

Gavrila (ARF): O liberalizare totala a pietei înainte de 2026 nu ar fi recomandata; materialul rulant învechit va constitui un dezavantaj al operatorilor interni

Presedintele Autoritatii pentru Reforma Feroviara, Gigi Gavrila, sustine, într-un interviu acordat AGERPRES, ca liberalizarea totala a pietei de transport feroviar de calatori înainte de 2026 nu ar fi recomandata, mai ales ca operatorii români vor avea un dezavantaj în fata celor straini si din cauza materialului rulant învechit.

El atrage atentia ca, în cazul în care legislatia în domeniul achizitiilor nu va fi îmbunatatita, în conformitate cu prevederile Uniunii Europene, exista riscul ca pâna în anul 2025 România sa nu beneficieze de trenuri noi achizitionate prin ARF.

Totusi, Gavrila da asigurari ca autoritatile de resort din România nu au în vedere o liberalizare imediata si o vor amâna atât timp cât legislatia permite, iar în paralel ARF face eforturi pentru finalizarea licitatiilor în curs, astfel încât liberalizarea sa "prinda" operatorii români pregatiti.

Şeful ARF îsi exprima speranta ca în cursul acestui an se va finaliza macar una dintre cele doua licitatii pentru material rulant destinat operatorilor feroviar care transporta pasageri.

Presedintele ARF a mai vorbit în interviu despre cele doua proiecte semnate recent, respectiv Contractul de finantare legat de definirea Obligatiei de Serviciu Public (OSP) si actualizarea Modelului National de Transport si sistemul integrat de ticketing.

AGERPRES: Care este stadiul actual al celor doua licitatii, respectiv cea de rame electrice destinate traficului inter-regional (RE-IR) si de rame electrice regionale (RE-R) si ce perspective de finalizare în cursul anului 2021 se întrevad?

Gigi Gavrila: Licitatia ramelor electrice destinate traficului inter-regional (RE-IR) se afla în curs de evaluare tehnica, iar cea pentru ramele electrice regionale (RE-R) se afla în reevaluarea consumului de energie electrica, conform deciziei Curtii de Apel. Suntem optimisti si speram ca macar una din cele doua licitatii sa poata fi finalizata în acest an.

AGERPRES: Având în vedere stadiul în care de afla procedurile de achizitii de material rulant nou prin ARF, care este la momentul actual riscul de pierdere a finantarii europene destinate acestor achizitii?

Gigi Gavrila: Finantarea alocata nu se va pierde, suma respectiva putând fi redistribuita catre alte proiecte; ca masura de siguranta, finantarea materialului rulant a fost prevazuta si în programele viitoare ale UE. Totusi, asa cum am mentionat, suntem încrezatori si consideram ca macar unul din cele doua proiecte aflate în licitatie ar putea fi adjudecat pâna la sfârşitul acestui an.

AGERPRES: Daca blocajul achizitiilor continua, exista riscul ca pâna în anul 2025 România sa nu beneficieze de trenuri noi achizitionate prin ARF?

Gigi Gavrila: De ce trebuie sa continue acest blocaj? De ce noi, ca autoritati contractante, împreuna cu dvs., ca reprezentanti media, sa nu continuam aceasta dezbateri cu factorii responsabili, prin care sa-i convingem ca legislatia în domeniul achizitiilor trebuie îmbunatatita? De ce trebuie sa acceptam situatia actuala prin care orice proiect major de investitii trebuie sa petreaca 2-3 ani prin instante, iar autoritatile contractante sa fie fortate de deciziile instantelor de judecata sa-si modifice documentatiile tehnice elaborate si avizate deja de autoritatile competente, conform solicitarilor unor potentiali ofertanti? De ce nu putem aduce modificarile necesare, conforme cu prevederile UE (ma îndoiesc ca legislatia specifica din Germania, Olanda, Austria, etc. nu respecta reglementarile europene), astfel încât procedurile de achizitii publice sa se desfasoare în acelasi ritm ca în tarile

dezvoltate din Uniune? Daca nu ne vom uni eforturile, este posibil si scenariul pesimist luat în considerare de dvs.

AGERPRES: La prima licitatie aflata în desfasurare la ARF, pe primul loc s-a clasat un producator chinez de material rulant. Exista vreun risc ca aceasta licitatie sa nu se concretizeze, având în vedere discutiile recente purtate la Summit-ul G7, referitoare la China?

