

ROMÂNIA “PAS CU PAS” CĂTRE UN SISTEM DE TRANSPORT ECOLOGIC, COMPETITIV ȘI EFICIENT

I. Importanța transportului feroviar în Europa

Comisia Europeană a propus să facă din 2021 Anul european al căilor ferate, pentru a sprijini îndeplinirea obiectivelor sale privind acordul ecologic european în domeniul transporturilor. O serie de evenimente, campanii și inițiative din 2021 vor promova calea ferată ca mod de transport durabil, inovator și sigur. Acesta își va evidenția avantajele pentru oameni, economie și climă și se va concentra pe provocările rămase pentru a crea o adevărată zonă feroviară unică europeană fără frontiere.

Comisarul pentru transport, Adina Vălean, când a anunțat propunerea, a declarat: "Nu există nici o îndoială că transportul feroviar înseamnă avantaje uriașe în majoritatea domeniilor: durabilitate, siguranță, chiar viteză, odată ce este organizat și conceput după principiile secolului XXI. Dar există și ceva mai profund despre căile ferate: ele conectează UE nu numai din punct de vedere fizic. Crearea unei rețele coerente și funcționale în toată Europa este un exercițiu de coeziune politică. Anul european al căilor ferate nu este un eveniment întâmplător. UE are nevoie de acest tip de întreprindere colectivă. "

Ca unul dintre cele mai durabile și mai sigure moduri de transport pe care le avem, căile ferate vor juca un rol major în viitorul sistem de mobilitate din Europa. Căile ferate nu sunt numai ecologice și eficiente din punct de vedere al energiei, dar sunt, de asemenea, singurul mod de transport care și-a redus aproape continuu emisiile de CO2 din 1990, în același timp cu creșterea volumului de transport.

Căile ferate conectează oameni, regiuni și întreprinderi din întreaga UE. Mai mult, este o dovadă a expertizei europene în inginerie și face parte din patrimoniul și cultura noastră europeană.

Anul european al căilor ferate va ajuta la intensificarea ritmului modernizării feroviare, care este necesară pentru a face o alternativă mai populară la modurile de transport mai puțin durabile.

2021 este primul an complet în care normele convenite în cadrul celui de-al patrulea pachet feroviar vor fi puse în aplicare în întreaga UE. Și 2021 marchează, de asemenea, mai multe aniversări importante pentru transportul feroviar: a 20-a aniversare a primului pachet feroviar, 175 de ani de la prima legătură feroviară între două capitale ale UE (Paris-Bruxelles), precum și 40 de ani de TGV și 30 de ani de ICE.

Comisia Europeană a elaborat un Acord ecologic european pentru UE și cetățenii săi, cu scopul de a atinge neutralitatea climatică până în 2050. Întrucât transportul reprezintă un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră ale UE, sectorul joacă un rol crucial în atingerea acestei ținte și a fost stabilit ca obiectiv de reducere a emisiilor sale cu 90% până în 2050.

În cadrul Acordului Verde European, Comisia lucrează în prezent la o strategie pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, care va aborda emisiile din toate modurile de transport. Ca prioritate, o mare parte din din mărfurile interne transportate astăzi pe drum trebuie să se deplaseze pe căile ferate și pe căile navigabile interioare (circa 75%).

II. Către un sistem de transport ecologic, competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor

Transporturile constituie fundamentul oricărei economii, deoarece se află în centrul lanțului de aprovizionare. În lipsa unor rețele de transport valabile, funcționarea corespunzătoare a pieței interne nu este posibilă. Investițiile în infrastructurile de transport stimulează creșterea economică, creează bogăție, favorizează comerțul, accesibilitatea geografică și mobilitatea indivizilor. Ele reprezintă un motor extrem de eficace de creare de locuri de muncă în economia națională a fiecărui stat membru.

Mobilitatea mărfurilor este o componentă esențială a pieței interne a Uniunii Europene și prezintă o importanță crucială pentru competitivitatea industriei și a serviciilor europene. Aceasta are, de asemenea, un impact considerabil asupra creșterii economice și a creării de locuri de muncă.

Cu toate acestea, transportul are, totodată, un impact negativ asupra mediului și asupra calității vieții cetățenilor, reprezentând aproximativ o treime din consumul de energie și din emisiile totale de dioxid de carbon. Promovarea unor modalități de transport eficiente și sustenabile, cum ar fi transportul feroviar în locul transportului rutier, ar putea contribui la reducerea dependenței Europei de importurile de petrol și la scăderea nivelului de poluare.

