

140 de ani de la înființarea Direcțiunii Princiare a Căilor Ferate Române, prilej de reflecție asupra situației actuale

4 mai 2020

Prima linie de cale ferată construită pe teritoriul actual al României a fost linia Oravița-Baziaș, construită sub administrația Imperiului Habsburgic și dată în exploatare la data de 20 august 1854, pentru transportul de cărbuni spre Baziaș, port la Dunăre. A fost exploatată de societatea austriacă St.E.G care, în anul 1856, a deschis-o și pentru traficul de călători.

Octavian Udriște



A doua linie a fost cea construită între Constanța și Cernavodă, sub administrația Imperiului Otoman, de un consorțiu britanic condus de dl. John Travor Berklay. A fost dată în exploatare la data de 4 octombrie 1860.

A treia linie a fost cea dintre Oravița și Anina, dată în exploatare la 15 decembrie 1863, de fapt o prelungire a liniei Baziaș-Oravița.

Cea de-a patra linie a fost linia București Filaret-Giurgiu, construită de consorțiul englez J.T. Barlkay și J. Staniforth și dată în exploatare la 31 octombrie 1869, care este de fapt prima linie construită sub administrație românească.

După cum este cunoscut, construcția și exploatarea liniilor de cale ferată, timp de 90 de ani, a fost concesionată consorțiului condus de Bethel Henry Strousberg. Trebuiau să fie executate patru tronsoane, și anume:

1. Roman – Mărășești – Tecuci – Bârlad;
2. Galați – Brăila – Buzău – Ploiești – București;
3. București – Pitești – Slatina – Craiova – Turnu Severin – Vârciorova (la granița cu **Austro-Ungaria**);
4. Buzău – Focșani – Mărășești (opțional, după terminarea celorlalte trei).

După ce Strousberg a dat faliment în 1870, concesiunea a fost preluată în 1872 de bancherii vienezi Bleichroder și Hansemann, apoi de o societate de acționari germani care, în 1874 rămâne fără fonduri. În ciuda numeroaselor negocieri și schimbări de

acționariat, lucrurile au evoluat din rău în mai rău, până când, după Războiul de Independență, în ianuarie 1880, statul român a răscumpărat rețeaua.

Înființarea Direcțiunii Princiare a Căilor Ferate Române

Pentru asigurarea exploatării și continuarea lucrărilor de extindere a rețelei, la data de 11/23 aprilie 1880, s-a înființat administrația de stat a căilor ferate sub denumirea de *Direcțiunea Princiară a Căilor Ferate*.

Primul conducător al Direcțiunii Princiare a fost generalul, inginer, matematician, istoric și politician Ștefan Fălcoianu, membru titular și vicepreședinte al Academiei Române!!!

În anul 1883 Direcția Princiară a devenit *Direcția Generală a Căilor Ferate Române*. Cu această ocazie, s-au înființat diverse compartimente și birouri de studii pe domenii de activitate, precum: dezvoltarea rețelei și a instalațiilor aferente, a materialului rulant, elaborarea de tehnologii pentru exploatare, întreținere și reparații etc. Ca urmare, prima linie proiectată și construită de specialiști români a fost linia Buzău-Mărășești (1881), urmată de extinderea rețelei. Un obiectiv deosebit a fost realizarea, în anul 1895, sub conducerea inginerului Anghel Saligny, a spectaculoaselor poduri dunărene, care au legat Dobrogea de Țară.

Marea Unire din 1918

Formarea, după Primul Război Mondial, a României Mari, prin unirea cu Transilvania, Banatul, Basarabia și Bucovina, a avut drept urmare extinderea considerabilă a rețelei de cale ferată, prin preluarea în proprietatea CFR-ului a rețelelor exploatare înainte de Austro-Ungaria și Rusia.

Calea ferată a funcționat, până în anul 1990, sub denumirea de *Căile Ferate Române* – CFR, cu excepția unei scurte perioade când a fost organizată ca Minister al Căilor Ferate. În anul 1990 a fost denumită *Societatea Națională a Căilor Ferate Române* – SNCFR.