Gigi Gavrilă: Prima licitatie la care faceti referire a fost lansata în aprilie 2019, iar discutiile purtate în cadrul recentului Summit G7 au fost generate de comportamentul Chinei mai ales dupa declansarea pandemiei. Fara îndoiala, regulile stabilite la momentul depunerii ofertelor trebuie respectate. În cazul celei de-a doua licitatii, legislatia în domeniul achizițiilor a fost îmbunatatita prin introducerea unor prevederi suplimentare. Evident, si în acest caz reglementarile în vigoare la data ofertarii vor fi respectate. Personal, nu consider ca vor fi afectate licitatiile în derulare. Însa, cu totul altfel, vor sta lucrurile în cazul unei eventuale achizitii a unei societati producatoare de material rulant în România, de catre producatorul chinez la care faceti dumneavoastra referire.

Asa cum am mentionat deja, pentru prima licitatie suntem în procedura de reevaluare a consumului de energie electrica. Concretizarea sau nu a licitatiei respective nu depinde de contextul geopolitic actual, ci numai de rezultatul reevaluării, urmând strict prevederile deciziei Curtii de Apel Bucuresti.

AGERPRES: Contractul de servicii publice prevede scaderea compensatiei pentru CFR Calatori pentru acest an cu 200 de milioane de lei. Care este cauza acestei scaderi?

Gigi Gavrilă: Valoarea compensatiei anuale se determina dupa comunicarea bugetului - vorbim de bugetul alocat de catre minister pentru serviciul de transport feroviar de calatori - prin înmultirea valorilor unitare ale celor doi indicatori, tren-km si calatori-km, care sunt aceleasi pentru toti operatorii, cu volumul total declarat de fiecare operator, pentru cei doi indicatori. Informatia preluata de dvs. face parte din campania permanenta a sindicatelor de la CFR Calatori de dezinformare a presei.

Referitor la faptul ca SNTFC "CFR Calatori" - S.A. primeste în anul curent o compensatie redusa fata de anul 2020 cu aproximativ 200 de milioane lei, precizam ca anul 2020 a fost încheiat de operatorul cu capital de stat cu o compensatie mai mare decât la semnarea contractului aprobat prin HG nr.146/20.02.2020. Având în vedere ca si anul 2020 a debutat cu un buget redus cu 10%, aceste sume fiind retinute tot pentru o executie bugetara prudenta, ulterior, ca urmare a demersurilor repetate din partea ARF aceste sume au fost deblocate, iar valorile unitare anuale ale indicatorilor tehnici pe baza carora s-a facut regularizarea anului 2020 au crescut cu sume semnificative.

Concret, valoarea compensatiei initiale la începutul anului 2020 a fost de 999,54 milioane de lei - mai mica decât cea actuala, pentru începutul anului 2021, care este în prezent de 1.015,59 milioane de lei - iar, conform ultimului act aditional din 2020, compensatia CFR Calatori a crescut pâna la nivelul de 1.195,26 milioane de lei, o majorare avându-se în vedere si în acest an.

Faptul ca aceste cresteri nu au putut acoperi în totalitate pierderile CFR Calatori au drept cauza si faptul ca societatea nu s-a conformat pâna la aceasta data rigorilor legislatiei europene, respectiv prevederilor Regulamentului CE 1370/2007, actualizat prin Regulamentul UE 2338/2016, si nu a facut eforturi suficiente pentru eficientizarea activitatii proprii.

În conditiile în care salariul mediu brut la CFR calatori este de 6.307 lei fata de media operatorilor privati, care este de 5.116 lei, iar nivelul de productivitate este mai scazut cu circa 60% (3.678 tren-km/salariat, fata de o medie de 10.671 tren-km/salariat, la operatorii privati), în timp ce sindicatele de la CFR Calatori solicita o majorare a salariilor cu 12%, este evident ca nevoia de compensare este din ce în ce mai mare. Însa, regulile dupa care se acorda aceasta compensatie, trebuie sa fie aceleasi pentru toti operatorii, chiar daca pierderile CFR Calatori au crescut anual, uneori mai mult decât dublu (în 2018 - pierdere de 82,795 milioane de lei, în 2019 pierdere de 161,249 milioane de lei, iar în 2020 pierdere de 354,943 milioane de lei), iar sarcina ARF este si aceea de a veghea la respectarea acestor reguli.

