

SCRISOARE DESCHISĂ ADRESATĂ MINISTRULUI TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Domnule Ministru,

ORGANIZAȚIA PATRONALĂ A SOCIETĂȚILOR FEROVIARE PRIVATE DIN ROMÂNIA este o organizație patronală a societăților comerciale cu capital integral privat, operatori de transport feroviar, persoană juridică de drept privat, autonomă, neguvernamentală, fără caracter politic și fără scop patrimonial, înființată și funcționând în temeiul Legii nr. 62/2011 a dialogului social, cu modificările și completările ulterioare.

Scopul organizației noastre îl constituie, în principal, reprezentarea, promovarea, susținerea și apărarea intereselor economice, sociale și profesionale, în domeniul transportului feroviar și al serviciilor conexe acestuia, ale membrilor în relațiile cu statul, autoritățile publice, patronatele, sindicatele și cu alte persoane juridice de drept privat, pe plan național și internațional, conform Statutului și legislației în vigoare. Organizația noastră are un număr de 14 membri, operatori feroviari de marfă, care dețin în prezent peste 70% din această piață.

Așa cum se poate constata din toate statisticile și prognozele Uniunii Europene, transportul feroviar reprezintă “viitorul”. Atât pentru traficul de călători, cât mai ales pentru cel de marfă. Comisia Europeană a declarat 2021 “Anul Căilor Ferate” pentru a atrage atenția asupra importanței trecerii de la transportul rutier la cel pe calea ferată, în atingerea obiectivului de neutralitate climatică a UE până în 2050.

În România, după ani în care a fost neglijată și în care investițiile realizate au fost minime, infrastructura feroviară se află într-o stare mai precară decât în anul 1989. Se circulă cu viteză mai mică, rețeaua de căi ferate utilizabile este mai scurtă și se scurtează pe zi ce trece, terminalele intermodale sunt foarte puține și chiar și acelea care funcționează, au fost dezvoltate cu finanțări private, iar trenurile, inclusiv cele de călători, au constant întârzieri din cauza defecțiunilor pe calea ferată sau a lucrărilor executate haotic.

Suntem cu toții realiști în ceea ce privește dificultățile bugetare ale României. Deficitul bugetar pune o presiune importantă pe finanțele publice, deci și pe bugetele companiilor și societăților comerciale din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, dar sperăm că economia își va reveni într-un timp cât mai scurt.

Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România, împreună cu toți membrii săi, consideră că există măsuri pe care ministerul condus de dumneavoastră le poate lua, astfel încât

activitatea de transport feroviar să înceapă să înregistreze creșteri calitative și de eficiență economică însemnate.

Operatorii privați de transport feroviar de marfă depun eforturi să diminueze o parte din riscurile pe care transportul feroviar de marfă le poate avea asupra lanțului de aprovizionare al clienților finali. În același timp, prin investiții în material rulant, digitalizare și calificarea personalului, operatorii feroviari încearcă să reducă din decalajul de competitivitate, eficiență și cost, în comparație cu transportul rutier, care în ultimii 30 de ani, prin politicile aplicate, a fost favorizat de către Ministerul de Resort.

În prezenta scrisoare deschisă dorim să vă aducem la cunoștință următoarele probleme:

1. Diminuarea capacității infrastructurii feroviare

În acest an, CNCF CFR SA se poate lăuda că, în primul semestru, a reușit să finalizeze lucrări de reînnoire a infrastructurii pe câțiva zeci de km. Mai mult decât în ultimii 10 ani, când în cadrul programelor de reînnoire a infrastructurii feroviare pentru ridicarea restricțiilor de viteză, s-au executat lucrări, în medie, de doar 10,5 km de cale ferată/an, însă total insuficiente pentru nevoile reale ale transportatorilor feroviari și clienților acestora.

Întrucât traficul de mărfuri este unul cu prioritate scăzută, conform tehnologiei, în stații trebuie să existe suficiente linii de primire – expediere pe care trenurile să poată aștepta în vederea operațiunilor de trecere înainte sau încrucișare. După cum s-a arătat în numeroase ocazii, pe secțiunile de infrastructură **modernizate** au fost desființate peste 40% din liniile din stații, în pofida prevederilor din *Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030*, aprobată prin OMT nr. 508/2008 – pag.37 (<http://www.mt.ro/web14/strategia-in-transporturi/transporturi-strategie/strategii-sectoriale-politici-programe>). În acest document Ministerul Transporturilor și Infrastructurii specifică faptul că rezultatele așteptate ale modernizării sunt în primul rând, mărirea capacității de transport cu 30% până la 100%, creșterea accesibilității pe rute și destinații cu 20% - 50% și reducerea timpului mediu de călătorie cu 20% până la 40%. Se poate constata deci, că rezultatele modernizării, în ceea ce privește traficul de mărfuri, contrazice în totalitate dezideratele enunțate de către MTI.

Pe secțiile nemodernizate, diminuarea numărului de linii destinate operațiunilor specifice transportului de mărfuri a fost în afara oricărui control și, mai grav, continuă să scadă. În aceste condiții, s-a ajuns în situația în care cele mai multe stații (care nu au fost desființate) au cel mult o singură linie, pentru trenurile de marfă în așteptare, pentru încrucișări și treceri înainte, total insuficient pentru asigurarea unui transport de mărfuri competitiv.

