



FEDERATIA NATIONALA FERVIARA  
MISCARE COMERCIAL  
Bucuresti, Romania  
Piata Garii de Nord, nr.1-3, sect.1  
Tel./Fax +40 (21) 317.03.47  
Tel. CFR 91/143237,143238  
www.fnfmc.ro

Nr.18 /P/30.01.2014

CATRE  
MINISTERUL TRANSPORTURILOR  
Doamnei MINISTRU – Ramona Nicole Manescu

Federatia Nationala Feroviara Miscare Comercial a apreciat eforturile depuse de Guvernele Romaniei ce s-au perindat la conducere in perioada 1990-2014 , pentru a gasi solutii in a mentine sistemul feroviar romanesc la parametrii optimi de functionare , care sa asigure o dezvoltare durabila a societatii romanesti. Transportul feroviar este considerat un sector strategic , in cadrul caruia intermodalitatea cu alte sisteme de transport depinde de implicarea statului in a gasi solutii de finantare a acestui sector.

Pe langa faptul ca investitiile necesare sectorului feroviar ar asigura crearea de noi oportunitati pentru agentii economici , aceasta ar duce si la deschiderea retelei de transport feroviar pentru serviciile internationale si alinierea caii ferate romane , la cerintele normelor europene.

Suntem constienti de faptul ca reseaua feroviara necesita o investitie masiva , iar Guvernul Romaniei trebuie sa gaseasca solutii care sa conduca la cresterea performantelor sistemului feroviar in ansamblu, cu identificarea „factorilor de pierdere” si eliminarea acestora, fapt ce a dus ca in anul 2003 la elaborarea conceptului de „**infrastructura feroviara neinteroperabila**”, legiferat prin H.G. 27/2003 si reiterat prin H.G. 1409/2007 , respectiv H.G. 643/2011. Aceste Hotarari de Guvern au aparut datorita faptului ca statul nu asigura sumele necesare finantarii anuale a infrastructurii feroviare , gasindu-se acest paleativ , ce constituie o rezolvare de moment , cu consecinte nefaste pentru viitorul retelei feroviare.

Prin acordul de imprumut incheiat de Guvernul Romaniei cu Fondul Monetar International se prevede ca masura la capitolul <<infrastructura feroviara>>, inchirierea a inca 1.500 km de cale ferata neinteroperabila, procedura ce trebuie sa se desfasoare in doua etape : prima pana la finele anului 2013 avand 8 sectii de circulatie ce cumuleaza un numar de 511,6 km, urmand ca in cursul anului 2014 sa fie trecute in registrul „infrastructurii feroviare neinteroperabile” 10 sectii de circulatie cu 705,18 km astfel incat de la sfarsitul trimestrului III reseaua feroviara neinteroperabila sa fie extinsa cu inca 1175,3 km de linie curenta si directa, respectiv 1718,38 km de linie desfasurata.

Principalul criteriu de diferentiere a infrastructurii feroviare la constituit raportul dintre venituri si cheltuieli , pentru o perioada determinata , sectiile de circulatie intrate in spectrul

propunerii de transformare in „neinteroperabile” fiind privite fara aportul lor ca parti componente de linii magistrale sau linii principale, cu evaluarea potentialului de perspectiva, in buna masura superior multor linii din structura retelei TEN-T. Pe de alta parte, ne surprinde ca un astfel de mod de abordare nu ia in calcul o analiza sistematica a impactului global al unei astfel de masuri asupra afectarii brutale a intereselor economice a intregului sistem feroviar stiut fiind faptul ca agentii economici care vor inchiria aceste sectii ( multe din ele profitabile ) sunt organizati in sistem holding ( gestionari de infrastructura, operatori de marfa, operatori de calatori, reparatori de infrastructura si material rulant ) si vor putea determina clientii sistemului sa se orienteze spre afacerile proprii. In acest fel nu vom asista decat la translatarea unor importante afaceri ale companiilor feroviare nationale spre interese de afaceri private printr-o simpla decizie ( nu singura de acest fel ) oneroasa intereselor nationale.

