

Analiză privind principalele prioritati ale transportului feroviar din România

Transportul de marfă și de călători a făcut trecerea, în ultimii peste 20 de ani, de la feroviar la rutier, ajungând să se transporte de circa cinci ori mai multă marfă și majoritatea călătorilor pe drumurile din România decât pe șinele de cale ferată. Discrepanța între cantitățile de marfă transportată și călătorii transportați pe calea ferată și cât se transportă 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 și călătorilor 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 depind, în foarte mare măsură, ca viteză de deplasare, de starea infrastructurii feroviare.

Cu alte cuvinte, în general, în ciuda avantajelor sale incontestabile, transportul feroviar este mai greoi, mai „rigid” ca spațiu și timp. De aceea, solicitanții care nu au de transportat cantități mari de mărfuri și nici pe distanțe mari, preferă de obicei opțiunea rutieră, fenomen întâlnit și în transportul feroviar de călători..

Un alt motiv important, pentru care domeniul feroviar a pierdut teren în fața celui rutier, este reprezentat de liniile de infrastructură necorespunzătoare 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 ce necesitau utilizarea masivă a cailor ferate, dar 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, o cu totul alta structura a acesteia, cu totul alte dimensiuni ale obiectivelor industriale. Deci implicit alte necesități de transport. De aceea, majoritatea companiilor din România aleg să își transporte marfa pe căi rutiere, 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, pentru că 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 rămas 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 uzură 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 marfuri cu grad ridicat de perisabilitate și mai potrivit pentru transportul de cantități mici de marfuri, și pe distanțe mici și medii.

Avantajele transportului feroviar sunt incontestabile, în general: capacitate mare de transport, adecvare pe distanțe mari și foarte mari, înregistrează consumuri energetice mult mai mici raportat la aceleași cantități de marfuri 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 și de călători reprezintă o prioritate în cadrul politicilor și legislației multor țări din Uniunea Europeană, 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.

Mobilitatea mărfurilor și a persoanelor 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 bioxid 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 și de călători 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. și pentru călători pe distanțe medii și lungi.

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 sau de călători, ce furnizează serviciul de transport),
- *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, până în prezent, 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 sectorul transporturi este aceea de a reduce impactul de mediu al transportului de marfă și de călători 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, față de cele pentru călători, 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.

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.

Globalizarea și extinderea Uniunii Europene spre Est au creat noi provocări pentru transportul european. 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 și de călători 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).

Rebalansarea și integrarea diferitelor moduri de transport în scopul permiterii 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.

În România, politicile din ultimii 31 de ani în domeniul transporturilor feroviare au făcut ca activitatea “Căilor Ferate Române”, să se confrunte cu dificultăți tehnico - economice, ducând obligatoriu, din păcate, la neattractivitatea și necompetitivitatea acestei importante activități pentru economia națională.

Modernizând prea încet și prea puțin infrastructura feroviara, cu viteze de circulație, chiar și sub 50 km/h, sau și mai grav sub 20 Km/h la transportul de marfa, cu timpi de parcurs care au scăzut cu peste 25% în două decenii, lipsa pasagerilor și a marfurilor de transportat și terminând cu “Cazul Grădiștea”, podul nerefacut timp de 15 ani, este clar că, în prezent, trenul nu are cum să fie atrăgător chiar dacă în ultima perioadă s-a simțit o oarecare revenire. Astfel CFR Marfa și CFR Calatori pierd continuu teren, atingând în fiecare an, după 2002 când au apărut primii transportatori feroviari privați, din cota de piață de 100% pe care au detinut-o.

Neglijarea continuă a mentenanței infrastructurii, dublata de lentoarea cu care au fost accesate fondurile europene necesare pentru reconstrucția rețelei TEN-T, au dus, din motive de siguranță, la reducerea permanentă a vitezei de circulație maxim admisă. Ca urmare, a crescut durata de parcurs și s-a diminuat capacitatea secțiilor de circulație.

