

Peste 30% din rețeaua feroviară în pericol de închidere. Lovitura dată de la minister

26 Ianuarie 2023



Peste 30% din rețeaua feroviară din România, adică peste 3.000 km, este în pericol de a fi închisă. Acesta este semnalul de alarmă pe care-l trag gestionarii privați de infrastructură, după ce Ministerul Transporturilor a decis să reducă administrativ, "din pix", TUI pentru liniile de clasă D cu 40,25% la traficul de călători, respectiv cu 37,69% la cel de marfă. În paralel, ministerul a crescut cu până la 26,75% tariful de utilizare a infrastructurii perceput pe liniile principale, administrate de CNCF CFR SA.

Ce nu a reușit Dan Șova prin decizie guvernamentală se pare că va "desăvârși" Sorin Grindeanu, și anume închiderea unei mari părți a rețelei feroviare din România.

Odată cu intrarea în vigoare, pe 11 decembrie 2022, a noului Mers al Trenurilor, nivelul tarifului pentru utilizarea infrastructurii (TUI) a cunoscut serioase modificări. Oficial s-a spus că va crește, lucru perfect motivat de majorarea costurilor cu combustibilul, cu energia electrică și cu forța de muncă. În fapt însă, TUI a crescut doar pentru liniile

principale, în timp ce pentru cele secundare a fost redus drastic, fapt care-i va determina pe gestionarii privați de infrastructură să renunțe la liniile închiriate și să le dea înapoi în administrarea CNCF CFR SA. Dar compania de stat de infrastructură abia poate să țină în viață rețeaua pe care o gestionează în prezent, din cauza subfinanțării.

3.000 km din rețeaua feroviară în pericol de închidere. Semnalul de alarmă tras de doi gestionari de infrastructură

Situația extrem de periculoasă, care poate avea consecințe grave, a fost semnalată încă de la finele anului trecut de [RC-CF Trans SRL Brașov](#) și de [Transferoviar Infrastructură Neinteroperabilă Cluj-Napoca](#), printr-un memoriu trimis Ministerului Transporturilor și care a fost obținut de Club Feroviar.

A. TRAFICUL DE CĂLĂTORI												
Tip serviciu	selecție Clasa A			selecție Clasa B			selecție Clasa C			selecție Clasa D		
	TA CIRCULAȚIE	TA TOTAAL	TOTAL	TA CIRCULAȚIE	TA TOTAAL	TOTAL	TA CIRCULAȚIE	TA TOTAAL	TOTAL	TA CIRCULAȚIE	TA TOTAAL	TOTAL
Tip serv.	414,00	470,00	884,00	414,00	446,00	860,00	414,00	446,00	860,00	414,00	446,00	860,00
Tip serv.	500,00	515,00	1.015,00	500,00	515,00	1.015,00	500,00	515,00	1.015,00	500,00	515,00	1.015,00
Diferența în procent	TA altă, creștere de			TA altă, creștere de			TA altă, creștere de			TA altă, creștere de		
	22,24%			22,24%			22,24%			22,24%		

NOTA: calculul este realizat pentru un tren de călători cu tonaj de 150 tone, pe o distanță de 300 km, pentru fiecare
tip de serv., neinteroperabilă.

B. TRAFICUL DE MĂRȚĂ												
Tip serviciu	Clasa A			Clasa B			Clasa C			Clasa D		
	TA CIRCULAȚIE	TA TOTAAL	TOTAL	TA CIRCULAȚIE	TA TOTAAL	TOTAL	TA CIRCULAȚIE	TA TOTAAL	TOTAL	TA CIRCULAȚIE	TA TOTAAL	TOTAL
Tip serv.	500,00	400,00	1.300,00	500,00	400,00	1.300,00	500,00	400,00	1.300,00	500,00	400,00	1.300,00
Tip serv.	1.175,00	141,41	1.316,41	1.175,00	141,41	1.316,41	1.175,00	141,41	1.316,41	1.175,00	141,41	1.316,41
Diferența în procent	TA altă, creștere de			TA altă, creștere de			TA altă, creștere de			TA altă, creștere de		
	22,24%			22,24%			22,24%			22,24%		

NOTA: calculul este realizat pentru un tren de marfă cu tonaj de 500 tone, pe o distanță de 300 km, pentru fiecare
tip de serv., neinteroperabilă.

Printr-o adresă trimisă la finele lunii octombrie 2022, CNCF CFR SA informa toți OTF din România despre faptul că începând cu mersul de tren 2022/2023, valoarea elementelor de bază pentru calculul TUI se modifică, fapt ce va conduce la o majorare a acestuia cu un procent mediu de aproximativ 7%, pentru ambele tipuri de transport feroviar. În memoriul menționat, cei doi gestionari de infrastructură au făcut unele calcule din care reiese însă o cu totul altă situație, pe care o prezentăm în tabelele alăturate.

