

INTEROPERABILITATEA FERROVIARĂ - PRIORITATE ECONOMICĂ A UNIUNII EUROPENE. IMPLICAȚII ASUPRA ROMÂNIEI

Autor: Emil Dănescu
Conducător științific: dr. hab. prof. univ.
Alexandru Gribincea

Universitatea Liberă Internațională din Moldova

***Abstract:** Interoperabilitatea este condiția de bază pentru crearea pieței unice de transport. Interoperabilitatea nu înseamnă numai sistemul de protecție a trenurilor, mai înseamnă și accesul acestora cu aceeași locomotivă pe liniile de cale ferată dintr-un număr cât mai mare de țări. Renunțarea la izolare nu înseamnă, neapărat, globalizare și, mai ales, nu înseamnă abandonarea propriilor interese economice. Prognosticăm că viitoarea Europă va avea legături puternice și cu spațiul extrasovietic și asiatic, în care marile rețele și coridoare de transport vor decide viitorul economic și social al acestor zone. Asociația Europeană pentru Interoperabilitate Feroviară, este o entitate menită să contribuie substanțial la transpunerea în practică a amplului program de revitalizare a sistemului feroviar.*

***Cuvinte cheie:** interoperabilitate, tratat, feroviar, piață unică, programe de finanțare, infrastructură, directivă, specificații tehnice.*

În anul 1985, Parlamentul European a fost acționat în justiție de către guvernele statelor membre ale Uniunii Europene, pentru că menținea, prin legislația existentă, un monopol la nivelul piețelor de transport feroviar. În urma procesului de la Curtea Europeană de Justiție, s-a decis liberalizarea piețelor de transport, abolirea graduală a concesiunilor pentru transportul comercial rutier, desființarea aplicării tarifelor în transportul de bunuri, rutier și naval și introducerea de reforme în traficul feroviar de stat.

Titlul XII al Tratatului de la Maastricht, a creat cadrul pentru extinderea rețelelor trans+europene (TEN) și în țările candidate la Uniunea Europeană. Potrivit acestuia, Comunitatea participă la construirea și extinderea rețelelor trans-europene de infrastructură, în transporturi, telecomunicații și în sectorul energetic. Mai bine zis, Comisia Europeană va trebui să asigure interoperabilitatea rețelelor, să sprijine financiar statele membre în proiectele comune, prin studii de fezabilitate, prin garantarea creditelor și subvenționarea dobânzilor. "Comunitatea poate lua decizii, în ceea ce privește cooperarea cu terțe țări, în vederea promovării unor proiecte de interes reciproc și pentru a asigura interoperabilitatea rețelelor", se specifică în tratat. În acest context, cea de-a treia Conferință Pan-europeană a transporturilor, găzduită la Helsinki în 1997, a arătat nevoia conectării rețelei infrastructurii de transporturi a Uniunii, la țările vecine, și a luat în discuție conceptul unui Parteneriat European al Rețelelor Infrastructurii de Transporturi. El se materializează prin activități tehnice și prin finanțarea unor proiecte legate de infrastructura transporturilor, interoperabilitate și folosirea sistemelor inteligente de transport, de-a lungul celor zece Coridoare Pan-europene de Transport și în cele 4 Zone Pan-europene de Transport. Prin aplicarea standardelor de interoperabilitate, trenurile vor putea circula liber în Europa, fără restricții tehnice sau de reglementare.

Pentru că bugetul Comunității Europene este limitat, eforturile Comisiei urmăresc, în esență, convergența strategiilor din țările europene, a instituțiilor finanțatoare internaționale și a sectorului privat. Toate pentru îmbunătățirea legăturilor de transport în aceste coridoare și zone. În ultimii 20 de ani, statele Uniunii au trimis o foarte mică parte din produsul intern brut (PIB) pentru investiții în infrastructura transporturilor. Lipsa unor legături și a modernizării rețelelor a dus la ineficiența în comerț, telecomunicații și nu numai. Prin urmare, s-a pus problema unor investiții masive. La începutul anului 2000, s-au estimat necesari, pentru a fi investiți în infrastructura transportului european în următorii 15 ani, 400 miliarde de euro. Acordurile de Asociere cu țările Europei Centrale și de Est, spun că prioritatea Uniunii este conexiunea dintre rețelele de transport ale acestor țări la rețeaua comunitară, în cadrul programelor sale de asistență tehnică PHARE și TACIS. Instituțiile internaționale participă, tot mai mult, la finanțarea infrastructurilor de transporturi în Europa Centrală și de Est, dar și în țările fostei Uniuni Sovietice.

