

Comisia Europeană regândește coridoarele TEN-T. Ce ar trebui să negocieze România

20 Septembrie 2021



Comisia Europeană se află în proces de regândire a rețelei TEN-T, a declarat la finele săptămânii trecute comisarul european pentru Transport, Adina Vălean, la București. Declarația a trecut nebăgată în seamă de presă, însă reorganizarea acestor coridoare ar fi esențială pentru România.

Comisarul european a spus că la nivel european, la finele acestui an, va apărea o modificare a regulilor pentru a ușura intermodalitatea în zona transporturilor, obiectivul fiind unul crucial pentru Uniunea Europeană. „TEN-T Core va trebui terminat până în 2030. La nivel european, la finele acestui an, se va veni cu o modificare a regulilor, și anume alinierea coridoarelor de cale ferată cu cele rutiere pentru a avea intermodalitate”, a spus ea.

Situația intermodalității e una critică în România. Șoselele sunt blocate de șiruri de camioane, straturile asfaltice sunt distruse și afundate de tonajul mare al camioanelor care circulă supraîncărcate inclusiv atunci când temperaturile fac asfaltul să curgă și, cu toate acestea, cea mai mare parte a traficului de marfă are loc pe rutier.

Planuri mari, rezultate mici

Acum zece ani, în 2010 s-a gândit o strategie până în 2020 care urma să aducă pe intermodal patru tone din zece în traficul de marfă în România.

„Strategia de transport intermodal în Romania 2020, aprobată prin OMTI nr. 457 din 20.06.2011, stabilește ca obiectiv general dezvoltarea sistemului național de transport intermodal de mărfuri. Realizarea unui sistem de transport intermodal în România are ca țintă generală pentru 2020 atingerea prin acest sistem a unei cote de transport reprezentând cel puțin 40% din volumul mărfurilor transportate în unități de transport intermodal (UTI) pe teritoriul României. Documentul stabilește direcțiile de acțiune pentru acest sector. 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. În 2018, în România, doar 4% din totalul volumului de transport de mărfuri pe calea ferată este realizat în sistem intermodal, media europeană fiind de 21,6%", se scria în aceasta.

Irinel Scioșteanu: Cel puțin câte un centru pe Regiune de dezvoltare

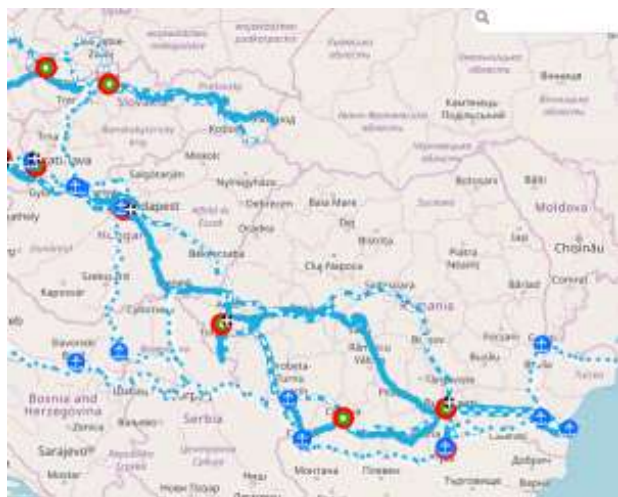


Irinel Scioșteanu

Anii au trecut, nimic nu s-a întâmplat. „Facem o analiză pe eșecul avut în strategia intermodală de acum cinci-sase ani. S-a făcut o gândire, dar nu am avut succes. Există doar câteva începuturi în sistemul privat. Trebuie regândit sistemul astfel încât să existe măcar unul (centru intermodal – n.red.) pe fiecare regiune care să facă transferul între rutier și feroviar”, spune Irinel Scioșteanu, secretar de stat în Ministerul

Transporturilor. Proiectele ar putea fi „fie ca sistem privat, fie parteneriat public privat sau la nivel central”, mai afirmă el.

O explicație a eșecului poate fi aceea că în România coridoarele rutier și feroviar pe TEN-T Core, zona unde merge majoritatea finanțării, sunt depărtate. Desigur idealul nu este suprapunerea totală a coridoarelor, dar nici amplasarea acestora la sute de kilometri distanță și trasee paralele pe alte sute de kilometri. De exemplu, coridorul rutier spre vest se separă de cel feroviar la București pentru a se reîntâlni la Deva (ramura nordică feroviară) și la Timișoara (ramura sudică feroviară) cu autostrada A1.



O altă problemă care ar putea fi remediată dacă nu e tardiv, o reprezintă absența oricăror conexiuni feroviare spre Moldova. Atât Polonia, cât și țările baltice au inclus în TEN-T segmente care se îndreaptă spre spațiul fost sovietic în ipoteza sau cu argumentul că părți ale acestuia ar putea deveni într-o bună zi părți ale UE. Este vorba de Ucraina sau Moldova. În România, pe TEN-T Core nu există sectoare feroviare incluse, cel puțin potrivit hărții oficiale a rețelei.

Calendarul modificărilor

Actuala politică TEN-T se bazează pe Regulamentul (UE) nr. 1315/2013. Prin mai multe revizui, politica a făcut față cererii în creștere de transport, mai multor extinderi ale UE și provocărilor în evoluție ale politicii de transport (de exemplu, liberalizarea, standardizarea, inovația tehnologică).

Comisia a început actualul proces de revizuire TEN-T în aprilie 2019 cu o evaluare a regulamentului existent TEN-T împreună cu o consultare publică deschisă. Această consultare a avut loc între aprilie și iulie 2019. Comisarul Adina Vălean a prezentat Parlamentului European principalele linii ale procesului de revizuire TEN-T la 23 iunie 2020.

O consultare ca parte a evaluării impactului a fost planificată pentru toamna anului 2020. În conformitate cu planul de acțiune inclus în comunicarea Comisiei privind acordul verde european, o propunere legislativă pentru o revizuire a Regulamentului TEN-T este planificată în al treilea trimestru al anului 2021.

Comisia a organizat o consultare publică cu privire la foaia de parcurs de revizuire între 20 noiembrie și 18 decembrie 2020. Comitetul TRAN al PE a pregătit un raport sub conducerea lui Jens Gieseke (PPE, Germania). După ce a fost aprobat în comisia TRAN în decembrie 2020, raportul a primit un sprijin puternic în plenul PE și a fost adoptat la 20 ianuarie 2021 prin vot la distanță.

Raportul a subliniat importanța consolidării competențelor coordonatorilor europeni. Raportul a solicitat statelor membre să își îndeplinească obligațiile și Comisiei să joace un rol mai puternic. Acesta a susținut că, pentru finalizarea la timp a rețelei centrale până în 2030, ar trebui menținută proiectarea existentă a rețelei centrale, permițând doar modificări mici. Raportorul a subliniat, de asemenea, necesitatea integrării zonelor rurale, periferice și ultraperiferice în rețea până în 2050 și a susținut continuarea conexiunii cu Regatul Unit, cu condiția ca țara să participe în continuare la finanțare. Consultarea publică a Comisiei cu privire la orientările revizuite s-a încheiat la 5 mai 2021. La 26 mai 2021, Comisia a publicat rezultatele evaluării sale a regulamentului.

De asemenea, a confirmat că intenționează să prezinte regulamentul revizuit în noiembrie 2021, împreună cu Directiva revizuită privind sistemele inteligente de transport.

Sursa: Club Feroviar