Consecința a fost diminuarea numărului de călători / tone marfa transportată și deci implicit a numărului de trenuri, cu efecte financiare imediate asupra CNCF “CFR” - SA, ca administrator al infrastructurii feroviare, căreia au început să îi fie diminuate permanent veniturile provenite din taxa de utilizare a infrastructurii (TUI).

Lipsă venituri => Lipsă mentenanță => Intrarea într-un cerc vicios!

Declinul a început în anul 1998, când Societate Națională a Căilor Ferate Române - SNCFR, a fost restructurată, fiind separată în entități distincte (infrastructură, transport călători, transport marfă, etc.) ceea ce a dus la complicarea și mai mult a lucrurilor.

De atunci și până astăzi, cu toate că au trecut mai mult de 20 de ani, nu a existat o viziune și o strategie unitară a dezvoltării celor trei principale companii nou formate care să fie urmată, în primul rând de compania strategică de administrare și gestionare a infrastructurii feroviare, strategie indispensabilă unei țării de mărimea României, care din anul 2007 a devenit și membră a Uniunii Europene.

Nici cei doi operatori de transport feroviat de marfă și de Calatori nu au avut o strategie, nici macar de mentinere a cotei de piață după apariția operatorilor de transport privați

Apariția după anul 2010 a mult comentatului “Master Plan General de Transport”, comandat de către Ministerul Transporturilor, sau a “Studiul de sustenabilitate și eficientizare a rețelei feroviare”, proiect susținut de Autoritatea de Reforma Feroviara nu au putut suplini lipsa unei strategii unitare.

Mai mult decât atât, MPGT a propus, într-o variantă preliminară a sa, o măsură contrară politicii Uniunii Europene în domeniu și anume: **diminuarea lungimii rețelei feroviare cu 40%, propunere** justificată de autori, prin necesitatea reducerii efortului financiar pentru mentenanța infrastructurii.

Intervenția AIF, alături de alte organizații din România, făcută la nivelul DG Move și DG Regio, au determinat renunțarea la această măsură – închiderea de linii CF – contrară direcției UE și cerințelor din Cartea Albă pentru Transporturi (2011), care solicită, expres, menținerea unei rețele feroviare dense și transferarea de pe șosele, către sisteme de transport prietenoase cu mediul, precum căile ferate și căile navigabile, a unor volume cât mai mari de mărfuri și călători, în vederea diminuării emisiilor de gaze cu efect de seră (care au determinat și determină schimbările climatice).

Va trebui ca în perioada următoare să se treacă la realizarea unor analize oficiale serioase, imperios necesare, privind situația actuală și viitoare a sistemului feroviar din țara noastră, precum și stabilirea unor concluzii și măsuri de redresare, care să încerce să sintetizeze o parte importantă din aspectele ce caracterizează transportul feroviar în ansamblul său, în vederea rezolvării lor, dintre care putem enumera următoarele:

- Distribuția teritorială a rețelei feroviare acoperă relativ uniform suprafața României și deservește 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.

- 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.

- Căile ferate sunt în plină expansiune în Europa Centrală și de Est.

În acest context, dezvoltarea la nivel politic și economic/industrial, aferente transportului feroviar de marfă și de călători din România, va trebui să confirme validitatea acestor dinamici în perioada următoare.

Reguli noi și transparente, o piață cu jucători adaptați la modelele de business ale companiilor europene concurente, proiecte de infrastructură viabile, achiziții de material rulant performant și, eventual, o regionalizare, care ar putea permite o mai bună accesare și investire a fondurilor europene, trebuie avute în vedere în scopul creării unui sector feroviar românesc mai competitiv și mai sigur, în cadrul spațiului feroviar unic european.

Pentru realizarea acestor deziderate va trebui ca la nivelul sistemului feroviar să se acționeze, în paralel cu modernizarea infrastructurii, și în vederea asigurării și pregătirii forței de muncă necesare desfășurării în condiții de eficiență a activității de transport feroviar.

În 13 state membre ale UE, personalul cu vârsta de peste 50 de ani reprezintă o treime sau chiar mai mult din total, indicând o îmbătrânire generală a forței de muncă din sectorul feroviar, fapt ce ar putea conduce la o penurie de personal atunci când personalul actual va ajunge la vârsta de pensionare la nivelul întregii Europe.

