50 la sută a transportului feroviar de marfă până în 2030 și dublarea lui până în 2050.
4. Digitalizarea feroviarului și accentul pe intermodalitatea transporturilor: aceasta va face o gestiune eficientă a fluxurilor de transport peste tot în UE și asigură o mai bună interoperabilitate între rutier, feroviar și aerian. Lucrul acesta se traduce prin proiecte de construit platouri de încărcare a mărfii de pe marile platforme industriale pentru a le pune ușor pe trenurile de marfă care apoi să le distribuie spre lanțurile de aprovizionare (predominant intra-firmă) care constituie mare parte a exporturilor României; zone multiple de încărcare a camioanelor aflate în tranzit pe trenuri de marfă; sisteme park and ride care să lege parcarile auto de gările de tranzit spre marile aglomerări urbane; vagoane prevăzute cu acroșaj pentru biciclete; sisteme de emiteri de *bilete de călătorie electronice și transfrontaliere; sisteme 5G și navigație prin satelit* pentru gestiunea fluxurilor feroviare naționale și internaționale. Pe toate aceste paliere, România are goluri imense și poate trimite proiecte finanțabile cadrate pe bunele practici observabile în țările nordice, cu precădere.

Poarta spre digitalizarea infrastructurii feroviare este ținerea dosarelor de finanțare pe ERTMS, un sistem de digitalizare care poate mări capacitatea de transport cu până la 40 la sută și elimină cheltuielile mari făcute cu actualele sisteme, sisteme care sunt nu doar scumpe, dar și neinteroperabile. Pe 5 ianuarie 2017, Comisia a adoptat planul de echipare cu ERTMS a 15.672 de km de cale ferată (adică 40 la sută din coridoarele esențiale) TEN-T până în 2023. Până anul trecut, doar 9,5 la sută din această rețea era în TEN-T, ceea ce crește presiunea pe Comisie să finanțeze cu prioritate și celeritate acest sistem. Pe lângă ERTMS, UE are gata pregătiți bani pentru proiecte pe digitalizare credibile în zone precum gestiunea și predictibilitatea cererii, inteligența artificială pe operațiuni feroviare și trenuri autopilotate, mentenanță inteligentă, integrarea transportului de marfă în sisteme globale de logistică, cybersecuritate.

5. *Proiecte feroviare care să lege rețeaua TEN-T de sistemele de mobilitate din orașele mari și medii de pe parcursul acestei rețele.* În România, aceasta ar însemna concret platforme de legat rețeaua feroviară TEN-T de rețelele rutiere, velo și feroviare urbane din Timișoara, Arad etc., orașe care vor fi puse sub presiune să își dezvolte astfel propriile strategii de mobilitate urbană sustenabilă care să țină seama de lucruri noi în România, precum emisii zero. Prioritatea dublării infrastructurii velo enunțată în Comisie oferă orașelor de pe linia TEN-T o ocazie de „copenhagenizare” pe fonduri europene. Pe scurt, vorbim de o ocazie unică de a transforma pe bani europeni un număr semnificativ de orașe românești actualmente sufocate de trafic auto. Ar fi echivalentul marilor reforme urbane de la începutul secolului XX.
6. Mobilitate sustenabilă (feroviarul electrificat este aici de importanță supremă) *pentru navele din zona rurală și suburbii spre orașele mari și medii.*
7. *Proiecte de cercetare-dezvoltare relevante transportului feroviar, cu accent pe tehnologii de ruptură („disruptive”) cum ar fi Inteligența Artificială.* Practic, sectorul IT din România se poate orienta rapid spre aceste finanțări favorizate de Comisie, InvestEU și Banca Europeană de Investiții. La fel, România are câteva companii constructoare de locomotive electrice foarte competitive, cum ar fi Softronic Craiova (exportatoare de 100 de locomotive electrice către operatorul suedez de marfă Green cargo), care pot beneficia de *ajutoare de stat* pe partea de cercetare-dezvoltare cu șanse mari de aprobare la Comisie.
8. Programe de *achiziție de material rulant nou*, preferabil electric sau cu hidrogen. Este de menționat că trenurile cu hidrogen sunt deja în serviciu regulat pe căile ferate europene.³⁸

35 *** - Monitorul Feroviar 2018-2019 - Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, 2020, p. 14.