Marea destructurare din 1998

Sistemul de transport feroviar este, prin concepție, un sistem complex, la a cărei funcționare/exploatare contribuie diverse ramuri/specialități, integrate funcțional. Această „integrare” se regăsește și din punct de vedere organizatoric, în structurile de administrație, care sunt organizate sub formă de holding, concern sau grup. Numai la noi este altfel!!! Oare de ce?

La data de 1 octombrie 1998, Căile Ferate Române, aflate după 1990 într-o „prăbușire” continuă, din cauza unei politici greșite față de acest sistem de transport strategic, sigur, nepoluant și eficient energetic, au primit o ultimă lovitură. Ministerul Transporturilor a reorganizat SNCFR-ul, divizând concernul în șapte unități separate, și anume:

- Compania Națională de Căi Ferate CFR SA, care administrează infrastructura feroviară;
- Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA, operatorul național de călători;
- Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă CFR Marfă, operatorul național de marfă;
- Societatea Națională de Administrare a Activelor Feroviare “SAAF” SA, care trebuia să administreze excedentul de active feroviare rezultat în urma reorganizării (?);
- Societatea Feroviară de Turism “SFT – CFR” SA a preluat o parte din activele “SAAF” și trebuia să efectueze servicii turistice, administrând trenurile de epocă (aflată în insolvență);
- Societatea de Management Feroviar “SMF” (desființată ulterior);
- Autoritatea Feroviară Română (AFER), organismul de reglementare feroviară al României.

Motivația invocată pentru această „reformă” a fost o Directivă a Uniunii Europene (Directiva 2012/34 a Parlamentului European), prin care se solicita separarea gestiunii infrastructurii pentru a se putea permite accesul, ne-discriminatoriu pe infrastructura publică, a tuturor operatorilor licențiați. De menționat că marea majoritate a administrațiilor de cale ferată europene și-au păstrat structurile organizatorice respectând și directiva CE.

Această destructurare a complicat și mai mult funcționarea Căilor Ferate Române. A dispărut coordonarea unitară, a crescut aparatul administrativ, birocrăția, cheltuielile, s-a disipat răspunderea etc. În exploatare au apărut și se mențin multe situații aberante, precum: existența în stațiile mari a cel puțin doi șefi de stație, unul pentru infrastructură și unul pentru călători, fiecare cu aparatul său de secretariat și tehnic, existența a câte două revizii de vagoane, una pentru călători și una pentru marfă, mecanicii trebuie să remizeze locomotivele și să se odihnească numai în dormitoarele societății de care aparțin, deoarece altfel trebuie să plătească. În această situație apar cheltuieli suplimentare generate de deplasarea la depoul societății de care aparțin. Exemplele pot continua.

