



Transportul multimodal

Provocări, limitări

Perspectiva europeană asupra ”multimodalității”

- Istoric vorbind, transportul reprezintă o miză majoră deoarece mobilitatea atinge două drepturi fundamentale pe care s-a format de fapt Uniunea Europeană – libera mișcare a bunurilor și a lucrătorilor.
- *Green Deal* încearcă să aducă la un cu totul alt nivel transportul multimodal, adăugând perspectiva extrem de limitatoare a măsurilor de protecție a mediului pe întreg lanțul economic (de la combustibilul utilizat de mijloacele de transport, trecând prin producție, exploatare și mentenanță, până la casarea acestora), păstrându-se desigur cerințele de siguranță în utilizare.

- Transportul este ramura responsabilă pentru un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră și cauza primordială a poluării aerului în orașe la nivelul Uniunii Europene. În același timp, cu un aport de 5% la formarea PIB-ului Uniunii și angajând circa 10 milioane de persoane, este clar că "ceva trebuie făcut".
- Utilizarea combustibililor mai puțin poluanți, biocombustibilii, nu a produs rezultatele așteptate, în privința acestora căutându-se soluții noi, de combustibili avansați, precum și utilizarea de noi surse de energie (hidrogenul verde sau curat fiind noua modă în energie).
- O altă soluție pentru reducerea poluării generale provocate de mijloacele de transport, în paralel obținându-se beneficii legate de eficiență și reducerea costurilor, este stimularea intermodalității și multimodalității.

La nivelul UE au existat mai multe tentative de a stimula transportul multimodal, în vigoare, respectiv în derulare fiind

- Cartea albă - Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor (2011)
- directive și
- programe legate de
 - ✓ transportul combinat,
 - ✓ interoperabilitate,
 - ✓ sustenabilitate.
- ca politică de suport se implementează
 - ✓ dezvoltarea rețelei TEN-T
 - ✓ susținerea mobilității urbane.

Noua foaie de parcus prevede schimbări totale, revizuiți, reactualizări

-directivele privind

- infrastructura combustibililor alternative

- energia din surse regenerabile

- transportul combinat de mărfuri,

-a regulamentului privind rețeaua transeuropeană de transport,

-a piețelor unice (feroviară, aeronautică, navală etc.)

Desigur, se anunță și teme noi de cercetare, aprofundare și studiu, cum ar fi ReFuelEU Aviation Initiative, FuelEUMaritime, transportul și mobilitatea urbană, strategia hidrogenului, etc.

Exemple de lucruri care nu au mers conform planificării

- emisiile internaționale de poluanți (provenind din transportul aerian și maritim) ale Uniunii Europene au crescut cu peste 50% față de anul 1990, cu toate politicile și obiectivele de reducere a lor.
- combustibili "mai curați" în sectorul aerian sunt în studiu din 2006, aprobați din anul 2009, iar în 2020 ponderea utilizării lor în consumul total se situa la nivelul de **0,05%**;
- în sectorul maritim utilizarea combustibililor alternativi este "**neglijabil**", iar gazul natural lichefiat se utilizează în proporție de 3%!

Anul 2018 a fost anul transportului multimodal – scopul fiind acela al promovării funcționării sectorului de transporturi ca sistem complet integrat, utilizând mai bine capacitățile existente ale diferitelor moduri de transport și îmbunătățind eficiența lanțurilor logistice

Conferința care a încheiat anul 2018 a punctat unele probleme:

- legislația neactualizată
- nerezolvarea interoperabilității transportului pe calea ferată între statele membre
- greutate birocratică și logistice în organizarea transportului de mărfuri în regim de transport mixt
- lipsa infrastructurii care să asigure multimodalitatea (porturi-cale ferată-aeroporturi)
- probleme decurgând din nivelul administrativ al deciziei care trebuie luate în materie de infrastructură, investiții, etc. (ale statelor membre, ale administrației locale).

Anul 2018 și învățămintele sale au trecut aproape neobservate, iar pași semnificativi înspre

- ❖ fluidizarea transportului de mărfuri și de pasageri între diverse tipuri de transport
- ❖ optimizarea timpilor și a costurilor
- ❖ reducerea emisiilor poluante

nu s-au făcut.

Digitalizarea a venit să salveze onoarea anului, cu exemple de aplicații pentru eficientizarea transportului de mărfuri, emiterea de bilete de călătorie transmodală, etc.

Iar digitalizarea va continua să contribuie la asigurarea transportului multimodal, dar există limitări acolo unde ..nu există infrastructură!

Perspectiva românească asupra ”multimodalității”

1. **Masterplanul General de Transport** (H.G. Nr. 666/2016)

Câteva observații de ordin general:

- a fost adoptat în 2016, pe partea de transport inter- și multimodal folosește date aferente anilor 2011 și 2012 (iar despre actualizări nu am cunoștință)
- definițiile sunt ..diferite între ele și diferite de cele ale UE

MPGT

Uniunea europeană - What is Multimodality?

Transport multimodal - Transport care utilizează două sau mai multe moduri, de exemplu rutier și feroviar sau naval și rutier (p. 5)

și

Transportul multimodal, prin care se înțelege transportul rutier/feroviar și naval/feroviar în care cea mai mare parte a transportului multimodal se efectuează în sistem feroviar (...)
(p. 640)

"Multimodality" in the transport sector, or "multimodal transport" refers to the use of different modes (or means) of transport on the same journey. The concept applies to both freight and passenger transport and in both cases can now be driven on by the growing trend towards digitalisation.

