

Conferința ZF Economia verde. „Sistemul feroviar nu a prezentat niciun interes pentru Ministerul Transporturilor în ultimii 20 de ani, deși toate țările dezvoltate l-au prioritizat”

16 septembrie 2022



- ◆ **Trenurile de marfă circulă cu o viteză medie de doar 15-17 km pe oră**
- ◆ **Pe calea ferată avem 50 milioane de tone anual de mărfuri, iar pe transportul rutier, 260 de milioane de tone de marfă**
- ◆ **Transportul feroviar este „verde“, răspunde de mai puțin de 1-2% din emisiile de gaze cu efect de seră din totalul emisiilor generate de sistemul de transport.**

Tranziția către transportul feroviar, un transport „verde“, considerat strategic în Uniunea Europeană și pentru care țările civilizate au priorizat investițiile, se poate face doar prin investiții în dezvoltarea căilor ferate și a parcului de locomotive și vagoane, au fost concluziile speakerilor care au participat la videoconferința „Cum poate salva mediul transportul feroviar? Cum creștem calitatea deplasării pe calea ferată pentru a nu pierde trenul tranziției la un transport nepoluant?“, realizată de Ziarul Financiar în parteneriat cu Raiffeisen Bank.

**Mai puțin
de 700 km**
din cei peste
10.000 km de cale
ferată au fost
modernizați pe
fonduri europene
în ultimii 30 de ani.

**Mai puțin
de 1-2%**
din totalul
emisiilor de gaze
cu efect de seră
sunt generate de
transportul
feroviar.

**15-17 km
pe oră**
este viteza medie
cu care circulă
trenurile de marfă
în România, mult
sub cea a țărilor
din regiune.

„Îi încurajăm pe toți jucătorii să vină la discuții, avem un set-up intern pentru a facilita aceste finanțări și avem discuții cu producători de material rulant, transportatori, chiar și instituții de stat“, a spus Alexandra Strafalogea, manager Departament Corporații Mari la Raiffeisen Bank.

Pe lângă finanțare însă, transportul pe calea ferată are și alte obstacole, printre ele numărându-se lipsa de receptivitate din partea statului.

„Sistemul feroviar se confruntă cu provocări multiple, dincolo de faptul că nu prezintă niciun interes pentru oficialii Ministerului Transporturilor. Recomandarea Comisiei Europene există încă din 2010, când s-a hotărât ca transportul feroviar să devină prioritar. Noi însă alocăm 1 euro investiții pentru transportul feroviar și 10 euro pentru cel rutier. Avem probleme majore în modul în care Ministerul Transporturilor gestionează repartizarea volumelor de marfă între terestru și feroviar“, a spus Sorin Chinde, vicepreședintele Grampet, cel mai mare grup feroviar de pe piața locală.

România a modernizat mai puțin de 700 km din cei peste 10.000 km de cale ferată pe fonduri europene în ultimii 30 de ani, după cum arată Programul Operațional de Transport, în varianta trimisă în iunie anul acesta către Comisia Europeană. Eficiența transportului feroviar de marfă din România este mult sub cea a țărilor din regiune, trenurile de marfă circulând la noi cu o viteză medie de doar 15-17 km pe oră.

„Uniunea Europeană împinge politica de transporturi în favoarea transportului feroviar, datorită angajamentelor de mediu. Până în 2030, cam 30% din mărfurile de pe șosele ar trebui transferate către transporturile navale și feroviare. Pe calea ferată avem 50

milioane de tone anual de mărfuri, în timp ce, în transportul rutier, sunt 260 de milioane de tone de marfă“, a mai spus Sorin Chinde.

Autoritățile din România ar trebui să adopte modelele de succes din țările din regiune sau din vestul Europei pentru dezvoltarea căilor ferate.

„În România putem parcurge la nivelul unei luni 8.000 km, iar în Ungaria putem să parcurgem, tot într-o lună, 25.000-30.000 km, pentru că viteza de circulație este diferită. Dacă autoritățile din România ar putea să găsească un model precum cel din Polonia ar fi bine. Polonia a reușit să redimensioneze capacitățile naționale în ceea ce înseamnă construcția de rame și locomotive“, a spus Eduard Iancu, CEO al DB Cargo, divizia de transport marfă pe calea ferată a Deutsche Bahn.