În majoritatea statelor membre, procentul de personal recrutat în ultimii ani este scăzut, în general, din cauza reducerii ofertei pentru forța de muncă, în comparație cu alte sectoare economice.

Doar în trei state membre, ponderea personalului cu mai puțin de cinci ani de experiență este superioară ponderii personalului cu peste 30 de ani de experiență, printre acestea numărându-se și România.

În România, forța de muncă din sectorul feroviar este caracterizată de o reprezentare foarte slabă a tinerilor (cu vârsta de sub 30 de ani). De altfel, în marea majoritate a statelor membre, ponderea personalului cu vârsta sub 30 de ani este considerabil mai mică decât proporția tinerilor din populația activă totală.

Procentul de persoane cu vârsta sub 30 de ani este cel mai scăzut în statele din sudul Europei. În schimb, ponderea personalului feroviar cu vârsta peste 50 de ani depășește

proporția corespunzătoare din populația activă totală în toate statele membre, cu excepția României.

Din cauza îmbătrânirii generale a forței de muncă și a nivelului redus de înlocuire a personalului pot interveni efecte negative pentru acest sector de activitate.

Dinamismul sectorului feroviar depinde inclusiv de calificarea și motivarea forței de muncă. În următorii zece ani, transportul feroviar va trebui să facă față unor provocări complexe, de a atrage personal nou pentru a înlocui acea treime din forța de muncă care se va pensiona, adaptându-se, în același timp, unui mediu nou și competitiv.

Această situație ar trebui să genereze o monitorizare atentă din punct de vedere statistic, pentru a stabili care sunt meseriile din domeniu cele mai afectate de procesul de îmbătrânire.

Experiența statelor membre care și-au deschis piețele spre concurență arată că acest lucru ar trebui să ducă la crearea de locuri de muncă noi și mai bine plătite.

În România, se poate observa că la categoria de vârstă între 40-60 ani sunt cei mai mulți angajați în domeniul transportului feroviar de marfă și de călători, ceea ce reprezintă un procent de aproape 80 % din totalul salariaților, în timp ce la categoria 20-30 ani procentul este de sub 5 %.

Din discuțiile avute cu reprezentanții operatorilor feroviari meseriile deficitare în principal sunt: mecanic de locomotivă, revizor tehnic vagoane, conductor de tren, electrician și electronist întreținere și reparații vagoane, și strungar.

Dacă ne raportăm la numărul de salariați care au urmat cursurile de perfecționare sau calificare pentru toate aceste meserii specifice domeniului în ultimii ani, se constată că în viitor meseria de mecanic de locomotivă va fi slab reprezentată.

O dificultate sesizată în urma discuțiilor este aceea legată de organizarea cursurilor de calificare sub formă de module, acest sistem conducând la eliminarea costurilor suplimentare. Astfel, în loc să se realizeze un curs de bază care să fie completat cu diferențe de curs specifice, se realizează câte un curs de specialitate pentru fiecare tip de locomotivă.

Pentru obținerea permisului de conducere a locomotivei, persoanele trebuie autorizare inițial ca mecanic ajutor, funcție inferioară ce trebuie exercitată minim trei luni, urmată de promovarea examenului de autorizare ca mecanic de locomotivă. Chiar dacă în practică se poate realiza conducerea simplificată a trenului, această procedură generează cheltuieli mai mari și disfuncționalități în activitatea operatorilor de transport, prin utilizarea de personal suplimentar, doar pentru parcurgerea stagiilor de autorizare.

Se constată, de asemenea, că numărul celor calificați, sau care au urmat cursuri de perfecționare și specializare în ultima perioada de timp, este foarte mic față de necesar, comparativ cu numărul total de angajați înregistrați în ramură.

Având în vedere deficitul de personal din domeniu, este necesară **creșterea 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.

Astfel, pe lângă încheierea unor protocoale între Ministerul Transporturilor și Ministerul Educației, prin liceele și universitățile tehnice de profil din țară, accesul unor entități private pe piața pregătirii profesionale în domeniu, ar putea determina o creștere a interesului în acest sens.