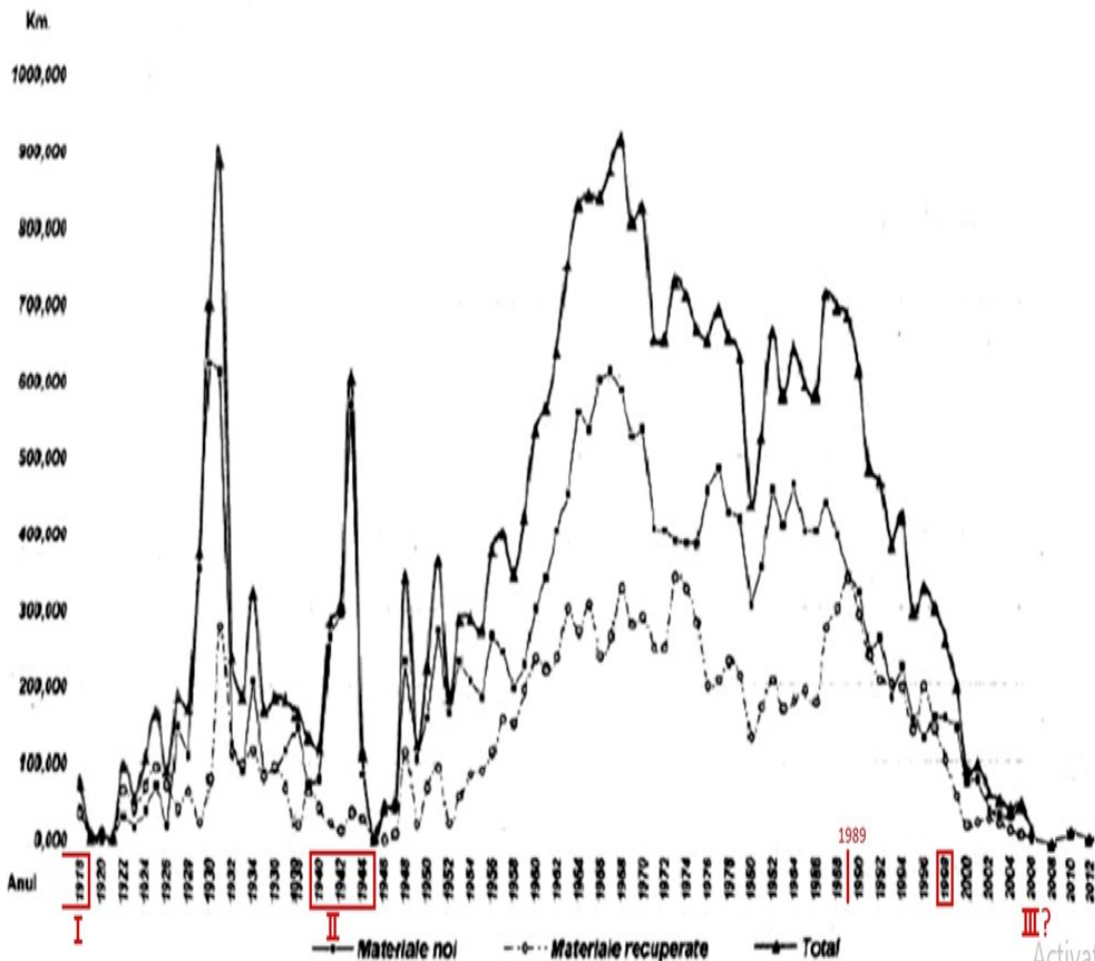
Paralelisme se regăsesc și pe verticală, în aparatul administrativ central și regional, care s-au amplificat, sporind cheltuielile și birocrăția. Patrimoniul s-a divizat și chiar s-a

pierdut în mare parte, dar mai grav, s-a afectat coordonarea și s-a disipat răspunderea.

Starea infrastructurii, de a cărei calitate depinde calitatea serviciilor oferite de operatori, este sub orice critică. Viteza comerciala a trenurilor de călători este în medie sub 50 km/h, iar la marfă sub 20 km/h. În aceste condiții, sistemul nu mai este atractiv, în special pentru călători, pentru care durata de parcurs este un parametru de calitate.

Iată o imagine edificatoare care prezintă evoluția lungimii rețelei de cale ferată, construite și modernizate, în ultimii 100 de ani (1918-2012).

Sursa: Ing. Ion Stafie, CN CFR SA



Activate V
Go to Setting:

Rezultă clar că această situație de după anul 1990, în care numărul de km de linie reparați și modernizați a scăzut continuu până la zero, se datorează lipsei de alocații financiare.

Consecința: starea rețelei se află într-o situație similară celei postbelice, dar cu mult mai lungă ca durată!!! Ca urmare, numărul total de restricții de viteză, existente la data de 31.12.2018, a fost de 442, cu o lungime totală de 713 km, iar viteza tehnică medie a rețelei de numai 69 km/h.

Din numărul total de 17.694 de poduri și podețe, 75% trebuie reparate sau înlocuite, deoarece fie au „durata normală de funcționare” expirată (47%), fie au „durata de viață” expirată (28%).

În plus, se prezintă și situația principalelor instalații de semnalizare, centralizare și bloc de linie (SCB), așa cum rezultă din raportul CN CFR SA pe anul 2018.

