

## Probleme majore ale operatorilor de transport feroviar

### Situația actuală

#### 1. Starea infrastructurii feroviare

În România, politicile din ultimii 31 de ani în domeniul transportului feroviar au făcut ca activitatea “Căilor Ferate Române” să se confrunte cu dificultăți tehnico–economice ducând, din păcate, la neatractivitatea și necompetitivitatea acestei importante activități pentru economia națională.

Modernizând prea încet și prea puțin infrastructura feroviară, cu viteze de circulație chiar și sub 50 km/h sau mai grav, sub 20 Km/h la transportul de marfă, cu timpi de parcurs care au scăzut cu peste 25% în două decenii, lipsa pasagerilor și a mărfurilor de transportat și terminând cu “Cazul Grădiștea”, podul nerefăcut timp de 15 ani, este clar că în prezent, trenul nu are cum să fie atrăgător, chiar dacă în ultima perioadă s-a simțit o oarecare revenire. Astfel, CFR Marfă și CFR Călători pierd în fiecare an, după 2002 când au apărut primii transportatori feroviari privați, din cota de piață de 100% pe care au deținut-o.

Neglijarea continuă a mentenanței infrastructurii dublată de lentoarea cu care au fost accesate fondurile europene necesare pentru reconstrucția rețelei TEN-T au dus, din motive de siguranță, la reducerea permanentă a vitezei de circulație maxime admise. Ca urmare, a crescut durata de parcurs și s-a diminuat capacitatea secțiilor de circulație.

Consecința a fost diminuarea numărului de călători / tone marfă transportate și implicit a numărului de trenuri, cu efecte financiare imediate asupra CNCF “CFR” - SA, ca administrator al infrastructurii feroviare, căreia au început să îi fie diminuate permanent veniturile provenite din taxa de utilizare a infrastructurii (TUI).

#### **Lipsă venituri => Lipsă mentenanță => Intrarea într-un cerc vicios!**

Este evident că starea infrastructurii feroviare s-a degradat în mod continuu, în special din anul 2001 până în prezent. Dintre cauzele binecunoscute menționăm **subfinanțarea sistematică a sectorului feroviar în favoarea celui rutier, în contradicție cu recomandările UE**. De menționat mai este și faptul că an de an contribuțiile MT pentru infrastructura feroviară au fost în jur de 4-5 % din suma aflată la dispoziția ministerului, prin prevederile bugetare, în timp ce la drumuri s-au alocat constant peste 75%.

Consecința logică a fost degradarea stării tehnice, deja menționată, creșterea numărului de puncte periculoase din cale, **creșterea numărului de restricții de circulație, creșterea închiderilor de linii accidentale, scăderea drastică a vitezelor de circulație și, în general, a performanțelor tehnice ale infrastructurii feroviare.** Această stare de lucruri s-a întâmplat exact în perioada în care toate administrațiile feroviare din statele din Europa, precum și cele vecine, au făcut eforturi susținute pentru dezvoltarea infrastructurilor naționale și transferul treptat al transportului de marfă de pe șosele pe calea ferată.

## I. INFRASTRUCTURA

Operatorii de transport feroviari (OTF) înregistrează pierderi masive cauzate de starea precară a infrastructurii, prin creșterea continuă a costurilor și pierderea clienților.

- din 2001 până acum, **volumul total al transportului de marfă a scăzut cu peste 35%**, fiind cea mai drastică scădere față de administrațiile feroviare străine.
- **Viteza comercială a trenurilor a scăzut dramatic**, de la un nivel apropiat de valoarea de 30 km/h, **pana la 15-16 km/h** realizată în cursul anilor 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, ducând la dublarea a duratelor de transport;
- **Secții saturate cu limitarea drastică a capacității pentru traficul de marfă, până la 20% din necesar** la momentul începerii lucrărilor (conform datelor publice prezentate în Declarația Rețelei-CFR, astfel **Sighisoara-Atel, Vintu – Coslariu și Micasasa-Coslariu, din anul 2012, Vintu-Simeria, din anul 2014, Chiajna – Videle din anul 2015, Simeria –Glogovat din anul 2018; Brasov – Sighisoara .**
- Derularea pe o perioadă inacceptabil de lungă a lucrărilor de modernizare pe Coridorul European Curtici – Simeria – Sighișoara – Brașov – Ploiești – București - Constanța, **lucrări începute acum 19 ani și fără o perspectivă clară de finalizare**, cu reducerea semnificativă a capacității de transport de marfă pe secțiunile respective; rutele ocolitoare prin Filiași - Petroșani respectiv Filiași-Drobeta Turnu Severin – Caransebeș - Timișoara, majoritar pe linie simplă și grevate și ele de lucrări de întreținere pe perioade de 6-8 ore zilnic, nu pot compensa pierderea de capacitate pentru traficul de marfă;
- **Limitarea drastică de capacitate la trenuri de marfă pe secția saturată Chiajna-Gradinari, lucrări de reparații începute în anul 2015**, al căror termen de finalizare a fost prelungit de mai multe ori, până în **2019**.

**Va fi necesară urgentarea lucrărilor de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare.**

*În primul rând, pe coridorul TEN-T, Predeal – Brașov – Sighișoara – Simeria – Frontiera cu Ungaria*

Pentru creșterea imediată a capacității de trafic și a cantității de marfă și călători din România spre și dinspre Europa. Desigur că în acest caz, întreaga rețea feroviară principală trebuie modernizată, dar se constată că, în prezent, ritmul lucrărilor pe acest coridor este foarte lent, ceea ce face dificilă preluarea unei părți din transportul rutier de mărfuri sau călători de către

transportul feroviar, așa cum se solicită în mod special de către UE în Cartea Albă, pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, descongestionarea traficului rutier și reducerea numărului de accidente rutiere.

#### *Porțiunea Simeria - Arad*

Pe cei 141 km se lucrează în prezent, dar nu în ritmul estimat. Trenurile vor rula cu viteze medii de peste 100 km/h probabil din anul 2024, în timp ce viteza medie, în prezent, este de sub 50 km/h din cauza lucrărilor, iar întârzierile apar foarte des.

#### *Pe tronsonul Brașov - Sighișoara*

Acesta are o distanță de 129 km și, în prezent, pe acest tronson se circulă foarte greu din cauza restricțiilor de viteză. Pe două dintre cele trei secțiuni componente au început cât de cât lucrările de reabilitare, dar tot parcursul va fi gata în 4-5 ani, în cel mai bun caz.