În România există cel mult 40 km de cale ferată certificați cu sisteme ERTMS/ETCS (sistem de management al vehiculelor care circulă pe calea ferată) din cei 10.000 km de cale ferată existenți, spun jucătorii din piața de profil.

„În majoritatea țărilor cu care noi avem legătură sunt mult mai mulți kilometri certificați. Degeaba fabricăm locomotive cu ETCS dacă la noi calea ferată nu este dotată cu sistemul complementar. Din 2020, fabricanții de locomotive sunt obligați să aibă certificate ETCS, ceea ce implică un cost substanțial. Noi însă am primit derogare doi ani“, a spus Radu Zlatian, director de cercetare-dezvoltare la Softronic, singurul producător de locomotive electrice din Europa de Est.

Investițiile sunt necesare în modernizarea infrastructurii, întreținerea căilor ferate și a vagoanelor.

„Ar trebui să avem o strategie pe termen lung pentru sectorul feroviar. Putem să avem exemple pornind de la ce se întâmplă în Franța, Germania, Italia, dar facem pași concreți să ajungem acolo?“, a adăugat Gyurko Laszlo, membru în Consiliul Național de Supraveghere Feroviară.

Transportul feroviar răspunde de mai puțin de 1-2% din emisiile de gaze cu efect de seră din totalul emisiilor din sistemul de transport, potrivit statisticilor.

„Consumurile specifice de energie cu trenul și metroul sunt de 0,02 kWh pentru un călător și un kilometru pe care îl parcurge, la tramvai consumul este de 0,08 pe kWh/călător/km, în vreme ce autoturismul propriu este responsabil de un consum de 0,56 kWh/călător/km. Totul trebuie transformat în costuri“, a spus Iosif Szentes, directorul Direcției Dezvoltare Transport Feroviar din cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov (TPBI).

Eficiența energetică și sustenabilitatea acestui sector sunt strategice, iar Uniunea Europeană promovează transportul pe calea ferată.

„Vom vedea cum se va investi și dacă va reuși statul român să atragă toate investițiile din PNRR, bani ar fi. Trebuie să promovăm transportul feroviar. Investițiile în infrastructură ne fac mai sănătoși“, a concluzionat Eugen Ursu, fondator și CEO al Graphein, companie de topografie și scanare 3D pentru proiecte de clădiri și infrastructură.

Cum poate salva mediul transportul feroviar?

Alexandra Strafalogea, manager Departament Corporații Mari la Raiffeisen Bank:



- ▶ Vrem să susținem sectorul feroviar, un sector strategic, putem oferi facilități de finanțare. Știm că vorbim de o subfinanțare a acestei industrii, dar cel puțin acum pare că suntem într-un moment în care există finanțare pentru această industrie feroviară.
- ▶ Eficiența energetică și sustenabilitatea acestui sector sunt strategice, iar UE promovează transportul pe calea ferată. Sunt 4-5 miliarde de euro fonduri din PNRR, mai sunt fonduri din programe operaționale de transport, Connectivity Facility Program, dar și fonduri pe cercetare și dezvoltare. Pe lângă aceste fonduri și alocațiile din PIB, vom putea lua în calcul și sistemul bancar.

► Putem și ne dorim să susținem acest sector strategic, putem oferi facilități de finanțare și investiții adiționale. Perspectiva economică cred că este una încă favorabilă, date fiind și disponibilitățile pe care le putem injecta în industrie.

► Îi încurajăm pe toți jucătorii să vină la discuții, avem acest set-up intern pentru a facilita aceste finanțări și avem discuții cu producători de material rulant, transportatori, chiar și instituții de stat.

► Primul impediment în dezvoltarea acestui sector este infrastructura subfinanțată și apoi parcul de locomotive. Toți vrem să vedem această strategie de dezvoltare a sistemului feroviar, să ne integrăm cu un spațiu feroviar european.