Diminuarea exagerată a dispozitivelor de linii au adus rețeaua într-o situație în care redundanța este la nivelul “zero”. Astfel, orice închidere de linie are impact direct și foarte vizibil asupra circulației trenurilor de marfă. În plus, lipsa liniilor din stații face ca ferestrele libere de circulație să nu poată fi folosite eficace, pe liniile dotate cu bloc de linie automat, fiind anulată posibilitatea circulației în pachet.

Este cunoscut faptul că printre primele simptome vizibile ale deficitului de capacitate a unei infrastructuri se află diminuarea indicatorilor de calitate ai traficului, cum ar fi viteza și regularitatea. Deși aceste fenomene se manifestă plenar de mai mulți ani, măsurile de sporire a capacității prin redarea în circulație a liniilor închise, întârzie să apară.

În „Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025” (pag. 62) se afirmă că:

“În ceea ce privește limitele superioare ale unei posibile creșteri a transportului feroviar de marfă, considerăm util de reamintit că la nivelul anilor 1989-1990 volumul total al prestațiilor transportului feroviar de marfă a fost de cca 4 (patru) ori mai mare decât cel actual. Având în vedere că rețeaua feroviară nu a suferit modificări majore de configurație în această perioadă, rezultă că poate asigura suportul logistic al unei astfel de creșteri, evident cu condiția readucerii sale la parametrii proiectați. Altfel spus, limita superioară a creșterii traficului de marfă suportată de actuala configurație a rețelei feroviare este la nivel de 400% față de nivelul actual.

Trebuie însă avut în vedere că o astfel de creștere nu este posibilă fără eliminarea actualelor distorsionări ale pieței transporturilor terestre de mărfuri. În plus, este necesară reabilitarea facilităților infrastructurii feroviare strict necesare pentru derularea transportului intermodal și a transportului în vagoane izolate. De asemenea, trebuie avut în vedere că o eventuală creștere a transportului feroviar de mărfuri, simultan cu creșterea transportului feroviar de pasageri, va genera probleme de management al circulației trenurilor care vor fi foarte dificil de gestionat cu mijloacele tehnice actuale”.

[http://cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/anexa%201%20strategie%20\(situatia%20actuala\)%20v4.1.pdf](http://cfr.ro/files/strategie/SDezIF/2020/anexa%201%20strategie%20(situatia%20actuala)%20v4.1.pdf)

2. Închiderile de linii

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare în țara noastră pentru perioada 2021-2025 prevede, în primul an, reînnoirea infrastructurii feroviare pe 70 km de cale ferată, urmând ca succesiv, prin creșterea alocațiilor bugetare, să se realizeze lucrări de reînnoire a infrastructurii pe 650-700 km de cale ferată/an.

CFR Infrastructură a anunțat la începutul lunii iulie că sunt deschise 21 de șantiere pe calea ferată, urmând să fie demarate lucrările pe alte 13 șantiere, odată cu finalizarea procedurilor de achiziție de lucrări și servicii feroviare aflate în derulare.

Aceste lucrări reprezintă o serie de provocări operaționale pentru companiile care prestează servicii de transport feroviar de marfă și pentru clienții acestora, venind la pachet cu restricții de viteză și tonaj în multe zone, ceea ce duce inevitabil la întârzierea trenurilor. Aceste lucrări de infrastructură generează creșterea timpului de parcurs al trenurilor și reprezintă o provocare în ceea ce privește: productivitatea resurselor, menținerea între limitele luate în calcul la semnarea contractelor, a costurilor companiilor și onorarea cu succes a cerințelor clienților, angajate.

Tronsoanele de infrastructură cu cele mai mari probleme sunt cele care intră în procese de reabilitare anunțate în scurt timp, fără să existe o corelare cu operatorii de transport feroviar. De aceea, peste 30-40% din trenurile operate de către operatorii feroviari de marfă, au întârzieri.

Principalele rute pe care dorim să le exemplificăm în acest sens, sunt: axa Curtici – Port Constanța, zona de Vest, zona Banatului și zona Curtici – Episcopia – Valea lui Mihai și zonele

de frontieră. Cele mai multe probleme le întâlnim în zona Curtici – Deva – Simeria, la accesul spre Curtici și zonele de încărcare pentru cereale în zona Banatului, Timișoara, Moldova (zona Buzăului). Blocajele la granițe sau la preluarea trenurilor în portul Constanța generează, de asemenea, gâtuii pe lanțul de transport și duc la întârzieri la descărcarea trenurilor, dar și la asigurarea la timp a vagoanelor pentru clienți.