Nr. crt.	Tipul instalației SCB	UM Număr	Instalații existente la 31.12.2018	Instalații cu durata de funcționare normală depășită.	
				Număr	%
1	Centralizare electrodinamică	Stații	574	554	97
		Macazuri	13.178	12.686	96
2	Mecanizare și automatizare a cocoșelor de triere	Stații	18	18	100
		Macazuri	459	459	100
3	Centralizare electromecanică	Stații	49	49	100
		Macazuri	634	634	100
4	Asigurare cu chei și bloc	Stații	155	155	100
		Macazuri	1.478	1.478	100
5	Instalații de asigurare de alte tipuri	stații	155	153	99
		Macazuri	1.503	1.495	99
6	Total instalații SCB în stații	Stații	1.019	929	91
7	Bloc de linie automat	Nr. Instalații	968	832	86
		Km. linie simplă	7.814	8.721	100

După cum rezultă din tabel, între 86 și 100% dintre principalele instalații de siguranță a circulației au durată normală de funcționare depășită!!!

De neînțeles este și lipsa de reacție a autorităților la numeroasele semnale primite în timp, atât din partea societății civile, cât și din partea organismelor Tehnice din România – ASTR, Asociația Generală a Inginerilor din România – AGIR, Asociația Industriei Feroviare din România – AIFR și Club Feroviar au încercat, prin cele trei ediții ale broșurii „SOS Calea Ferată”, ultima publicată de Editura AGIR, în anul 2013, să sensibilizeze autoritățile în legătură cu situația dramatică a sistemului feroviar.

Pe coperta interioară este scris:

„Neglijată, dezorganizată, subfinanțată și uneori furată, Calea Ferată Română s-a prăbușit continuu în ultimii 23 de ani, încât vor trebui mulți ani și sume importante ca să-și recapete locul pe care îl merită, într-o economie națională cu pretenții, în curs de integrare europeană, nu numai formală (juridică)!”

Din păcate, așa cum este astăzi ușor de constatat, starea de lucruri nu s-a schimbat.

Nici semnalele primite de la organisme de specialitate europene n-au avut urmări. Iată, spre exemplu confirmarea, neonorantă, privind situația generală a transporturilor din România, publicată de **Comisia Europeană**, la Bruxelles, în data de 27 octombrie 2016, sub forma unui „**Tablou de bord al transporturilor 2016**”.

Documentul compară rezultatele înregistrate de statele membre, pe baza a 30 de criterii de evaluare, din toate ramurile sectorului transporturilor (feroviar, rutier, naval, aerian și cel în comun).

Pe baza analizei, s-au acordat puncte pozitive sau negative, de la 1 la 7, pentru fiecare criteriu analizat și s-a întocmit un clasament general.

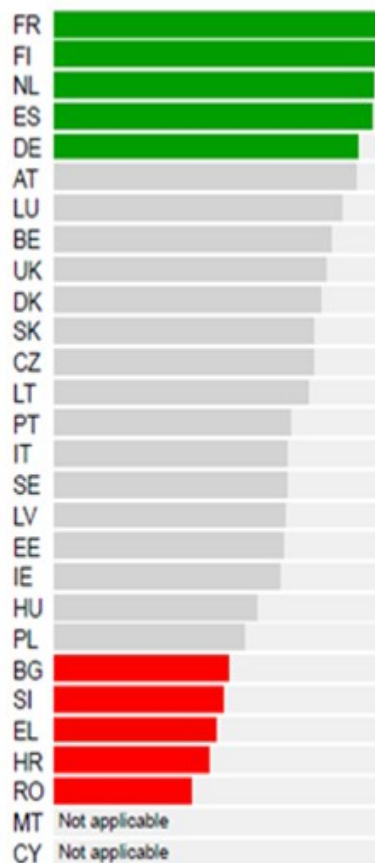
Tabloul de bord în domeniul transporturilor, reunește și date provenite din diverse surse publice, precum: Eurostat, Agenția Europeană de Mediu și Forumul Economic Mondial. El poate fi consultat în funcție de țară sau în funcție de temă (piață internă, investiții și infrastructură, uniunea energetică și inovarea, oameni etc).