Potrivit Agenției Europene de Mediu, emisiile de CO₂ provenite din transportul feroviar sunt de 3,5 ori mai scăzute per tonă-kilometru decât cele generate de transportul rutier.

Recurgerea în mai mare măsură la modalități de transport sustenabile ar putea contribui, de asemenea, la reducerea costurilor cauzate de congestionarea traficului rutier, care, conform proiecțiilor actuale, ar trebui să crească cu aproximativ 50 % până în 2050, atingând o valoare, la nivel European, de aproximativ 200 de miliarde de euro anual, precum și la diminuarea numărului de accidente rutiere.

În Uniunea Europeană, există o rețea de aproximativ 216 000 km de linii de cale ferată active. O astfel de rețea poate oferi o alternativă sustenabilă în locul transportului rutier, în special pe distanțe medii și lungi, în cazul cărora transportul feroviar de marfă are potențialul de a fi mai competitiv. Transportul feroviar constituie mijlocul de transport cel mai economic pentru anumite tipuri de mărfuri specifice, cum ar fi combustibili minerali solizi, materii prime și produse chimice, cereale, etc.

Transportul de marfă pe calea ferată presupune participarea a diferite părți interesate, în special: *expeditorii mărfurilor* (care aleg modalitatea de transport ce corespunde cel mai bine necesităților lor), *întreprinderile feroviare* (operatorii de transport feroviar de marfă, ce furnizează serviciul de transport al mărfurilor), *administratorii de infrastructură* (care sunt proprietarii infrastructurii și sunt responsabili, printre alte sarcini, de alocarea capacităților de infrastructură întreprinderilor feroviare), *organismele naționale de reglementare* (responsabile de asigurarea unui acces echitabil și nediscriminatoriu la rețeaua feroviară pentru toate întreprinderile feroviare) și *autoritățile naționale competente în materie de siguranță* (responsabile de eliberarea certificatelor de siguranță pentru întreprinderile feroviare și a autorizațiilor pentru vehiculele feroviare).

Obiectivul politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor este acela de a reorienta mărfurile dinspre transportul rutier către cel feroviar, prin promovarea unor modalități de transport mai eficiente și mai sustenabile, în special a transportului feroviar de marfă.

Acest obiectiv a fost transpus într-o serie de măsuri legislative adoptate la nivelul Uniunii, care vizează în principal deschiderea pieței, asigurarea unui acces nediscriminatoriu și promovarea interoperabilității și a siguranței. În special, acesta s-a realizat prin intermediul celor patru pachete legislative feroviare care au urmărit în mod deosebit:

- separarea funcțiilor anterior integrate ale societăților de căi ferate între administratori naționali de infrastructură și întreprinderi feroviare;
- deschiderea completă a pieței transportului feroviar de marfă în vederea aplicării regulilor concurenței;
- crearea unor organisme de reglementare naționale în vederea asigurării unui acces echitabil și nediscriminatoriu la rețeaua și serviciile feroviare;
- înființarea Agenției Europene a Căilor Ferate, responsabilă în principal de elaborarea unor standarde de siguranță și de interoperabilitate și de armonizarea specificațiilor tehnice. Agenția colaborează îndeaproape cu autoritățile naționale competente în materie de siguranță.

- compatibilizarea sistemelor naționale de dirijare și siguranță a circulației la nivel European, în vederea realizării spațiului unic de transport feroviar.

Una dintre marile provocări pentru transporturi este aceea de a reduce impactul de mediu al transportului de marfă în interiorul Uniunii și implicit în țara noastră fără a afecta eficiența acestuia. Cheia pentru transportul eficient este consolidarea volumelor mari pentru transferul pe distanțe lungi, între așa-numitele „primul kilometru” și „ultimul kilometru”. Transportul feroviar este foarte potrivit pentru acest deziderat, după cum se observă în alte părți ale lumii. Încurajându-se utilizarea soluției celei mai eficiente pentru fiecare distanță în parte, peste aproximativ 200 km ar trebui să aibă loc o reechilibrare semnificativă, un procent de minim 30% din transportul rutier de mărfuri urmând să treacă la soluții multimodale până cel târziu în anul 2030 și un procent de peste 50% până în 2050.

