

# Patronate: După modernizare, au dispărut 40% dintre liniile din stații

3 februarie 2021

**Patronatele din Transporturile Feroviare (OPSFPR) au înaintat public un set de măsuri necesare pentru salvarea sectorului feroviar. Club Feroviar prezintă aceste propuneri după ce săptămâna trecută a arătat problemele acestui sector.**



În primul rând, Asociația Patronală condusă de Vasile Șeclăman (OPSFPR) consideră necesară o orientare națională către transportul feroviar, se arată în documentul semnat de acesta.

„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 pe calea ferată și naval”.

Este necesară finanțarea corespunzătoare a infrastructurii feroviare pentru îmbunătățirea stării tehnice a căii ferate, aceasta generând o calitate mai bună a transportului feroviar și viteză mărită de circulație, prin bugetarea echitabilă din partea ministerului între sectorul feroviar și cel rutier.

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, spune Asociația Patronală.

## Ce cer patronatele

- 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”.

- 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.
- Transparență și comunicare sisteme de tarificare, criteriile de compunere tarife (TUI, tarife accesorii-stationari, acces convoaie, manevră 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 nu respectă condiția de minimă încadrare, în funcție de starea tehnică.
- Reglementarea Tarifelor accesorii impuse de CN CFR SA. – Tariful de staționare. Profitând de poziția de monopol, CN CFR SA a impus operatorilor feroviari o serie de tarife care nu au niciun fundament economic. Acest lucru este posibil, deoarece în timp ce tarifele altor companii care sunt monopol în piață, sunt controlate sau aprobate de autorități în domeniu, în cazul CN CFR SA, un astfel de control nu există. 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. – Tariful de manevră pe liniile stațiilor. 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 aplica de către administratorul infrastructurii și mișcarea camionului prin parcare, nu doar staționarea. Solicităm eliminarea tarifului. – 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. – Suspendarea activității de mișcare. Nu exista 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. – 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 un tarif, tariful de utilizare a infrastructurii (ȚUI). Această dublă 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 CFR SA
- eliminarea tarifelor care nu au corespondent în transportul rutier contribuind la creșterea discriminării de tratament între transportatorii feroviari și rutieri (vezi tarif de acces convoaie și tarif de manevră)
- 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 siguranță). Spre exemplu, tarifele de staționare care se rețin la nivelul regionalelor de cale ferată, fac mult mai interesantă staționarea vagoanelor decât circulația acestora.



### Conferința de Infrastructură 2021

## Anul European al căilor ferate valorifică potențialul transportului feroviar

**Organizată de data aceasta în format online, Conferința de Infrastructură 2021 va continua tradiția evenimentelor trecute, de a aduna la același prezidiu atât administratori de infrastructură feroviară, cât și companii care execută construcția sau modernizarea infrastructurii feroviare.**

Aceștia vor analiza și prezenta proiectele finalizate până acum, pe cele în derulare, dar și pe cele ce urmează să fie licitate sau pentru care se vor semna noi contracte de finanțare.

**ÎNREGISTRARE**

## **Metrorex racolează mecanicii de locomotivă ai operatorilor**

Lipsă acută de personal operațional în domeniul feroviar. 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 de peste 50 de ani depășește proporția corespunzătoare din populația activă 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. Un caz special este cel al migrării forței de muncă – mecanici de locomotivă către Metrorex.

- 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 a se revizui timpii de mers pentru trenurile de marfă pe întreaga rețea.

Acestea sunt doar câteva aspecte reclamate de către OPSFPR. **Documentul OPSFPR poate fi consultat aici.**

**Sursa: Club Feroviar**