#### *Tronsonul Brașov – Predeal*

În cei peste zece ani de când s-au început lucrările la Coridorul care va uni, în final, Curtici de Constanța, s-a reușit modernizarea a peste 350 km între Predeal și Constanța, iar Brașov – Predeal, cu o lungime de 27 km, rămâne un tronson extrem de important, dar complicat de realizat. Trenurile parcurg distanța menționată într-un timp cu 20% mai mare decât acum 20 de ani, deoarece pe această distanță sunt foarte multe restricții de viteză în vigoare. Tronsonul trebuie reabilitat cu prioritate și într-o perioadă cât mai scurtă de timp, ca și în cazul altor secțiuni, caz în care viteza de circulație va putea fi ridicată rapid prin eliminarea restricțiilor de viteză existente în prezent.

#### *Linia București – Giurgiu via Grădiștea*

Sunt 15 ani de când trenurile nu mai circulă pe linia directă București – Giurgiu, prima linie construită pe teritoriul Principatelor. Pe cei 96 km sunt preconizate investiții de peste 600 milioane euro, inclusiv reconstruirea podului de peste Argeș de la Grădiștea. Din păcate, se pare că vor mai trece ani buni până când se vor vedea, poate, rezultatele începerii lucrărilor de reparații și modernizare a acestei rute feroviare de importanță deosebită, în mod special pentru transportul de mărfuri din zona Asiei către Europa.

**Traficul este închis încă din 2005 spre Giurgiu prin Jilava - Gradistea – Giurgiu Nord**, ca urmare a ruperii podului peste râul Argeș (cu cheltuieli majore pentru circulația pe rute ocolitoare);

#### *Modernizarea și electrificarea liniei Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor*

A existat o perioadă în care se vorbea de trenuri de mare viteză între Cluj și Budapesta. Din păcate astăzi, cei 150 km dintre Oradea și Cluj Napoca nu sunt electrificați, iar viteza medie care poate fi atinsă este, în cel mai bun caz, de maxim 60 km/h. Acest proiect de reabilitare, modernizare și electrificare a acestei căi ferate este de primă importanță pentru a se putea realiza, cât mai rapid, a celei de a doua legături feroviare transfrontaliere spre Europa, prin Ungaria, variantă redundantă, în special pentru mărfurile din și spre portul Constanța, sau spre Turcia prin Bulgaria, acest lucru ducând implicit la descongestionarea coridorului TEN-T prin Curtici către sud-estul României.

### *Magistrala 900 București - Timișoara*

Trenurile de călători parcurg, în prezent, cei 533 km într-un timp cu trei ore mai mare decât acum 25 de ani. În 1995 cel mai rapid Intercity parcurgea distanța în 6 ore și 25 de minute, iar astăzi un tren InterRegio parcurge aceeași distanță în 9 ore și 35 de minute. Balota, Craiova sau Lugoj sunt zone care au nevoie rapidă măcar de reabilitare, pentru a se putea obține o creștere a vitezei de circulație cel puțin la nivelul anilor 1990.

### *Linia Craiova - Calafat*

O excelentă legătură pentru traficul de marfă și pasageri între sudul României și nordul Bulgariei, mai ales datorită existenței “noului” pod Calafat - Vidin. În prezent, trenurile fac mai mult de trei ore pentru parcurgerea unei distanțe de numai 108 km.

### *Linia Suceava - Ilva Mică*

Este linia care face legătura între Moldova și Ardeal, iar cei 191 km sunt parcurși, în prezent, în mai mult de 4 ore de către trenurile InterRegio și de peste 5 ore de trenurile Regio. Linia care trece și prin Vatra Dornei are printre cele mai frumoase peisaje și are nevoie de reabilitare și modernizare urgentă.

În afara celor arătate mai sus, este necesară intensificarea lucrărilor de reparații și modernizări și pe alte secțiuni ale infrastructurii feroviare, măsuri ce vor duce la creștere imediată a vitezei de circulație și implicit, a calității transportului feroviar de marfă și de călători.

**M 400**, magistrala Brașov - Satu Mare cu o lungime de 518 km are în prezent multe secțiuni cu viteze maxime de 45 km/h.

**Arad – Oradea** - cu lungimea de 121 km, unde media de viteză este de 55 - 60 km/h, în cel mai bun caz. Pe aceasta linie de cale ferată circula șapte trenuri pe zi, pe sens, iar prin creșterea vitezei de circulație ar deveni viabilă și naveta în regiunea respectivă.

Pe **București - Sibiu** circulă în prezent doar patru trenuri directe pe zi, cu timpi de circulație mari, cel mai rapid tren fiind trenul internațional IR 472/473 care parcurge distanța într-un interval de timp puțin peste 5 ore. În varianta via Brașov sunt 315 km, dar pe **M200**, iar cei 150km dintre Brașov și Sibiu sunt pe linie neelectrificată și viteza medie care poate fi atinsă este de cel mult 60 km/h.

**Filiași - Simeria**, are o distanță de 202 km și este linia pe care cele mai rapide trenuri fac peste patru ore. Este o linie ce străbate și zone muntoase, pe Valea Jiului, traseul fiind spectaculos și cu mare potențial turistic.

**Podu Olt - Piatra Olt**, cu o lungime de 164 km, unde cele mai rapide trenuri fac peste trei ore.

**Ploiești - Târgoviște**, care leagă cele două capitale de județ, este o cale ferată cu lungimea de 52 km. În prezent există doar un tren pe zi, iar în mare măsură transportul de persoane se efectuează cu microbuze sau autobuze.