Aceste transporturi pe distanțe lungi ar avea nevoie de coridoare special create pentru transportul de marfă, optimizate din punctul de vedere al consumului de energie și al emisiilor, dar care să fie totodată atractive pentru operatori datorită fiabilității, congestiei reduse pe care o generează și nivelului scăzut al costurilor administrative și de exploatare. Aceste coridoare ar reprezenta partea de transport de marfă a unei „rețele centrale” sau coloana vertebrală a sistemului de transport. Ele ar conecta marile centre urbane și ar integra atât servicii regulate, prestate pe linii feroviare de transport de marfă și transportul rutier asistat de instrumente de management al traficului, cât și capacitatea pentru combustibili alternativi și nodurile multimodale. Aceste coridoare ar trebui să ofere simplificarea procedurilor administrative, optimizarea orarelor pentru localizarea și urmărirea mărfurilor.

Sarcina administrativă legată de transportul multimodal de marfă ar trebui, în consecință, să fie considerabil redusă. Formalitățile referitoare la transportul mărfurilor ar putea fi efectuate o singură dată, indiferent de numărul de operațiuni de transbordare.

Prin eliminarea obstacolelor din calea integrării modale s-ar consolida rolul operatorilor logistici naționali și multimodali.

Transportul multimodal ar avea un rol mai mare în transportul de mărfuri pe distanțe lungi (în jur de peste 200-300 km), însă marea parte a transporturilor care au loc pe distanțe scurte și medii s-ar efectua în continuare mai ales cu ajutorul camioanelor.

Până în prezent modurile de transport din România au rămas în aceeași poziție relativă de separare în moduri de transport distincte aflate în competiție, ceea ce conduce la existența unui sistem de transport segmentat și neintegrat, fiecare mod de transport căutând să exploateze propriile avantaje în termeni de cost, serviciu, fiabilitate și siguranță.

Competiția este distorsionată și prin lipsa de transparență privind costurile asupra societății determinate de fiecare mod de transport în termeni de poluare, zgomot, congestie a traficului, număr de victime în accidente. Atât timp cât costurile externe nu

sunt luate în considerație și nu se reflectă în internalizarea acestora, transportul rutier va fi avantajat.

În ceea ce privește transportul intermodal, piața de transport de marfă este reticentă la acest segment de transport, considerat prea riscant, ceea ce determină ca transportul de marfă să se desfășoare preponderent pe drumurile publice, fiind mai puțin costisitor. Deoarece, pe de o parte, întreținerea infrastructurii feroviare se face preponderent pe baza tarifului de acces perceput operatorilor feroviari, iar pe de altă parte nivelul redus al taxei rutiere de drum (rovinielor) nu reflectă decât parțial costurile de întreținere a infrastructurii rutiere, s-a creat premiza unor tarife discriminatorii între aceste două moduri de transport.

În consecință, în transportul combinat feroviar/rutier costurile totale de transport ale autotrenurilor rutiere (TIR-uri) pe rute feroviare în sistem de tip RO-LA (Rollende Landstrassen/șosea rulantă) depășesc costurile totale de transport a acestora pe drumurile publice. Deși s-a creat cadrul legal privind unele măsuri de încurajare a transportului combinat (reducerea tarifului de utilizare a infrastructurii pentru trenurile în tranzit, scutirea de la plata impozitului pe profit reinvestit în terminalele de transport combinat), neaplicarea acestei legislații a împiedicat atragerea operatorilor de transport rutier de marfă către transportul feroviar.

Globalizarea și extinderea Uniunii Europene spre Est au creat noi provocări pentru transportul european. Creșterea rapidă a transportului de marfă contribuie la dezvoltarea economiei, dar, în același timp, produce congestii, zgomot, poluare și accidente. În același timp, transportul a devenit tot mai dependent de combustibilii fosili.

Realizarea obiectivelor Uniunii Europene prevăzute în "Strategia 2020" are ca scop menținerea unui echilibru între creșterea economică și protecția mediului, prin reducerea costurilor de logistică pentru transportul de marfă în Europa.

România trebuie să se alinieze acestei politici de transport durabil, iar promovarea transportului intermodal este una dintre soluțiile cheie.