Implicarea politicului în crearea unui sistem coerent de transport, între țările Uniunii Europene și cele din spațiul fost comunist, este indicată, dacă se ține cont de interesele obiective. Diferențe de opinii este greu să nu apară, câtă vreme vor pleda, pentru aceeași cauză, organisme politice diferite. Uniunea Europeană a început să sprijine transporturile în România în 1994, scopurile programelor fiind reabilitarea drumurilor ce

au legături cu rețelele transeuropene, refacerea sistemului de căi ferate și îmbunătățirea tranzitului la punctele vamale și în portul Constanța. Există trei tipuri de programe finanțate de Uniunea Europeană. Primul se referă la programele Phare multi-țară, în care intră țările din Europa Centrală și de Est, printre care și România. Programele Phare naționale sunt destinate dezvoltării sectorului transporturilor din România. Ultimul este programul ISPA (Instrument pentru Politici Structurale pentru Pre-aderare, lansat în 2000), care finanțează proiectele de infrastructură de mari dimensiuni în domeniul transporturilor și al mediului. Pentru grăbirea reformării sistemului feroviar european, au fost create pachete de legi, potrivit cărora, traficul de marfă transfrontalier se va face pe toate rețelele de transport ale statelor membre ale UE.

Un obiectiv specific este asigurarea interoperabilității feroviare, astfel încât, până în anul 2015, lungimea căilor ferate interoperabile modernizate să ajungă la 1.100 km din totalul căilor ferate de pe rețeaua TEN-T. Stimularea transportului feroviar, preconizează că, până în 2013 cel puțin 25% din totalul transportului public de mărfuri și 35% din totalul transportului public de călători va fi efectuat pe rețeaua feroviară.

Interoperabilitatea este condiția de bază pentru crearea pieței unice de transport. Interoperabilitatea nu înseamnă numai sistemul de protecție a trenurilor, mai înseamnă și accesul acestora cu aceeași locomotivă pe liniile de cale ferată dintr-un număr cât mai mare de țări. Sunt însă țări care au mai multe tipuri de alimentare a liniei de contact. Apoi altele care au un ecartament larg, ca: Spania, Portugalia, țările baltice etc.

Pentru îndeplinirea acestui deziderat, al interoperabilității sistemului feroviar european, cele mai importante proiecte prevăd: introducerea accesului liber pe infrastructura feroviară pentru toate societățile licențiate în transportul de marfă; separarea managementului infrastructurii de activitatea de operator feroviar; managerii de infrastructură vor avea posibilitatea de a crea reguli clare pentru folosirea eficientă a propriilor capacități și pentru acordarea priorităților în caz de aglomerări; adoptarea a diferite măsuri pentru obținerea unei armonizări mai bune a costurilor și a plăților; realizarea de investiții substanțiale în infrastructura feroviară, crearea de reguli tehnice comune.

Interoperabilitatea reprezintă capacitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și celui convențional de a permite circulația neîntreruptă a trenurilor în condiții de siguranță prin realizarea unui spațiu fără frontiere interioare. Termenul interoperabilitate a fost introdus de Tratatul de la Maastricht în 1993, cu ocazia adoptării capitolului despre rețelele transeuropene. Articolul 155 al Tratatului definește interoperabilitatea rețelelor printr-o armonizare tehnică, în vederea asigurării unei circulații fără obstacole pe rețeaua de transport.

“Activitatea de cercetare și dezvoltare trebuie să contribuie la conceperea și la punerea în aplicare a unui cadru care să garanteze o interoperabilitate feroviară completă între infrastructuri, vehicule și echipaje. În acest cadru sunt vizate tehnologiile care contribuie la dezvoltarea unor mijloace de transport și a unor sisteme de gestiune a traficului care să permită o capacitate de transport superioară (trenuri mai lungi, o alocare optimă a orarelor, proceduri de întreținere) și care să permită punerea în aplicare a unor servicii mai competitive (sisteme de exploatare, de monitorizare a transportului de mărfuri, de formare a echipajelor” [1, p.146].

Punerea în practică a Directivei 96/48/CE cu privire la interoperabilitatea rețelei de mare viteză, care fixează exigențele esențiale de siguranță, sănătate și igienă, de compatibilitate tehnică, de performanță în ceea ce privește mediul, presupune adoptarea, după avizul statelor membre reprezentate într-un comitet de reglementare, a unor specificații tehnice de interoperabilitate (STI). Acestea sunt stabilite pornind de la recomandările făcute de experții sectorului feroviar organizați în cadrul Asociației Europene pentru Interoperabilitate Feroviară, create de UIC, UNIFE și UITP în acest scop. Aceasta a adoptat STI pentru marea viteză pe baza cărora vor fi stabilite piețele viitoare privind infrastructura, materialul rulant, semnalizarea și alimentarea energetică de mare viteză.

