

PROBLEMELE TRANSPORTATORILOR FEROVIIARI – Organizatia Patronala a Societatilor Feroviare Private din Romania cere masuri urgente pentru reabilitarea transportului feroviar. Iata care sunt propunerile OPSFPR

25 mai 2022



Vasile Seclaman, presedintele Organizatiei Patronale a Societatilor Feroviare Private din Romania (OPSFPR) aduce in prim-planul opiniei publice problemele cu care se confrunta operatorii feroviari din cauza politicilor practicate in ultimii 32 de ani in domeniul transportului feroviar. Lipsa fondurilor necesare pentru modernizarea cailor ferate, neglijenta mentenantei infrastructurii actuale sunt doar cateva dintre cauzele care au condus la degradarea starii transportului feroviar. Sunt necesare insa masuri urgente pe care autoritatile trebuie sa le adopte pentru ca Romania sa intre in sistemul unic feroviar european.

Intr-o analiza realizata de presedintele OPSFPR, Vasile Seclaman, si transmisa Lumea Infrastructurii sunt propuse o serie de masuri care trebuie luate de Statul roman, pe fiecare palier, precum necesitatea efectuării unor modificari legislative, accesarii de fonduri europene, ori crearea de noi scheme de ajutor.

-Actualizarea legislației, inclusiv cea secundară și adaptarea ei la prevederile europene;

-O mai bună utilizare a fondurilor europene alocate pentru infrastructura feroviară și atragerea de noi fonduri inclusiv pentru operatorii de transport de marfă;

-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, ori 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 desfășurată de operatorii feroviari;

-Creșterea valorii fondurilor alocate de la bugetul de stat pentru lucrările de reparare, întreținere și modernizare a infrastructurii feroviare; -Profesionalizarea constantă a resursei umane având în vedere deficitul de personal din domeniu;

-Trebuie să se permită accesul unor entități private pe piața pregătirii profesionale în domeniu, acest lucru putând determina o creștere a interesului în acest domeniu de activitate, din partea tinerilor;

-Implicarea mai activă a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;

-Elaborarea unei politici corelate în domeniul transportului (feroviar-rutier-naval) și dezvoltarea unui sistem de terminale intermodale și multimodale de mărfuri la nivel regional.

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

Trebuie precizat ca aceste masuri sunt propuse la circa doua luni de la momentul la care Organizatia Patronala a Societatilor Feroviare Private din Romania a solicitat ministrului Sorin Grindeanu o intrevvedere pentru a discuta pe larg despre problemele existente in transportul feroviar si care necesita o atentie ridicata din partea Ministerului Transporturilor (vezi facsimil).

Nr. 052 / 07.03.2022

Către,

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Domnului Ministru, Sorin GRINDEANU

Referitor la: Dezvoltarea pieței de transport feroviar din România ca parte integrantă a pieței unice europene de transport.

Domnule Ministru,

ORGANIZAȚIA PATRONALĂ A SOCIETĂȚILOR FEROVIARE PRIVATE DIN ROMÂNIA reprezintă un număr de 14 companii feroviare de transport de marfă care, până în prezent, au creat în mod direct peste 11.000 de locuri de muncă, plătesc importante sume reprezentând taxe și impozite în fiecare an către statul român, conform legislației în vigoare și care realizează cumulativ, în acest moment, peste 70% din volumul total de transport de marfă pe calea ferată.

Începem prin a vă ruga să ne considerați un partener activ, deschis și transparent pentru toate activitățile întreprinse de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în domeniul feroviar pentru dezvoltarea transportului feroviar din România și ducerea la îndeplinire a obiectivelor asumate prin program, de către actualul Guvern.

Din acest motiv, vă solicităm ca în funcție de agenda dumneavoastră, să fiți de acord cu **organizarea unei întâlniri** la care să participați personal și în cadrul căreia să vă prezentăm principalele probleme care considerăm că necesită sprijinul dumneavoastră pentru a putea fi rezolvate. De asemenea, vom prezenta și o serie de propuneri având ca principal obiectiv dezvoltarea pieței de transport feroviar din România, ca stat membru al Uniunii Europene.

La întâlnire, din partea **OPSFPR** va participa președintele organizației, însoțit de proprietarii sau directorii generali ai celor mai importante companii, operatori de transport feroviar, membri ai organizației.

Vă transmitem, cu titlu de informare, principalele probleme pe care dorim să le dezbatem:

▪ **Probleme privind INFRASTRUCTURA;**

- Scăderea volumului total al transportului de marfă cu peste 35% din 2001 până în prezent, fiind cea mai drastică scădere față de administrațiile feroviare străine;
- Viteza comercială a trenurilor a scăzut dramatic;
- Secții saturate cu limitarea drastică a capacității pentru traficul de marfă, până la 20% din necesar la momentul începerii lucrărilor;
- Derularea pe o perioadă inacceptabil de lungă a lucrărilor de modernizare pe Coridorul European Curtici – Simeria – Sighișoara – Brașov – Ploiești – București – Constanța;
- Urgentarea lucrărilor de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare;
- Urgentarea lucrărilor pentru redeschiderea cât mai urgentă a traficului care a fost închis încă din 2005 de la București prin Jilava - Gradiștea la Giurgiu Nord;
- Urgentarea modernizării și electrificării liniei Cluj Napoca – Oradea – Episcopia Bihor;
- Probleme grave în asigurarea cu energie electrică necesară pentru tracțiune și modul în care SC Electrificare CFR SA profită de poziția de monopol în relația cu operatorii feroviari;
- Neluarea unor măsuri concrete de realizare a condițiilor de liberalizare a pieței energiei electrice pe calea ferată conform Directivei UE 944/2019 și a Regulamentului UE 943/219, reglementări devenite obligatorii și pentru România, ca stat membru;
- Situația infrastructurii feroviare care deservește Portul Constanța;
- Infracționalitatea pe calea ferată.

- **Lipsa acută de personal operațional în domeniul feroviar;**
- **Actualizarea legislației specifice la condițiile unei piețe concurențiale și în conformitate cu cea comunitară;**
- **Eliminarea discriminărilor făcute de CNCF CFR SA între operatorii cu capital de stat și cei privați;**
- **Eliminarea discriminărilor făcute de MINISTERUL TRANSPORTURILOR și INFRASTRUCTURII între transportul rutier și cel feroviar;**
- **Problema diminuării accizei și TVA-ului la motorină în vederea reducerii prețului acesteia;**
- **Stabilirea unor măsuri concrete de rezolvare a problemelor semnalate și transpunerea lor într-un plan de măsuri cu termene și responsabilități.**

În speranța că ne va fi comunicată cât mai curând data și ora la care veți hotărî să aibă loc întâlnirea solicitată, vă mulțumim anticipat.

07.03.2022

Președinte,
Vasile ȘECLĂMAN



Redam in continuare analiza realizata de Vasile Seclaman, presedintele Organizatiei Patronale a Societatilor Feroviare Private din Romania:

Problemele operatorilor feroviari

În România, politicile din ultimii 32 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. Deoarece reabilitarea și modernizarea s-a făcut prea încet și chiar în anumite perioade deloc, infrastructura feroviară, a ajuns să ofere posibilitatea operatorilor de a circula cu viteze chiar și sub 50 km/h pentru transportul de călători, sau mai grav, sub 20 Km/h pentru transportul de marfă, cu timpi de parcurs care au scăzut cu peste 35% în două decenii. Înregistrând în timp o lipsa acută a pasagerilor și respectiv a mărfurilor de transportat și terminând cu lipsa totală de fonduri necesare întreținerii și reparării caii ferate, este clar că, în prezent, trenul nu are cum să fie atrăgător chiar dacă în ultima perioadă s-a simțit o oarecare revenire din punct de vedere al eliminării unor puncte critice care au produs frecvent întârzieri. Astfel, companiile de stat – CFR Marfă și CFR Călători, din cauza lipsei suportului financiar și a unui management total defectuos, au pierdut în fiecare an după 2002, când au apărut primii transportatori feroviari privați, până în prezent 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. Astfel s-a ajuns ca în prezent viteza de deplasare a mărfii să fie de cca. 8 km/h.