Din păcate, în acest clasament general, prezentat în figura de mai jos, **România ocupă ultimul loc 28**, acumulând mai multe puncte negative, respectiv 15 și numai patru puncte pozitive. Vecina noastră de la sud, Bulgaria, se află pe locul 25.

Am intrat în detalii și am căutat transportul feroviar, respectiv calitatea infrastructurii, găsind România pe locul 26, dar tot ultimul.

Acest „salt” de două locuri se datorează faptului că Malta și Cipru n-au cale ferată.

	Among top 5	Among bottom 5	Overall	Rank
NL	15	2	13	1
SE	11	2	9	2
DE	12	4	8	3
AT	11	3	8	3
DK	10	3	7	5
FI	10	3	7	5
HU	8	3	5	7
UK	10	5	5	7
EE	8	5	3	9
FR	8	5	3	9
SK	7	4	3	9
IE	4	2	2	12
CZ	5	4	1	13
ES	6	5	1	13
LV	7	6	1	13
CY	4	4	0	16
IT	6	7	-1	17
LU	8	9	-1	17
MT	5	6	-1	17
BE	6	8	-2	20
PT	5	7	-2	20
LT	6	10	-4	22
PL	4	8	-4	22
SI	3	8	-5	24
BG	6	12	-6	25
EL	1	11	-10	26
HR	3	13	-10	26
RO	4	15	-11	28



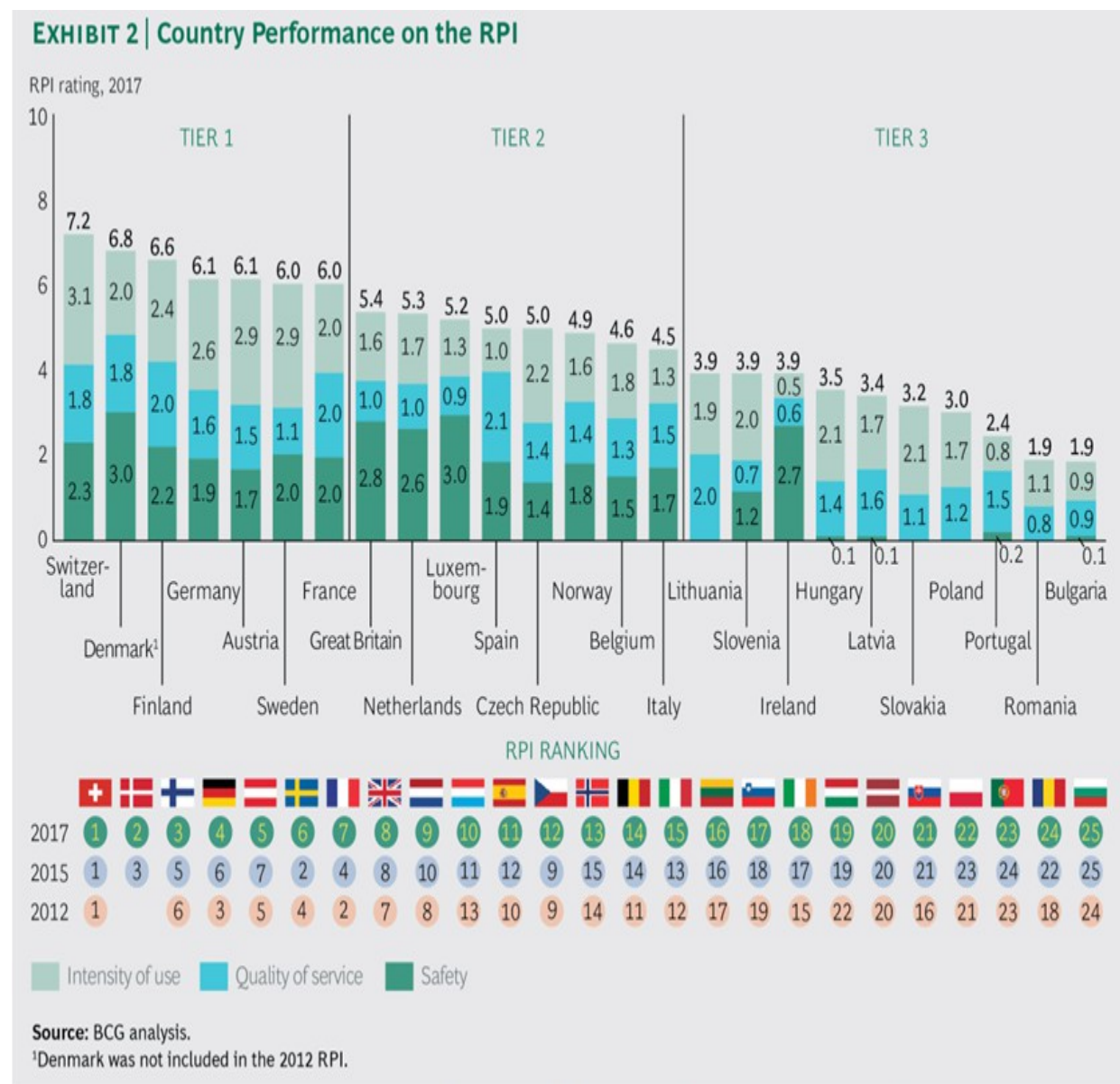
Tabloul de bord în domeniul transporturilor în UE 28,