**Tranzitarea deosebit de grea a Complexului București** deoarece toate trenurile de marfă pentru zona București și tranzit Constanța către Regionalele Craiova, Timișoara și Complex Brazi/Ploiesti și retur circulă numai prin Chitila sau Bucuresti Baneasa – Ram Pajura ( cu fereastră zilnică de închideri pentru lucrări), în condițiile închiderii Centurii De Est (linie dublă) între Mogoșoaia – Otopeni - Voluntari, inițial pentru lucrările la noul pod rutier de la Otopeni și nemaifiind deschisă după finalizarea acestor lucrări în 2015; **începând cu data de 11.09.2017 s-a redeschis un singur fir**, doar la tracțiune Diesel, iar din decembrie 2017 și la tracțiune electrică;

**Limitări și restricționări frecvente ale tonajelor și modurilor de remorcare în traficul feroviar de mărfuri** - nu se mai permit locomotivele împingătoare sau cele dublă tracțiune pe anumite poduri/podețe, secții chiar și magistrale (ex: Toplita-Deda, Razboieni-Cojocna), **nepermiterea în mod abuziv de locomotive împingătoare la trenuri de vagoane goale între Brașov-Predeal, din decembrie 2018;**

**Neaprobarea efectuării de experimente pentru sporire de tonaje** - motivată în unele cazuri chiar de starea tehnică precară a infrastructurii – deși, prin creșterea tonajului se puteau diminua măcar parțial efectele date de scăderea vitezei și capacitatea redusă (ex: Timisoara Est–Aradu Nou, Rac Sabareni-R. Buciumeni-Buftea, Targu Frumos-Ruginoasa, Fetesti-Saligny, Suceava N. – Tandarei );

Reducerea drastică a unor tonaje remorcate, cel mai flagrant exemplu fiind în **relația Pașcani-Muncel unde un mod de remorcare utilizat în ultimii 20 ani a fost eliminat**, fără a oferi soluții sau acceptarea celor instrucționale propuse de operatorii feroviari.

#### **Dezvoltarea sistemelor de transport feroviare suburbane / regionale**

Realizarea în jurul marilor aglomerări urbane (București, Cluj, Brasov, etc.) a unor sisteme de transport feroviar suburban / regional pentru călători cu circulație cadențată care, coroborat cu sistemul Park&Ride (P&R), să se constituie într-un sistem de transport public atractiv, similar S-Bahn-urilor sau rețelei RER din Franța menit să descurajeze, în mare parte, navetismul cu microbuze și autoturisme individuale.

În acest context este de precizat faptul că în Carta Alba a transportului elaborată de UE în anul 2011, strategia următorilor 5 ani prevede ca cca 20 % din volumele de mărfuri transportate pe șosele să fie mutate pe calea ferată, practic, volumul transportului de mărfuri pe calea ferată să se dubleze față de azi. Acest lucru este imposibil la actuala stare tehnică a infrastructurii feroviare.

**Modificări la Contractul de activitate al CNCF CFR SA pentru perioada 2021-2024 care să înlăture abuzul de poziție dominantă al CNCF CFR SA în relația cu operatorii feroviari, indiferent de forma de proprietate și discriminările între operatorii cu capital de stat și cei privați, în aplicarea Contractului de acces de către CNCF CFR SA**

Tariful de utilizare a infrastructurii feroviare publice (*TUI-ul*) se aplică pentru accesul pe infrastructura feroviară publică, potrivit legii și în conformitate cu prevederile art. 12 alin. (2) și (3) din Hotărârea Guvernului nr. 581/1998, cu modificările și completările ulterioare.

C.F.R. - S.A. stabilește TUI conform metodologiei de tarifare a utilizării infrastructurii feroviare, aplicând valorile elementelor tarifare de bază pentru calculul acestuia ce sunt prezentate în documentul de referință al rețelei CNCF CFR SA, privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare.

Față de încadrarea secțiilor în clase de secții și modul de calcul stabilit în metodologia de tarifare, rezultă că CNCF CFR SA încasează TUI pe baza încadrării secțiilor la clase superioare stării infrastructurii feroviare pentru anul în care se face încadrarea .

Este cunoscut faptul că secțiile sunt încadrate pe clase de secții astfel :

<b>Clasa secției de circulație</b>	<b>Regimul de viteză (km/h)</b>	
	<b>de la</b>	<b>la</b>
<b>A</b>	<b>121</b>	<b>160</b>
<b>B</b>	<b>91</b>	<b>120</b>
<b>C</b>	<b>51</b>	<b>90</b>
<b>D</b>	<b>0</b>	<b>50</b>
<b>I</b> <b>Pentru linii cu ecartament îngust</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Nu este cunoscută fundamentarea elementelor care stau la baza încadrării secțiilor, respectiv nu este cunoscută modalitatea prin care, an de an, CNCF CFR SA trece secțiile de circulație din clase inferioare în clase superioare și invers (foarte rar).

În sensul eliminării tuturor neconcordanțelor dintre prevederile HG de promovare a contractului de activitate și legislația în vigoare și pentru a putea îndeplini condițiile și prevederile Directivelor și Regulamentelor europene, vă semnalăm câteva din practicile CNCF CFR SA în relația cu operatorii de transport feroviar:

- 1 . CFR SA reîncadrează secții de circulație la clase superioare fără a arăta care sunt îmbunătățirile aduse secției, respectiv îmbunătățirea vitezei de circulație.
2. CFR, deși reîncadrează secții cu impact asupra încasării TUI, nu modifică livretele de mers în sensul îmbunătățirii condițiilor de circulație, respectiv sporirii vitezelor de mers.
3. CFR menține aceleași viteze maxime de circulație din livrete deși reîncadrează secții de circulație la clase superioare.
4. CFR nu coroborează nici măcar viteza maximă din livret cu “viteza de trasare a trenurilor” rezultată din timpii de mers înscrisi în livret.
5. CFR SA încasează TUI fără just temei în baza atributului acordat de Ministerul Transporturilor cu privire la posibilitatea reîncadrării secțiilor.

O altă serie de obiecții pe care le avem cu privire la Contractul de activitate și posibilele anomalii care se pot crea, dacă acesta nu cuprinde foarte clar și modalitățile prin care se pot duce la îndeplinire prevederile sale:



- a. Alocările bugetare privind ridicarea restricțiilor nu sunt coroborate la finele fiecărui an cu angajamentele CNCF CFR SA privind eliminarea restricțiilor de viteză astfel că, deși sunt alocate sume în buget, în final, acestea nu se regăsesc în ridicarea restricțiilor de viteză.
- b. Regândirea acordării stimulentei în sensul realizării reducerii cu 2% a TUI, acest aspect fiind în prezent doar la nivel scriptic și declarativ.
- c. Publicarea Listei complete a tarifelor ce pot fi percepute operatorilor de transport feroviar și cuprinderea ei în contractele de acces încheiate de CNCF CFR SA cu cei care doresc acces pe infrastructură.
- d. Contractele de acces încheiate cu operatorii de transport feroviar trebuie să conțină toate elementele de calcul al TUI, respectiv anexele necesare care conduc la calculul acestuia, cum ar fi:
  - metodologia de calcul;
  - lista secțiilor încadrate pe clase de secții;
  - elemente tarifare de bază – indicii.
- e. CNCF CFR SA trebuie să aibă posibilitatea de a aplica valori reduse pentru TUI în scopul atragerii de trafic feroviar de tranzit sau de trafic combinat.