Rolul logisticii în implementarea strategiei de transport intermodal în România, ca principal factor în ecologizarea transportului, se bazează pe trei elemente interconectate fără de care transportul intermodal în sine nu poate avea eficiență:

- Terminale de transport intermodal;
- Logistica transportului și centre logistice;
- Platforme industriale (parcuri industriale).

Logistica transportului de marfă, care este unul dintre motoarele competitivității europene, pune accentul pe planificarea, organizarea, gestionarea, controlul și executarea operațiunilor de transport de marfă în cadrul lanțului de aprovizionare. Din acest punct de vedere, o politică integrată de transport trebuie să ia în considerare faptul că transportul intermodal reprezintă o extindere a activității producției industriale (producție și

distribuție). Această activitate se bazează pe lanțuri logistice eficiente în vederea organizării transportului de materii prime și produse finite.

Deoarece logistica (transport, depozitare, servicii logistice) implică costuri diverse, ponderea costurilor logistice în prețul final al produsului finit a crescut datorită lungimii lanțurilor de aprovizionare/desfacere.

Pentru companii, obiectivul este reducerea costurilor totale, a timpului și a riscurilor în lanțurile de aprovizionare, în care își desfășoară activitatea.

În acest sens, este necesară optimizarea lanțului de aprovizionare și desfacere, ca motor de configurare a afacerilor pentru următoarele decenii.

Există în prezent un larg consens privind faptul că actuala tendință de dezvoltare a transporturilor are repercursiuni dramatice asupra climei. De asemenea, este unanim recunoscut faptul că sistemul de transport intermodal este sistemul care poate atinge obiectivele dezvoltării durabile, poate stabili prețuri corespunzătoare care să reflecte adevăratele costuri ale diferitelor moduri de transport și poate asigura condiții competitive adecvate față de toate modurile de transport, asigurând accesul la infrastructură pe baza condițiilor de mediu prestabilite.

Nu este astfel întâmplător, faptul că una din formele principale de finanțare la nivel European se referă tocmai la modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor. Impactul asupra mediului devine astfel un element cheie al acestei strategii asigurând un transport durabil care să permită creșterea economică și coeziunea socială, dar să reducă sau să elimine congestia și poluarea.

Rebalansarea și integrarea diferitelor moduri de transport în scopul permiției interoperabilității și interconectivității rețelelor de transport, respectiv transferul către moduri durabile de transport din punct de vedere ecologic se bazează pe introducerea principiului “poluatorul plătește” care este considerat ca fiind fundamental pentru un transport de suprafață durabil.

Sistemul de transport intermodal face posibilă, în acest mod, promovarea dezvoltării unor tehnologii și concepte noi și optimizate pentru toate modurile de transport:

- o înaltă eficiență a sistemelor de propulsie și a componentelor acestora bazate pe combustibili reciclabili și tehnologii alternative,
- sisteme de propulsie cu emisie poluantă „zero”,
- strategii și tehnologii pentru creșterea siguranței în transport care includ concepte și sisteme avansate pentru interfața om-mașină și vehicul-infrastructură (ERTMS),

Principalele beneficii ce pot fi obținute prin realizarea acestui tip de transport sunt:

- creșterea nivelului de eficiență în utilizarea energiei pe vehicul sau în ciclul de viață al produselor utilizate în transport;

- scăderea volumului unor emisii sporite de gaze toxice precum: monoxidul de carbon, hidrocarburi, oxidul de nitrogen, componente organice volatile, sau dioxidul de sulf;
- scăderea nivelului de generare a poluanților în ciclul de viață al produselor sau serviciilor de transport;
- scăderea costurilor externe datorate poluării fonice, a aerului, a solului, creșterii ratei accidentelor și a congestiei traficului;
- scăderea efectelor negative asupra naturii și peisajelor datorită fragmentării habitatelor și reducerii spațiului necesar vital al speciilor.

Pentru aplicarea cu eficiență maximă a unei strategii de realizare a unui sistem intermodal de transport în țara noastră se pot face următoarele recomandari:

- aplicarea politicii de transport intermodal în România trebuie să se bazeze pe o evaluare realistă de piață a potențialului existent în traficul de marfă din țara noastră, pe baza unui dialog permanent între sectorul public și cel privat în conformitate cu strategiile de planificare națională și regională,

- în conformitate cu prevederile strategiei “Europa 2020”, care stipulează reducerea emisiilor de dioxid de carbon pentru vehiculele rutiere, este necesar transferul urgent al unui segment al transportului de marfă dinspre transportul rutier către calea ferată, în paralel cu celelalte măsuri necesare.