AGERPRES: 2021 a fost desemnat Anul European al Cailor Ferate, de catre Uniunea Europeana. Ce si-a propus ARF sa faca pentru a marca acest eveniment?

Gigi Gavrilă: Inițiativa UE de a marca un an special dedicat sectorului feroviar este binevenită și se înscrie într-un context european mai larg ce favorizează prioritizarea transportului feroviar drept o alternativă sustenabilă la modurile de transport dominante. Avantajele sectorului feroviar în competiția intermodală l-au transformat într-o prioritate europeană, măsuri privitoare la impulsivarea sectorului feroviar fiind incluse atât în Pactul Verde European, cât și în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă.

Deși transporturile contribuie cu 25% din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din UE, calea ferată reprezintă doar 0,4% din acestea, iar consumul de energie este la o cotă de 2%; totodată, calea ferată rămâne unul dintre cele mai sigure moduri de transport, călătoria cu mașina fiind de aproape 50 de ori mai riscantă decât călătoria cu trenul. Cu toate acestea, însă, cota modală a transportului feroviar se situează, la nivelul anului 2018 (conform celor mai recente statistici publicate de Comisia Europeană la începutul acestui an), la 7,8% pentru transportul de pasageri și la 18,8% pentru transportul de marfă.

În sensul celor spuse mai sus, consider că desemnarea anului 2021 ca An European al Cailor Ferate nu trebuie să constituie numai un prilej de festivitate, în care să fie prezentate diferite realizări în domeniul feroviar, ci o perioadă cu intense dezbateri pe politica UE în domeniul feroviar, deoarece anul 2021 - se dorește a fi - primul an complet în care normele convenite în cadrul celui de al patrulea pachet feroviar vor fi puse în aplicare în întreaga UE.

În acest context, ARF a semnat în acest an două proiecte foarte importante pentru activitatea sa - definirea Obligației de Serviciu Public (OSP) și adoptarea unui Sistem integrat de ticketing - menite să contribuie în mod direct la realizarea dezideratului UE, acela de revitalizare a sectorului feroviar și de a-i sporii competitivitatea în raport cu alte moduri de transport. Astfel, prin toate proiectele derulate, atât de la bugetul de stat, cât și din fonduri comunitare, ARF contribuie la asigurarea unui climat concurențial corect, care să conducă la îmbunătățirea serviciilor feroviare din România.

AGERPRES: România a decis să aplice noua legislație privind Pachetul 4 Feroviar din 16 iunie 2019, însă nu s-a reușit transpunerea acestei legislații. Ținând cont că activitatea esențială a ARF o constituie gestionarea contractelor de servicii publice de călători, care sunt principalele acțiuni ale autorității menite să ducă la aplicarea prevederilor Pachetului 4 Feroviar, precum și a Regulamentului 1370/2007, modificat și completat prin Regulamentul 2338/2016?

Gigi Gavrilă: Prima parte a întrebării dvs. se referă, desigur, la transpunerea în legislația națională a Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformare), în cadrul Pachetului IV Feroviar - Pilonul Tehnic, care nu implică ARF, de această activitate ocupându-se colegii noștri de la AFER.

Al doilea element al Pachetului IV Feroviar, respectiv Pilonul Pietei, interesează în mod special ARF, deoarece, prin acest instrument, Autoritatea își ghidează activitatea. El a fost destinat să deschidă succesiv piața serviciilor de transport intern de pasageri și, totodată, să încheie procesul gradual de deschidere a pietei, care a fost demarat în Primul Pachet Feroviar.

Gestionarea Contractelor de Servicii Publice (CSP) reprezintă, într-adevăr, activitatea principală a ARF, chiar dacă nu este întotdeauna percepută ca atare. Trebuie subliniat faptul că ARF, cu o echipă formată din mai puțin de 40 de persoane, gestionează anual o sumă foarte importantă de bani care se ridică la aproximativ 350 milioane euro, decontată drept compensație de serviciu public și facilități de călătorie celor șase operatori de transport feroviar de călători ce activează pe piața din România.

Din perspectiva Regulamentului 1370/2007, modificat prin al Patrulea Pachet Feroviar de Regulamentul

2016/2338, una din prioritatile ARF o constituie pregatirea atribuirii competitive a contractelor de servicii publice pentru transportul feroviar de calatori. În prezent, acestea sunt atribuite prin încredintare directa, aceasta modalitate fiind interzisa, cu anumite exceptii, pentru contractele noi, încheiate începând cu decembrie 2023.