Pentru instruirea teoretică și practică, în cazul activităților de calificare pentru meseriile 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, care sunt sau pot fi înființate de operatorii feroviari, sau alte persoane juridice private care doresc să investească în acest domeniu.

Din discuțiile avute cu transportatorii feroviari de marfă și de călători a reieșit faptul că actualul mod de pregătire, formare și certificare a mecanicilor de locomotive, aflat în prezent în vigoare, este extrem de rigid, confuz și neorientat spre necesitățile operatorilor de transport nereușind să utilizeze, optim și eficient, resursa umană existentă astăzi pe piața muncii.

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 și a liceelor 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 continua scădere, iar media de vârstă a crescut continuu.

Reformarea sistemului de scolarizare 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 scolarizare și operatorii feroviari în funcție de necesitățile companiilor.

În sensul rezolvării problemelor arătate se pot propune o serie de măsuri care va trebui a fi 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:

- O 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. Sustinem 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.
- Crearea de noi scheme de ajutor de stat, și promovarea de ajutoare de stat individuale pe care sa le aprobe Comisia Europeana, 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 feroviar 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.
- Implicarea mai activă a Ministerului Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor, ținând seama de faptul că reforma sectorului feroviar românesc trebuie accelerată și susținută de măsuri pro-active 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.

În cele ce urmează, propun câteva măsuri prioritare care trebuiesc luate, pe termen foarte scurt, menite să contribuie la revitalizarea sistemului feroviar din România.

- **Urgentarea lucrărilor de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare**

În primul rând pe coridorul TEN-T, Predeal – Brașov – Sighișoara – Simeria – Frontiera cu Ungaria

Pentru creșterea imediată a capacității de trafic și a cantității de marfă și calători din România spre și dinspre Europa. Desigur că în acest caz, întreaga rețea feroviară principală trebuie modernizată, dar se constată că ritmul lucrărilor pe acest coridor este, în prezent, foarte lent, ceea ce face dificilă preluarea unei părți din transportul rutier de marfuri sau călători de către transportul feroviar, așa cum se solicită în mod special de către UE în Cartea Albă, pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și descongestionarea traficului rutier și reducerea numărului de accidente rutiere.

Porțiunea Simeria - Arad

Pe cei 141 km se lucrează în prezent, dar nu în ritmul estimat. Trenurile vor rula cu viteze medii de peste 100 km/h probabil din anul 2024, în timp ce acum viteza medie este de sub 50 km/h din cauza lucrărilor, iar întârzierile apar foarte des.

Pe tronsonul Brașov - Sighișoara

Acesta are o distanță de 129 km și în prezent, pe acest tronson se circula foarte greu din cauza restricțiilor de viteză. Pe două dintre cele trei secțiuni componente, au început cât de cât lucrările de reabilitare, dar tot parcursul va fi gata probabil în 4-5 ani, în cel mai bun caz.

Tronsonul Brașov – Predeal

În cei peste zece ani de când s-au început lucrările la Coridorul care va uni în final Curtici de Constanța s-a reușit modernizarea a peste 350 km între Predeal și Constanța, iar Brașov – Predeal care are o lungime de 27 km. rămâne un tronson extrem de important dar complicat de realizat. Trenurile parcurg distanța menționată într-un timp cu 20% mai mare ca acum 20 de ani, deoarece pe această distanță sunt foarte multe restricții de viteză în vigoare. Tronsonul trebuie să fie reabilitat cu prioritate într-o perioadă cât mai scurtă de timp, ca și în cazul altor secțiuni, caz în care viteza de circulație poate fi ridicată, rapid, prin eliminarea restricțiilor de viteză existente în prezent.

Linia București – Giurgiu via Grădiștea

Sunt 15 ani de când trenurile nu mai circulă pe linia directă București – Giurgiu, prima construită pe teritoriul Principatelor. Pe cei 96 km sunt preconizate investiții de peste 600 milioane euro, inclusiv reconstruirea podului de peste Argeș de la Grădiștea. Din păcate se pare că vor mai trece ani buni până când se vor vedea, poate, rezultatele începerii

lucrărilor de reparații și modernizare a acestei rute feroviare de importanță deosebită în mod special pentru transportul de mărfuri din zona Asia către Europa.