Calitatea infrastructurii feroviare

Iată și rezultatele unui alt studiu, și anume cel referitor la indicii de performanță din 2017 ai căilor ferate europene („The 2017 European Railway Performance Index”), elaborat de „Boston Consulting Group-BSG” și publicat în aprilie 2017. Este analizată situația a trei „indicatori de performanță feroviară”, și anume:

- Intensitatea utilizării (infrastructurii) – Intensity of use;
- Calitatea serviciului – Quality of service;
- Siguranța – Safety, în anii 2012, 2015 și 2017, realizându-se un clasament pe baza punctajului obținut de fiecare țară.

Din aceste clasamente anuale rezultă că România a retrogradat continuu, și anume, de la poziția 18, ocupată în anul 2012, la poziția 22 în anul 2015 ca să ajungă în anul 2017 pe poziția 24, la egalitate de punctaj (1,9), cu Bulgaria, ocupanta ultimului loc 25!!!



Evoluția pe țări a Indicelui de performanță feroviară - RPI (Railway Performance Index)

Alte semnale au fost transmise „în direct”, în cadrul conferințelor organizate anual de Club Feroviar, pe teme de infrastructură și material rulant. Cu aceste ocazii, reprezentanții de vârf ai principalelor organisme feroviare internaționale, precum Uniunea Internațională a Căilor Ferate – UIC, Comunitatea Căilor Ferate Europene – CER, Uniunea Europeană a Industriilor Feroviare – UNIFE ș.a., au semnalat politica greșită dusă de autoritățile din România față de calea ferată și au subliniat necesitatea

unei schimbări în sensul alinierii acesteia la politica Uniunii Europene. Din păcate, așa cum lesne se poate constata, schimbările așteptate nu s-au produs.

În aceste condiții, se pune întrebarea: de ce nu s-a reacționat și nu se reacționează în sensul solicitat? Răspunsul este unul singur: interesele transportatorilor rutieri au fost și sunt mult mai bine reprezentate în Ministerul Transportului și nu numai, mulți politicieni având interese personale în domeniul transportului rutier de călători și marfă.

Așa se poate explica și faptul că, în acești aproape 22 de ani ce au trecut de la destructurarea SNCFR din 1998, nu s-a făcut nicio analiză din care să rezulte cum au evoluat lucrurile, care este situația altor căi ferate din Europa, de ce OBB din Austria, DB din Germania, BDJ din Bulgaria și exemplele pot continua, sunt organizate sub formă de concern, holding sau grup.