Contractele încheiate anul trecut cu operatorii se termina la finalul acestui an, iar ARF, în luna decembrie 2020 a notificat Comisia Europeana cu privire la intentia sa de a continua atribuirea CSP prin încredintare directa pentru o perioada ulterioara de patru ani (respectiv 2022 - 2025), fapt permis de Regulamentul 1370/2007. Conditiiile de piata din România nu permit înca atribuirea tuturor traselor incluse în CSP pe criterii competitive, însa rutele pe care vor circula unitatile ce urmeaza sa fie achizitionate prin fonduri nerambursabile vor fi licitate. Aceasta a fost si una din conditiile pentru asigurarea finantarii achizitiei de material rulant, reînnoirea parcului fiind doar o componenta a proiectului respectiv.

Acest aspect este un element esential din punct de vedere legislativ si economic, chiar daca nu are acelasi impact mediatic si vizibilitate precum nevoia stringenta si asteptarea legitima de noi trenuri, a caror utilizare sa conduca la îmbunatatirea serviciilor feroviare de care cetatenii români au nevoie si le merita. Liberalizarea pietei si dorinta de a crea un spatiu unic feroviar european sunt doua din principalele prioritati UE în sectorul feroviar, iar ARF contribuie la acestea, în limitele sarcinilor sale stabilite prin lege.

Dincolo de derularea celor doua proceduri de licitatie de material rulant, ARF implementeaza multiple proiecte axate pe prioritatile majore pe termen scurt si mediu: actualizarea Modelului National de Transport, având în vedere ca statisticile folosite pentru Master Planul General de Transport, adoptat în anul 2016, nu mai sunt relevante în prezent; definirea obligatiei de serviciu public; adoptarea unui sistem integrat de ticketing; adoptarea de acte aditionale la CSP care sa contina indicatori de performanta/calitate suplimentari, precum si un sistem de penalizare în cazul neîndeplinirii acestora, respectiv modalitati de stimulare a eficientei operatorilor de transport feroviar de calatori.

Contractul de finantare legat de definirea OSP si actualizarea Modelului National de Transport a fost semnat în luna aprilie, iar cel pentru sistemul integrat de ticketing în urma cu doua saptamâni.

AGERPRES: Spuneti ca aceste doua proiecte vor duce la rezultate concrete legate de promovarea dezvoltarii traficului feroviar de calatori la nivel national si îmbunatatirea calitatii serviciilor publice de transport. Ce presupun aceste doua proiecte?

Gigi Gavrilă: Primul proiect include stabilirea Obligatiei de Serviciu Public (OSP), prin Modelul National de Transport, actualizat la nivelul anului 2019, pe baza cererii de mobilitate si determinarea serviciilor optime de transport feroviar public de calatori pentru preluarea acestei cereri, în vederea promovarii cresterii traficului feroviar de calatori la nivel national.

Totodata, vor fi generate rapoarte din Modelul National de Transport cu privire la OSP pentru urmatorii 4 ani. Proiectul are, de asemenea, si o componenta de training, consortiul româno-canadian contractat pentru derularea serviciilor având si obligatia de instrui personalul ARF ce în viitor va fi responsabil pentru utilizarea modelului de transport si stabilirea obligatiei de serviciu public.

Prin cel de-al doilea proiect, sistemul integrat de ticketing, ARF nu doar ca își va îmbunatati capacitatea de a monitoriza serviciile prestate de operatorii de transport feroviar de calatori, dar va demara si un proces care va culmina prin lansarea facilitatilor de tip ghiseu unic, fapt care va spori atractivitatea transportului feroviar de calatori, multiplicând metodele de vânzare de bilete si generalizând accesul calatorilor la biletele emise de toti operatorii de pe piata.

Mentionam ca obligatia legala privind existenta unui sistem integrat de ticketing pentru transportul feroviar de calatori, a fost stabilita înca prin prevederile HG 74/2012. ARF a introdus acest proiect în lista de prioritati chiar

de la începutul activității sale, însă în 2019, finanțarea de la bugetul de stat a fost anulată de conducerea ministerului de la vremea respectivă; abia în 2020 am reușit să obținem finanțarea proiectului prin POIM.

AGERPRES: Ce valoare au aceste două proiecte și din ce fonduri sunt finanțate?