Modernizarea și electrificarea liniei Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor

A existat o perioadă în care se vorbea de trenuri de mare viteză între Cluj și Budapesta. Din păcate astăzi, cei 150 km dintre Oradea și Cluj Napoca nu sunt electrificați iar viteza medie care poate fi atinsă este, în cel mai bun caz, de maxim 60 km/h. Acest proiect, de reabilitare, modernizare și electrificare a acestei cai ferate este de primă importanță, pentru a se putea realiza, cât mai rapid, a celei de a doua legături feroviare transfrontaliere spre Europa, prin Ungaria, variantă redondantă, în special pentru mărfurile din și spre portul Constanța, sau spre Turcia prin Bulgaria, acest lucru ducând implicit la descongestionarea coridorului TEN-T prin Curtici către sud-estul României.

Magistrala 900 București - Timișoara

Trenurile de călători parcurg, în prezent, cei 533 km într-un timp cu trei ore mai mare decât acum 25 de ani. În 1995 cel mai rapid Interciti parcurgea distanța în 6 ore și 25 de minute, iar astăzi un tren InterRegio parcurge aceeași distanță în 9 ore și 35 de minute. Balota, Craiova sau Lugoj sunt zone care au nevoie rapidă măcar de reabilitare, pentru a se putea obține o creștere a vitezei de circulație măcar la nivelul anilor 1990.

Linia Craiova - Calafat

O excelentă legătură pentru traficul de marfă și pasageri între sudul României și nordul Bulgariei, mai ales datorită existenței "noului" pod Calafat - Vidin. În prezent trenurile fac asăzi maim ult de trei ore pentru parcurgerea unei distanțe de doar 108 km.

Linia Suceava - Ilva Mică

Este cea care face legătura între Moldova și Ardeal, iar cei 191 km sunt parcurși, în prezent, în maim ult de 4 ore de către trenurile InterRegio și peste 5 ore de trenurile Regio. Linia care trece și prin Vatra Dornei are printre cele mai frumoase peisaje, dar are nevoie de reabilitare și modernizare urgentă.

În afară celor arătate mai sus este necesar a se intensifica lucrărilor de reparații și modernizări și pe alte secțiuni ale infrastructurii feroviare, măsuri care va duce la creștere imediată a vitezei de circulație și implicit a calității transportului feroviar de marfă și de călători.

M 400, magistrala Brașov - Satu Mare, cu o lungime de 518 km, are în prezent multe secțiuni cu viteze maxime de 45 km/h

Arad - Oradea, în lungime de 121 km, unde media de viteză este de 55 - 60 km/h în cel mai bun caz. Pe aceasta linie de cale ferată circula șapte trenuri pe zi pe sens, iar prin mărirea vitezei de circulație ar deveni viabilă și naveta în regiunea respectivă.

Pe **București - Sibiu**, circulă în prezent doar patru trenuri directe pe zi cu timpi de circulație mari, cel mai rapid tren fiind trenul internațional IR 472/473, care parcurge distanța într-un interval de timp puțin peste 5 ore. În varianta via Brașov sunt 315 km, dar pe **M200**, iar cei 150 km dintre Brașov și Sibiu sunt pe linie neelectrificată și viteza medie care poate fi atinsă este de cel mult 60 km/h.

Filiași - Simeria, care are o distanță de 202 km, și pe care cele mai rapide trenuri fac peste patru ore. Este o linie ce străbate și zone muntoase, pe Valea Jiului, traseul fiind foarte spectaculos și cu mare potențial turistic.

Podu Olt - Piatra Olt, cu o lungime de 164 km, și unde cele mai rapide trenuri fac peste trei ore.

Ploiești - Târgoviște, care leagă cele două capitale de județ este o cale ferată în lungime de 52 km. În prezent există doar un tren pe zi, iar în mare măsură transportul de persoane se efectuează cu microbuzele sau autobuze.