"Multimodalitatea" în sectorul transporturilor sau "transportul multimodal" înseamnă utilizarea diferitelor tipuri sau mijloace de transport în cadrul aceleiași călătorii. Termenul se aplică atât transportului de mărfuri cât și celui de pasageri, ambele propulsate de tendința de dezvoltare a digitalizării.

Trecând peste definițiile ciuntite și forțate, datele pe care se bazează Masterplanul arată că unul dintre aspectele definitorii ale transportului multimodal, cel feroviar, suferă mult în România.

- Transportul de marfă în containere este mult redus în România față de alte state europene - în procent de sub **5%** versus Austria **19%** sau Italia **45%**.
- Durata transportului a determinat reducerea drastică a utilizării acestei modalități de transport, iar acolo unde viteza medie a trenurilor în oferta de servicii apare ca 50 km/h, iar cea realizată este de 16,8 km/h, este clar că nu orice se pretează la transportul pe calea ferată din România.

Dar nici Europa nu stă cu mult mai bine.

- Proporția transportului de marfă pe calea ferată a scăzut ușor din 2000 până în 2017,
- transportul intermodal se derulează la viteze mici, între 18 și 30 de km/h.

Decizia de utilizare a diferitelor moduri de transport se ia pe criterii de economicitate și marjă de profit, în niciun caz doar pe motive care țin de politici ale UE.

2. Recuperarea decalajelor – POIM (2014-2020)

Axa prioritară 2 *Dezvoltarea unui sistem de **transport multimodal**, de calitate, durabil și eficient* suma alocată – 1.297.335.242 Euro din care UE (FEDR) – 1.102.734.955 Euro

Cel mai recent postat raport pe site-ul Ministerului, din 2019

AP2 Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient
În anul 2019 rata de contractare este de 91,64% din alocarea totală de 1,88 mld. € (UE și CN, inclusiv RP) corespunzând valorii eligibile totale de 1,72 mld. € a celor 58 contracte de finanțare semnate, în creștere cu 723,43 mil. € față de anul 2018. Valoarea cheltuielilor eligibile certificate și declarate CE este de 582,75mil. € (30,91% din alocarea axei), iar valoarea rambursată de CE este de 366 mil. €, adică o rată de absorbție de 22,84% (FEDR) din 1,6 mld. € contribuție UE (în creștere față de 5,44% în 2018). Progresele realizate au permis alocarea definitivă a rezervei de performanță - RP. În anul 2019 a fost transmisă la CE o cerere de finanțare pentru proiectul "Pod suspendat peste Dunăre în zona Brăila" care a fost aprobată de CE.

Din cele 7 obiective specifice aproximativ 2 corespund cu titlul axei, restul fiind siguranță, securitate, calitate, construcție de drumuri, și multe studii de fezabilitate, inclusiv reactualizarea celui privind modernizarea liniei de cale ferată București Nord – Aeroport Internațional Henri Coandă București, 2,5 milioane lei.

Din Lista contractelor semnate în cadrul POIM – actualizare la 28 februarie 2021 - un proiect care cât de cât ar aduce cu multimodalitatea este la Galați, investiții în infrastructura portuară, în trei etape, în valoare totală de cca 280 mil. lei.

În schimb am găsit pe AP 1 (OS 1.3 Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală) un proiect interesant, în portul Constanța se va asigura racordul cu calea ferată – 20 mil. lei.

Și cum inflația de sume din Raportul MIPE sună bine, relecturarea listei proiectelor în derulare este utilă deoarece parcă ar veni din două lumi paralele. Proiecte **relevante pentru transportul multimodal**, așa cum reclamă numele axei prioritare 2 nu sunt de găsit, nici măcar la nivelul formulării obiectivelor specifice.

Nu sunt de găsit nici proiecte nominalizate în MPGT – terminale multimodale de reabilitat sau de construit (București, Iași, Timișoara, Craiova, Cluj, Turda, Suceava, Bacău) și nici integrarea modală a porturilor dunărene cu transportul feroviar.

Concluzii

- Se pune întrebarea: ne dorim transport multimodal în România?
- Faptul că spațiul unic al transportului în Uniunea Europeană este încă un ideal, iar prin Pactul verde se încearcă atingerea acestui ideal nu justifică întârzierea cu care România se racordează la rețelele europene de transport. De asemenea nu justifică incoerența dintre strategii (acolo unde există) și planuri de investiții cu proiectele concrete finanțate.
- Întârzierea în adaptarea la viziunea Uniunii Europene nu ne ajută în depășirea poziționării geografice de periferie a continentului, ci va deveni o stare de spirit și de fapt.

Provocări ale viitorului transportului multimodal

- Decizie politică: vrem sau nu transport intermodal în România
- Stabilirea unor obiective strategice, interconectate cu cele ale UE
- Identificarea surselor de finanțare și alocarea lor acolo unde este nevoie
- Clarificarea domeniilor auxiliare care vor contribui la conectarea României la politicile UE (cercetare, digitalizare)
- Cristalizarea factorilor care împiedică dezvoltarea transportului multimodal (nivel de decizie administrativă, legiferare, intervenirea în lupta inegală dintre puternicii transportatori rutieri și cei feroviari, dezavantajați)

Mulțumesc pentru atenție!

Benedek Zacharie, deputat UDMR

Secretarul Comisiei pentru transporturi și infrastructură
a Camerei Deputaților