

Concluzia nemților: Statul român a abandonat nu doar investițiile, ci și întreținerea căii ferate

12 martie 2021

Fundația germană Friedrich Ebert Stiftung (FES) a organizat vineri o masă rotundă pe tema proiectelor ce pot fi propuse de către România în Planul Național de Reziliență și Redresare. Analiza prezentată arată că România a încercat continuu să promoveze proiecte de autostrăzi spre finanțarea Uniunii Europene cu toate că țintele la nivel european sunt transporturile verzi, nepoluante. Chiar și judecat comparativ cu țările foste comuniste evoluția sectorului feroviar din România a fost una proastă caracterizată de subfinanțare și dezinteres politic. FES a propus câteva proiecte ce ar putea primi finanțarea PNRR.

Studiul sub egida FES a fost realizat de Cornel Ban, lector în economie politică la Copenhagen Business School (Danemarca) și cercetător nerezident la Global Development Policy Center la Boston University, precum și de Sorin Gog, lector în cadrul Facultății de Sociologie și Asistență Socială, Universitatea Babeș-Bolyai, Cluj-Napoca și membru al Institutului pentru Solidaritate Socială.

Figure 4
Alocații de fonduri europene pe transport rutier, feroviar și altele

Alocații 2014-2020	Rutier	Feroviar	Altele
PL	37,23 %	28,75 %	34,02 %
RO	62,60 %	26,79 %	10,61 %
HU	33,37 %	35,42 %	31,21 %
BG	32,01 %	39,73 %	3,27 %
CZ	35,33 %	30,44 %	34,23 %
SI	39,80 %	39,72 %	0,47 %
SK	36,42 %	38,13 %	21,45 %

Alocații 2007-2013	Rutier	Feroviar	Altele
PL	38,08 %	21,40 %	40,50 %
RO	61,00 %	31,00 %	8,00 %
HU	48,90 %	26,80 %	24,30 %
BG	51,00 %	17,20 %	31,80 %
CZ	48,70 %	37,20 %	14,10 %
SI	44,20 %	47,40 %	8,40 %
SK	57,00 %	30,00 %	13,00 %

Sursa: Comisia Europeană¹⁰

Erori de abordare

În mod constant, bazându-se pe o presupusă naivitate a Comisiei Europene, oficialii români au propus Uniunii Europene spre finanțare autostrăzi, în detrimentul căilor ferate și aceasta în totală contradicție cu țările foste comuniste.

„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 (Programul Noua Generație EU – n.red.) este un fel de supliment de POR-POSPOIM, 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 (...) 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”, explică autorii studiului FES.

România a introdus câteva proiecte feroviare însă total insignifiante față de zona rutieră. „Aceste solicitări pălesc însă prin comparație cu solicitările din PNRR pe rutier. Ca membru al UE, România trebuie să ceară fonduri pe feroviar (...) 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”.

Țările foste comuniste au alte abordări

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 (...) 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 capitol”.

Figura 5: Rețeaua feroviară net europeană și reabilitarea ei cu fonduri europene

Țara	Rețeaua totală	Reabilitată (2007-2013)	Reabilitată (2014-2020)	Total reabilitată	Procent reabilitată din rețeaua totală
PL	38,812	1,538	69	1,607	4,14%
RO	28,668	122	3	125	0,44%
HR	9,229	370	174	544	5,90%
CZ	15,819	675	28	703	4,45%
BG	5,967	345	29	374	6,27%
SI	2,192	196	0	196	9,02%
SK	3,629	80	14	94	2,59%
IT	23,385	1835	185	2,020	8,64%

Sursa: Comisia Europeană

Un sector total subfinanțat

Studiul reflectă și problema subfinanțării sectorului feroviar din România. În mod constant politicienii au livrat populației autostrăzile atât de aducătoare de voturi. „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 reînnoire.

„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 (...) 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 (...) 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). 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, au explicat autorii studiului.

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).

Istoricul dezvoltării feroviare a României

Toate aceste „evoluii” vin în totală contradicție cu istoria bogată de dezvoltare a căii ferate din România.

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 km. 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 locuitor 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 km. 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 vagoane. 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 stabiliza la 10% din totalul acestora.

Ce proiecte sugerează FES

FES a prezentat o listă de proiecte ce ar putea fi propuse CE spre finanțare în PNRR

- Modernizarea a 1000 de kilometri de infrastructură feroviară. 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, de aceea acest obiectiv trebuie să fie unul strategic. 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.
- 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 electrificată. În 2020, CFR raporta pentru anul precedent faptul că 51% din

transportul de călători și 78,5% din transportul de marfă se realiza prin intermediul unor linii electrificate. 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. 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.

- Dezvoltarea transportului feroviar nocturn și a 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 este pe transportul de marfă, cu accent pe cel transfrontalier și intermodal pe culoarele T EN-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.
- 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 emitere 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 țintirea 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.

- 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 țintească lucruri noi în România, precum emisii zero.
- Mobilitate sustenabilă (feroviarul electrificat este aici de importanță supremă) pentru navetele din zona rurală și suburbii spre orașele mari și medii. 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. 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.
- Finanțarea modernizării liniilor feroviare non-TENT care deservește comunități cu venituri mici (o mare parte a zonei nemetropolitane 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. 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 retehnologizarea și adaptarea rampelor și a facilităților de descărcare și încărcare la noile realități economice.

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.

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 regenerabile 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.

Bogdan Hossu: Moldova e izolată în PNRR

La eveniment au participat reprezentanți ai industriei feroviare, lideri sindicali. Bogdan Hossu, lider sindical a opinat că, în domeniul PNRR o lipsa majoră e izolarea zonei Moldovei din punct de vedere al conectării cu vestul țării. Mă așteptam să se vadă străpungerea munților (...) de aici și refuzul investitorilor de a veni acolo în Moldova deși exista resursă umană. Nu și investitori”, a spus el.

Liderul sindicatului mecanicilor de locomotivă, Iulian Măntescu, a abordat problema materialului rulant neachiziționat de către ARF, instituție apărută acum patru ani și care nu a reușit să ducă la capăt licitațiile cu consecința pierderii de către România a 650 de milioane de euro, alocați de CE.

Măntescu nu exclude existența jocurilor făcute și a unor interese ascunse astfel încât peste câțiva ani operatorii feroviari români de marfă și călători să fie „spulberați” de giganții occidentali gen OBB sau DB, deținători ai unor parcuri moderne de material rulant. „Nu am văzut voința politică deși este anul european al căii ferate. Suntem singura țară care nu a cumpărat o osie, un vagon. Măntescu a mai opinat că este o eroare modernizarea coridorului feroviar 4 la viteza de doar 160 de kilometri la oră. Aceasta trebuia să se facă la 250 de kilometri căci prea curând nu vom mai avea bani pentru modernizare la viteză mai mare. DE abia în 2012 au venit primii bani pentru întreținerea căii ferate, dar ne mințim căci rămân foarte puțini bani pentru întreținere, de ordinul milioaneilor sau zecilor milioane de lei”, a mai spus el. **Studiul FES este disponibil integral aici.**

Sursa: Club Feroviar