În afară de cele arătate, considerăm că problemele și închiderile grave, în această perioadă de vârf de trafic, afectează transportul feroviar de marfă, pentru toate mărfurile, mai ales pentru cereale. Astfel, este de menționat și faptul că majoritatea stațiilor au doar 1 linie abătută în care să poată fi oprite trenurile de marfă, pe secția saturată Brașov - Sighișoara – Deva – Glogovat se circulă pe un singur fir, care, și acesta este afectat de închideri totale, în general de 3 ori/săptămână, între 6 și 10 ore. În lunile iunie, august, octombrie, au fost, sau se prevăd, închideri totale de 7-8 zile, care vor paraliza complet traficul din Zona de Vest a României și la frontiere. Devierea traficului se face pe o linie simplă – Arad-Timișoara - Caransebeș - Drobeta Turnu Severin - Filiași, obligând la tonaj redus, cu restricții și închideri, și care este și supraaglomerată. Magistrala 900 este grevată de închideri pe fire de circulație.

Închidere permanentă a liniilor în zona Buzăului afectează tot traficul la/de la Port Constanța către toată zona Moldovei (blochează transportul de produse petroliere, cereale, containere, precum și traficul internațional).

În foarte multe dintre cazurile de restricții temporare, constatăm că nu sunt întrunite condițiile prevăzute la pct. 14 din Anexa nr. VII pentru aplicarea derogării de către CFR SA. De cele mai multe ori, CNCF CFR SA nu publică restricțiile temporare de capacitate și rezultatele preliminare ale unei consultări cu solicitanții în termenele prevăzute la pct.8 din Anexa nr.VII – Calendarul procesului de alocare (prevăzut la art. 43) din Legea nr.202/2016, completată și modificată prin OUG nr.52/25.06.2019 și nu crează un mecanism prin care să discute această limitare de capacitate, înaintea schimbării Mersului de tren și nu informează operatorii de transport feroviar. Neconsultarea operatorilor poate determina, în cazul soluțiilor oferite, prelungirea timpului de tranzit către client sau lipsa capacității de preluare de trafic suplimentar.

Regulamentului nr. 913/2010 prevede faptul că, în cazul unor perturbări, trenurile de marfă care circulă pe coridorul de transport de marfă ar trebui să beneficieze, pe cât posibil, de punctualitate suficientă, ținând seama de nevoile tuturor tipurilor de transport. În acest sens, traficul feroviar trebuie să se desfășoare în condiții de siguranță, iar limitarea capacităților de circulație pe rețeaua CFR să nu afecteze major activitatea de transport.

Până în prezent, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Direcția de Transport Feroviar, nu a comunicat cu privire la o serie de întrebări:

- Ce măsuri a întreprins și intenționează să întreprindă pentru respectarea „Regulamentului European 913/2010” cu privire la transportul feroviar de mărfuri competitiv ?
- Cum monitorizează respectarea Convenției privind „Transporturile Feroviare Internaționale” la care a aderat și România, câtă vreme nu cere de la actorii implicați nici

o statistică cu privire la viteza comercială a mărfii (care trebuie să fie de minim 400 km/zi, sau 16,66 km/h în trafic internațional) ?

- Cum monitorizează MTI și ce măsuri a luat pentru respectarea Legii 110/2006 (Regulamentul privind transportul pe căile ferate din România), câtă vreme nu se cere de la actorii implicați nici o statistică cu privire la viteza comercială a mărfii (care trebuie să fie de minim 200 km/zi, sau 8,33 km/h în trafic local) ?

Domnule Ministru,

Am ales calea scrisorii deschise deoarece problemele ridicate sunt de interes general și necesită o opțiune strategică a MTI și a tuturor autorităților, în condițiile transparenței sociale.

În ultimii patru ani, OPSFPR a transmis o serie de adrese, analize și materiale care au conținut informări și propuneri concrete cu principalele probleme din sistemul de transport feroviar.

De asemenea, am discutat toate aceste probleme și în contexte mai specifice (ex: întâlniri cu secretarii de stat din minister, cu o parte din funcționarii Direcției de Transport Feroviar, AFER, alte instituții din subordinea MTI, inclusiv cu conducerile CNCF CFR SA), care au fost de acord cu propunerile noastre, dar care, în timp, au ramas fără rezultat, iar una din principalele probleme în acest sens fiind schimbarea permanentă a conducerilor în aceste instituții.

În final, dorim să menționăm și faptul că o serie de reglementări interne nu sunt, până în prezent, aliniate la normele europene în vigoare, situație care reprezintă o piedică majoră în procesul de integrare a sistemului feroviar Românesc în cel European. De asemenea, dorim să atragem atenția și asupra urgentării procesului de digitalizare a întregii activități de transport pe calea ferată.

Ministerul pe care îl conduceți și care vorbește, prin reprezentanți, în presă și în apariții televizate despre modernizarea și dezvoltarea sectorului de transport feroviar, nu-și va putea atinge obiectivul fără a aplica o politică transparentă în activitatea desfășurată și fără a pune în practică măsuri coerente și pertinente care pot veni din partea oricărui actor din piața de transport feroviar, care trebuie să își desfășoare activitatea în condiții de concurență reală.

În încheiere, dorim să ne afirmăm speranța privind respectarea culturii dialogului în relaționarea ministerului pe care îl conduceți cu mediul economic.

30 august 2021

Cu considerație,

Președinte,

Vasile ȘECLĂMAN