Considerăm că toate aceste probleme ar trebui clarificate încă din contractul de activitate ce va fi promovat prin HG în cursul lunii martie ac.

## **Probleme existente în asigurarea energiei electrice de tracțiune**

În acest moment, piața de energie electrică de tracțiune în domeniul feroviar a ajuns într-o situație de blocaj datorită existenței, în continuare, a unui monopol pe domeniul de furnizare a energiei electrice și a nereglementării, în acord cu Legea energiei 123/2012 și a Legii 202/2016, a acestei piețe. Din cauza existenței unui singur furnizor de energie electrică de tracțiune, respectiv SC ELECTRIFICARE CFR S.A., suntem în fața unei situații care ne obligă la achiziția energiei electrice de tracțiune la tarife foarte mari, cu afectarea gravă a costurilor de transport.

Menționăm că toate demersurile făcute de către OTF începând cu anul 2012 în vederea exercitării dreptului de consumator eligibil de către societățile comerciale cu activități în domeniul transportului feroviar au fost sortite eșecului prin neimplicarea gestionarului de infrastructură CNCF CFR SA și a factorilor responsabili din cadrul Ministerului Transporturilor.

La acest moment, calea spre deschiderea pieței energiei și în domeniul feroviar este blocată prin nepunerea în acord a reglementărilor feroviare specifice cu legislația națională și europeană în domeniul energiei, respectiv asigurarea rolurilor de distribuitor, operator de măsură și stabilirea metodologiei de defalcare a consumurilor directe și a costurilor auxiliare (pierderi, echilibrare, distribuție, transport, etc).

Această stare de lucruri a condus astăzi la situația în care există un singur furnizor de energie electrică de tracțiune abilitat (SC ELECTRIFICARE CFR S.A.), deci suntem într-o situație de

monopol. Acest furnizor ne-a anunțat că, datorită situației din piața de energie electrică, furnizorii primari de la care achiziționa energia electrică au reziliat unilateral contractele cu ELECTRIFICARE CFR SA. Acest lucru va conduce la creștere necontrolată a costurilor cu energia a tuturor actorilor din piața de transport feroviar.

Este imperios necesară crearea, în domeniul feroviar, a unui cadru legal pentru implementarea legislației în domeniul energiei electrice și de exercitare a dreptului fiecărui consumator de a-și alege liber furnizorul.

Tarifele percepute de ELECTRIFICARE SA ce reprezintă contravaloarea cheltuielilor furnizate și a cotei de profit, nu respectă metodologia, regulile și, după caz, baremele stabilite în documentul de referință al rețelei și nu sunt stabilite la nivelul costului direct imputabil operării de transport feroviar.

Din analizele noastre a rezultat faptul că negocierea directă cu producătorii ar conduce la o scădere semnificativă a tarifului față de cel practicat de SC Electrificare SA. În prezent, factura de energie electrică de tracțiune a sistemului feroviar este de aproximativ 75 mil. Euro anual. Reducerea cu 25% a acestei facturi ar reprezenta o gură de oxigen pentru transportul feroviar care trebuie să facă față unei competiții acerbe din partea transportului rutier.

Având în vedere caracterul ecologic al transportului feroviar, trebuie analizată și posibilitatea deducerii totale sau parțiale a valorii certificatelor verzi, ce reprezintă parte din costul energiei electrice în cuantum de aproximativ 12%.

Un alt aspect ce trebuie semnalat este creșterea continuă a tarifului unitar al energiei electrice achiziționate (incluzând toate costurile adiacente: transport, distribuție, acciza, certificate verzi, cogenerare, etc);

Implementarea acestei măsuri ar fi benefică nu doar pentru operatorii feroviari de marfă. Din factura de energie electrică, 52% reprezintă consumul CFR Călători SA - companie a cărei activitate este subvenționată de statul român. Prin achiziția directă de energie electrică, factura CFR Călători SA s-ar reduce cu 9.7 mil Euro anual, diminuându-se implicit și necesarul de subvenție din partea statului.

## **Situația infrastructurii feroviare care deservește Portul Constanța**

Subliniem situația foarte slab calitativă a infrastructurii feroviare publice din zona Complexului feroviar Palas – Port Constanța.

Creșterea traficului de mărfuri prin Portul Constanța solicită la valori maxime, capacitățile de circulație, de manevră și de parcare din zona Portului Constanța Nord – preponderent – și Constanța Sud, porturi deservite de stațiile CFR Constanta Port Zona A (CPZA), Constanta Port Zona B (CPZB), Constanta Port Mol 5 și Agigea Nord – care deservește portul Constanța Nord și stația CFR Constanța Port Terminal Ferry – Boat si h.m. Agigea Ecluză, care deservește portul Constanța Sud – Agigea.

Se apreciază că **pierderea de capacitate de parcare numai din stația Constanța Port Zona B se evaluează la cca 20 – 25 trenuri de marfă** sau cca 700 vagoane fizice pe 4 osii/zi, ceea



ce ne determină să afirmăm că temporizarea exagerată a trenurilor de lung parcurs, care sunt împiedicate să-și continue fluent circulația către stațiile portuare, are drept cauză pierderea de capacitate de parcare și de primire – expediere din stațiile situate în zona porturilor maritime din România, cu influențe financiare majore asupra costurilor de transport.

De asemenea, subliniem necesitatea repunerii în funcție a unei capacități nefolosite, respectiv linia de contact dintre stațiile CPZA și CPZB care, fiind abandonată în perioada 1990 – 1992, nu a mai putut fi utilizată în ultimii 10 ani, fiind necesară reabilitarea a cca 500 m de linie de contact. Repunerea în funcție a acestei linii de contact ar reda posibilitatea remorcării trenurilor până în stația CPZA cu locomotivele electrice ale trenurilor în circulație, nemaifiind necesară manevrarea garniturilor compuse din vagoane încărcate/goale între stațiile CPZA și CPZB cu locomotive diesel, cu costuri sporite și imobilizări de trenuri/vagoane.