Interoperabilitatea rețelei feroviare de marfă este influențată de crearea condițiilor optime pentru a circula fără restricții tehnice, cu staționare minimă la frontiere și ținând seama de influența trenurilor de călători asupra vitezei de circulație a trenurilor de marfă. Aceasta influență se exprimă prin apariția opririlor suplimentare ale trenurilor de marfă la încrucișări și la trecerea înainte a trenurilor de călători.

Schimbările comerciale și informaționale din interiorul Uniunii Europene sunt, în acest moment, foarte intense. Perspectivele de lărgire ale acestui spațiu acreditează ideea unei expansiuni dincolo de granițele vechiului continent. Prognosticăm că viitoarea Europă va avea legături puternice și cu spațiul extrasovietic și asiatic, în care marile rețele și coridoare de transport vor decide viitorul economic și social al acestor zone.

“ Piața unică a devenit cea mai mare zonă de liber-schimb a lumii, în care locuiesc peste 370 milioane de oameni. Pe lângă membrii Uniunii Europene, mai include Norvegia, Islanda și Liechtenstein, iar în viitor va include și viitoarele state membre din centrul și estul Europei” [2, p.76].

Există un transport aerian, la nivel mondial, aproape întru totul operabil, se configurează un sistem de transport auto unic pentru întreaga planetă și se gândește o cale ferată în care trenurile să străbată

continentele de la un capăt la altul. Începe să prindă viață un sistem nou, în care conceptul de interoperabilitate este esențial. Actualele sisteme de transport sunt regândite și reconfigurate în funcție de acest concept.

Renunțarea la izolare nu înseamnă, neaparat, globalizare și, mai ales, nu înseamnă abandonarea propriilor interese economice. Toate sistemele de rețele și coridoare de transport paneuropene au un scop esențial. Acela de a conecta spațiul extrasovietic și asiatic la imensa capacitate economică a unei zone în plin avânt. Pe de altă parte, Europa va avea nevoie de acest spațiu pentru aportul de resurse de orice fel și pentru imensa lui piață de desfacere. Interconectarea cu spațiul extrasovietic și asiatic va avea două decizii de dezvoltare, care deja, se prefigurează. Prima se referă la mărirea spațiului riveran al Mării Negre, iar a doua va încerca să interconecteze zona Ucraina-Belarus cu extinderea către Rusia. Spațiul Mării Negre rămâne o prioritate a Uniunii, atât în privința transferului de resurse, cât și al viitoarei extinderi către zonele adiacente. În acest context România are un rol extrem de important, ca membră NATO și membră a Uniunii Europene.

În toate măsurile care se iau în mod curent pentru dezvoltarea și integrarea rețelelor feroviare naționale, interoperabilitatea este unul dintre cuvintele de ordine. Atingerea interoperabilității nu este un scop în sine. El are ca obiectiv obținerea unui procent mai mare de piață pentru transportul feroviar, deci o promovare a acestui tip de transport în competiție cu celelalte. Este necesar ca operatorul de infrastructură să reprezinte un centru de afaceri, gestionarul infrastructurii având ca principal obiectiv vinderea de trase (corespunzătoare calitativ și cantitativ), reducerea costurilor și crearea unui climat concurențial.

Potrivit Băncii Mondiale și cu spijinul financiar al acesteia, în vederea consolidării operatorilor de transport din România, se vor dezvolta pe standardele interoperabilității un Centru Național de Conducere a Circulației Trenurilor și un Centru de Management al Întreținerii Infrastructurii Feroviare.

În cadrul legislativ elaborat pentru realizarea interoperabilității, s-au stabilit condițiile care trebuie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității sistemelor de transport feroviare convenționale naționale cu sistemul de transport convențional transeuropean. Aceste condiții privesc proiectarea, construirea, punerea în funcțiune, modernizarea, reabilitarea, exploatarea și întreținerea elementelor sistemelor de transport feroviare convenționale naționale, precum și calificările profesionale și condițiile de sănătate și de securitate a personalului care contribuie la exploatarea sistemului.