Consecința a fost, de asemenea, și diminuarea numărului de călători și a cantității de marfă transportată și implicit, a numărului de trenuri, acest lucru având 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). După cum se cunoaște, este o formula economică cunoscută care arată traseul în situația subfinanțării unei activități:

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 și 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 MTI, prin prevederile bugetare, pentru infrastructura feroviară au fost în jur de 4-5% din suma aflată la dispoziția ministerului, în timp ce la drumuri (CNAIR) s-au alocat constant peste 75%.

Consecința logică a fost degradarea stării tehnice a infrastructurii, 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, toate acestea ducând la scăderea vitezei de deplasare a mărfurilor și călătorilor.

Această stare de lucruri s-a întâmplat exact în perioada în care toate administrațiile feroviare din statele Uniunii Europene, precum și cele vecine non-membre, au facut eforturi susținute pentru dezvoltarea infrastructurilor naționale și transferul treptat al transportului de marfă de pe șosele pe calea ferată.

Principalele riscuri identificate de noi pe parcursul anului 2021 au fost, din punct de vedere al transportului feroviar de marfă, ca și în anul 2020, următoarele:

–Blocaje în sistemul feroviar cauzate de neprezentarea la serviciu a unui număr semnificativ de angajați ai CFR SA și/sau ai operatorilor feroviari, ca urmare a cazurilor de îmbolnavire și a stării de frică generalizată, stare creată prin politica și propaganda defectuasă făcută la nivel guvernamental;

–Restricții/închideri ale granițelor în perioadă declarării și manifestării Pandemiei, nu doar pentru trenurile de călători, ci și pentru trenurile de marfă;

–Restricții/închideri pentru anumite zone critice din sistem, cum ar fi Portul Constanța, după începerea “stării de necesitate” sau unele puncte de trecere a frontierei;

–Închideri ale anumitor unități de producție ale clienților ca urmare a apariției cazurilor de îmbolnavire în incinta lor, astfel producându-se o reducere semnificativă a activității unor agenți economici, fapt ce a dus și la reducerea volumelor de marfă transportată, deci implicit a activității unor operatori de transport feroviar;

–Încetinirea economiei mondiale și a României, respectiv reducerea semnificativă a volumelor transportate ca urmare a unei recesiuni declanșate de situația medicală din ultimii doi ani.

În urma analizei făcute și ținând seama de informațiile obținute din punct de vedere al activității feroviare de transport de marfă al operatorilor privați, se pot desprinde o serie de concluzii care, deși nu acoperă integral domeniul și problematica, încearcă să sintetizeze o parte importantă din aspectele ce caracterizează transportul feroviar în ansamblul său.

Distribuția teritorială a rețelei feroviare acoperă relativ uniform suprafața României și deservește majoritatea centrelor urbane și economice, fapt care ar trebui să confere un avantaj important acestui mod de transport. Cu toate acestea, viteza medie comercială redusă pentru transportul feroviar de marfă (aproximativ 18,0 km/h în 2020) defavorizează total acest mod de transport.

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, până la 15-18 km/h, realizată în cursul anilor 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 ducând la dublarea duratelor de transport;

-S-au înregistrat din ce în ce mai multe secții saturate cu limitarea drastică a capacității pentru traficul de marfă;

-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 Filiasi – Petroșani, respectiv Filiasi-Drobeta Turnu Severin – Caransebeș – Timișoara, majoritar pe linie simplă și grevate și ele de lucrări de întreținere sau reparații pe perioade de 6-8 ore zilnic;

Pentru îmbunătățirea acestei situații va fi necesară urgentarea lucrărilor de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare pe următoarele sectoare:

-Pe coridorul TEN-T, Predeal – Brașov – Sighișoara – Simeria – Frontiera cu Ungaria

-Porțiunea Simeria – Arad

-Pe tronsonul Brașov – Sighișoara

–Tronsonul Brașov – Predeal

–Linia București – Giurgiu via Grădiștea

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

–Magistrala 900 București – Timișoara

– Linia Craiova – Calafat

–Linia Suceava – Ilva Mică

–Magistrala Brașov – Satu Mare

–Linia Arad – Oradea

-Linia București – Sibiu

– Linia Filiași – Simeria

–Linia Podu Olt – Piatra Olt

–Linia Ploiești – Târgoviște

În acest context, este de precizat faptul că în Carta Albă a transportului, elaborată de UE în anul 2011, strategia următorilor 5 ani prevedea ca cca. 20% din volumele de mărfuri transportate pe șosele să fie mutate pe calea ferată adică, 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.

O altă problemă importantă este și 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 înregistrate din cauza scăderii vitezei și capacității reduse.

Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România împreună cu toți membrii săi consideră că există măsuri pe care CNCF CFR SA le poate lua, astfel încât activitatea de transport pe calea ferată să înregistreze creșteri calitative și ale eficienței economice.

Teoretic, în câțiva ani, România ar trebui să ajungă din urmă, sau măcar să se apropie destul de mult de alte state din regiune precum Ungaria, Cehia sau Polonia care de mai bine de zece ani investesc puternic în infrastructura feroviară, sprijină dezvoltarea transportului feroviar și intermodal de marfă, pentru a se alinia politicii și strategiei Uniunii Europene.

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, aceștia încearcă să reducă din decalajul de competitivitate, eficiență și cost, în comparație cu transportul rutier, care în ultimii 32 de ani, prin politicile aplicate, a fost favorizat de către Ministerul de Resort.

Dorim să reamintim, în principal, și problemele privind diminuarea capacității infrastructurii feroviare în ansamblul său, precum și aceea a închiderilor nejustificate de linii.

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 înaintea 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>), strategie în care Ministerul Transporturilor și Infrastructurii specifică faptul că rezultatele așteptate ale modernizării vor fi, printre altele:

- mărirea capacității de transport cu 30% până la 100%;
- creșterea accesibilității pe rute și destinații cu 20% – 50%;
- reducerea timpului mediu de călătorie cu 20% până la 40%.

Așadar, se poate constata că rezultatele modernizării în ceea ce privește traficul de mărfuri contrazice în totalitate dezideratele enunțate de către MTI, deziderate care ar fi obligat CNCF CFR SA să propună și să ia măsuri concrete în ultimii 10 ani.

Din păcate, 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 redundanta 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 al 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))

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare în țara noastră pentru perioada 2021-2025 mai prevede că în primul an, reînnoirea infrastructurii feroviare să se facă 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.

CNCF CFR SA anunța la începutul lunii iulie, anul trecut, că sunt deschise 21 de șantiere pe calea ferată, urmând să fie demarate lucrările pe alte 13 șantiere până la sfârșitul anului, odată cu finalizarea procedurilor de achiziție de lucrări și servicii feroviare aflate în derulare.

Aceste lucrări au reprezentat o serie de provocări operaționale pentru companiile care prestează servicii de transport feroviar de marfă și pentru clienții acestora, dar au venit la pachet cu restricții de viteză și tonaj în multe zone, ceea ce a dus inevitabil la întârzierea frecventă a trenurilor.

Orice sistem de transport și comunicații trebuie să dețină rezerve, astfel încât să poată prelua cu succes vârfurile de trafic, să asigure mentenanța și să permită o eventuală, viitoare dezvoltare. Din păcate, ca urmare a strategiilor deficitare de finanțare și dezvoltare de până acum practicate de conducerile succesive ale Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și a direcției de specialitate din cadrul acestuia, rețeaua feroviară, deși nu s-a diminuat semnificativ ca lungime, s-a „subțiat” substanțial, în sensul în care mare parte a dispozitivelor de linii din stații sau stații în întregul lor, au dispărut.

