

# Sistem de telegestiune a electricității la CFR SA, implementat în ceasul al 13-lea

17 Ianuarie 2022



**FOTO cu titlu ilustrativ**

**Operatorii de transport feroviar își vor putea alege furnizorul de energie electrică, după implementarea unui sistem de telegestiune a electricității la CFR SA, în valoare de nouă milioane de euro. Potrivit reglementărilor europene și naționale, sistemul ar fi trebuit**

**deja pus la punct la nivelul întregii rețele feroviare din România. În schimb, autoritățile abia acum lansează un proiect pilot.**

Pe site-ul Ministerului Transporturilor a fost pus luni în dezbatere publică [proiectul de Hotărâre a Guvernului](#) pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Sistem de telegestiune a energiei electrice și de compensare a factorului de putere în substațiile de tracțiune”. Valoarea totală a investiției (inclusiv TVA) este de 45.419 mii lei, echivalentul a peste nouă milioane de euro, iar durata de realizare este de un an și jumătate.

Proiectul reprezintă o infrastructură de colectare, transmitere și prelucrare a datelor de consum din zona tracțiunii feroviare provenind de la substațiile de tracțiune electrică feroviară alimentate din rețeaua de distribuție de 110 kV și de la consumatorii ficși și mobili de energie electrică de tracțiune alimentați din rețeaua linii de contact electrificate. Acesta va permite gestionarea eficientă a energiei electrice la 110 kV și 25 kV achiziționate, respectiv utilizate, în rețeaua linii de contact electrificate, reducerea consumului acesteia printr-o dimensionare cât mai corectă a necesarului de energie de achiziționat și implicit o reducere a costurilor cu dezechilibrele apărute între consumul prognozat planificat și cel realizat.

## **Proiect de telegestiune a electricității la CFR SA, în doar două substații de tracțiune**

În această fază, proiectul nu va fi implementat la nivelul întregii rețele feroviare din România. Este vorba de un proiect pilot, care vizează instalarea în două substații de tracțiune electrică feroviară a două echipamente pentru compensarea factorului de putere în vederea reducerii consumului de energie reactivă și implicit a costurilor.

Concret, proiectul va permite dimensionarea achiziției de energie electrică, defalcarea și livrarea acesteia către operatorii de transport feroviar și alți consumatori, creând baza tehnică necesară implementării accesului terților de a-și alege furnizorul de energie. În momentul de față, toate vehiculele aparținând OTF sunt contorizate ca urmare a eforturilor proprii ale acestora, dar contoarele instalate permit înregistrarea consumului de energie electrică, dar nu și localizarea acestuia.

Aproximativ 50% din consumatorii ficși din linia de contact sunt contorizați, dar citirea datelor se face manual.

## **Dificultăți majore la facturarea energiei electrice consumate de operatorii de transport**

În prezent, sistemul feroviar din România se confruntă cu mai multe dificultăți, printre care lipsa de precizie în estimarea corectă a achiziției de energie electrică de tracțiune și în evaluarea consumului consumatorilor mobili (dar și ficși) alimentați din linia de contact. De asemenea, se consemnează costuri ridicate privind abaterea de la prognoza de consum a energiei electrice și o dificultate reală în realizarea manuală a corecțiilor și verificărilor, modul de calcul laborios și aproximativ în cazul defectării contoarelor.

Totodată, se întâmpină dificultăți în recuperarea de la OTF a costurilor aferente tracțiunii electrice și imposibilitatea evidențierii și localizării consumului de energie electrică a OTF pe zone acoperite de distribuitorii de energie electrică. Pe cale de consecință, realizarea unui calcul corect al pierderilor de rețea se dovedește a fi o misiune aproape imposibilă.

Cea mai supărătoare consecință a acestei stări de fapt este că operatorii de transport nu au posibilitatea tehnică de achiziție din piața concurențială a energiei electrice de tracțiune. Un alt aspect îl reprezintă costurile ridicate ale energiei electrice reactive facturate de furnizori.

Nu în ultimul rând, s-a constatat imposibilitatea aplicării unor principii de management energetic și de optimizare a consumurilor.

## **Legislația europeană și națională prevede de ani buni introducerea sistemului**

Implementarea acestui sistem de telegestiune este o cerință a Uniunii Europene pe care România încearcă s-o onoreze în ceasul al 13-lea. Punerea la punct a unui astfel de sistem este prevăzută în Directiva UE 34/2012, transpusă în legislația națională prin Legea 202/2016 privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european. Astfel, administratorul infrastructurii feroviare trebuie să asigure accesul nediscriminatoriu al tuturor operatorilor la infrastructura feroviară, inclusiv la rețeaua feroviară electrificată dacă există. Directiva prevede că furnizarea energiei electrice de tracțiune către OTF trebuie făcută doar la cerere și într-o manieră nediscriminatorie.

## **Termenul de conformare era ianuarie 2022. Autoritățile "bifează" condiția cu un proiect pilot**

Mai mult, Regulamentul UE 1301/2014 reactualizat 02014R1301-RO/2019 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la sistemul feroviar din UE are ca termen de conformare ianuarie 2022. „Statele membre trebuie să asigure implementarea unui sistem de colectare la sol a datelor energetice provenite de la vehiculele feroviare care să fie capabil să facă schimb de date compilate în vederea facturării energiei electrice pentru tracțiune. Totodată, statele membre au obligația implementării unui sistem terestru de decontare capabil să primească date de la sistemul de colectare la sol a datelor și să le accepte în vederea facturării. Sistemul terestru de decontare trebuie să fie capabil să facă schimb de date compilate pentru facturarea energiei cu alte sisteme de decontare, să valideze datele compilate pentru facturarea energiei și să aloce datele de consum părților corespunzătoare”, se arată în regulamentul menționat, citat în Nota de fundamentare a proiectului de act normativ.

Nu numai legislația europeană, ci și cea națională obligă de ani buni administratorul infrastructurii să reglementeze situația furnizării de energie electrică pentru transportatorii feroviari. Tot în documentul postat pe site-ul Ministerului Transporturilor se face referire la Legea Energiei Electrice și gazelor naturale nr. 123/2012, potrivit căreia tranzacționarea energiei electrice se desfășoară pe piața concurențială în mod transparent, public și nediscriminatoriu. Totodată, legea prevede că energia electrică furnizată trebuie măsurată de către entități, altele decât furnizorul de energie.

Trăgând o concluzie, Ministerul Transporturilor vrea să implementeze în ianuarie 2022 un proiect pilot, în condițiile în care la această dată ar fi trebuit să fie gata tot sistemul, la nivelul întregii rețele.

**Sursa:** <https://clubferoviar.ro/>