“Din tabelele anterioare se observă că modificarea nivelului TUI, după aplicarea noilor valori comunicate de către CFR SA, diferă foarte mult de la o clasă de secție la alta, pentru ambele tipuri de trafic. Mai mult, la secțiile de clasa D, nivelul TUI nu crește, ci scade cu un procent de 40,25% la traficul de călători, respectiv 37,69% la traficul de marfă. După cum bine cunoașteți, activitatea de gestionare/exploatare a infrastructurii feroviare neinteroperabile închiriate se finanțează aproape exclusiv numai din TUI, perceput de la operatorii de transport feroviar de marfă/călători. Dacă în cazul liniilor de categorie A, B și C valorile elementelor tarifare de bază pentru calculul TUI au înregistrat creșteri semnificative, în cazul liniilor de categorie D aceste valori conduc la o diminuare majoră a nivelului TUI (scădere de 40 la sută!!!), scădere care va afecta dramatic activitatea de gestionare a infrastructurii feroviare neinteroperabile pe care o desfășoară, în prezent, societățile noastre”, se arată în document.

Și la privat au crescut costurile, dar TUI scade în loc să crească

Ori, majoritatea secțiilor de circulație gestionate de societăți private sunt de clasă D. În atari condiții, se întreabă pe bună dreptate semnatarii memoriului, de ce pentru liniile de clasă D TUI scade în loc să crească. Mai ales că nivelul TUI nu mai fusese modificat de 14 ani, timp în care salariul minim a crescut de la 900 de lei la 3.000 de lei, iar costurile cu energia electrică, lemnul și taxele percepute de AFER s-au majorat și ele.

„Toate aceste aspecte enunțate anterior, coroborat cu prevederile HG 643/2011 care obligă gestionarii de infrastructură neinteroperabilă să NU depășească nivelul TUI practicat de CFR SA, vor conduce probabil la o încetare imediată a activității noastre, odată cu intrarea în vigoare a noilor valori de bază ale calculului TUI”, avertizau oficialii celor două societăți semnatare ale memoriului.

Gestionarii privați nu au finanțarea bugetară de care beneficiază CFR SA

Gestionarii privați de infrastructură au la dispoziție doar TUI pentru a-și finanța activitatea de întreținere a infrastructurii. În plus, ei au de făcut și cheltuieli pe care CFR SA nu le are: chiria secției, conducerea circulației și paza la care sunt obligați.

Pe de altă parte, CFR SA are mai multe surse de finanțare (buget de stat, TUI, închirieri de active) din care, doar o parte din fondurile alocate de la bugetul de stat (fondul de întreținere curentă a infrastructurii) acoperă mascat o bună parte din cheltuielile cu salariile personalului. De exemplu, în bugetul de pe 2022, CFR SA a avut prevăzută suma de 1,6

miliarde de lei (fond de întreținere curentă a infrastructurii din care poate plăti și salarii) și aproximativ două miliarde de lei cheltuiala propriu-zisă cu personalul.

Închirierea secțiilor neinteroperabile a generat economii pentru bugetul statului

Este o falsă ipoteză că dacă secțiile închiriate se preiau de către CFR SA se vor face economii la bugetul de stat. În momentul de față, statul nu plătește nimic către secțiile închiriate.

Închirierea secțiilor de circulație neinteroperabile a condus la o diminuare cu aproximativ 38 de milioane de euro (aprox. 170 de milioane de lei) a costurilor privind întreținerea curentă a infrastructurii administrate de CFR SA. Având în vedere mecanismul legal de subvenționare a activităților de întreținere curentă a infrastructurii feroviare, se poate considera că închirierea secțiilor neinteroperabile a generat o economie în ceea ce privește fondurile publice destinate întreținerii curente a infrastructurii feroviare.

Trebuie însă precizat că această economie este doar aparentă. În fapt, activitățile de întreținere curentă a infrastructurii feroviare aferente secțiilor de circulație neinteroperabile sunt finanțate în continuare din fonduri publice în majoritatea cazurilor, dar mecanismul de finanțare este indirect și este inclus în mecanismul de compensare din fonduri publice a obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători.

Această manieră mascată de finanțare din fonduri publice a activităților de întreținere curentă pe unele porțiuni ale infrastructurii feroviare nu permite stabilirea unor responsabilități clare privind întreținerea, bazate pe obiective de performanță monitorizate în mod transparent, așa cum este cazul în ceea ce privește administratorul infrastructurii feroviare.

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