După cum se știe, lucrările 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 prin contractual încheiat.

Tronsoanele de infrastructură cu cele mai mari probleme sunt, de regulă, cele care intră în procese de reabilitare ce sunt anunțate în timp scurt, fără să existe o corelare cu nevoile operatorilor de transport feroviar. Astfel, peste 30-40% din trenurile operate de către operatorii feroviari privați de marfă, au întâmpinat mari 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, Vințu de Jos, Târgu Mureș, 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 Buzău).

De asemenea, blocajele la granițe sau la preluarea trenurilor în portul Constanța generează gâtuiuri 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 de linii, de regulă în perioadă de vârf de trafic, afectează transportul feroviar de marfă pentru toate mărfurile, chiar și în anii când se înregistrează recolte record de cereale.

Câteva exemple de închideri sunt:

–Pe secții, majoritatea stațiilor au doar 1 linie abătută în care să poată fi oprite, în vederea înscrierii, trenurile de marfă (inclusiv spre stații de frontieră – ex: Videle-Giurgiu Nord).

–Pe culoarul feroviar – secția saturată de la Brașov – Sighișoara – Deva – Glogovat – practic s-a circulat pe un singur fir, care a fost afectat de închideri totale, în general de 3 ori/săptămână, între 6 și 10 ore; turnusul și resursele necesare crescând exponențial;

–Magistrala 900 este permanent grevată de închideri pe fire de circulație;

În conformitate cu prevederile punctului 14 din Anexa nr. VII din Legea nr. 202/2016 *“Administratorul infrastructurii poate decide să nu aplice perioadele prevăzute la pct. 8-12 dacă restricția de capacitate este necesară pentru restabilirea operațiunilor feroviare în condiții de siguranță, în cazul în care calendarul restricțiilor se află în afara controlului administratorului infrastructurii, dacă aplicarea perioadelor respective ar fi inefficientă din punctul de vedere al costurilor sau ar dăuna inutil duratei de viață sau stării activelor sau dacă toți solicitanții în cauză sunt de acord. În cazurile respective și în cazul*

oricăror altor restricții de capacitate care nu fac obiectul consultării în conformitate cu alte dispoziții ale prezentei anexe, administratorul infrastructurii consultă fără întârziere solicitanții și principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză”.

Totuși, 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 CNCF CFR SA. Pe cale de consecință, în aceste cazuri sunt aplicabile punctele 8-12 din Anexa nr. VII din Legea nr. 202/2016.

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 se discute această limitare de capacitate, înaintea schimbării Mersului de tren, iar operatorii de transport feroviar nu sunt informați din timp. 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 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv” prevede faptul că:

-Pentru a putea fi competitive față de alte moduri de transport, serviciile feroviare internaționale și naționale de transport de marfă, care au fost deschise concurenței de la 1 ianuarie 2007, trebuie să poată beneficia de o infrastructură feroviară de bună calitate și suficient finanțată, și anume una care să permită serviciilor de transport de marfă să fie furnizate în bune condiții de viteză comercială și grafic de parcurs și să fie fiabile, însemnând că serviciul furnizat corespunde efectiv angajamentelor contractuale încheiate cu întreprinderile feroviare.

– 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 cadrul unui coridor de transport de marfă ar trebui să se asigure o bună coordonare între statele membre și administratorii de infrastructură în cauză, să se acorde prioritate suficientă traficului feroviar de marfă, să se stabilească legături eficiente și suficiente cu celelalte moduri de transport și să se creeze condiții propice dezvoltării concurenței între furnizorii de servicii de transport feroviar de marfă.

Având în vedere faptul că infrastructura feroviară ce asigură conexiunea dintre Constanța Port și stația Curtici Frontieră face parte din rețeaua europeană care intră sub incidența Regulamentului 913/2010, se impunea ca în ultimii 12 ani care au trecut de la emiterea respectivului Regulament, să se găsească soluțiile adecvate creșterii capacității alocate trenurilor de marfă, astfel încât variația traficului de călători și lucrările de mentenanță să nu afecteze traficul de mărfuri, iar viteza comercială și fiabilitatea prestației să se ridice la valori cu adevărat competitive.

Referitor la infrastructura din zona Complexului feroviar Palas – Portul Constanța, dorim să subliniem starea foarte slab calitativă a acesteia și blocajul permanent pentru transportatorii feroviari.

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 Constanța Port Zona A (CPZA), Constanța Port Zona B (CPZB), Constanța Port Mol 5 și Agigea Nord și Constanța Port Zona C – care deservesc portul Constanța Nord și stația CFR Constanța Port Terminal Ferry – Boat și h.m. Agigea Ecluză și Hm Agigea Sud, care deservesc 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 ani, deoarece este 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 ani, când se vor pune în funcțiune alte noi capacități de stocare și export de cereale sau pentru alte mărfuri.

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 duce la imposibilitatea preluării la transport a mărfurilor încărcate/descărcate în port și va perpetua în continuare situația prezentă, care influențează drastic transportul feroviar de mărfuri.

Tot pentru îmbunătățirea transportului feroviar de mărfuri către și dinspre Portul Constanța considerăm că vor trebui luate măsuri urgente pentru repunerea în circulație a liniilor abătute, abandonate din stația Ciulnița, precum și pentru eliberarea și aducerea în continuare la o stare tehnică normală a tuturor liniilor din incinta portului ocupate în prezent de vagoanele vechi ale CFR Marfă în sistem de staționare îndelungată.

O altă problemă importantă referitoare la infrastructură și administrarea acesteia este aceea privind Tariful de utilizare a infrastructurii feroviare.

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-ul conform metodologiei de tarificare a utilizării infrastructurii feroviare, aplicând valorile elementelor tarificare de bază pentru calculul acestuia, care sunt prezentate în documentul de referință al rețelei CNCF CFR SA privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarificarea utilizării infrastructurii feroviare.

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

Până în prezent, nu este cunoscută și nu s-a dorit să se explice fundamentarea elementelor care stau la baza încadrării secțiilor și nu este cunoscută nici

modalitatea prin care, an de an, CNCF CFR SA trece secțiile de circulație din clase inferioare în clase superioare și invers (foarte rar). Considerăm ca este necesar să se facă o analiză obiectivă cu privire la valoarea acestuia comparativ cu performanțele și condițiile pe care le oferă infrastructura feroviară în țara noastră și să fie eliminate toate sumele care sunt introduse de mai multe ori în calculul TUI-ului.

Principalul lucru care trebuie înțeles și reținut este acela că modernizarea și dezvoltarea sectorului de transport feroviar, precum și integrarea acestuia în spațiul unic feroviar european nu se va putea realiza fără a aplica o politică transparentă în activitate sectorului feroviar și fără a pune în practică măsuri coerente și pertinente care pot veni din partea oricărui actor din piața de transport feroviar, precum și fără a fi realizate o serie de investiții serioase pentru ca întreaga rețea feroviară din țara noastră să fie adusă la un nivel corespunzător integrării urgente în rețeaua care deservește întregul spațiu unic european. În acest sens, reiterăm și problema realizării în jurul marilor aglomerări urbane (București, Cluj, Brașov, etc.) a unor sisteme de transport feroviar suburban/regional pentru călători, cu circulație cadenciată care, coroborat cu sistemul Park&Ride (P&R), să se constituie într-un sistem de transport public atractiv, similar S-Bahn-urilor din Germania sau rețelei RER din Franța menit să descurajeze în mare parte navetismul cu microbuze și autoturisme individuale care crează aglomerație, distrug rapid șoselele și produc frecvent accidente.