În acest sens, “**ajutorul de stat**” trebuie să fie, de asemenea, inclus în politica de transport și să fie direcționat - în faza de debut - pe bază de subvenții către operatorii de transport feroviar, deținători de vagoane specializate și material rulant de tracțiune ce se pretează a fi retehnologizat, astfel încât să se acopere diferența de costuri între modul de transport rutier și cel intermodal (derulat în sistem RO–LA) prin fonduri anuale de compensare de la bugetul de stat,

- înființarea unei Unități de Management al Proiectelor intermodale (eventual în cadrul MTI), finanțată din fonduri europene, care să reunească specialiști din domeniul transporturilor feroviare, rutiere, navale și aeriene din direcțiile de specialitate din cadrul acestui minister, cu experiență în managementul proiectelor, precum și specialiști din domeniul logisticii și al transportului intermodal, care vor fi instruiți în domeniul managementului de proiecte. Această unitate trebuie să aibă rolul de a iniția, dezvolta și gestiona politica de dezvoltare intermodală și să permită rezolvarea operativă a problemelor legate de procedurile intermodale și urmărirea în timp real a implementării prezentei strategii intermodale fără de care înlănțuirea eficientă a diferitelor modalități de transport nu este posibilă,

- extinderea activităților de transport intermodal pentru îmbunătățirea activităților de promovare orientate atât către sectorul privat, cât și cel public,

- este necesară promovarea unei culturi intermodale bazate atât pe participarea personalului din sectorul de transporturi la cursuri de formare, perfecționare și schimb de

experiență în domeniul transportului intermodal, cât și pe programele de studiu ale facultăților de profil,

- se recomandă instruirea potențialilor beneficiari de fonduri în domeniul transporturilor intermodale cu privire la oportunitățile și prioritățile de finanțare în conformitate cu cerințele necesare finanțării din fonduri structurale sau alte fonduri,

- trebuie sprijinită dezvoltarea acelor centre intermodale aflate în imediata vecinătate a unor parcuri logistice și platforme industriale (existente sau potențiale) care să genereze efecte pozitive asupra economiei regionale și locale prin reducerea costurilor de transport și logistice ale operatorilor economici, precum și prin reducerea impactului transporturilor asupra mediului înconjurător,

- realizarea integrării unor servicii vamale extinse în locațiile cu platforme intermodale combinate, aflate în apropierea parcurilor industriale, în scopul reducerii timpului de efectuare a formalităților vamale și administrative și respectiv, a fluidizării transportului de marfă.

III. Reforma transportului feroviar din România

Transportul de marfă a făcut trecerea, în ultimii 22 de ani, de la feroviar la rutier, ajungând să se transporte de circa cinci ori mai multă marfă pe drumurile din România decât pe șinele de cale ferată. Discrepanța între cantitățile de marfă transportată pe calea ferată și cea de pe șosele este generată, în primul rând, de gradul de disponibilitate al serviciului de transport rutier. Fiind un efect implicit al gradului de conexitate și al distribuirii în teritoriu, parametri incomparabil mai mari pe care îi prezintă rețeaua rutieră în comparație cu cea feroviară, transportul mărfurilor cu ajutorul vehiculelor rutiere poate fi întotdeauna „din poartă în poartă” spre deosebire de transportul feroviar.

Transportul rutier este flexibil în timp și spațiu, spre deosebire de trenuri, a căror încărcare, formare, deplasare, triere după caz și descărcare necesită timpi mai mari și facilități speciale, acestea fiind localizate doar în anumite puncte și care depind, în foarte mare măsură, de starea infrastructurii feroviare.

Cu alte cuvinte, în ciuda avantajelor sale incontestabile, transportul feroviar este mai greu și mai „rigid” ca spațiu și timp. De aceea, solicitanții care nu au de transportat cantități mari de mărfuri și le transportă doar pe distanțe scurte preferă de obicei opțiunea rutieră.

De asemenea, viteza, promptitudinea și disponibilitatea înseamnă foarte mult în lanțul format între producție, transport și desfacere, lanț în care întârzierile pot însemna penalități severe din partea beneficiarilor.