Prin crearea posibilitatii de acordare catre mediul privat a gestionarii unor sectii de circulatie de interes local, „neinteroperabile”, in scopul de a le eficientiza, la predarea acestora catre CNCF „CFR”-SA, dupa ce in prealabil fusesera inchiriate de operatori economici, s-au constatat urmatoarele:

-grad sporit de degradare a infrastructurii feroviare publice neinteroperabile, lucrarile efectuate asupra elementelor componente fiind doar lucrari de intretinere curenta, cu remedieri ale deficientelor nerealizate, acestea fiind repreluate sub nivelul existent la momentul predarii,

-diminuarea volumului de transport feroviar pe sectiile predate sau neinchiriate, pana la lipsa totala a acestuia

Federatia Nationala Feroviara Miscare Comercial respinge ferm propunerea stipulata in acordul de imprumut incheiat de Guvernul Romaniei cu Fondul Monetar International, ce prevede ca masura inchirierea a inca 1.500 km de cale ferata neinteroperabila.

Consideram ca nu era normal a fi luate in dezbatere si propuse pentru inchiriere urmatoarele sectii de circulatie feroviare:

●Titu-Tirgoviste - Aninoasa,	Sucursala C.R.E.I.R. CF Bucuresti	(37 km),
●Ploiesti Sud - Armasesti,	Sucursala C.R.E.I.R. CF Bucuresti	(48) km ,
●Rosiori Nord - Alexandria,	Sucursala C.R.E.I.R. CF Craiova	(34) km ,
●Caracal - Piatra Olt,	Sucursala C.R.E.I.R. CF Craiova	(32) km ,
●Cransebes – Resita Sud,	Sucursala C.R.E.I.R. CF Timisoara	(43) km ,
●Timisoara Sud – Buzias –Lugoj	Sucursala C.R.E.I.R. CF Timisoara	(58) km ,
●Jibou – Zalau – Carei	Sucursala C.R.E.I.R. CF Cluj	(112) km ,
●Sibiu – Copsa Mica	Sucursala C.R.E.I.R. CF Brasov	(45) km ,
●Brasov – Podu Olt	Sucursala C.R.E.I.R. CF Brasov	(127) km ,
●Deda – Tg. Mures – Razboieni	Sucursala C.R.E.I.R. CF Brasov	(113) km ,
●Veresti – Leorda - Botosani	Sucursala C.R.E.I.R. CF Iasi	(44,5) km ,
●Urziceni – Faurei	Sucursala C.R.E.I.R. CF Galati	(67,6) km ,
●Agigea Ecluza – Mangalia	Sucursala C.R.E.I.R. CF Constanta	(34) km ,
●Medgidia – Tulcea	Sucursala C.R.E.I.R. CF Constanta	(144) km ,

In concordanta cu cele precizate, exemplificam cateva caracteristici determinante, ce se regasesc pe unele din sectiile de circulatie prezentate mai sus:

-sectia de circulatie Titu – Targoviste este linie dubla si a fost supusa in perioada 2012 – 2013 unor lucrari complexe de modernizare, avand o viteza de circulatie de 100 km/h, gara Targoviste a fost renovata in perioada 2002 – 2003, dispunand de un proiect Phare RO 2004/016-772.03.14.09.05 pentru aducerea la standard de eurogara. In graficul de circulatie al trenurilor de calatori sunt prevazute sa circule 37 de trenuri regio si 8 trenuri interRegio. In anul 2013 au circulat un numar de 1.636 trenuri de marfa si 2.194 convoaie de manevra

apartinand OTF marfa ( CFR Marfa, GFR, DBSR, Unicom, Cargotrans, TFG, s.a) . Gara Targoviste , nod de cale ferata cu trei directii de circulatie, deserveste prin liniile industriale aferente marii agenti economici ai orasului : SC Mechel SA, SC Otelinox, Samsung Romania, SC Upet SA , SC Erdemir SA, SC Romlux SA, SC Rondocarton Gandahl SRL, SC Cromsteel SA , SC Remat SA,

-sectia de circulatie Ploiesti Sud – Armasesti este varianta de rezerva pentru circulatia trenurilor pe magistrala 500 , in cazul inchiderilor accidentale a sectiei Bucuresti – Ploiesti sau a sectiei de circulatie Ploiesti – Buzau.

-sectia de circulatie Brasov – Podu Olt face parte din magistrala feroviara 2, asigurand legatura intre orasele Brasov si Sibiu , racordand la reseaua feroviara mai multe orase si municipii din cele doua judete , precum si partea de sud a Transilvaniei pe cursul vaili Oltului. Linia este echipata cu suprastructura de tip greu si cale sudata pe cea mai mare parte, iar din punct de vedere al instalatiilor de siguranta, sectia este dotata cu instalatii de centralizare electrodinamica si bloc de linie automat fapt care conduce la un grad de siguranta maxim si o eficienta a activitatii sporite , datorita nivelului de cheltuiala redus. Capacitatea de circulatie a sectiei are un procent de incarcare a capacitatii de 72% ( superior multor sectii de pe reseaua TEN-F ).