În urma evenimentelor petrecute pe această piață începând cu sfârșitul anului 2021, precum și a creșterii necontrolate a tarifelor pentru energia de tracțiune furnizată la firul de contact, s-a ajuns într-o situație de blocaj. Aceasta și datorită existenței, în continuare, a unui monopol natural pe domeniul de distribuție și furnizare a energiei electrice și a ne-reglementării a acestei piețe, în acord cu Legea energiei 123/2012 și Legea 202/2016. Din cauza existenței unui singur furnizor de energie electrică de tracțiune, respectiv SC ELECTRIFICARE CFR S.A., care deține monopolul, suntem în fața unei situații care ne obligă la achiziția energiei electrice de tracțiune la tarife foarte mari, mai ales începând cu luna noiembrie a anului trecut, lucru care a dus la afectarea gravă a costurilor de transport, deci la mărirea tarifelor și implicit la pierderea unor actuali sau posibili beneficiari.

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 cu cea europeană din 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, fapt ce a condus la creștere necontrolată a tarifelor la energia electrică, deci implicit a costurilor cu energia a tuturor actorilor din piața de transport feroviar.

În domeniul feroviar este necesar să se creeze un cadru legal pentru implementarea legislației în domeniul energiei electrice și de exercitare a dreptului fiecărui consumator de a-și alege liber furnizorul, așa cum prevede Directiva 944/2019 și Regulamentul 943/2019 ale Uniunii Europene.

Tarifele percepute în prezent de către SC ELECTRIFICARE CFR SA, care ar trebui să reprezinte contravaloarea cheltuielilor de furnizare și o cotă de profit de 3%, conform Legii 202/2016, 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 pentru transportul feroviar.

Din analizele făcute a rezultat faptul că negocierea directă a operatorilor feroviari cu producătorii de energie electrică, așa cum prevede legislația în vigoare, ar conduce la o scădere semnificativă a tarifului față de cel practicat de SC Electrificare CFR SA.

În prezent, factura de energie electrică de tracțiune a sistemului feroviar este de ordinul multor zeci de milioane de euro anual. Reducerea cu cca. 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 care este avantajat, în prezent, în România.

Având în vedere caracterul ecologic al transportului feroviar, pentru a-l putea promova trebuie analizată și posibilitatea deducerii totale sau parțiale a valorii certificatelor verzi, ce reprezintă parte din costul energiei electrice în cuantum de aproximativ 12%. De asemenea, în condițiile actuale de creștere exagerată a tarifului pentru energia electrică, ar fi binevenită o reducere a accizei și chiar a TVA-ului.

Prin implementarea urgentă a posibilității de achiziție directă de energie electrică, factura operatorilor de transport feroviar s-ar reduce substanțial, diminuându-se implicit și necesarul de subvenție din partea statului pentru transportul de călători. **Urmare a analizei legislației din domeniul energetic**, rezultă faptul că odată cu deschiderea către

concurență a piețelor de energie, a fost implementat cadrul legal care să permită tuturor consumatorilor de energie electrică, indiferent de natură consumului (casnic sau noncasnic), să uzeze de dreptul de eligibilitate, adică să își aleagă furnizorul dorit și să încheie cu acesta contracte pentru furnizarea energiei electrice pentru locurile sale de consum.

Potrivit Legii nr. 123/2012 a energiei electrice și a gazelor naturale, fiecare consumator (așa cum sunt și operatorii de transport feroviar) are dreptul de a-și selecta furnizorul de energie electrică pe baze concurențiale. Deschiderea pieței de energie electrică este asigurată inclusiv pentru consumatorii rețelei de contact feroviar, legea fiind aplicabilă unităților de tracțiune electrică constând în locomotive electrice.

Potrivit Ordinului ANRE nr. 235/2019 privind aprobarea Regulamentului de furnizare a energiei electrice la clienții finali, orice persoană juridică ce cumpără energie electrică pentru consum propriu are dreptul:

- **să aibă acces la rețelele electrice de interes public** și să consume energie electrică în conformitate cu prevederile contractului de furnizare a energiei electrice;
- **să își aleagă furnizorul de energie electrică** și să accepte o ofertă-tip publicată de către furnizor sau să solicite furnizorului o ofertă privind condițiile comerciale și prețul de furnizare în vederea negocierii directe cu acesta, după caz, ori să recurgă la selectarea furnizorului prin procedee specifice de licitație/achiziție publică;
- **să denunțe unilateral contractul de furnizare a energiei electrice**, cu respectarea condițiilor/clauzelor contractuale, inclusiv în situația în care nu acceptă noile condiții contractuale/clauze sau modificări ale prețului de furnizare notificate de către furnizor;
- **să își schimbe efectiv furnizorul** conform procedurii specifice aprobate de ANRE.

Este de subliniat și faptul că, **în urma studiului realizat de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar (CNSDF)** care a sintetizat principalele aspecte ce caracterizează transportul feroviar de marfă din România, **acesta a recomandat Companiei Naționale de Căi Ferate CFR SA și SC Electrificare CFR SA – ca furnizor care în prezent deține monopolul pentru furnizarea energiei electrice în sistemul feroviar, crearea condițiilor tehnice, astfel încât operatorii de transport feroviar să-și poată alege liber furnizorul de energie electrică.**

În temeiul Legii 123/2012, fiecare consumator (așa cum sunt și OTF) are dreptul de a-și selecta furnizorul de energie electrică pe baze concurențiale. În prezent, operatorii de transport Feroviar nu au posibilitatea de a-și alege alt furnizor de energie electrică, furnizorul unic pentru sistemul feroviar fiind SC Electrificare CFR SA, filială deținută integral de CNCF CFR SA, care are și sistemele de distribuție.

Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 prevede ca proiect prioritar Sistemul de telegestiune a energiei electrice și de compensare a factorului de putere în substațiile de tracțiune (în Anexa 14)

Potrivit prevederilor Regulamentului UE nr. 1301/2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul „energie” al sistemului feroviar din Uniune, statele membre trebuie să asigure implementarea unui sistem de colectare la sol a datelor energetice provenite de la locomotive, care să fie capabil să facă schimb de date între furnizori, CNCF CFR SA (ca distribuitor pe rețeaua feroviară electrificată) și consumatori, pentru facturarea energiei electrice pentru tracțiune. Este de reamintit și faptul că, în conformitate cu angajamentele asumate în cadrul acordului de împrumut semnat cu BERD, încă din anul 2013 a fost elaborat un plan de eficientizare energetică a administratorului infrastructurii feroviare în perioada 2013-2026. Acest plan prevede o serie de măsuri printre care și implementarea unui sistem de telegestiune a energiei electrice de tracțiune, acesta asigurând suportul tehnic necesar realizării achiziției energie de tracțiune în nume propriu, de către operatorii de transport feroviar și de către CNCF CFR SA.

În acest plan era prevăzut ca, după punerea în funcție a respectivei investiții, să poată fi posibile următoarele:

- Reducerea costurilor consumatorilor cu energia electrică de tracțiune, urmare a dimensionării corecte a achiziției, a minimizării penalizării de către furnizori a abaterilor de la prognoza consumului de energie electrică de tracțiune.
- Asigurarea premiselor pentru consumatori de a-și alege liber furnizorul de energie electrică pentru tracțiune din piața concurențială, așa cum prevede legislația în prezent.
- Evidențierea consumului pe zone geografice.
- Estimarea precisă a consumului de energie electrică activă.

- Eliminarea erorilor și a pierderilor produse prin actualele metode de calcul și verificare manuală în contextul creșterii explozive a volumului de informație necesar a fi prelucrat.
- Evidențierea transparentă a componentelor de cost ale energiei electrice.
- Verificarea consumului facturat de furnizorii de energie electrică.

Potrivit informațiilor publice, Studiul de fezabilitate pentru sistemul de telegestiune a fost realizat încă din 2012, dar după aceea nu s-a realizat niciuna din etapele prevăzute pentru implementare.