Gigi Gavrilă: Proiectul despre definirea obligației de serviciu public are o valoare totală de aproximativ 2,5 milioane lei, din care 85% finanțarea europeană din Fondul European de Dezvoltare Regională, prin Programul Operațional Infrastructură Mare și 15% contribuție de la bugetul de stat.

Cât privește proiectul despre sistemul integrat de ticketing, costul total al acestuia se ridică la suma de 6,1 milioane lei, distribuția fondurilor fiind aceeași - 85% contribuție comunitară (prin același program operațional) și 15% contribuție națională.

AGERPRES: Ce presupune mai exact sistemul de e-ticketing?

Gigi Gavrilă: Legat de sistemul de ticketing, dau un exemplu: dacă un călător vrea să ia trenul din Gara de Nord și vrea să meargă până la Nehoiasu - și să zicem că acel călător este pensionar - el va trebui să ia o dată un bilet de la București până la Buzău, cu unul din operatorii de pe această linie - de obicei marea majoritate se duce spre CFR Calători, e mai la îndemână - iar mai departe de la Buzău la Nehoiasu este o linie administrată de un gestionar privat, la care operatorul respectiv îi emite un alt bilet. Pensionarul respectiv în cazul nostru va folosi un cupon de reducere de 50% o dată pentru București - Buzău și va folosi a doua reducere de la Buzău la Nehoiasu. Prin introducerea de exemplu a sistemului de e-ticketing el va putea să ia un singur bilet direct, de la oricare din operatori - ori de la CFR Calători, ori de la Transferoviar, ori de la Regio Expres, cei care operează pe zona respectivă, și să folosească un singur cupon de reducere din talonul lui. Va dați seama că sunt cazuri în care trebuie să schimbe poate trei operatori, cu un singur sistem integrat de e-ticketing călătorul va avea un mare avantaj: folosirea unui singur cupon de reducere.

Pe de altă parte, piesa cea mai importantă în etapa actuală este gestionarea într-un sistem unitar a datelor de ticketing pe care le au fiecare operator. Operatorii privați sunt foarte bine puși la punct. CFR Calători încă mai dezvoltă la sistemul asta, are în continuare foarte multe bilete care se emit și manual. Sigur, mai e o problemă care trebuie în primul rând rezolvată. La operatorii privați ești încurajat să urci în tren: 'Domnule, vino în tren, nu ai avut timp să îți iei bilet, nu-i nimic, poftim!' - vine controlorul, seful de tren, îți emite biletul în mod electronic. La CFR Calători, dacă te-ai urcat în tren fără să ai bilet, este suprataxare; asta este deja o contravenție.

Deci, în primul rând de aici trebuie să plecăm ca mod de abordare la operatorul privat și la operatorul de stat.

Revenind la sistemul de e-ticketing: el ne va permite noua la nivelul autorității, prin gestionarea împreună cu Informatica Feroviară - este compania care a câștigat această licitație, de fapt este o firmă specializată pe domeniul feroviar și care chiar întreține acest sistem de ticketing pentru trei din cei șase operatori - să avem o bază de date clară și o compatibilitate a tuturor sistemelor de ticketing specifice fiecărui operator, astfel încât vom avea toate aceste informații unitare și vom putea să ne facem diverse statistici, să știm câți călători sunt pe o anumită perioadă, din ce stații etc., adică ne va ajuta foarte mult pe noi, inclusiv în ceea ce spuneam mai devreme, în cadrul proiectului pentru determinarea obligației de serviciu public.

Deci, asta ar fi marele avantaj al sistemului de ticketing. Repet, el era o obligație legislativă stabilită chiar printr-o HG, care definea contractele de servicii publice pe perioada 2012-2015. Nu s-a realizat, a fost reluată tema aceasta în alta HG care gestiona contractele de servicii publice pe perioada 2016-2019. Am avut-o ca sarcină stabilită și acum prin HG 146 pentru perioada actuală și în sfârșit am reușit să o facem.

AGERPRES: De ce a durat atât de mult?