36 <https://presse.oebb.at/en/publications/climate-protection-strategy-2030>

37 <https://cor.europa.eu/en/news/Pages/Rail-is-key-to-decarbonise-the-transport-sector-and-contribute-to-the-EU-s-green-recovery-.aspx>

38 <https://www.alstom.com/press-releases-news/2020/9/alstoms-hydrogen-train-enters-regular-passenger-service-austria>

9. Finanțarea *modernizării liniilor feroviare non-TENT care deserveșc comunități cu venituri mici* (o mare parte a zonei ne-metropolitane din România, adică) și a accesibilității pentru persoanele cu dizabilități pe calea Mecanismului de Tranziție Justă (pe lângă ERDF și fondurile de coeziune). Finanțarea feroviarului prin Mecanismul de Tranziție Justă a fost până acum total omisă de autoritățile române în ciuda stipulării acestui lucru în Strategia sus-menționată a Comisiei (CE: 2021: Proiectul-Fanion Numărul 9, paginile 20-21).
10. *Terminale de marfă și rampe de încărcare a mărfurilor în orașele în care se află marii exportatori și marile noduri ale lanțurilor de producție care constituie economia României.* 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. Și dacă trenurile ar oferi prețuri competitive de transport (lucru greu de realizat în condițiile în care cheltuielile rutiere sunt externalizate), infrastructura feroviară nu are în mare parte capacitatea de conectare la tipurile de transporturi de care structurile economice au nevoie în prezent.

Această prioritate necesită o strategie comprehensivă care să identifice acele facilități de producție existente în România a căror distribuție solicită parcurșuri de distanțe mari. Industriile axate pe export sunt în primul rând vizate aici, precum industria auto (primii trei mari exportatori ai României sunt Dacia, Ford și Daimler)³⁹, electrice și electronice, industria de prelucrare a lemnului, oțel etc.⁴⁰ Însă există alte numeroase industrii cu distribuție națională pentru care transportul feroviar ar putea fi adecvat.

În ultimul deceniu și jumătate au existat doar trei categorii de mărfuri pentru a căror transport era preferat transportul feroviar în fața celui rutier: a) cărbune, lignit și gaze naturale, b) cocs și produsele rafinate pe bază de petrol și c) chimicale și mase plastice (Sursă date: Tempo online, TRN137C - Mărfuri transportate, pe tipuri de mărfuri și moduri de transport). În 2003, raportul dintre transportul feroviar și cel rutier în privința ultimului tip de marfă era de aproape 2 la 1 (1,87), în 2019 transportul feroviar transporta 3183 de mii de tone și transportul rutier 3079 de mii de tone. În România contemporană rămân astfel doar două categorii majore de mărfuri care țin în funcțiune transportul feroviar: cărbunele și produsele rafinate din petrol. Or, în condițiile politicilor europene de încurajare a energiei regenerabile⁴¹ și diminuare a combustibililor fosili, acest lucru va genera presiuni structurale și mai mari asupra transportului feroviar și va diminua semnificativ obiectul lor principal de activitate.

Este important de accentuat că la nivel de Comisie este asumat ca obiectiv strategic sfârșitul subvențiilor la combustibili fosili și aplicarea mai riguroasă a principiului „poluatorul plătește”, ceea ce face ca acele calcule legate de transportul rutier ieftin de azi să devină irelevante în viitorul apropiat. În acest sens Comisia a anunțat că va revizui Directiva ETS care lasă spațiu de manevra guvernelor să subvenționeze transportul rutier și aerian (EC 2021: Secțiunea 2.3). România are de ales între a merge pe ultima tendință de la Comisie, subvenționată cu fonduri europene sau a rămâne în paradigma vetustă a anilor '50, cu supremația rutierului, supremație care o va costa tot mai mult.

