

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

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

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

Cu toate acestea, transportul are, totodată, un impact negativ asupra mediului și asupra calității vieții cetățenilor, reprezentând aproximativ o treime din consumul de energie și din emisiile totale de 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 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, cereală, etc.

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

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

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

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

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

Aceste transporturi pe distanțe lungi ar avea nevoie de coridoare special create pentru transportul de marfă, optimizate din punctul de vedere al consumului de energie și al emisiilor, dar care să fie totodată atractive pentru operatori datorită fiabilității, congestiei reduse pe care o generează și nivelului scăzut al costurilor administrative și de exploatare. Aceste coridoare ar

reprezenta partea de transport de marfă a unei „rețele centrale” sau coloana vertebrală a sistemului de transport. Ele ar conecta marile centre urbane și ar integra atât serviciile regulate, prestate pe linii feroviare de transport de marfă și transportul rutier asistat de instrumente de management al traficului, cât și capacitatea pentru combustibili alternativi și nodurile multimodale. Aceste coridoare ar trebui să ofere simplificarea procedurilor administrative, optimizarea orarelor pentru localizarea și urmărirea mărfurilor.

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

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

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

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

Competiția este distorsionată și prin lipsa de transparență privind costurile asupra societății determinate de fiecare mod de transport în termeni de poluare, zgomot, congestie a traficului, număr de victime în accidente. Atât timp cât costurile externe nu sunt luate în considerație și nu se reflectă în internalizarea acestora, transportul rutier va fi avantajat.

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

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

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

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

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

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

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

Logistica transportului de marfă, care este unul dintre motoarele competitivității europene, pune accentul pe planificarea, organizarea, gestionarea, controlul și executarea operațiunilor de transport de marfă în cadrul lanțului de aprovizionare. Din acest punct de vedere, o politică integrată de transport trebuie să ia în considerare faptul că transportul intermodal reprezintă o extindere a activității producției industriale (producție și distribuție). Această activitate se bazează pe lanțuri logistice eficiente în vederea organizării transportului de materii prime și produse finite.

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

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

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

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

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

Rebalansarea și integrarea diferitelor moduri de transport în scopul 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:

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

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

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

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

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

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

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

- înființarea unei Unități de Management al Proiectelor intermodale (eventual în cadrul MTIC), finanțată din fonduri europene, care să reunească specialiști din domeniul transporturilor feroviare, rutiere, navale și aeriene din direcțiile de specialitate din cadrul acestui minister, cu experiență în managementul proiectelor, precum și specialiști din domeniul logisticii și al transportului intermodal, care vor fi instruiți în domeniul managementului de

proiecte. Această unitate trebuie să aibă rolul de a iniția, dezvolta și gestiona politica de dezvoltare intermodală și să permită rezolvarea operativă a problemelor legate de procedurile intermodale și urmărirea în timp real a implementării prezentei strategii intermodale fără de care înlănțuirea eficientă a diferitelor modalități de transport nu este posibilă,

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

- este necesară promovarea unei culturi intermodale bazate atât pe participarea personalului din sectorul de transporturi la cursuri de formare, perfecționare și schimb de experiență în domeniul transportului intermodal, cât și pe programele de studiu ale facultăților de profil,

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

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

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

- o mai bună utilizare a **fondurilor europene** alocate pentru infrastructura feroviară și atragerea de noi fonduri inclusiv pentru operatorii de transport feroviar de marfă, în vederea re tehnologizării și modernizării materialului rulant din dotare, va duce la creșterea competitivității în raport cu transportul rutier și la realizarea unui transport ecologic cu impact negativ minim asupra mediului.

În sensul rezolvării problemelor arătate trebuie aplicate urgent o serie de măsuri care vor 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, Infrastructurii și Comunicațiilor.

Presedinte,
Vasile SECLAMAN