Gyerko Laszlo, membru în Consiliul Național de Supraveghere Feroviară:



► Investițiile sunt necesare în modernizarea infrastructurii, întreținerea căilor ferate și a vagoanelor. Noi supraveghem piața și suntem atenți la ce se întâmplă aici, fără să avem posibilități de a spune ce trebuie să dezvoltăm. Este o problemă persistentă de mai mult de zece ani, ar trebui să avem o strategie pe termen lung pentru acest sector feroviar.

► Tot sectorul feroviar necesită o restructurare ca să fie eficient. Putem să avem exemple precum Franța, Germania, Italia, dar facem pași concreți să ajungem acolo? Este foarte mult vorba despre a sta la masă toți împreună, iar această strategie să se activeze în această direcție. Există o strategie până în 2025, dar oare respectăm ce se întâmplă în această strategie?

► În multe sectoare s-au făcut restructurări, deciziile sunt la alt nivel. Eficiența acestei decizii (spargerea căilor ferate în mai multe companii- n. red.) poate nu a fost analizată, dar putem să vedem cum stăm astăzi și ce putem face mai departe.

► Noi ne ocupăm de supravegherea pieței de transport feroviar, monitorizarea tarifelor și a anumitor decizii care se trimit la noi, soluționarea unor plângeri, constatare și aplicare. Avem rol de prevenție și apoi ajungem la sancțiuni, dar nu a fost cazul. Comportamentul în piață este primordial, vedem și noi ce necesități și nevoi sunt în piață. Comunicăm cu instituțiile implicate, facem analize, recomandări, iar mai departe depinde de autorități și de Ministerul Transporturilor.

Radu Zlatian, director de cercetare-dezvoltare la Softronic, singurul producător de rame și locomotive electrice din Europa de Est:



► Fabricăm zece locomotive pe an, folosite în România, Ungaria, Slovacia. Un important beneficiar este și compania de stat din Suedia. Încercăm să intrăm pe alte piețe. În România, firma de stat CFR are o singură locomotivă produsă de noi și cumpărată prin 2010-2011, din seria de locomotive cu motoare asincron, cu consum eficient de energie și cu recuperarea energiei la frânare.

► Licitația care este anunțată de ARF (Autoritatea de Reformă Feroviară - n. red.) este pentru locomotive pentru 4 osii, care nu pot traversa munții cu 10 vagoane. Noi fabricăm cu 6 osii, deci suntem scoși din start din această licitație.

► Din punctul nostru de vedere, al producătorilor, această problemă a mediului este o problemă deosebită pe care am încercat să o rezolvăm prin dezvoltarea unui sistem de tracțiune cu recuperarea energiei cinetice la frânare. Din studiile noastre, am ajuns la concluzia că această recuperare poate să fie între 20 și 24% în funcție de educația mecanicului de locomotivă, care utilizează frâna electrică. Asta duce la economii fantastice, din 100% energie pe care ar trebui să o consume un mijloc electric se recuperează un minim de 20%. Energia care se poate consuma poate fi eficientizată prin studii asupra motoarelor, convertoarelor. Aceste studii sunt de mare amploare, nu avem capacitatea de-a intra în acest domeniu, noi facem cercetare industrială, având în vedere faptul că locomotiva noastră este un produs original.

► Nu mai fabricăm rame. Am fabricat 3 rame în ideea că, într-un plan anterior, Ministerul Transporturilor își propusese să doteze calea ferată cu aceste rame, iar pentru că nu au fost achiziționate de CFR am înființat o companie de transport atașată Softronic care utilizează aceste rame cu succes. Transportăm călători pe rutele Craiova-București-Constanța și Craiova-București-Brașov.

► Problema este că în România există cel mult 40 de km de cale ferată certificați dotați cu ERTMS/ETCS (sistem de management al vehiculelor care circulă pe calea ferată - n. red.) din cei 10.000 de km de cale ferată existenți, în țară sunt în certificare mai mulți kilometri. În majoritatea țărilor cu care noi avem legătură sunt mult mai mulți kilometri certificați. Degeaba fabricăm locomotive cu ETCS, dacă la noi calea ferată nu este dotată cu sistemul complementar. Din 2020, fabricanții de locomotive sunt obligați să aibă certificate ETCS, este un cost substanțial.