S-ar fi constatat că sistemului feroviar, conceput ca un sistem integrat, îi lipsește coordonarea, că a crescut aparatul administrativ din central și regionale și că s-a disipat răspunderea. Că în exploatare, la stațiile mari, există câte minimum doi șefi de gară, unul pentru infrastructură, iar celălalt pentru călători, fiecare cu aparatul său tehnic și administrativ, câte două revizii de vagoane, una pentru călători, iar cealaltă pentru marfă. Exemplele aberante pot continua.

S-ar fi aflat că, în conformitate cu Caietul de Bord pentru transporturi, publicat de DG-MOVE în 2016, mai sus prezentat, România se află pe locul 28, adică ultimul din UE, și că această stare de lucruri se datorează, în principal, infrastructurii. Că de calitatea infrastructurii depinde, în foarte mare măsură, calitatea serviciilor oferite de operatori, în special în transportul de călători, unde durata de parcurs este un criteriu de calitate.

De asemenea, că ritmul de modernizare a infrastructurii este foarte lent, cca 30 km/an, iar gradul de absorbție a fondurilor puse la dispoziție de UE este de sub 30%!!! Că în 30 de ani nu s-a electrificat nici un km de cale ferată, că pe traseul electrificat dintre Londra și Istanbul, singura „gaură neagră” (a se citi porțiune ne-electrificată), de 58 de km, este pe teritoriul României, între Rădulești Videle și Giurgiu frontieră, situație care complică activitatea tuturor operatorilor. Nici la capitolul material rulant, în special cel destinat transporturilor de călători lucrurile nu stau mai bine. În afară de faptul că parcul exploatabil/activ este insuficient cantitativ și uzat fizic și moral, neasigurând confortul dorit. Exemplele pot continua.

Oare de ce nu s-a făcut această analiză? Ce ne lipsește? Voința politică?

De ce și până când?

Consider că este cazul să ne întoarcem cu fața și către acest sistem de transport terestru, strategic, sigur, nepoluant/ecologic, eficient energetic și indispensabil unei țări de mărimea României, membră a Uniunii Europene.

A apărut o oportunitate: Doamna Adina Vălean, Comisarul pentru Transport al Comisiei Europene, a propus ca **anul 2021 să fie Anul european al căilor ferate**, în cadrul pactului ecologic european.

Iată ce se spune, printre altele, despre această inițiativă:

În 2021, o serie de evenimente, campanii și inițiative vor promova transportul feroviar ca mod de transport durabil, inovator și sigur. Vor fi evidențiate beneficiile sale pentru cetățeni, pentru economie și pentru climă și se va pune accentul pe provocările rămase în vederea creării unui adevărat spațiu feroviar unic european fără frontiere, anunță Comisia Europeană.

“Fără îndoială că transportul feroviar înseamnă avantaje imense în majoritatea domeniilor: durabilitate, siguranță, chiar și viteză, odată ce este organizat și tehnologizat conform principiilor secolului XXI. Însă transportul feroviar este definit de un aspect și mai profund: el contribuie la interconectarea Uniunii Europene, și nu doar din punct de vedere fizic. Crearea unei rețele coerente și funcționale în întreaga Europă este un exercițiu de coeziune politică. Anul european al căilor ferate nu este un eveniment ales la întâmplare. El survine într-un moment oportun, când UE are nevoie de acest tip de acțiune colectivă”, a declarat comisarul pentru transport, Adina Vălean.
(Sursa: [https:// audiovisual.ec.europa.eu](https://audiovisual.ec.europa.eu))

Sper ca, în ciuda situației deosebite prin care trecem din cauza pandemiei, să se găsească totuși resursele de voință politică necesare declanșării unei inițiative concrete, de aliniere organizatorică a Căilor Ferate Române la „bunele practici europene”. Inițiativa ar putea să fie sprijinită, în cadrul acțiunii sus- menționate, de DG MOVE, respectiv de doamna Comisar Adina Vălean, compatrioata noastră.

Speranța moare ultima!

Sursa: Club Feroviar