După cum este cunoscut, administrația Port Constanța și Statul Român au investit foarte mult în capacități noi de stocare și operare, toate moderne și performante, care au dus la concluzia – acreditată la nivel european – că din anul 2015 Portul Constanța a devenit cel mai important port din Europa în ceea ce privește cantitățile de cereale exportate, iar aprecierea va deveni și mai autentică și conformă cu realitatea în următorii 2-3 ani, când se vor pune în funcțiune alte noi capacități de stocare și export de cereale.

În mod evident, lipsa de acțiune coordonată la nivelul CNCF CFR SA pentru asigurarea capacității de circulație, manevră și parcare în complexul feroviar Constanța Port va duce la imposibilitatea preluării la transport a mărfurilor încărcate/descărcate în port și se va perpetua situația prezentă care influențează drastic transportul feroviar de mărfuri.

## **Accesul la liniile industriale**

Lipsa investițiilor minime în liniile proprietate CNCF de acces pe linii industriale, o altă problemă cu care ne confruntăm în ultima perioadă, linii care se închid din lipsa resurselor de întreținere a acestora, cu implicații majore în atragerea de trafic de marfa; ex. îl constituie închiderea liniei Antestatia Faur cu implicații asupra a 5 clienți.

Pentru accesul pe liniile ferate industriale care au fost închise și pentru care se dorește redeschiderea, CFR SA nu asigură reparația și activarea liniilor, schimbătoarelor și instalațiilor aflate pe parcursul de acces, tot din lipsă de fonduri, în acest fel deținătorii de LFI fiind în imposibilitatea de a accesa infrastructura publică și astfel reorientându-se către alte moduri de transport.

## **Infraționalitatea pe calea ferată**

Starea de infraționalitate în zona căii ferate a crescut în permanență, contribuind decisiv la performanțele tehnice scăzute ale CFR SA, precum și la pagubele produse OTF și CFR SA deopotrivă, astfel:

- Furturile sistematice din infrastructura feroviară (cabluri electrice, sisteme de semnalizare, linii și piese componente din infrastructură). Toate aceste fenomene produc întreruperi dese de circulație, de multe ori chiar întreruperea circulației feroviare pe durate importante de timp. Efectele sunt dezastruoase pentru OTF care au trenuri în circulație pe aceste tronsoane.

- Sunt cazuri frecvente când aceste furturi determină apariția unor condiții favorabile pentru producerea de accidente feroviare.

- Furturi masive de mărfuri din vagoane, precum și a pieselor componente din vagoane. (Exemplu: în zona Portului Constanța, în zona Combinatului Mittal Galați, în zona Fetești, în zona Ploiești, etc)

Toate aceste acțiuni au ca efect **pierderi financiare importante înregistrate de OTF, scăderea gradului de satisfacție al clienților de transport și, în final, renunțarea efectivă la transportul feroviar și trecerea la transportul rutier.**

Considerăm că CFR SA are o răspundere clară în asigurarea unui climat de siguranță în perimetrul căii ferate. De altfel, legislația în vigoare definește foarte clar că prezența persoanelor străine în perimetrul căii ferate este considerată infracțiune, în conformitate cu Legea 289/2004.

Suntem de acord să participăm efectiv la orice acțiuni comune care să diminueze acest fenomen, acțiuni care sperăm că vor fi coordonate de MT împreună cu organele de stat abilitate de lege. Susținem, de asemenea, modificarea legislației pentru a deveni mai clară și a oferi pârgurile necesare în scopul eliminării infraționalității pe calea ferată.

## **II. LIPSA ACUTĂ DE PERSONAL OPERAȚIONAL ÎN DOMENIUL FEROVIAI**

În România, forța de muncă din sectorul feroviar este caracterizată de o reprezentare foarte slabă a tinerilor (cu vârsta de sub 30 de ani). De altfel, în marea majoritate a statelor membre, ponderea personalului cu vârsta sub 30 de ani este considerabil mai mică decât proporția tinerilor din populația activă totală.

Procentul de persoane cu vârsta sub 30 de ani este cel mai scăzut în statele din sudul Europei. În schimb, ponderea personalului feroviar cu vârsta peste 50 de ani depășește proporția corespunzătoare din populația activă totală în toate statele membre, cu excepția României. Din cauza îmbătrânirii generale a forței de muncă și a nivelului redus de înlocuire a personalului pot interveni efecte negative pentru acest sector de activitate.

Dinamismul sectorului feroviar depinde inclusiv de calificarea și motivarea forței de muncă. În următorii zece ani, transportul feroviar va trebui să facă față unor provocări complexe, de a atrage personal nou pentru a înlocui cea treime din forța de muncă care se va pensiona, adaptându-se, în același timp, unui mediu nou și competitiv.

Această situație ar trebui să genereze o monitorizare atentă din punct de vedere statistic, pentru a stabili care sunt meseriile din domeniu cele mai afectate de procesul de îmbătrânire. Experiența statelor membre care și-au deschis piețele spre concurență arată că acest lucru ar trebui să ducă la crearea de locuri de muncă noi și mai bine plătite.

În România, se poate observa că la categoria de vârstă între 40-60 ani sunt cei mai mulți angajați în domeniul transportului feroviar de marfă și de călători, ceea ce reprezintă un procent

de aproape 80 % din totalul salariaților, în timp ce la categoria 20-30 ani procentul este de sub 5 %.

Din discuțiile avute cu reprezentanții operatorilor feroviari, meseriile deficitare sunt în principal: mecanic de locomotivă, revizor tehnic vagoane, conductor de tren, electrician și electronist întreținere și reparații vagoane și strungar.

Dacă ne raportăm la numărul de salariați care au urmat cursurile de perfecționare sau calificare pentru toate aceste meserii specifice domeniului în ultimii ani, se constată că în viitor meseria de mecanic de locomotivă va fi slab reprezentată.

O dificultate sesizată în urma discuțiilor este aceea legată de organizarea cursurilor de calificare sub formă de module, acest sistem conducând la eliminarea costurilor suplimentare. Astfel, în loc să se realizeze un curs de bază care să fie completat cu diferențe de curs specifice, se realizează câte un curs de specialitate pentru fiecare tip de locomotivă.

Pentru obținerea permisului de conducere a locomotivei, persoanele trebuie autorizare inițial ca mecanic ajutor, funcție inferioară ce trebuie exercitată minim trei luni, urmată de promovarea examenului de autorizare ca mecanic de locomotivă. Chiar dacă în practică se poate realiza conducerea simplificată a trenului, această procedură generează cheltuieli mai mari și disfuncționalități în activitatea operatorilor de transport, prin utilizarea de personal suplimentar, doar pentru parcurgerea stagiilor de autorizare.