► A doua problemă este legată de concurența care produce aceste sisteme, Siemens și Alstom. Suntem prinși ca într-un clește între aceste două mari firme, am încercat să colaborăm cu ei, dar nu am reușit. Sunt prea puțini furnizori pe piața sistemelor de ERTMS/ETCS.

► Piața europeană a furnizării de aceste echipamente este foarte redusă, ar fi necesar un program finanțat de către Guvern pentru a dezvolta un astfel de sistem, de siguranță sporită. Noi nu avem capacitatea să dezvoltăm acest echipament. Este nevoie de o

unitate specială care să îl fabrice. Am obținut o derogare pentru doi ani, până la finalul anului viitor putem fabrica locomotive fără ETCS.

Iosif Szentes, directorul Direcției Dezvoltare Transport Feroviar din cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov (TPBI)



- ▶ Reprezintă 40 de primării care s-au asociat în regiunea București-Ilfov.
- ▶ Proiectul de introducere a serviciilor de tren metropolitan în zona București-Ilfov va fi unul cu o putere de transformare majoră în întreaga zonă funcțională din jurul Capitalei, inclusiv pentru județul Ilfov, și va contribui la realizarea obiectivelor de dezvoltare urbană durabilă specificate la nivel național și european.
- ▶ Anul trecut am realizat in-house un studiu de oportunitate, iar în aprilie am finalizat planul de investiții ce cuprinde investițiile complementare față de investițiile care trebuie pe infrastructura feroviară, ce însumează 962 milioane de euro. Proiectul fiind prea mare este făcut pe mai multe etape, în funcție de fondurile care sunt la dispoziția autorităților.

► În prima fază dorim să realizăm primele servicii, după serviciul de Otopeni, despre care considerăm că a fost un succes. În decembrie 2020 circulau 2,65 călători în medie pe tren, acum pe cele 72 de trenuri ce circulă zilnic la o cadență de 40 de minute pe tren, în medie am depășit 80 de călători. Ceva asemănător dorim să realizăm și pe celelalte 4 rute pe care vrem să introducem serviciile metropolitane.

► Primul serviciu va fi către Ploiești și vrem să introducem câteva trenuri în plus față de 22 perechi de trenuri ce circulă acum și care se opresc în toate punctele. Dorim o cadență minimă de 30 de minute începând cu mersul de tren de anul viitor. Celelalte rute care sunt în vizorul nostru și pentru care va elabora în această săptămână un studiu de fezabilitate primăria București, asistată de specialiștii de la noi, se referă la liniile noi: București Nord-București Obor (cu atingerea București Băneasa și zona Pipera) și București Nord-București Vest, unde este nevoie de noi stații cu peroane. Am prioritizat aceste proiecte pentru că infrastructura există, se circulă pe o bună parte, mai puțin către București Vest. Investițiile ar fi minime.

► În următoarele faze vom discuta de întreaga Centură. Centura Bucurestului este cuprinsă în rețeaua TEN-T al Europei. Este înlesnită accesarea de fonduri care să permită dezvoltare și electrificare, deci viteză mai mare, accesibilitate mai mare, o mulțime de beneficii.

► Pentru cele 4 rute avem 12 puncte noi de oprire la distanță de 2,5 km între ele, care să asigure preluarea traficului viitor în cele mai mari intersecții ale Capitalei, străbătute de cale ferată. Trebuie să căutăm toate posibilitățile pentru conectarea sistemului feroviar la rețeaua de transport public feroviar și la metrou.

► Pentru primul traseu către Otopeni, primul funcțional, s-a făcut inclusiv integrarea tarifară între calea ferată, Metrorex și STB. Există abonamente zilnice, lunare, cu tarif integrat, care cuprind călătoria cu toate tipurile de transport existent.

► Problemele sunt majore, am neglijat menenanța infrastructurii feroviare și a materialului rulant, vedem viteze mici de circulație. CFR Infrastructură a lansat un studiu de fezabilitate ce cuprind lucrări de modernizare, electrificare, mai puțin înființare de noi puncte. Acestea vor fi în sarcina noastră, vrem să contribuim la dezvoltarea acestui sistem.