Un alt motiv important pentru care domeniul feroviar a pierdut teren în fața celui rutier este reprezentat de liniile de infrastructură corespunzătoare de transport, mai exact, de lipsa acestora. În multe state, pe liniile de infrastructură de transport, trenurile de marfă circulă pe linii special dedicate care leagă toate principalele obiective industriale din

teritoriu, lipsind suprapunerile și influențele cu traficul feroviar de pasageri. Deoarece aceste linii sunt separate de cele pe care circulă trenurile de călători, se obțin viteze comerciale mult mai mari la trenurile de marfă față de traficul mixt, deoarece traficul de marfă și de călători nu se influențează reciproc, decât în cazuri foarte rare.

În România nu se aplică aceleași principii, rețeaua feroviară fiind destinată traficului mixt (trenuri de călători și de marfă pe aceleași linii), la care se adaugă viteza comercială mică specifică trenurilor de marfă datorită infrastructurii feroviare precare din țara noastră. Mai mult, configurația și caracteristicile rețelei feroviare sunt identice cu cele din perioada de dinainte de 1990, când necesitățile de transport erau altele din punctul de vedere al obiectivelor industriale și economice și care necesitau utilizarea masivă a căilor ferate. În ziua de astăzi multe dintre obiectivele industriale de mari dimensiuni nu mai există, modificându-se astfel inclusiv configurația marilor zone de exploatare a resurselor naturale, precum și conectarea lor prin rețeaua de transport cu obiectivele industriale.

România are, în prezent, o cu totul altă activitate economică. Cu totul alte dimensiuni ale obiectivelor industriale. Implicit alte necesități de transport. De aceea, majoritatea companiilor din România aleg să își transporte marfa pe căi rutiere și nu pe calea ferată. Transportul feroviar “a pierdut terenul” în fața rutierului pe fondul creșterii numărului de companii înființate, care au fost construite fără să se țină cont de conexiunea cu rețeaua feroviară, neavând terminale moderne de aprovizionare și de desfacere în contact cu șinele de cale ferată. Trebuie să ținem cont că tot ceea ce era construit înainte era în legătura directă cu calea ferată deoarece erau cantități mari de transportat. Fostele întreprinderi erau legate cu calea ferată și aveau ele însele echipamente de manipulare interioare. La momentul acesta ele s-au pierdut, au ramas foarte puține, tocmai pentru că s-au dezvoltat alte capacități de producție care sunt legate, în principal, de rutier.

Un alt aspect care a afectat atractivitatea transportului feroviar este și siguranța mărfii și faptul că aceasta nu poate fi însoțită deoarece ar implica costuri suplimentare. Nivelul ridicat de poluare și gradul de uzura a infrastructurii rutiere pălesc în fața avantajelor de care dispune transportul rutier în fața celui feroviar: viteză comercială, capacitatea mare de transport, acesta fiind mai adecvat pentru mărfuri cu grad ridicat de perisabilitate și mai potrivit pentru transportul de cantități mici de mărfuri, pe distanțe mici și medii.

În general, avantajele transportului feroviar sunt incontestabile: capacitate mare de transport, adecvare pe distanțe mari și foarte mari, înregistrează consumuri energetice mult mai mici raportat la aceleași cantități de mărfuri transportate și la aceleași distanțe parcurse și viteze mai mari de deplasare, în condițiile în care infrastructura feroviară este bine întreținută. Doar că starea infrastructurii românești și lipsa investițiilor de anvergură în infrastructura feroviară pun toate avantajele enumerate sub semnul întrebării.

Promovarea transportului feroviar de marfă reprezintă o prioritate în cadrul politicilor și legislației multor țări, făcând parte din obiectivul de ansamblu de revitalizare a întregului

sector feroviar european. Aceasta deoarece transportul feroviar reprezintă un mod de transport mai curat și mai eficient, ce produce mai puține emisii de dioxid de carbon prin comparație cu transportul rutier.

De asemenea, este un mod de transport mai sigur, cu o rată a accidentelor considerabil mai scăzută și este considerat ca fiind o posibilă modalitate de reducere a aglomerației pe rutele parcurse de camioane. Transportul feroviar este o alternativă viabilă transportului aerian, fiind competitiv din punct de vedere al costurilor și al volumului transportat, iar timpii de transfer reduși constituie un avantaj față de transportul pe canalele navigabile și pe Dunăre.