Se constată, de asemenea, că numărul celor calificați, sau care au urmat cursuri de perfecționare și specializare în ultima perioadă de timp, este foarte mic față de necesar, comparativ cu numărul total de angajați înregistrați în ramură.

Această situație este determinată, pe de o parte de desființarea școlilor profesionale și a liceelor cu specific feroviar, dar și a numărului tot mai redus al studenților care urmează cursurile facultăților de profil. Astfel, numărul angajaților din acest sector a înregistrat o continuă scădere, iar media de vârstă a crescut continuu.

Având în vedere deficitul de personal din domeniu, este necesară **creșterea interesului pentru atragerea și calificarea resurselor umane**, printr-o reevaluare constantă din punct de vedere al numărului de cursanți și al programei, dar și din punct de vedere al modului de organizare, atât al învățământului profesional/liceal tehnic, specializat, cât și al celui superior. Astfel, pe lângă încheierea unor protocoale între Ministerul Transporturilor și Ministerul Educației, prin liceele și universitățile tehnice de profil din țară, accesul unor entități private pe piața pregătirii profesionale în domeniu, ar putea determina o creștere a interesului în acest sens.

Singura autoritate care are dreptul să formeze aceste categorii de salariați este CENAFER care are o capacitate de formare cu totul insuficientă pentru necesitățile următorilor 5 ani. Vă solicităm să permiteți operatorilor de transport să organizeze propriile școli, iar CENAFER să controleze și să examineze, la finalul fiecărui ciclu. **În acest fel putem contribui la reducerea șomajului actual, fără niciun fel de costuri pentru statul român.** După rezolvarea crizei, în urma unei analize, se poate reveni la sistemul restrictiv actual.

### III. MĂSURI PROPUSE

#### A. Măsuri specifice necesare pentru oprirea declinului sistemului feroviar

##### 1. Orientarea către transportul feroviar

Menținerea unui echilibru corect între modurile de transport și implementarea cerințelor europene ale transportului “verde”, adică promovarea cu prioritate a transporturilor nepoluante și de siguranță sporită (calea ferată și naval), în dauna transporturilor poluante (auto). În conformitate cu **Cartea Albă a transporturilor elaborată de UE, în următorii 6 ani cca 20% din transportul auto de marfă trebuie să fie preluat de calea ferată și naval.**

##### 2. Investiții în infrastructura CF

Finanțarea corespunzătoare a infrastructurii feroviare pentru îmbunătățirea stării tehnice a căii ferate care generează implicit o calitate mai bună a transportului feroviar și viteză marită de circulație, prin **bugetarea echitabilă din partea ministerului între sectorul feroviar și cel rutier.**

##### 3. Taxa de utilizare a infrastructurii

Reglementarea echitabilă a nivelului TUI (Tariful de utilizare a infrastructurii) între calea ferată și drumurile naționale. **Raportul costurilor de TUI între CF și Auto este acum de 18:1.**

##### 4. Reorganizarea rapidă a transportului intermodal

Una dintre marile provocări pentru sectorul transporturi este aceea de a reduce impactul de mediu al transportului de marfă și de călători 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.

Transporturile pe distanțe lungi ar avea nevoie de coridoare special create pentru transportul de marfă, față de cele pentru călători, 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 servicii 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.

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.*

Extinderea Uniunii Europene spre Est au creat noi provocări pentru transportul european. 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 și de călători 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).

Rebalansarea și integrarea diferitelor moduri de transport în scopul permițerii 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.

## **5. Accesul operatorilor privați la infrastructurile de servicii**

Rezolvarea accesului la infrastructurile de servicii aflate în proprietatea CFR Marfă și CFR Călători pe baze contractuale sau **trecerea acestora în proprietatea CFR SA**, după cum urmează:

- a) terminale de containere ;
- b) depourile de locomotive și reviziile de vagoane;
- c) cântarele amplasate pe infrastructura publică;
- d) reprezentarea operatorilor de transport la nivel internațional, în cadrul organizațiilor specifice.

## **6. Transparența decizională și consultare publică în domeniul feroviar**

Memorandumul „Măsuri pentru eficientizarea sectorului de transport feroviar al României necesar pentru Master Planul General de Transport al României” nu ține cont de realitățile actuale ale sistemului feroviar și economic al României. La întocmirea lui nu au fost contactați nici operatorii de transport particulari de marfă, nici gestionarii de infrastructură și nici OPSFPR pentru a-și exprima punctul de vedere în legătură cu întocmirea acestei strategii de dezvoltare viitoare a țării noastre, în acest domeniu.

## **7. Transparență și comunicare în sistemele de tarifare, criteriile de compunere a tarifelor (TUI, tarife accesorii-staționări, acces convoaie, manevra în stații, suspendări de activitate pe secții)**

*- Aplicarea TUI în funcție de starea tehnică a secțiilor de circulație și a vitezei reale de circulație.*

Secțiile de circulație sunt încadrate pe „clase de secții”, iar această încadrare de cele mai multe ori nu respectă condiția minimă de încadrare în funcție de starea tehnică.

Nu se respectă prevederile legale incidente, respectiv publicarea în documentul de referință al rețelei valabil pentru anul 2021, în mod detaliat, a procedurilor și criteriilor pentru sistemele de tarifare (modul de stabilire a tarifelor), în special pentru tarifele conexe și pentru alte activități.

La art. 3 pct (7) din HG 232/2016 privind aprobarea “Contractul de activitate al Companiei Naționale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. pentru perioada 2016-2020 inclusiv” se precizează (7) C.F.R. - S.A va publica în documentul de referință al rețelei, în mod detaliat, regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarifare și de alocare a capacităților, inclusiv orice alte informații de acest fel, necesare pentru a putea solicita capacități de infrastructură.

Nu există publicat în documentul de referință al rețelei valabil pentru anul 2021, procedurile care trebuie urmate și criteriile care trebuie utilizate în cazul închiderilor de linii care implică întreruperea traficului sau, în cazul secțiunilor de infrastructură cu capacitate saturată, fără aplicarea TUI suplimentar față de ruta de referință.

Trasarea trenurilor în graficul de circulație (livretul cu mersul trenurilor de marfă) nu respectă încadrarea secțiilor și clasificarea acestora conform contractului de activitate, astfel că avem



pe secții încadrate la clasa A și B trenuri de marfă trasate cu viteze maxime de 50, respectiv 40 km/h .