Pentru îndeplinirea acestui deziderat, al interoperabilității sistemului feroviar european, cele mai importante proiecte prevăd: introducerea accesului liber pe infrastructura feroviară pentru toate societățile licențiate în transportul de marfă (pentru început, măsura va viza doar rețeaua transeuropeană de marfă, urmând a fi extinsă la întreaga rețea feroviară); separarea managementului infrastructurii de activitatea de operator feroviar, pentru realizarea unei mai bune administrări a sistemului feroviar; managerii de infrastructură vor avea posibilitatea de a crea reguli clare pentru folosirea eficientă a propriilor capacități și pentru acordarea priorităților în caz de aglomerări și vor coopera pentru realizarea de acorduri în vederea asigurării unor servicii de calitate superioară pe plan european; adoptarea a diferite măsuri pentru obținerea unei armonizări mai bune a costurilor și a plăților; realizarea de investiții substanțiale în infrastructura feroviară, pentru descongestionarea zonelor aglomerate și pentru modernizarea și reabilitarea rețelei feroviare a țărilor din centrul și estul continentului; crearea de reguli tehnice comune, cu deosebire în domeniul semnalizării, pentru realizarea interoperabilității. Toate aceste proiecte vor trebui realizate în colaborare de toate părțile implicate în complexa activitate de transport feroviar.

De-a lungul timpului, toate țările (cu excepția S.U.A.), au unificat căile ferate mai importante aflate pe teritoriul național într-o singură organizație cu administrare, tehnologii, reglementari și tarife unice. Rețelele de căi ferate ajunse la granițe au creat și primele probleme politico-economice de ordin internațional. Interdependența economiilor naționale a determinat așezarea reprezentanților diferitelor țări la masa tratativelor pentru rezolvarea problemelor economico-juridice și tehnice. Așa au apărut organizațiile de profil europene și internaționale, care promovează o politică comunitară de transport feroviar, în scopul asigurării interoperabilității și implicit creșterii eficienței acestui mijloc de transport. În ultima perioadă au apărut operatori particulari de transport feroviar de marfă și călători, care câștigă segmente de piață, în condițiile economiei de piață, bazată pe principiile liberei concurențe.

Prin Directiva comună nr. 2001/16/EC a Parlamentului Europei și a Consiliului Uniunii Europene, emisă în 2001, Comisia Europeană pentru Transporturi Feroviare (Commission of European Railways) a primit mandatul de a coordona întocmirea unor Specificații Tehnice pentru Interoperabilitate Feroviară, denumite prescurtat TSI (Technical Specifications for Interoperability). Pentru întocmirea acestor specificații Comunitatea Europeană a Căilor Ferate a înființat un organism temporar, pe care l-a denumit *Asociația Europeană pentru Interoperabilitate Feroviară* (Association Européenne pour l'Intéropérabilité Ferroviaire – AEIF), organism ce reunește experți din diverse domenii și țări.

Asociația Europeană pentru Interoperabilitate Feroviară, este o entitate menită să contribuie substanțial la transpunerea în practică a amplului program de revitalizare a sistemului feroviar. AEIF are o misiune delicată și dificilă: în primul rând, este chemată să contribuie la realizarea interoperabilității prin punerea de acord a tuturor celor implicați, pe care îi separă o jumătate de veac postbelic de rivalități istorice și interese naționale și, în al doilea rând, la reducerea posturilor de producție în vederea creării unei industrii de profil mult mai competitive și mai eficiente. Această asociație are sediul stabilit la Bruxelles. Organizațiile reprezentate în cadrul AEIF sunt: Uniunea Internațională a Căilor Ferate (reprezentând administrațiile de cale ferată), Uniunea Industriașilor Feroviari Europeni (reprezentând producătorii industriali pentru transportul feroviar) și Asociația Internațională a Transportatorilor Publici.

AEIF este constituită dintr-o adunare generală, un consiliu de conducere și grupurile de lucru. Fiecare grup de lucru este condus de doi directori (unul din partea UIC și unul din partea UNIFE), care organizează și conduc activitatea grupului în colaborare cu membrii echipei de proiect. De asemenea, aceștia se ocupă și de asigurarea conformității cu reglementările interne și cu directivele europene. S-a stabilit ca în cadrul AEIF limba de lucru să fie exclusiv engleza, fiind imperios necesar ca personalul nominalizat în AEIF să cunoască această limbă, pentru a elimina orice confuzie între termenii și expresiile folosite în elaborarea specificațiilor.