Se pot desprinde o serie de concluzii care, deși nu acoperă integral domeniul și problematica cu care se confruntă acesta, încearcă să sintetizeze o parte importantă din aspectele ce caracterizează transportul feroviar în ansamblul său:

- Distribuția teritorială a rețelei feroviare acoperă relativ uniform suprafața României și deserveste majoritatea centrelor urbane și economice, fapt care ar trebui să confere un avantaj important acestui mod de transport. Cu toate acestea, viteza medie comercială redusă pentru transportul feroviar de marfă (aproximativ 16,0 km/h în 2019), defavorizează total acest mod de transport.
- Starea actuală a infrastructurii feroviare reprezintă, în prezent, un important element limitativ al performanțelor circulației trenurilor. Pe rețeaua feroviară, media vitezelor maxime permise reprezintă 70,7 % din viteza maximă proiectată, iar media vitezelor comerciale realizate în traficul de călători reprezintă mai puțin de 45 % din viteza proiectată a rețelei feroviare.
- Datorită faptului ca în ultimii ani nu au existat investiții care să asigure ritmicitate în mentenanța și reabilitarea infrastructurilor critice de transport feroviar, acestea au ajuns la un grad de deteriorare care face ca în unele zone capacitățile puse la dispoziție să devină insuficiente. Toate acestea suprapuse peste lucrările de reabilitare ale coridorului IV european duc pur și simplu la blocaje de trafic care fac imposibilă activitatea. În acest context, administratorul infrastructurii percepe tarife de staționare pentru trenurile aflate în imposibilitatea traficului.
- Stația Curtici a ajuns în plan European un nod gordian al traficului feroviar Vest-Est datorită blocajelor repetate și a lipsei de capacitate rezultată după reabilitarea stației cu fonduri europene. Sensul Curtici-Giurgiu - 18 ore, sensul Giurgiu-Curtici - 42 ore.

- Închideri de linii dispuse de către Administratorul infrastructurii în ultimul moment, pe motiv că lucrările trebuie începute, fără a lua în considerare actorii din piața de transport și legislația europeană în domeniu.
- Capacitățile insuficiente și lipsa coordonării în zona Port Constanța, ceea ce face ca și congestiile din preajma intrării în Port Constanța să fie tot timpul majore.
- Starea infrastructurii a devenit precară cu influență directă asupra performanțelor de transport; viteza medie a trenurilor de marfă fiind între 18-20 km/oră în condiții de limitări ale traficului de călători.
- Energia electrică care este achiziționată de către Electrificare-SA la prețuri foarte mari, neținând seama de prețurile din piață și de condițiile de exploatare. Pur și simplu Electrificare-SA se joacă cu banii operatorilor fără a avea nici o răspundere asupra rezultatelor.
- Lipsa investițiilor noi în infrastructura feroviară. Coridorul IV european are o singură secție neelectrificată pe tot traseul: Rădulești – Giurgiu, unde traficul de marfă este intens. De asemenea, o altă linie importantă neelectrificată și nemodernizată este Craiova – Calafat.
- Finanțarea insuficientă a lucrărilor de întreținere, reparare și reînnoire a infrastructurii feroviare a condus la degradarea progresivă a acesteia și la creșterea gradului general de uzură a componentelor infrastructurii.
- Neatragerea de fonduri europene, sub formă de scheme de ajutor de stat, care să fie puse la dispoziția operatorilor feroviari de mărfuri pentru dotarea cu material rulant competitiv care să corespundă cerințelor tehnice impuse de infrastructura și sistemele moderne de siguranță a circulației implementate pe culoarele refăcute cu bani europeni.
- În prezent, recrutarea personalului se efectuează cu dificultate din cauza lipsei de candidați cu pregătire specifică activității de exploatare a companiei CFR SA, respectiv a activităților specifice ale operatorilor de transport feroviar de marfă și de călători, precum și condițiilor de muncă și a responsabilităților impuse de siguranța circulației. Această situație este determinată, pe de o parte de desființarea școlilor profesionale cu specific feroviar, dar și a numărului tot mai redus al studenților care urmează cursurile facultăților de profil. Astfel, numărul

angajaților din acest sector a înregistrat o continuă scădere, iar media de vârstă a crescut continuu.

- Reformarea sistemului de școlarizare și pregătire a forței de muncă necesară activităților de transport feroviar prin deschiderea pieței, cu posibilitatea ca pentru meseriile deficitare și cele care necesită o calificare mai puțin complexă, să poată organiza cursuri de școlarizare și operatorii feroviari în funcție de necesitățile companiilor.