Accesul nediscriminatoriu la rețelele de distribuție determină indirect și accesul la clienții la nivelul pieței cu amănuntul ai OTF. Pentru asigurarea unor condiții de concurență echitabile la nivelul pieței cu amănuntul, activitățile operatorilor de distribuție ar trebui, prin urmare, monitorizate în scopul de a împiedica operatorii de distribuție să profite de integrarea lor verticală în ceea ce privește poziția lor concurențială pe piață, în special în raport cu clienții casnici și cu clienții mai mici sau mai mari, noncasnici.

Pentru liberalizarea întregii piețe de energie la nivelul Uniunii Europene au fost elaborate, aprobate și puse în practică o serie de acte normative specifice, dintre care cele mai importante sunt: **DIRECTIVA (UE) 2019/944 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 5 iunie 2019 privind normele comune pentru piața internă de energie electrică și de modificare a Directivei 2012/27/UE**

În vederea creării unei piețe interne de energie electrică, statele membre ar trebui să promoveze integrarea piețelor lor naționale și cooperarea între operatorii de sistem la nivelul Uniunii și la nivel regional, încorporând sistemele izolate care formează insule de energie electrică, încă prezente în Uniune.

Pe lângă obiectivul de a răspunde noilor provocări, prezenta Directivă urmărește să abordeze obstacolele care continuă să stea în calea finalizării pieței interne de energie electrică.

Un cadru de reglementare mai precis trebuie să contribuie la depășirea problemelor actuale ale piețelor naționale fragmentate, care sunt adeseori cauzate de un număr mare de intervenții la nivel de reglementare.

Astfel de intervenții au condus la obstacole în calea furnizării de energie electrică în condiții de egalitate, precum și la costuri mai ridicate în comparație cu soluțiile bazate pe cooperarea transfrontalieră și principiile bazate pe piață.

Dispozițiile din Directiva 2012/27/UE referitoare la piețele de energie electrică, precum dispozițiile privind contorizarea și facturarea energiei electrice, consumul dispecerizabil, repartizarea prioritară și accesul la rețea pentru cogenerarea de înaltă eficiență s-a actualizat prin dispozițiile Directivei (UE) 2019/944 și ale Regulamentului (UE) 2019/943.

Aceasta stabilește principiile esențiale ale noii organizări a pieței energiei electrice, care va permite recompensarea mai bună a flexibilității, va oferi semnale de preț adecvate și va asigura dezvoltarea unor piețe pe termen scurt integrate și funcționale. Regulamentul stabilește, de asemenea, noi norme în diverse domenii, inclusiv în ceea ce privește mecanismele de asigurare a capacității și cooperarea dintre operatorii de transport și de sistem.

REGULAMENTUL (UE) 2019/943 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 5 iunie 2019 privind piața internă de energie electrică are ca principal scop stabilirea unor principii fundamentale pentru buna funcționare a piețelor integrate de energie electrică, care vor trebui să asigure accesul nediscriminatoriu la piață a tuturor furnizorilor de resurse și clienților de energie electrică, să abiliteze consumatorii, să asigure competitivitatea pe piața globală și consumul dispecerizabil, stocarea energiei și eficiența energetică și să faciliteze agregarea cererii și a ofertei distribuite și nu în ultimul rând, să permită integrarea pieței energetice europene.

În unele state membre, ca și în România, în sistemul feroviar de alimentare cu energie electrică, sistemele de energie sunt încă dominate de monopoluri integrate pe verticală, adesea deținute de societățile sau regiile de stat. Piața internă de energie dorește stimularea concurenței, mai ales la nivelul vânzărilor angro și mai ales intensificarea comerțului la nivelul Uniunii Europene, dincolo de granițele dintre țările membre. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a măsurilor de liberalizare a pieței de energie la nivelul tuturor țărilor europene, noul regulament propune ca adoptarea actelor de punere în aplicare a măsurilor să fie acordate Comisiei Europene, motivând că acestea sunt în conformitate cu articolul 291 din TFUE și Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului.

Acest Regulament, care se aplică deja pe piața energiei electrice, aduce elemente noi care în România vor crea modificări substanțiale în piață:

- contractarea pe termen lung,
- eliminarea obligației de a tranzacționa pe bursă,
- eliminarea barierelor de capacitate, etc.

Regulamentul (UE) 2019/943 a intrat în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (14.06.2019), **este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.**

Prin aplicarea acestui Regulament este esențial să se asigure că vor fi eliminate plafoanele administrative și implicite ale prețurilor, pentru a permite stabilirea prețurilor pe baza principiului rarității.

Luând în considerare cele arătate în prezentul material, Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România consideră că este necesară identificarea unor soluții rapide pentru implementarea de către CNCF CFR SA și SC Electrificare CFR SA, sub controlul direct al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, a proiectului prioritar privind sistemul de telegestiune a energiei electrice care va duce la crearea posibilității tehnice ca operatorii de transport feroviar să își poată alege furnizorul de energie electrică.

Astfel, valoarea facturilor pentru curentul de tracțiune pe care o achită operatorii feroviari ar putea să scadă, ceea ce ar conduce la creșterea profitabilității transportului feroviar și la tarife mai mici pentru utilizatorii acestui serviciu, fiind astfel stimulat transportul pe calea ferată în conformitate cu toate prevederile Uniunii Europene.

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.

O alta problemă care trebuie soluționată urgent este aceea a infraționalității pe calea ferată.

Starea de infraționalitate în zona căii ferate a crescut în permanență, contribuind decisiv la performanțele tehnice scăzute ale CNCF 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 probleme au ca efect pierderi financiare importante înregistrate de operatorii feroviari, scăderea gradului de satisfacție al clienților (beneficiarii activității de transport mărfuri) și în final, renunțarea efectivă la transportul feroviar și trecerea la transportul rutier.

În sensul celor arătate, considerăm că CNCF 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.

Lipsa acută de personal operațional în domeniul feroviar este o alta problema foarte importantă care necesita o rezolvare urgentă.

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 acea 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 țara noastră 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%.

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.

Din discuțiile cu reprezentanții operatorilor feroviari reiese că meseriile deficitare sunt, în principal: mecanic de locomotive, revizor tehnic vagoane, conductor de tren, electrician, întreținere și reparații vagoane, electronist 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 locomotive va fi slab reprezentată.

O dificultate sesizată în urma discuțiilor și a activității desfășurate pe parcursul timpului 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 autorizate 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.

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

Această situație este determinată, pe de o parte și 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 și înregistrează o continua 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 urgentă a unor protocoale între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii 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.

În sensul celor arătate, solicităm să se permită operatorilor de transport feroviar să organizeze propriile școli, iar CENAFER să controleze și să examineze la finalul fiecărui ciclu în vederea certificărilor necesare.

În acest fel putem contribui la reducerea șomajului actual, fără niciun fel de costuri pentru statul român și ne putem asigura rapid necesarul de forță de muncă pentru întreg sistemul feroviar.

Problema cea mai importantă este aceea că, cu toate eforturile operatorilor feroviari de a-și asigura forța de muncă necesară (în principal mecanici de locomotivă) după școlarizare, prin contribuții financiare importante, majoritatea dintre cei care obțin certificările aferente în scurt timp pleacă la METROREX, sau în alte state membre ale UE care au o salarizare superioară în domeniul feroviar față de calea ferată din România.

În activitatea desfășurată în anul 2021 operatorii privați de transport feroviar s-au confruntat și cu alte probleme, unele fiind nerezolvate de o lungă perioadă de timp, dintre care amintim:

– Nu au existat, publicate 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.

– Atragerea de către Metrorex a mecanicilor de locomotive și a altor angajați pe funcții specifice sistemului feroviar, în special de la CFR Călători și de la operatorii feroviari de marfă, prin oferirea de condiții mai lejere de muncă și a salariilor mai mari. Acest exod de mecanici către Metrorex a afectat dramatic operatorii feroviari de marfă, fiind cunoscut deficitul actual major de mecanici de locomotive.