Având în vedere importanța economică, socială și strategică a sistemului feroviar național, ținând cont de obligațiile ce ne revin din aplicarea politicilor Uniunii Europene în domeniu și nu în ultimul rând de necesitatea creșterii eficienței sistemului de transport pe sină, credem că, pe termen scurt, propunerile noastre pot contribui la realizarea acestor deziderate.

- **Dezvoltarea urgentă a capacității Portului Constanța**

În vederea creșterii volumului și traficului de mărfuri spre și dinspre Europa Centrală către cel mai mare port de la Marea Neagră și implicit a creșterii veniturilor la bugetul țării noastre, având în vedere și “supraaglomerarea” porturilor din Nordul Europei, este momentul ca Portul Constanta să profite de aceasă situație și să preia o mai mare parte a mărfurilor destinate țărilor din Europa centrală sau livrate de către acestea către Asia în mod special.

- **Dezvoltarea sisteme de transport feroviare suburbane / regionale**

Realizarea, în jurul marilor aglomerări urbane (București, Cluj, Brasov, etc.) a unor sisteme de transport feroviar suburban / regionale pentru călători, cu circulație cadentată care, coroborat cu sistemul Park&Ride (P&R), să se constituie într-un sistem de transport public atractiv, similar S-Bahn-urilor sau rețelei RER din Franța, menit să descurajeze, în mare parte, navetismul cu microbuze și autoturisme individuale.

- **Reabilitarea și modernizarea Garii de Nord**

Prima poarta de intrare feroviară a țării are nevoie urgentă de reabilitare și modernizare, mai ales că, în prezent, aici ajung și trenurile care vor aduce pasagerii de la Aeroportul Internațional Henri Coanda din Otopeni. În acest sens este de preferat să se realizeze un studiu care să verifice posibilitatea ca pentru o sumă mai mică de bani se poate construi,

în nordul capitalei cât mai aproape de aeroport, o altă gară modernă, iar actuala să fie transformată într-un centru comercial-cultural.

Având în vedere importanța economică, socială și strategică a sistemului feroviar național, ținând cont de obligațiile ce ne revin din aplicarea politicilor Uniunii Europene în domeniu și nu în ultimul rând de necesitatea creșterii eficienței sistemului de transport pe sină, credem că, pe termen scurt, propunerile noastre pot contribui la realizarea acestor deziderate.

Ca o concluzie finală a analizei făcute ținând cont de faptul că în România, distorsionarea competiției dintre modurile de transport terestru este mai accentuată decât la nivelul Uniunii Europene, pentru a se menține viabil pe piață transportul feroviar, din motive de eficiență economică superioară, este necesară implementarea unor mecanisme de finanțare publică a acestui tip de transport.

Practica europeană în domeniu a identificat trei mecanisme principale de finanțare publică a transportului feroviar, care vor trebui implementate urgent și în țara noastră, respectiv:

- Finanțarea întreținerii, reînnoirii și dezvoltării infrastructurii feroviare, reglementată ca obligație a statelor membre prin Directiva 2012/34/UE
- Finanțarea obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar al pasagerilor, reglementată la nivel european prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007
- Finanțarea investițiilor privind achiziția materialului rulant destinat transportului de pasageri, reglementată de asemenea prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

În prezent, la nivel european se derulează o serie de studii în scopul identificării unor mecanisme de finanțare publică destinate să conducă la promovarea prioritară a transportului feroviar de marfă și de călători și care să permită transferul masiv al fluxurilor de marfă și de călători de la modul rutier la cel feroviar.

În acest context, trebuie remarcat faptul că documentele recente elaborate de Comisia Europeană recomandă statelor membre implementarea unor obligații de serviciu public privind transportul feroviar al mărfurilor și compensarea corespunzătoare a acestora, de o manieră similară obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar al călătorilor, cu respectarea legislației privind ajutorul de stat.