► Distanțele de parcurs din București cu transportul public se măsoară în timp, și nu în kilometri, dar transportul feroviar răspunde cu mai puțin de 1-2% în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră din totalul emisiilor din sistemul de transport. Sistemul de transport reprezintă 23% din totalul emisiilor din lume.

► Consumurile specifice de energie cu trenul și metroul sunt de 0,02 KWh pentru un călător și un km parcurs, la tramvai „ de 0,08 pe KWh călător km, iar la autoturismul propriu „ de 0,56 KWh. Totul trebuie transformat în costuri.

► Putem să ne uităm ce se întâmplă în Occident. În 1967 a fost introdus trenul metropolitan la Hamburg, iar de atunci cele mai mari capitale au preluat acest sistem. Toate aglomerările mari urbane folosesc sistemul, unii au transformat gările în stații de tranzit.

► Tot proiectul nostru în viitor, dacă ar fi toate rutele implementate, ar însemna circulația a peste 400 de trenuri pe zi care să deservească București și Ilfov, dar nu ne oprim aici. Legislația este restrictivă, nu avem competențe să depășim limitele regiunii. Ne gândim în viitor să legăm Bucureștiul de Ploiești, Pitești, Titu, Giurgiu, Târgoviște, Fetești, Urziceni, de orașele apropiate.

► Costurile externe transformate la 1.000 de călători/km la mașini sunt 64,7 euro la 1/000 de călători/km, în vreme ce, la feroviar, această sumă este de 15,3 euro la 1.000 de călători/km.

► Spațiul care este necesar pentru infrastructura feroviară comparativ cu infrastructura publică este incomparabil. Calea ferată folosește maxim 3 hectare pe un km de lungime, autostrada folosește 9,5 hectare pe kilometru. Sunt o mulțime de avantaje dacă se optează pentru calea ferată.

Sorin Chinde, vicepreședintele Grampet:



► Eficiența transportului feroviar de marfă din România este mult sub cea a țărilor din regiune. Trenurile de marfă circulă cu 15-17 km pe oră.

► Tranziția la transport feroviar se face simplu, prin investiții în infrastructura feroviară. Bani care vor fi investiți în infrastructură din PNRR sunt o picătură de apă, calea ferată are nevoie de investiții mari în următorii 10-15 ani ca să o aducem la grad de competitivitate al țărilor dezvoltate.

► UE împinge politica de transporturi în favoarea transportului feroviar datorită angajamentelor de mediu. Până în 2030, cam 30% din mărfurile de pe rutier ar trebui transferate către naval și feroviar. Pe calea ferată avem 50 milioane de tone anual de mărfuri, pe rutier - 260 de milioane de tone de marfă, dacă mutăm 30% din mărfurile de pe rutier pe feroviar și naval, ar însemna că traficul feroviar ar trebui să crească cu 80%, un procent extraordinar de mare, foarte greu de atins. Transferul de marfă de la rutier la calea ferată se poate face doar păstrând avantajele oferite de transportul rutier.

► Singurul mod ce oferă avantaje este cel intermodal, care presupune terminale care să aducă cele două moduri de transport unul lângă altul. Până în 2025 nu există niciun fel de proiect de construcție de terminale intermodale care să faciliteze acest transfer. Urmează resursele „echipamente, vagoane, locomotive, resursa umană.

► Sistemul feroviar se confruntă cu provocări multiple, dincolo de faptul că nu prezintă niciun interes pentru oficialii Ministerului Transporturilor. Recomandarea Comisiei Europene există încă din 2010, când s-a hotărât ca transportul feroviar să devină prioritar. Noi însă alocăm 1 euro pe feroviar și 10 euro pe rutier.

► Ajungem și la problema combustibilului, unde transportul rutier beneficiază de subvenții, iar transportul feroviar nu beneficiază. Astăzi este mai rentabil să utilizezi motorină decât energia electrică, care este prietenoasă cu mediul. Avem probleme majore în politicile energetice și în modul în care Ministerul Transporturilor gestionează repartizarea volumelor de marfă între terestru și feroviar.