Gigi Gavrilă: În primul rând operaționalizarea practică, să zicem așa, a fost cam pe la sfârșitul lui 2017 - începutul lui 2018. În 2017, spre sfârșitul anului, am semnat al doilea protocol și cu preluarea sarcinilor privind achitarea

facilitatilor pentru calatori, cred ca prin octombrie 2017. Noi am prevazut acest proiect cu finantare de la bugetul de stat, nefiind un proiect foarte mare - este un proiect sub un milion de euro, dar pentru noi e foarte important - dar banii aceia au fost taiati din bugetul ARF. Proiectul era prevazut sa fie finantat pe 2 ani. Am dat drumul la licitatie, am ajuns pâna la urcarea licitatiei în SICAP, iar conducerea ministerului la vremea aceea ne-a taiat banii de finantare si am oprit licitatia. Apoi am reluat-o pe fonduri europene, având si ca sa zic asa, un avantaj - daca putem numi avantaj faptul ca proiectul a fost din nou solicitat si prin HG si a fost solicitat si de Consiliul Concurentei, noi am argumentat ca este absolut necesar si în fine am reusit sa-l finantam prin POIM.

AGERPRES: Spuneati în exemplul dvs. ca s-ar putea urca persoane în tren fara bilet. Cum se poate controla sa nu fie depasita capacitatea de transport, sa nu se mearga în picioare?

Gigi Gavrilă: Pentru anumite ranguri de tren, pentru anumite distante este prevazuta si posibilitatea de a calatori în picioare. La trenurile Regio este definit numarul de locuri pe scaune si un numar de locuri în picioare astfel încât sa nu depasesti capacitatea de încarcare a materialului rulant.

Tocmai sistemul de e-ticketing va permite inclusiv gestionarea numarului de calatori. Deci, este si acesta un ajutor. CFR Calatori va trebui cu ocazia asta sa-si îmbunatateasca sistemul de ticketing, din ce am vazut, au lansat o aplicatie, deci si ei fac eforturi. Bine, cel mai important lucru va fi sa demareze licitatia - stiu ca o au deja în derulare - si ulterior sa demareze si achizitia de echipamente. Șeful de tren sa aiba tableta sau smartphone si sistemul de imprimare. În Germania chestia asta exista de la sfârșitul mileniului trecut.

Va dau exemplu de operator feroviar care are abonament de tip card cu cip. Calatorul se duce si își încarca cardul respectiv cu bani si când se urca în tren pe tableta conductorului de tren își descarca cardul si i se ia contravaloarea biletului. Etapa urmatoare la care lucreaza operatorul respectiv acum este sa permita calatorului sa plateasca direct cu card VISA.

AGERPRES: În ultimul timp se vorbeste foarte mult de digitalizare. Ce mai este de facut în sistemul feroviar pentru a putea spune ca avem un sector digitalizat?

Gigi Gavrilă: La nivelul fiecarui operator, sunt proiecte pe care si le poate dezvolta fiecare - poti, de exemplu, sa îți tii o gestiune a defectelor, a interventiilor pe care le faci, poti sa ai sistem prin care sa poti detecta anumite defecte care ti-au aparut în parcurs, astfel încât, când ajunge trenul la cap de cursa, tu sa stii deja ce defecte sunt, sa ai deja pregatite materialele respective si sa le înlocuiesti în timpul cel mai scurt. Deci, astea sunt parti care se utilizeaza pe segmentul de întreținere si reparatii, tocmai în ideea de a-ti reduce defectele accidentale, de a-ti reduce imobilizarile planificate eventual. Dupa aceea, tot la fel, dar e componenta sistemului de e-ticketing pe care ei o au deja: sistemul de vânzare al biletelor. Evident, marea majoritate o cam au deja - gestiunea electronica a costurilor si veniturilor. Deci, daca introducem si partea asta de e-ticketing si ei își vor introduce si partea de gestiune a defectelor, cam asta ar fi, cel puțin la nivelul actual, uzual maximul folosit.

AGERPRES: În contextul aplicarii celor doua proiecte, ce orizont de timp preconizati pentru ca liberalizarea pietei feroviare de calatori din România sa fie realizata sau cel puțin o parte a ei?

Gigi Gavrilă: Asa cum am mentionat anterior, în viziunea ARF, o liberalizare totala a pietei, anterior începutului de an 2026, nu ar fi recomandata. Nu excludem totusi posibilitatea ca un numar redus de trase de circulatie sa fie acordate gradual, pe criterii competitive, dupa 2023/2024, în special cele pe care va fi folosit materialul rulant nou achizitionat. Conform Studiului de Fezabilitate, materialul rulant nou necesar reprezinta circa 20% din materialul rulant total declarat (nu în exploatare) al operatorilor.

La nivelul Uniunii Europene, doar câteva state, puternice financiar, aloca capacitatile de circulatie pe criterii competitive sau organizeaza licitatii pentru unele sectii de circulatie, majoritatea însa aflându-se într-un stadiu organizatoric mai modest decât România.