³⁹ https://www.economica.net/top-exportatori-2019_175670.html Ultima accesare: 24.02.2021

⁴⁰ Pentru distribuția sectorială a exporturilor a se vedea <https://oec.world/en/profile/country/rou>

⁴¹ <https://www.eea.europa.eu/ro/themes/energy/intro> Ultima accesare: 24.02.2021

5

DINCOLO DE PACTUL DE REDRESARE

5.1 FONDURI NERAMBURSABILE DE LA CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF)

În Connecting Europe Facility (CEF) se vede clar o preferință mai mare pentru transportul feroviar și digitalizarea transportului intermodal, existând în acest sens o alocare de 30 de miliarde de euro. Suma este mică în raport cu necesarul completării rețelei TEN-T de bază (450 de miliarde), din care 750 de miliarde ar trebui alocați până în 2030, însă ea vine să completeze alocările noi din NGEU, România putând negocia și de aici un miliard de euro, suficient pentru a reface complet 260 de kilometri de cale ferată, distanță care ar acoperi marile artere din Ardeal sau Moldova care nu sunt în rețeaua TEN-T.

5.2 CREDITE BANCA EUROPEANĂ DE INVESTIȚII, „BANCA VERDE” A UE

O altă linie de finanțare relevantă pentru PNRR este Banca Europeană de Investiții (BEI). Această bancă publică a UE a fost redefinită de Comisie ca „banca verde” (ceea ce înseamnă că nu poate finanța proiecte cu combustibili fosili și că are un trilion de euro gata pentru creditarea proiectelor verzi)⁴² a acordat până acum împrumuturi la dobânzi modice de 29 de miliarde de euro

pe feroviar. Iată câteva exemple: 600 milioane de euro pentru trenurile de navetă din marile aglomerări urbane spaniole (ADIF suburban railway framework project); 555 milioane de euro pentru reabilitarea și electrificarea liniei Sofia-Plovdiv; 186 milioane de euro pentru dublarea celei mai importante linii ferate portuare din Slovenia; 77 milioane de euro pentru electrificarea unei linii ferate esențiale din Croatia.

Începând cu 2021, mandatul BEI este definit explicit ca fiind acela al băncii „verzi” a UE. În decembrie 2020, BEI a aprobat al său Climate Bank Roadmap⁴³, strategia sa pe durabilitate pe perioada 2021-2025. În ea, se spune negru pe alb că BEI va prioritiza finanțarea infrastructurilor verzi intensive din punct de vedere al investițiilor, cum ar fi transportul public urban, rețelele de cale ferată, sisteme de reciclare a deșeurilor, sisteme de alimentare cu apă și sistemele de capturare a carbonului (EIB 2020: viii). De asemenea, BEI își propune să finanțeze orice formă de electrificare în feroviar și orice formă de digitalizare în gestiunea eficientă a transporturilor, inclusiv pe feroviar (EIB: 220: 90). Cum BEI are cele mai mici rate de dobândă din UE, guvernele și municipalitățile se pot împrumuta la costuri neglijabile pentru a finanța componente de feroviar care nu sunt prinse/eligibile pentru POR, POIM sau PNRR.

⁴² <https://www.eib.org/en/press/all/2019-313-eu-bank-launches-ambitious-new-climate-strategy-and-energy-lending-policy>

⁴³ https://www.eib.org/attachments/thematic/eib_group_climate_bank_roadmap_en.pdf

6

CONCLUZIE

Un obiectiv-fanion precum 1000 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. Analiza noastră identifică încă opt tipuri de proiecte pe feroviar care sunt eminamente finanțabile pe MRR, dar ele pălesc pe lângă acești 1000 de kilometri pe care să se circule cu 120-150 de kilometri pe oră și cu locomotive electrice alimentate de un mix energetic predominant durabil. Ar fi un pas concret și încurajator în direcția unui transport de persoane și de marfă care ar fi nu doar ecologic, ci și eficient, o astfel de linie devansând cu mult timpii de mișcare și costurile transportului rutier pe aceeași distanță.