– Va trebui ca autoritatea în domeniul feroviar să impună societății Metrorex asigurarea necesarului de mecanici de metrou prin politica de personal proprie, care să prevadă organizarea de școli de mecanici metrou, specifice acestei activități. Neatragerea de fonduri europene, sub formă de scheme de ajutor de stat, care să fie puse la dispoziția operatorilor feroviari de mărfuri pentru dotarea cu material rulant competitiv care să corespundă cerințelor tehnice impuse de infrastructura și sistemele moderne de siguranță a circulației implementate pe culoarele refăcute cu bani europeni.

– Neatragerea de fonduri europene pentru achiziționarea de material rulant pentru operatorii de transport marfa.

– Neinițierea de către Ministerul Transporturilor a unor discuții cu Comisia Europeană pentru aprobarea de fonduri europene pentru achiziționarea de material rulant: locomotive și vagoane, pe modelul din Suedia și Ungaria și distribuirea acestora în funcție de cota de piață a fiecărui OTF de marfă

Măsuri propuse de OPSFPR pentru rezolvarea problemelor

În sensul rezolvării problemelor arătate, se pot propune o serie de măsuri ce vor trebui să fie 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.

Măsuri specifice necesare pentru oprirea declinului sistemului feroviar

Orientarea către transportul feroviar

Pentru realizarea și în România a prevederilor europene privind atingerea obiectivelor asumate cu privire la climă, va trebui menținut un 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 transferat de pe auto pe calea ferată și naval.**

Pentru realizarea acestui deziderat vor trebui luate măsuri precum:

– 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.

– 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 calea ferată și auto (autostrăzi și drumuri naționale) este în prezent de 18:1.

– Reorganizarea rapidă a transportului intermodal

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 cele 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 (adică să se transfere pe feroviar) 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.

Atâta timp cât costurile externe nu sunt luate în considerație și nu se reflectă în internalizarea acestora, transportul rutier va fi avantajat.

Rolul logisticii în implementarea strategiei de transport intermodal în România, ca principal factor în ecologizarea transportului, trebuie să se bazeze 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 perimitei 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.

Accesul operatorilor privați la infrastructurile de servicii

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

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

Transparență decizională și consultare publică în domeniul feroviar

După cum este cunoscut, 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 privați de

marfă, nici gestionarii privați 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. Această modalitate de a lucra la nivelul MTI, atunci când sunt de realizat strategii pentru viitor, prin lipsa consultărilor publice cu toți actorii participanți la o activitate, inclusiv cei privați, organizațiile patronale și cele de sindicat, duce la realizarea de strategii care sunt în totală neconcordanță cu situația reală din sistemul de transport feroviar, în ansamblu.

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

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 tarificare (modul de stabilire a tarifelor), în special pentru tarifele conexe și pentru alte activități.

De asemenea, 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.

Reglementarea Tarifelor accesorii impuse de CNCF CFR SA

Tariful de manevră 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 / grupă / 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.

Exemplificăm în acest sens, pentru o mai bună înțelegere, calcularea și aplicarea tarifelor pentru staționarea vagoanelor și pe LFI private din incinta portului Constanța, (Oil Terminal, CRH Sicim, Ades, etc.), sau calcularea tarifului de manevră aplicat la o locomotiva izolată care intră /iese în/din capul trenului.

Tariful de întocmire trase

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

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 tarificare diferite, favorizând CFR Marfă față de operatorii privați. A fost nevoie de intervenția Consiliului Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar pentru ca acest tratament discriminatoriu să înceteze.

Nivelul tarifelor impuse de CNCF CFR SA rămâne în afara oricărui control dacă nu sunt reclamate la CNSDF. 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 Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar referitoare la taxarea discriminatorie a OTF privați față de operatorul național, CNCF CFR SA a creat un nou tarif de staționare de circa 10 ori mai mic decât cel în vigoare, aplicabil din ianuarie 2016.

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 aceluiași vagoane încă un tarif – tariful de utilizare a infrastructurii (TUI). **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 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 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 siguranța). Spre exemplu, tarifele de staționare care se rețin la nivelul regionalelor de cale ferată, fac mult mai interesantă staționarea vagoanelor decât circulația acestora.

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.

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 două metode principale:

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

S-a derulat o corespondență între SC GFR SA și CNCF CFR S.A, inclusiv o întâlnire directă între reprezentanții acestora pe tema stabilirii secțiilor de circulație pe care se pot deservi trenurile de marfă, în condițiile prevăzute de OMT 1853, dar fără nicio finalitate până la acest moment.

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 Ministerul Transporturilor și Infrastructurii împreună cu Autoritatea în domeniul feroviar trebuie să impună societății Metrorex asigurarea necesarului de mecanici prin politica de personal proprie, care să prevadă organizarea de școli de mecanici metrou;

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.

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).

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). Acest fel de a face modernizarea 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.

Asumarea de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și de către CNCF CFR SA 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 (în 24 de ore). Acest angajament nu poate fi îndeplinit doar prin implicarea operatorilor de transport de mărfuri fără asumarea unei părți a responsabilității de către CNCF CFR SA și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

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 și în România până la sfârșitul anilor 2000.

Analiză și propuneri pentru ajutoarele de stat ce se pot acorda în transportul feroviar

Realizarea unor măsuri de sprijin a sectorului de transport feroviar de marfă și de călători, inclusiv al administrării infrastructurii feroviare, astfel încât să menținem și să îmbunătățim, pe cât posibil, această activitate în condiții de piață concurențiale.

În cadrul Orientărilor, este prevăzut expres faptul că acestea nu aduc atingere liniilor directe comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare. Așadar, imposibilitatea reducerii costurilor cu energia electrică având ca fundament juridic Orientările privind protecția mediului și energie nu exclude posibilitatea întreprinderilor feroviare de a primi ajutoare de stat cu un alt fundament juridic, în speță Liniile directe pentru ajutorul acordat în transportul feroviar.

Documentul prevede faptul că prezentele linii directe se referă la aplicarea articolelor 73 și 87 din tratat și [...] sunt abordate următoarele aspecte:

- ajutorul public acordat întreprinderilor feroviare prin finanțarea infrastructurilor (capitolul 2),
- ajutoarele pentru achiziționarea și reînnoirea materialului rulant (capitolul 3),
- anularea datoriilor de către statele care doresc reorganizarea financiară a întreprinderilor feroviare (capitolul 4),
- ajutoarele pentru restructurarea întreprinderilor feroviare (capitolul 5),
- ajutoarele pentru necesitățile de coordonare a transporturilor (capitolul 6)
- și garanțiile acordate de stat întreprinderilor feroviare (capitolul 7).

Secțiunea 6.3. „Criterii aplicabile ajutoarelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare, pentru reducerea costurilor externe și pentru interoperabilitate” prevede două categorii de costuri eligibile în conformitate prevederile Tratatului, după cum urmează:

- în ceea ce privește ajutoarele pentru utilizarea infrastructurilor feroviare, costurile eligibile sunt costurile suplimentare de utilizare a infrastructurilor suportate de transportul feroviar, dar nu și de un mod de transport concurent mai poluant.

- în ceea ce privește ajutoarele pentru reducerea costurilor externe, costurile eligibile reprezintă acea parte din costurile externe care poate fi evitată prin utilizarea transportului feroviar, față de alte moduri concurente.

În această privință, trebuie subliniat faptul că regulile europene permit în mod explicit statelor membre să introducă un sistem de compensare cu privire la costurile de mediu, costurile în caz de accident și costurile de infrastructură care nu sunt suportate și de modurile de transport concurente, în cazul în care se poate demonstra că aceste costuri nu sunt suportate și în măsura în care aceste costuri depășesc costurile proprii echivalente ale căii ferate.