AGERPRES: Nu credeti ca lipsa achizitiilor de material rulant va duce la o concurenta neloiala pe care o vor face operatorii de transport feroviar straini companiilor similare românești, odata cu liberalizarea totala a transportului

feroviar de calatori ce va avea loc în anul 2023?

Gigi Gavrilă: Categorie, un material rulant învechit și uzat moral, dar mai ales fizic, va constitui un dezavantaj al operatorilor interni față de cei externi. Dar, așa cum am menționat, nu avem în vedere o liberalizare imediată, atât cât legislația ne permite (de exemplu, recent, Franța și-a reînnoit contractele de servicii publice pe 10 ani, limita maximă permisă de Regulament), iar în paralel facem eforturi pentru finalizarea licitațiilor în curs, astfel încât, la momentul liberalizării pietei, să existe suficient material disponibil.

Din alt punct de vedere, însă, cel al utilizatorului final al acestor servicii de transport, publicul calator, dar și al statului care compensează finanțarea acestor servicii, trebuie să înțelegem că nu putem crește sumele alocate an de an pentru aceeași calitate modestă a serviciilor oferite, mai ales de unii operatori. Efortul trebuie să fie comun și echilibrat repartizat de ambele părți, stat și operatori, pentru atragerea calatorilor către transportul feroviar.

AGERPRES: Ministrul Transporturilor, Catalin Drula, a declarat de mai multe ori că va face o analiză a activității ARF, deoarece de patru ani nu s-a reușit achiziția materialului rulant nou, și că ia în calcul chiar desființarea acestei autorități. Care este situația ARF, ce semnale aveți?

Gigi Gavrilă: Orice analiză a activității ARF trebuie să aibă în vedere greutatea inerentă oricărei activități legate de înființarea și consolidarea instituțională, realitățile dificile economice și sociale în care această autoritate și-a început și continuat activitatea, impedimentele majore întâmpinate în procesul de recrutare a personalului. Așa cum am precizat în numeroase alte intervenții, achiziția de material rulant a fost prevăzută încă prin POS-T 2007 - 2013. Dacă factorii responsabili la vremea respectivă, inclusiv cei de la CFR Calatori, nu au reușit timp de trei ani, să întocmească cel puțin un caiet de sarcini, nu neapărat întreaga documentație de licitație, de ce acum unii sunt atât de nemulțumiți, având în vedere că ARF, în aproximativ un an și jumătate de la operationalizare a lansat prima licitație în SICAP parcurgând toate etapele necesare ?

Înființarea ARF a venit pe fondul unui orizont de așteptare imens, din partea utilizatorilor de servicii de transport feroviar de calatori, în ceea ce privește condițiile de calatorie și calitatea materialului rulant, fapt ce a dus, inevitabil, la nemulțumiri generate de întârzierile survenite în cadrul procedurilor de licitații, exclusiv din vina sistemului legislativ care permite tergiversarea în diverse instanțe, ani de zile, a proiectelor majore de investiții.

Aceste critici au fost alimentate de unii actori media și de sindicatele din CFR Calatori, care au indus în spațiul public o falsă problemă, legată de neachiziționarea de material rulant, ca și cum rezolvarea acestei chestiuni reprezintă cheia de boltă a soluționării problemelor cronice din transportul feroviar de calatori și ar elimina pe deplin numeroasele dificultăți economice ale CFR Calatori, eludând în mod intenționat adevăratele cauze care au dus această societate către o lipsă majoră de eficiență a activității desfășurate.

De altfel, toate schimbările organizatorice, indiferent cât de bine sunt gândite sau implementate, produc un anumit nivel de rezistență la schimbare, un sentiment de insecuritate și cu atât mai mult în domeniul feroviar, unde există o neîncredere generalizată în managementul instituțiilor feroviare, cauzată de experiențele negative anterioare în materia reformelor feroviare.

În final, doresc să încheiem pe un fond optimist și sperăm că, prin activitatea viitoare, ARF să-și consolideze poziția importantă pe care o deține pe piața transportului feroviar de calatori din România, și, de asemenea, să fie un factor de legalitate și echilibru între celelalte autorități publice care activează în acest domeniu, precum și între operatorii de transport feroviar de calatori din România, indiferent de forma de capital a acestora, de stat sau privat.