În sensul rezolvării problemelor arătate se pot propune o serie de măsuri care vor trebui luate de întregul sistem Feroviar în ansamblul său, de toate companiile din domeniu, indiferent de forma de proprietate a capitalului, cu sprijinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii:

- Necesitatea electrificării liniei Cluj - Oradea ca alternativă la Curtici – Simeria.
- Tratamente egale și echitabile între operatorii de transport feroviar și chiar și între feroviar și rutier, în condițiile unei concurențe puternice.
- Mai bună utilizare a fondurilor europene alocate pentru infrastructura feroviară și atragerea de noi fonduri inclusiv pentru operatorii de transport de marfă, în vederea re tehnologizării și modernizării materialului rulant din dotare. Susținem această măsură deoarece, în prezent, infrastructura feroviară necesită alocarea unor sume importante în vederea creșterii competitivității în raport cu transportul rutier, sume care nu pot fi integral susținute de la bugetul de stat.
- Finanțarea insuficientă a lucrărilor de întreținere, reparare și reînnoire a infrastructurii feroviare a condus la degradarea progresivă a acesteia și la creșterea gradului general de uzură a componentelor, fapt ce a condus la o serie de scăderi ai parametrilor calitativi ai transportului feroviar, făcându-l din ce în ce mai neatractiv față de cel rutier.
- Crearea de noi scheme de ajutor de stat și promovarea de ajutoare de stat individuale pe care să le aprobe Comisia Europeană, astfel încât și operatorii de transport feroviar de marfă să poată beneficia de sumele necesare re tehnologizării materialului rulant sau să poată fi scutiți de la plata parțială a TUI, sau a certificatelor verzi, în vederea reducerii costurilor pentru beneficiari.
- Introducerea unui sistem de Bugete multianuale, pentru proiectele Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” SA, dar și pentru activitatea de transport desfășurată de operatorii feroviari, astfel încât să nu mai existe întârzieri în

derularea programelor de întreținere și reparare a infrastructurii feroviare din cauza lipsei de finanțare, iar operatorii să poată realiza planuri de afaceri cu perspectivă pe mai mulți ani.

- Creșterea valorii fondurilor alocate de la bugetul de stat pentru lucrările de reparare, întreținere și modernizare a infrastructurii feroviare. Solicităm acest lucru deoarece s-a constatat că finanțarea lucrărilor de întreținere, reparare și modernizare a infrastructurii feroviare este total insuficientă.
- Profesionalizarea constantă a resursei umane având în vedere deficitul de personal din domeniu. Este necesară o creștere a interesului pentru atragerea și calificarea resurselor umane, printr-o reevaluare constantă din punct de vedere al numărului de cursanți și al programei, dar și din punct de vedere al modului de organizare, atât al învățământului profesional, liceal tehnic specializat, cât și al celui superior.
Trebuie să se permită accesul unor entități private pe piața pregătirii profesionale în domeniu, acest lucru putând determina o creștere a interesului în acest domeniu de activitate, din partea tinerilor. Pentru instruirea teoretică și practică, în cazul acelor activități privind calificările pentru meseriile deficitare din domeniu, care nu necesită un nivel specific de dotare tehnică, alături de Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară ar putea funcționa centre private de pregătire profesională organizate de operatorii interesați.
- Implicarea mai activă a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, ținând seama de faptul că reforma sectorului feroviar românesc trebuie accelerată și susținută de măsuri proactive ale managementului strategic, măsuri care să asigure sustenabilitatea investițiilor și costurilor publice, eficientizarea utilizării acestora și creșterea gradului de concurență pe piața transportului feroviar.
- Elaborarea unei politici corelate în domeniul transportului (feroviar-rutier-naval) și dezvoltarea unui sistem de terminale intermodale și multimodale de mărfuri la nivel regional. Este necesar acest lucru deoarece politica europeană vizează trecerea în mod substanțial a călătorilor și a mărfurilor de la transportul preponderent rutier la unul care combină, conform principiilor eficienței, cele mai uzuale moduri de transport (rutier, feroviar, naval și aerian) pentru a reduce costurile și emisiile de gaze cu efect de seră.

Președinte,

Vasile ȘECLĂMAN