## **8. Reglementarea Tarifelor accesorii impuse de CN CFR SA**

### **a. Tariful de staționare**

Profitând de poziția de monopol, CNCF CFR SA a impus operatorilor feroviari o serie de tarife care nu au nici un fundament economic. Acest lucru este posibil deoarece, în timp ce tarifele altor companii care nu sunt monopol în piață sunt controlate sau aprobate de autorități din domeniu, în cazul CNCF CFR SA un astfel de control nu există. Mai mult decât atât, de mai mulți ani, CNCF CFR SA a practicat sisteme de tarifare diferite, favorizând CFR Marfă față de alți operatorii privați. A fost nevoie de intervenția Consiliului de Supraveghere pentru ca acest tratament discriminatoriu să înceteze. Oricum, nivelul tarifelor impuse de CNCF CFR SA rămâne în afara oricărui control.

Pentru exemplificare, **staționarea vagoanelor pe infrastructura feroviară, este taxată în Ungaria cu 0,5 Euro/vagon și zi, în timp ce în România este taxată cu aproximativ 3 Euro/vagon și zi.**

Solicităm instituirea unui cadru de reglementare care să limiteze posibilitatea unei companii monopoliste să impună pe piață orice fel de tarife dorește.

Un argument în plus asupra afirmației că tariful este nefundamentat îl reprezintă și faptul că, în urma investigației Consiliului Concurenței referitoare la taxarea discriminatorie a OTF privați față de operatorul național, CFR SA a creat un nou tarif de staționare de circa 10 ori mai mic decât cel în vigoare, aplicabil din ianuarie 2016.

### **b. Tariful de manevra pe liniile stațiilor**

Prin Decizia 2 a CNSDF a fost reglementat și nivelul „tarifului de manevră”, aplicarea procedurii privind încasarea tarifului de manevră este extrem de complicată în contextul identificării și cuantificării tuturor manevrelor ce se efectuează pentru un tren / grupa / vagon / locomotivă într-o stație cf, având în vedere complexitatea activității feroviare și specificul activității din fiecare stație de cale ferată. Tariful se aplică la mutarea unor vagoane de pe o linie pe alta a aceleiași stații. Similar în transportul rutier, dacă un camion s-ar muta dintr-un loc de parcare în alt loc de parcare, s-ar tarifa de către administratorul infrastructurii și mișcarea camionului prin parcare, nu doar staționarea. Solicităm eliminarea tarifului.

### **c. Tariful de întocmire trase**

Este impus un tarif abuziv pentru întocmirea traselor, care se aplică operatorilor de transport feroviar pentru întocmirea traselor alocate trenurilor special comandate și trenurilor cu circulație ocazională.

### **d. Suspendarea activității de mișcare**

Nu există consultare în ceea ce privește stabilirea secțiilor cu suspendare a activității de mișcare și nici în ceea ce privește intervalul de suspendare; Nu se ține cont de situația reală a traficului de marfă, suspendările de activitate fiind decise în pofida acestuia.

Tariful de anulare a suspendării activității de mișcare este fără temei legal, în condițiile în care CFR susține pe posturi personalul de mișcare.

#### **e. Tariful de acces convoaie în stație**

CFR SA aplică un tarif de acces pentru convoaiele de vagoane care intră de pe o linie industrială în stație (care este infrastructura publică) și, după ce convoiul se transformă în tren și acesta este expedit din stație, se mai aplică acelorași vagoane încă un tarif - tariful de utilizare a infrastructurii (TUI). Aceasta dubla tarifare a utilizării infrastructurii există numai în transportul feroviar (ascunzându-se sub denumiri diferite). Solicităm eliminarea acestui tarif.

Ținând seama de toate aceste elemente, se impune:

- ✓ reanalizarea fundamentării tuturor tarifelor de către CNCF CFR SA
- ✓ eliminarea tarifelor care nu au corespondent în transportul rutier și care contribuie la creșterea discriminării de tratament între transportatorii feroviari și rutieri (vezi tarif de acces convoaie și tarif de manevra)
- ✓ eliminarea tarifelor care prin complexitatea calculului impun menținerea unui aparat birocratic stufos al CFR, conducând la ineficiența organizației
- ✓ eliminarea tarifelor care conduc la intrarea în contradicție cu obiectivele esențiale ale administratorului infrastructurii (viteza și siguranța). Spre exemplu, tarifele de staționare care se rețin la nivelul regionalelor de cale ferată, fac mult mai interesantă staționarea vagoanelor decât circulația acestora.

### **9. Conducerea trenurilor numai de către mecanicul de locomotive, cf. OMT 1853/2018 ( sistem cvasi-generalizat în restul Uniunii Europene )**

Se constată o rezistență a CNCF CFR SA privind implementarea sistemului de deservire a trenurilor de marfă de către un singur agent, prin doua metode principale:

- reducerea nejustificată a secțiilor pe care CNCF CFR SA le consideră că îndeplinesc condițiile tehnice;
- identificarea unor pseudoriscuri.

Se derulează o corespondență între GFR și CFR S.A, inclusiv o întâlnire directă între reprezentanții GFR și CFR S.A. pe tema stabilirii secțiilor de circulație de care se pot deservi trenurile de marfă, în condițiile prevăzute de OMT 1853, dar fără o finalitate satisfăcătoare până la acest moment.

### **10. Problema Metrorex**

În contextul finalizării liniei de metrou Drumul Taberei-Eroilor, pentru asigurarea deservirii garniturilor și pe aceasta magistrală, Metrorex a atras masiv mecanici în special de la CFR Călători și de la operatorii feroviari de marfă, iar CFR Călători compensează pierderea resursei umane tot de la operatorii de marfă;

**Acest exod de mecanici către Metrorex a afectat dramatic operatorii feroviari de marfă, fiind cunoscut deficitul actual major de mecanici de locomotivă.**

Considerăm că autoritatea în domeniul feroviar trebuie să impună Metrorex asigurarea necesarului de mecanici prin politica de personal proprie, care să prevadă organizarea de școli de mecanici metrou;

### **11. Reanalizarea și recalcularea timpilor de mers pentru trenurile de marfă**

Întrucât se constată că pe tronsonul Palas – Fetești, timpii de mers săgeată ai trenurilor de marfă au crescut după modernizare cu circa 10%, s-a ajuns ca trenurile de marfă pe o secție modernizată să fie trasate la 43 km/h, în timp ce în Ungaria, pe același tip de secție de circulație, trenurile de marfă sunt trasate la 73 km/h. Aceasta dovedește că metodologia de stabilire a timpilor de mers în România este una îndoielnică și necesită o revizuire. Plecând de aici, se deduce că este necesar să se revizuiască timpii de mers pentru trenurile de marfă, pe întreaga rețea.