AEIF are, prin urmare, rolul de a întocmi TSI în conformitate cu Directivele 1996/48/EC și 2001/16/EC pentru calea ferată convențională și pentru cea de mare viteză și de a le prezenta spre aprobare CER. Pentru atingerea acestui obiectiv s-au înființat următoarele grupuri de lucru: *Grupul de Coordonare Sisteme (CSG)*, care coordonează activitatea tuturor celorlalte grupuri, în special pentru asigurarea conformității cu normele europene și a termenelor propuse. Asistă Consiliul de Conducere în ducerea la îndeplinire a sarcinilor acestuia. La întâlnirile Consiliului de Conducere, cei doi directori prezintă rapoarte referitoare la stadiul proiectelor de specificații, precum și acele proiecte care au fost deja aprobate de grup; *Grupul de Evaluare Economică (EEG)*, responsabil de gestionarea resurselor și de armonizarea acestora; prezintă rapoarte Grupului de Coordonare Sisteme, la cerere; *Grupul de Conformitate (CFG)*, răspunde de validarea soluțiilor alese de grupuri pentru ca acestea să se armonizeze și să fie conforme cu legislația și cu procedurile în vigoare. Este, de asemenea, responsabil cu urmărirea conformității specificațiilor cu normele de siguranță; *grupuri de subsisteme (subgrupuri)* și *alte grupuri de experți*, în conformitate cu mandatul primit de la Comisia Europeană, care au rol consultativ și sunt alcătuite după profilul activității feroviare (control-comandă și semnalizare; energie; infrastructură, material rulant și aplicații telematice; operare trafic și management; zgomot; resurse umane).

Subgrupurile pot fi înființate sau desființate în funcție de cerințele elaborării de specificații. Ele întocmesc proiecte de specificații tehnice de interoperabilitate pentru domeniul care le-a fost atribuit și le predau Grupului de Coordonare Sisteme, care verifică conformitatea cu legislația și cu procedurile în vigoare.

A fost creată și o altă entitate separată, intitulată *Managementul Schimbărilor*, care a primit ca sarcină gestionarea și verificarea punerii în aplicare a tuturor cererilor de schimbări și a observațiilor asupra proiectelor de specificații. AEIF este finanțată din subvenții venite din partea Comisiei Europene.

Modul de lucru abordat în cadrul agenției este, în momentul de față, următorul: după ce subgrupurile elaborează proiectele de specificații, ele sunt prezentate pe rând în fața CSG, care, după studierea lor, face observații; după care subgrupurile fac modificările necesare. Apoi TSI-urile sunt supuse acordului CSG și transmise Comisiei Europene spre aprobare. După aprobare, printr-o directivă comună a Parlamentului Europei și a Consiliului Uniunii Europene, acestea capătă putere de lege în toate țările europene care sunt membre UIC.

Specificațiile Tehnice de Interoperabilitate sunt norme întocmite de așa natură încât, prin aplicarea lor, trenurile să poată circula de pe teritoriul unei țări pe teritoriul alteia, pe toată întinderea continentului european, fără să schimbe nici vagoane, nici locomotive, nici personalul de tren (inclusiv mecanicul de locomotivă poate rămâne același). Mai concret, un tren de mare viteză pentru transportul de călători poate să circule de la Amsterdam la Paris păstrându-și componența și personalul de tren pe tot traseul. Același lucru este valabil și pentru trenurile convenționale, care pot circula de la Deva la Budapesta, de exemplu, cu aceeași garnitură și același personal de tren. Aducerea infrastructurii feroviare, a materialului rulant și a instruirii personalului la standardele cerute de TSI-uri va implica, însă, costuri foarte mari. Dar programele europene de reabilitare a căii ferate vor ține cont de prevederile specificațiilor, care se vor realiza treptat, întâietate având coridoarele paneuropene. Deja au fost aprobate TSI-urile pentru marea viteză și se lucrează la cele pentru calea ferată convențională.

De menționat că în cadrul AEIF activează și specialiști români din domeniul feroviar, care participă activ la elaborarea proiectelor de specificații tehnice de interoperabilitate de către subgrupurile de lucru. În cadrul

Grupului de Coordonare Sisteme participarea românească constă în susținerea intereselor Căii Ferate Române în elaborarea și aprobarea TSI-urilor

Bibliografie

1. Caraiani, Ghe. și colaboratorii, *Acquis-ul comunitar și politica sectorială din domeniul transporturilor în Uniunea Europeană*, Ed Pinguin Book, București, 2006, p.146
2. Popescu, I., Bondrea, A., Constantinescu, M, *Uniunea Statelor Europene. Alternativa la sfidările secolului al XXI-lea*, Ed.Economică, București, 2005, 384 p.