În urma analizei facute cu privire la ajutoarele pentru reducerea costurilor externe care au fost aprobate în temeiul Secțiunii 6.3 din liniile directoare, am identificat un precedent european în sectorul transportului feroviar, respectiv Decizia privind ajutorul de stat nr. SA.50395/27.03.2018 a Comisiei Europene referitoare la Autorizarea pentru ajutoarele de stat acordate în conformitate cu dispozițiile articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

În speță, până în prezent, Comisia Europeană a aprobat:

- **Acordarea unui ajutor de stat în Germania pentru transportatorii feroviari, prin aplicarea unei reduceri la suprataxa aplicabilă pentru susținerea energiei electrice produse în parcurile eoliene instalate în largul mării, valoarea cumulată a acestora depășește 2,7 miliarde EUR.**

- **Acordarea unui Ajutor pentru utilizarea infrastructurilor feroviare tot în Germania în valoare de 3 milioane euro, pe durata 2019 – 2024.**

- **Ajutoare de stat acordate pentru reducerea costurilor externe.**

Costurile externe ale transportului se referă la diferența dintre costurile sociale (adică toate costurile pentru societate datorate furnizării și utilizării infrastructurii de transport) și costurile private ale transportului (costurile suportate direct de utilizator).

Întrucât piața nu oferă un stimulente pentru utilizatori să țină seama de costurile externe, aceștia iau în considerare doar o parte din costurile sociale atunci când iau o decizie de transport, astfel generând rezultate sub-optimale.

Internalizarea acestor costuri face parte din procesul decizional al utilizatorilor. Acest lucru se poate realiza prin reglementare sau prin furnizarea de stimulente potrivite cu instrumente bazate pe piață (de exemplu: taxe, tranzacționare de emisii etc.) sau o combinație a acestor două tipuri.

Utilizarea instrumentelor de piață pentru internalizarea costurilor externe este în general considerată o modalitate eficientă de a limita efectele secundare negative ale transportului, sau de generare de venituri pentru guvern, care pot fi direcționate către schemele de ajutor de stat ce urmează a fi aprobate. Aplicarea acestor instrumente într-un mod eficient necesită estimări detaliate și viabile ale costurilor externe și folosirea lor eficientă, în sensul dezvoltării economice.

De asemenea, pentru alte aplicații (de exemplu, utilizarea în Analiza costului beneficiilor), datele privind costurile externe reprezintă parametri utili.

În contextul unor propuneri de proiecte de ajutor de stat, principalele externalități ale transportului luate în calcul pot fi următoarele:

- Accidente.
- Poluarea aerului.
- Schimbări climatice.
- Poluare fonică.
- Congestie a traficului.
- Emisii tip “well-to-tank”.
- Daune aduse habitatului.
- Alte categorii (de exemplu, poluarea solului și a apei).

Analiza Comisiei Europene din 2019 (pe baza datelor din 2016) a reprezentat punctul de pornire pentru adaptările contextuale ce pot fi derulate de fiecare stat privind fundamentarea studiului de caz pentru atragerea de noi fonduri Europene. Pentru exemplificare, ne permitem să redăm o prezentare, mult simplificată, a metodologiei model de bune practici, pentru reflectarea principalelor categorii de costuri externe.

Aceasta își propune să faciliteze înțelegerea datelor de intrare utilizate, ajustărilor ulterioare și metodelor de calcul. Pentru analiza costurilor externe totale, generate prin categoria “Accidente” se utilizează o abordare top-down, cumulând costuri precum cele umane, productivitate, medicale, administrative, materiale (și altele), în combinație cu numărul de pierderi umane (fatale, severe sau minore).

– **Alte ajutoare de stat aprobate pentru reînnoirea materialului rulant** pentru OLANDA în valoare de 22,2 milioane EUR din sprijinul public pentru modernizarea echipamentelor de gestionare a traficului pe locomotive de marfă din Olanda.

– **Forme de sprijin ce urmează a fi luate de către alte state membre** Guvernul german intenționează să acorde un sprijin în valoare de mai multe miliarde de euro companiei Deutsche Bahn, prin majorarea participației sale la fostul operator național de transport feroviar, în ideea de a ajuta firma să facă față crizei coronavirusului, potrivit unui document guvernamental consultat de DPA.

În aceste condiții, guvernul german este pregătit să acopere 80% din pierderile înregistrate din cauza COVID prin majorarea capitalului propriu deținut la Deutsche Bahn, care în prezent este estimat undeva între 6,9 și 8,4 miliarde euro, în funcție de obținerea aprobărilor necesare din partea organismelor europene de reglementare.

Măsuri generale

Pentru rezolvarea problemelor arătate se pot propune o serie de măsuri care 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.

- Introducerea unui sistem de Bugete multianuale pentru proiectele Companiei Naționale de Căi Ferate “CFR” SA, dar și pentru activitatea de transport desfășurată 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.

- 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. Este necesar acest lucru 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.

- 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, așa cum au beneficiat operatorii feroviari din alte state member, cum este exemplificat în continuare. Implementarea unor noi scheme de ajutor de stat, aplicarea unor noi inițiative pe modele validate la nivel European (în principal pe tema costurilor externe)

- Acestea pot avea ca teme principale susținerea tranziției către transportul feroviar și transportului modal, modernizarea și eficientizare infrastructurii de trafic feroviar și reducerea costurilor, prin scutiri parțiale de la plata tarifelor specifice, care nu au

echivalent de magnitudine similară pentru transportul rutier (tarife acces infrastructură (TUI), aplicarea standardelor reglementate privind echipamentele necesare pentru locomotive(reinoirea locomotivelor cu sisteme modern de dirijare a circulației, ERTMS), instalarea frânelor cu profil silențios pentru reducerea poluării fonice, instruirea conductorilor de tren, precum și reducerea parțială a costurilor operatorilor feroviari cu certificatele verzi. Identificarea oportunităților existente, prin acumularea sinergiilor cu oportunități de finanțare compatibile (spre exemplul, Fondul de Coeziune), precum și înțelegerea și pregătirea din perspectiva reglementărilor de tip Green Deal ce vor avea un impact semnificativ în efortul de decarbonizare la nivel European.

-Crearea unor noi scheme de ajutor de stat și promovarea de ajutoare de stat atât din fonduri guvernamentale, dar și din fonduri europene.

– Cuantificarea datelor naționale, identificarea costurilor asimetrice feroviar vs. rutier și corelarea cu obiectivele Uniunii Europene prin:

Realizarea unor analize comparative și studii specifice pentru țara noastră, care să cuantifice externalitățile rezultate din perspectiva transportului feroviar, în contrast cu transportul rutier.

Aceste analize trebuie să fie fundamentate pe principiile, metodele de calcul și bunele practici disponibile la nivelul UE;

Pentru realizarea analizelor cost beneficiu și susținerea argumentației pentru obținerea fondurilor UE, este necesară identificarea costurilor suportate de operatorii feroviari, ce nu pot fi aplicabile transportului rutier, astfel rezultând o competiție asimetrică (numai la o analiza simplă privind modul de percepere a taxei de drum la feroviar și rutier se constată o gravă discriminare între cele două segmente de transport de marfă și de călători).

Implementarea strategiilor naționale și regionale specifice pentru sectorul feroviar (Master Plan General de Transport) prin: Implementarea strategiilor centrale, cu acțiuni tactice la nivel regional, care să aibă ca obiectiv creșterea cotei de piață a transporturilor de tip feroviar.

Acestea trebuie să fie direcționate pe obiective clare, cuantificabile – spre exemplu, creșterea transportului feroviar de marfă cu ... % până în anul ... sau atingerea unei cote de ...% pentru transportul de tip intermodal.

Corelarea politicilor pentru integrarea transporturilor de tip feroviar-naval, pentru a reduce gradul de poluare și costurile excesive determinate de traficul rutier (exemple ilustrate anterior – Belgia SA.50584 și Ungaria SA.46672).