### **12. Adoptarea noilor principii privind tratarea capacității de circulație**

Fișa UIC 406 din 2004 privind capacitatea stabilește că analizele privind creșterile de capacitate trebuie să înceapă imediat ce capacitatea consumată atinge 60% din capacitatea existentă, deși în spiritul ideii de orientare a infrastructurii către client, sunt autori care indică pragul de 50% pentru demararea analizei.

Principiile realizării dezideratelor de interoperabilitate trebuie să ne conducă la aceleași principii de calcul, de alocare și de upgradare a capacității. Deși fișa UIC 406 a fost emisă din anul 2004, în România nu s-a făcut nimic în această direcție.

Trebuie precizat că diminuarea indicatorilor de calitate a procesului de transport sunt determinați în cele mai multe cazuri de probleme de capacitate (de circulație, de garare, de parcare, etc.). Este necesară o analiză aprofundată în acest sens a întregii rețele și aplicarea principiilor de creștere a capacității folosite în UE (cu investițiile aferente).

### **13. Revizuirea de urgență a felului în care se execută modernizarea coridorului 4.**

Din analizele întreprinse de specialiști rezultă că, odată cu modernizarea infrastructurii, au „dispărut” peste 40% din liniile din stațiile modernizate (vezi secțiunea Fetești-Palas și secțiunea Arad-Curtici). Modernizarea făcută în acest mod, lovește grav în capacitatea de circulație alocată trenurilor cu cel mai scăzut rang, **trenurile de marfă**.

*Astfel, obiectivele enunțate ale modernizării, de dublare a capacității infrastructurii și a vitezei sunt pe cale să eșueze, iar transferul de trafic de pe infrastructură rutieră pe cea feroviară va fi definitiv compromis.*

**14. Asumarea de către CNCF CFR SA și de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a reglementărilor internaționale asumate de statul român.**

**CONVENȚIA din 9 mai 1980 cu privire la transporturile internaționale feroviare (COTIF) prin Apendicele B la convenție, Reguli uniforme privind contractul de transport internațional feroviar al mărfurilor (CIM)** stabilește ca obligație a tuturor statelor semnatare asigurarea unei viteze comerciale a vagoanelor aflate în trafic internațional de 400 km/zi (24h). Acest angajament nu poate fi îndeplinit doar prin implicarea operatorilor de transport de mărfuri fără asumarea unei părți a responsabilității de către CFR SA și a Ministerului Transporturilor.

Precizăm că acest standard trebuie îndeplinit inclusiv în condițiile în care se efectuează lucrări de modernizare a infrastructurii și că acest nivel de calitate a fost îndeplinit până la sfârșitul anilor 2000.

## **B. Măsuri generale**

Pentru rezolvarea problemelor arătate, se pot propune o serie de măsuri ce vor trebui luate de întregul sistem feroviar în ansamblul său, de toate companiile din domeniu, indiferent de forma de proprietate a capitalului, cu sprijinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii:

- O mai bună utilizare a fondurilor europene alocate pentru infrastructura feroviară și atragerea de noi fonduri, inclusiv pentru operatorii de transport de marfă, în vederea re tehnologizării și modernizării materialului rulant din dotare. Susținem această măsură deoarece, în prezent, infrastructura feroviară necesită alocarea unor sume importante în vederea creșterii competitivității în raport cu transportul rutier, sume care nu pot fi integral susținute de la bugetul de stat.
- Crearea de noi scheme de ajutor de stat și promovarea de ajutoare de stat individuale pe care să le aprobe Comisia Europeană, astfel încât și operatorii de transport feroviar de marfă să poată beneficia de sumele necesare re tehnologizării materialului rulant sau să poată fi scutiți de la plata parțială a TUI, sau a certificatelor verzi, în vederea reducerii costurilor pentru beneficiari.
- Introducerea unui sistem de Bugete multianuale pentru proiectele Companiei Naționale de Căi Ferate "CFR" SA, dar și pentru activitatea de transport desfașurată de operatorii feroviari, astfel încât să nu mai existe întârzieri în derularea programelor de întreținere și reparare a infrastructurii feroviare din cauza lipsei de finanțare, iar operatorii să poată realiza planuri de afaceri cu perspectivă pe mai mulți ani.
- Creșterea valorii fondurilor alocate de la bugetul de stat pentru lucrările de reparare, întreținere și modernizare a infrastructurii feroviare. Solicităm acest lucru deoarece s-a constatat că finanțarea lucrărilor de întreținere, reparare și modernizare a infrastructurii feroviare este total insuficientă.
- Transpunerea, conform cerințelor, a Legislației europene (Directive și Regulamente) și modificarea Legislației naționale (inclusiv Ordine de Ministru, Norme și Proceduri) astfel încât activitatea de transport feroviar să se poată desfășura în condiții de concurență

reală, îndeplinind în acest fel toate obligațiile pentru ca România, ca stat membru, să participe activ la crearea unei piețe feroviare unice la nivel european, care să respecte toate standardele tehnice și ecologice impuse activității de transport în general.

- Implicarea mai activă a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, ținând seama de faptul că reforma sectorului feroviar românesc trebuie accelerată și susținută de măsuri proactive ale managementului strategic, măsuri care să asigure sustenabilitatea investițiilor și costurilor publice, eficientizarea utilizării acestora și creșterea gradului de concurență pe piața transportului feroviar.
- Elaborarea unei politici corelate în domeniul transportului (feroviar-rutier-naval) și dezvoltarea unui sistem de terminale intermodale și multimodale de mărfuri la nivel regional. Acest lucru este necesar deoarece politica europeană vizează trecerea în mod substanțial a călătorilor și a mărfurilor de la transportul preponderent rutier la unul care combină, conform principiilor eficienței, cele mai uzuale moduri de transport (rutier, feroviar, naval și aerian) pentru a reduce costurile și emisiile de gaze cu efect de seră.

**Președinte,**

**Vasile ȘECLĂMAN**

**15.02.2021**