Însă reechilibrarea finanțărilor din PNRR pe feroviar este nu doar o cerere expresă a Comisiei. Este și o prioritate a unei voințe interne asumate în Planul național de energie și climat, document important pentru UE, și în care statul român și-a propus ca:

- „Un procent de 30% din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 300 km ar trebui să fie transferat până în

2030 către alte moduri de transport, cum ar fi transportul pe calea ferată sau pe căile navigabile, acest procent trebuind să depășească 50% până în 2050 (...)”;

- „Finalizarea, până în 2050, a unei rețele feroviare europene de mare viteză. Triplarea lungimii rețelei feroviare de mare viteză existente până în 2030”;
- „Până în 2050, majoritatea transportului de călători pe distanțe medii ar trebui să se efectueze pe calea ferată”;
- „Realizarea de progrese în direcția aplicării principiilor „utilizator-plătitor” și „poluator plătitor”.⁴⁴

A ajunge la destinația specificată în acest Plan național rezonabil de bine ajustat la prioritățile Pactului Ecologic European cere investiții masive acum în transportul durabil. Or, este greu de imaginat că atingerea acestor obiective va fi ajutată de un PNRR cu ținte atât de modeste pe feroviar și atât de ambițioase pe rutier, cu finanțări pe autostrăzi care vor fi probabil respinse pe principiul că nu respectă principiul MRR «Do No Significant Harm».

⁴⁴ https://ec.europa.eu/energy/sites/default/files/documents/ro_final_necp_main_ro.pdf

LISTA FIGURILOR

Figura 1
Sursele și evoluția emisiilor de carbon în România

Figura 2
Pasageri transportați feroviar în transportul interurban și internațional (mii pasageri)

Figura 3
Mărfuri transportate feroviar (mii tone)

Figura 4
Alocări de fonduri europene pe transportul rutier, feroviar și altele

Figura 5
Rețeaua feroviară est-europeană și reabilitarea ei cu fonduri europene

LISTA ABREVIERI

BEI	Banca Europeană de Investiții
CE	Comisia Europeană
CFR	Căile Ferate Române
CEF	Connecting Europe Facility
DNSH (principiul)	Do No Significant Harm
ERDF	European Regional Development Fund
ERTMS	European Rail Traffic Management System
GHG	emissions Greenhouse Gas emissions
INS	Institutul Național de Statistică
MRR	Mecanismul de Redresare și Reziliență
MTJ	Mecanismul de Tranziție Justă
NGEU	NextGenerationEU
OECD	Organisation for Economic Cooperation and Development
POR	Programul Operațional Regional
POIM	Programul Operațional Infrastructură Mare
POS	Programul Operațional Sectorial
PNNR	Planul Național de Redresare și Reziliență
SMDI	Strategia pe Mobilitatea Durabilă și Inteligentă
TEN-T	Trans-European Transport Network
UE	Uniunea Europeană

DESPRE AUTORI:

Cornel Ban este lector în economie politică la Copenhagen Business School (Danemarca) și cercetător nerezident la Global Development Policy Center la Boston University.

Sorin Gog este lector în cadrul Facultății de Sociologie și Asistență Socială, Universitatea Babeș-Bolyai, Cluj-Napoca și membru al Institutului pentru Solidaritate Socială.

IMPRESSUM

Friedrich-Ebert-Stiftung România | Str. Emanoil Porumbaru |
nr. 21 | apartament 3 | Sector 1 | București | România

Responsabil:
Juliane Schulte | Friedrich-Ebert-Stiftung Romania
Tel.: +40 21 211 09 82 | Fax: +40 21 210 71 91
www.fes.ro

Pentru comenzi / Contact:
office.romania@fes.de

Fără un acord scris explicit din partea Fundației Friedrich Ebert (FES), utilizarea comercială a publicațiilor și produselor media apărute sub egida FES este interzisă.

PNRR ȘI CĂILE FERATE

O ocazie istorică pentru a acoperi deficitul de transport durabil în România



România trebuie să folosească PNRR nu ca pe o sursă în plus pentru finanțarea autostrăzilor, ci ca pe o ocazie unică de a demara o renaștere a sistemului feroviar și de a transforma mobilitatea în interiorul și în jurul orașelor sufocate de traficul auto.



Marile priorități sunt reabilitarea, electrificarea și digitalizarea a cel puțin 1000 de kilometri de infrastructură feroviară interurbană și urbană, precum și conectarea infrastructurii feroviare de marfă la platformele industriale ale marilor exportatori ai României.



PNRR este o ocazie de a finanța în țară proiecte de cercetare-dezvoltare relevante transportului feroviar.

Mai multe informații despre acest subiect pot fi găsite aici:

www.fes.ro