La 1 ianuarie 2021, s-a marcat începutul Anului European al Căii Ferate. Inițiativa Comisiei Europene evidențiază beneficiile căii ferate ca mijloc de transport durabil, inteligent și sigur. Activitățile care vor fi organizate vor pune calea ferată în centrul atenției pe tot parcursul anului 2021 pe întregul continent European, pentru a încuraja utilizarea transportului feroviar atât de către călători, cât și de către întreprinderi și pentru a contribui

la obiectivul acordului verde al UE de a deveni neutră din punct de vedere climatic până în anul 2050.

În prezent în Uniunea Europeană, calea ferată este responsabilă pentru mai puțin de 0,5% din emisiile de gaze cu efect de seră legate de transport. Acest lucru o face una dintre cele mai durabile forme de transport de persoane și de mărfuri. Printre alte beneficii, calea ferată este, de asemenea, extrem de sigură și conectează oamenii și întreprinderile din întreaga Uniune prin intermediul rețelei transeuropene de transport (TEN-T Trans-European Transport network).

În ciuda acestor avantaje, până în prezent, doar aproximativ 7% din călători și 11% din mărfuri sunt transportate pe calea ferată. Anul european al căii ferate va crea un impuls pentru a contribui la creșterea ponderii căilor ferate în transportul de călători și de mărfuri. Acest lucru va reduce semnificativ emisiile de gaze cu efect de seră și poluarea provenite din transport la nivelul Uniunii Europene, contribuind la eforturile UE în cadrul Acordului verde european (European Green Deal).

Ca prim an de implementare completă a celui de-al patrulea pachet feroviar, anul 2021 va reprezenta, de asemenea, un salt important către spațiul feroviar unic european: o rețea feroviară europeană mai eficientă, cu o mobilitate continuă transfrontalieră.

Încă de la începutul acestui an, Comisia Europeană a lansat un web-site care oferă informații suplimentare cu privire la inițiativă, precum și o prezentare generală a activităților planificate. Diverse evenimente, proiecte și activități în toate statele membre vor evidenția numeroasele dimensiuni ale căilor ferate – de la industria feroviară inovatoare la nivel mondial, până la rolul căii ferate în cultura și patrimoniul european, importanța sa pentru conectarea regiunilor, a oamenilor și a întreprinderilor, rolul său în sustenabilitatea turismului, precum și implicarea acestuia în relațiile Uniunii Europene cu țările vecine.

Agenda legislativă a Comisiei va reflecta, de asemenea, Anul european al căii ferate, cu propuneri privind un nou parteneriat industrial feroviar, legături mai bune pentru calea ferată cu alte moduri de transport și îmbunătățirea globală a transportului de mărfuri, așa cum se subliniază în adoptarea recentă a Comisiei, Strategia sustenabilă și inteligentă. de mobilitate (**Sustainable and Smart Mobility Strategy**).

Istoric Inițiativa, propusă de Comisia Europeană în martie și adoptată de Parlamentul European și Consiliu în decembrie 2020, face parte din eforturile UE în cadrul Acordului verde european, planul UE de a-și face economia durabilă prin realizarea neutralității climatice până în anul 2050. Unul dintre elementele cheie ale planului este lansarea unor mijloace de transport mai curate și mai sănătoase, întrucât sectorul transporturilor este în prezent responsabil pentru aproximativ 25% din emisiile de gaze cu efect de seră ale

Uniunii. Acordul european european urmărește o reducere cu 90% a emisiilor de transport până în anul 2050.

Pentru a îndeplini acest obiectiv și pentru a se asigura că transportul continuă să își joace rolul în timpul tranziției către o economie europeană curată, digitală și inovatoare, Comisia a adoptat Strategia sa de mobilitate durabilă și inteligentă în decembrie 2020. Aceasta prezintă calea către o mobilitate durabilă, inteligentă și rezistentă și include repere, cum ar fi dublarea transportului feroviar de marfă și triplarea activității feroviare de mare viteză până în anul 2050.

Comisia va prezenta, în curând, un plan de acțiune pentru stimularea transportului feroviar de călători, iar strategia prevede măsuri de îmbunătățire a capacității și de simplificare a formularelor diferitelor moduri de transport pentru a spori și mai mult atractivitatea căii ferate.

Președinte,

Vasile ȘECLĂMAN

Data: 20.ianuarie 2021