► Pe infrastructura feroviară sunt multe restricții „lipsa de întreținere a căilor ferate, lucrările programate sunt restante de ani de zile din lipsă de oameni sau constrângeri bugetare, autoritatea feroviară închide ochii. Mai mult, asistăm la închiderea clienților industriali, care sunt principalii utilizatori ai serviciilor de transport marfă pe calea ferată. Avem transporturi internaționale, acționăm pe piețele locale din țările respective. În alte țări, precum Austria, transportul intermodal este subvenționat din fonduri de la Ministerul Mediului.

Eduard Iancu, CEO DB Cargo, divizia de transport marfă pe calea ferată a Deutsche Bahn:



- ▶ Mi-aș dori să fim parteneri cu guvernantii, putem să facem propuneri de modele din alte țări avansate. Trenurile de marfă circulă acum cu 16 km pe oră, în timp ce o bicicletă ajunge și la 36 km pe oră.
- ▶ Noi suntem o companie cu capital german, dar o companie românească, avem experiență relevantă, suntem în piață de 21 de ani. Experiența ultimilor 12 ani ne-a relevat o situație foarte clară a infrastructurii feroviare, suntem ultimii din Europa prin prisma performanțelor rețelei de cale ferată, mergem cu o viteză de 16 km pe oră, asta înseamnă că suntem la 50% față de viteza din Bulgaria, iar media europeană este peste 70 km la oră. Cauza este acest „low-governance”, o lipsă a dialogului, fiecare încearcă să se descurce cum poate.
- ▶ Cele mai de succes modele sunt în Elveția, în țările scandinave, unde statul e atent să păstreze o calitate extraordinară.
- ▶ Predictibilitatea este ceea ce lipsește, eu nu sunt familiarizat cu viziunea Ministerului Transporturilor, nu suntem implicați în dialog.
- ▶ Investim constant în România, sistemul feroviar este un avantaj pentru toată industria românească de export, este trist să vedem operatorii economici care închid porțile. Vedem volume suplimentare venite acum din Ucraina, s-a transportat mai puțin pe barje, este un efect de moment. Întrebarea este ce: putem să schimbăm? Sunt multe lucruri de schimbat, dar există în continuare în piața din România speranța că lucrurile vor deveni mai bune.
- ▶ Orice garnitură de tren este capabilă să înlocuiască 50 de camioane sau tiruri.
- ▶ Dezvoltarea oricărui operator este grevată de capacitatea de a atrage forță de muncă în domeniu. Pe piață sunt 5.000 de mecanici de locomotivă, însă necesarul pieței este de 7.000. De câțiva ani se discută de școli, ne dorim acest lucru, pentru piloți de avion există școli private de exemplu.
- ▶ Operăm în toate țările din spațiul comunitar, transportăm mașini către port și în vestul Europei, transportăm pentru industria de îngreșăminte, cereale. În România putem parcurge la nivelul unei luni 8.000 de km, iar în Ungaria putem să parcurgem 25.000-30.000 de km, pentru că viteza de circulație este diferită.

► Dacă autoritățile din România ar putea să găsească un model precum cel din Polonia ar fi bine. În Polonia au reușit să redimensioneze capacitățile naționale în ceea ce înseamnă construcția de rame, locomotive.

Eugen Ursu, fondator și CEO Graphein, companie de topografie și scanare 3D pentru proiecte de clădiri și infrastructură:



► Trebuie o presiune publică mai mare, să avem o legislație pe măsură și un suport politic ca să luăm deciziile care trebuie, să facem pași rapizi în direcția tranziției spre transport feroviar.

► Noi activăm pe servicii de topografie, măsurători, folosim digitalizarea, lucrăm la extinderea metroului spre Otopeni. Este nevoie de o strategie de dezvoltare feroviară, avem 185 de tuneluri, din care 60 au nevoie de lucrări de reparații.

► Vom vedea cum se va investi și dacă va reuși statul român să atragă toate investițiile din PNRR, bani ar fi. Trebuie să promovăm transportul feroviar. Investițiile în infrastructură ne fac mai sănătoși.

Sursa: <https://www.zf.ro/special/conferinta-zf-economia-verde->