Relansarea programului RoLa, inițiat de AFM:

În perioada 2017-2018, Administrația Fondului pentru Mediu a lansat în România programul pentru transporturile de tip RO-LA, prin care se stimulează tranziția transportului de marfă dinspre transportul rutier către calea ferată, pentru reducerea emisiilor de CO2.

Obiectivele Programului RO-LA au dovedit conformitatea cu prevederile strategiei Europene, astfel de programe fiind implementate în mai multe state UE, precum Austria, Italia, Elveția, Franța, Slovenia, Germania și Ungaria. Suma disponibilă pentru operatorii de transport feroviar a fost de 20 milioane RON, iar în 2018, Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă -CFR MARFĂ SA a obținut o finanțare de 14 milioane RON.

Se recomandă identificarea soluțiilor și repornirea acestei inițiative, precum și încurajarea mai multor operatori să participe pentru accesarea bugetului alocat, contribuind astfel la continuarea și majorarea inițiativelor similare.

Dacă ne referim strict la transportul de marfă putem arăta că **Asociația Europeană a Rețelei Feroviare a făcut un “Apel pentru salvarea transportului intermodal în Germania”**.

Această asociație (ERN) atrage atenția că nivelul scăzut al volumelor de marfă în transportul rutier și prețul combustibilului afectează transportul feroviar. ERN critica ceea ce numește **„o politică agresivă de stabilire a prețurilor din partea companiilor din transportul rutier de mărfuri”**, ceea ce pune în pericol transportul de marfă pe căile ferate. Asociația, ce reprezintă concurenții DB Cargo, se teme pentru stabilitatea sectorului și solicită, prin intermediul unei scrisori deschise, un plan de acțiune în trei pași.

În opinia ERN, criza provocată de COVID-19 a constituit o barieră în calea obiectivului de a muta traficul de marfă pe cale ferată. **„Planul în etape, avantajul prin care capitalul privat este mobilizat pentru investiții de modernizare pe termen lung, dar și prin investiții guvernamentale și ajutor de investiții, este destinat să stabilizeze transportul feroviar de mărfuri în Germania pe perioada pandemiei de COVID 19 și să îl scoată din criză”**, spune directorul general al ERN, Peter Westenberger.

Prima etapă a planului realizat de asociație prevede înființarea unui fond de stabilitate pentru transportul feroviar de marfă, pe care ERN l-a solicitat alături de Allianz pro Schiene, Asociația Companiilor Germane de Transport (VDV) și Asociația Proprietarilor de Mărfuri (VPI) la sfârșitul lunii aprilie. Un astfel de fond de stabilitate este destinat să răsplătească serviciile oferite de căile ferate de marfă în lupta împotriva coronavirus și să compenseze pierderile din criza economică.

Cel de-al doilea nivel prevede condiții-cadru îmbunătățite pentru transportul feroviar de marfă, de exemplu prin creșterea temporară a finanțării căii ferate la un nivel de 100%, care în prezent este de 47%.

Și nu în ultimul rând, cea de-a treia etapă include promovarea inovațiilor din industrie dincolo de programele existente și de criza coronavirusului. Alianța menționează folosirea locomotivelor electrice, prime de casare pentru locomotive uzate sau prime pentru achiziționarea de vehicule sau vagoane de marfă inovatoare pentru utilizare în transport combinat. Pentru anul în curs, guvernul federal trebuie să prevadă încă 50 de milioane de euro pentru acest lucru, iar pentru cerințele de finanțare din 2021 și din 2022, rețeaua estimează suplimentarea cu încă 300, respectiv 200 milioane de euro.

„Exista riscul ca transportatorii de marfă să renunțe la transportul combinat și să transporte mărfurile pe camioane alimentate cu gaz. Perdanții ar fi atât căile ferate cât și protecția mediului înconjurător”.

Cu toate acestea, se mai arată în scrisoarea trimisă de ERN, echitatea nu trebuie să se aplice numai între modurile de transport, ci și la nivelul concurenței dintre căile ferate de stat și căile ferate private, la un nivel de 1:1. și care în prezent, potrivit Oficiului Federal de Statistică, căile ferate private au avut o cotă de piață de 53% în Germania în 2018.

„Pentru fiecare euro pentru DB Cargo, un alt euro trebuie să fie disponibil pentru investiții de modernizare”.

În concluzie, obiectivul general al UE și al celorlalte state membre este acela de a revitaliza sectorul feroviar și de a face căile ferate europene să fie inovatoare și mai competitive în raport cu alte moduri de transport. Interoperabilitatea sistemului feroviar european este o condiție necesară pentru dezvoltarea acestuia.

În consecință, susținerea tranziției modale și creșterea cotei de piață a segmentului feroviar va avea un impact semnificativ în obiectivele Europene și Naționale pentru combaterea efectelor climatice negative.

Mai mult, în cadrul Planului Național Integrat pentru Energie și Schimbări Climatice 2020-2030 (PNIESC), dezvoltarea prioritară a transportului feroviar pentru transportul de persoane (în detrimentul transportului rutier) și integrarea inter-modală a acestuia cu celelalte moduri de transport reprezintă o măsură importantă pentru creșterea ponderii Surselor Regenerabile de Energie (SRE).

Astfel, încurajarea transportului feroviar în detrimentul transportului rutier va contribui la îndeplinirea țintei SRE-T pentru anul 2030, datorită utilizării crescute a energiei electrice în acest segment; acest element avînd o contribuție importantă în condițiile îndeplinirii țintei SRE-E din 2030 (ce presupune o cotă de energie electrică din surse regenerabile mai mare decât cea din prezent).

Prin urmare, există oportunități majore și tangibile pentru captarea efectelor benefice, mai ales din perspectiva contrastului cu transportul rutier, care generează o intensitate mai mare de emisii în ceea ce privește poluarea.

Concretizarea acestor oportunități se poate realiza prin mai multe inițiative la nivel Guvernamental sau Regional, pe baza numeroaselor precedente existente, astfel încât transportul feroviar să aibă un rol mai important, să continue eforturile de modernizare și să susțină țintele pe care țara noastră le-a asumat inclusiv prin Planul Național Integrat de Energie și Schimbări Climatice, 2020 – 2030 și prin Master Planul General de Transport.

În concluzie, propunem o serie de măsuri generale care trebuie luate urgent pentru a crea condiții de a ne putea integra, cât mai urgent, în sistemul unic feroviar European:

– Actualizarea legislației, inclusiv cea secundară (Ordine de Ministru, Decizii ale directorilor generali ai CNCF CFR SA referitoare la activitatea pe calea ferată, Norme și Instrucțiuni specifice) și adaptarea ei la prevederile europene, astfel încât să se asigure cât mai urgent integrarea sistemului feroviar românesc în cel al Uniunii Europene.

– 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, ori 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 desfășurată 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.

– Profesionalizarea constantă a resursei umane având în vedere deficitul de personal din domeniu. Este necesară o creștere a 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.

– Trebuie să se permită accesul unor entități private pe piața pregătirii profesionale în domeniu, acest lucru putând determina o creștere a interesului în acest domeniu de activitate, din partea tinerilor. Pentru instruirea teoretică și practică, în cazul acelor activități privind calificările pentru meseriile deficitare din domeniu, care nu necesită un nivel specific de dotare tehnică, alături de Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară ar putea funcționa centre private de pregătire profesională organizate de operatorii interesați.

– Implicarea mai activă a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, ținând seama de faptul că reforma sectorului feroviar românesc trebuie accelerată și susținută de măsuri pro-active 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. Este necesar acest lucru 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.

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

CONVENTIA 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 (24 h). 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 Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

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.

Președinte, Vasile SECLAMAN

Publicat în: “ Lumea Infrastructurii “