-sectia Sibiu – Copsa Mica este incadrata la categoria linii principale si face legatura intre magistralele de cale ferata 2 si 3 , asigurand totodata legatura feroviara partii de sud cu cea centrala a Transilvaniei si in principal a resedintei judetului Sibiu cu principalele orase ale acestuia. Starea tehnica infrastructurii feroviare este relativ buna , nefiind necesare cheltuieli importante in ultimii 3 ani. Constitue varianta de circulatie in cazul inchiderii circulatiei din anumite motive a uneia din magistrale 2 sau 3. In ultimii 3 ani sectia a inregistrat constant un profit anual de circa 1 milion de lei ( calculat ca diferenta intre valoarea veniturilor si cheltuielilor inregistrate ),

-sectia Deda – Razboieni este clasificata ca linie principala , facand legatura intre magistralele feroviare 3 si 4, fiind cea mai importanta artera feroviara a judetului Mures racordand la reseaua feroviara resedinta judetului Targu Mures, municipiul Reghin orasele Ludus, Ungheni si Iernut. Capacitatea de circulatiei a sectiei are un grad de utilizare in proportie de 84 % sustinut de unii din cei mai mari agenti economici utilizatori ai sistemului feroviar din Romania ( Combinatul Chemic AZOMURES Targu Mures ). Pe aceasta sectie sunt programate in diferite stadii proiecte cu finantare europeana de zeci de milioane de euro ( modernizarea statiei Targu Mures, modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferata, podurile peste Mures de la km 317 si 319 ). In ultimii 5 ani pe aceasta linie a fost alocata o importanta parte a resurselor regionale pentru a o readuce la parametri de circulatie competitivi acest lucru regasindu-se in cresterea constanta a veniturilor din activitatea de baza. De asemenea, autoritatile publice locale si-au manifestat disponibilitatea de a aloca resurse in proiecte care sa conduca la eficientizarea activitatii pe aceasta linie ( inlocuirea barierelelor mecanice cu instalatii automate care nu mai necesita paza acestora ).

-sectia Medgidia – Tulcea face legatura intre magistrala 8 (Bucuresti – Constanta) si judetul Tulcea , fiind singura sectie de circulatie din acest judet ce asigura accesul turistilor spre Delta Dunarii. Combinatul metalurgic si combinatul de alumina sunt deservite de aceasta sectie de circulatie feroviara. Dotarea la nivel de echipare tehnica este relativ modesta , iar gradul de utilizare al acesteia este de cca. 60 %. In acest caz rolul CNCF ,, CFR ,, –SA devine foarte important , cu investitii minime putand creste eficienta acestei sectii de circulatie, pentru ca veniturile sa depaseasca cheltuielile. Gara Tulcea a fost modernizata in anul 2004 , cand au fost investiti 60 mld. lei , aceasta fiind incadrata in categoria de eurogara.

-sectia Agigea Ecluză – Mangalia este prelungirea magistralei 8 Bucuresti – Constanta si face legatura intre teritoriul Romaniei si statiunile din sudul litoralului. Chiar daca traficul preponderent figureaza mai mult in perioada de sezon estival , lungimea sectiei face ca acesta sa fie una dintre cele mai eficiente sectii in transportul de calatori . Pentru santierul

naval Daewoo Mangalia modul de transport pe calea ferata reprezinta principala optiune. Din punct de vedere al dotarii tehnice cu o minima investitie eficienta sectiei poate creste pana la 80 %,

-sectia Jibou- Zalau- Carei , face legatura intre magistra 4 si granita cu MAV. Gara Zalau este in curs de modernizare , intrand in programul Phare pentru incadrarea la standard de eurogara . Intre Zalau si Jibou sectia de circulatie figureaza cu instalatie de centralizare electrodinamica si bloc de linie automat , dotarile tehnice existente fiind in parametrii normali de functionare , disponand de multi agenti economici. Pe de alta parte aceasta sectie inregistreaza venituri importante ( peste multe alte sectii de pe reseaua TEN-F ) si cheltuieli rezonabile fata de media retelei, fiind un centru de venit cu potential de crestere pe termen mediu si lung avand in vedere finalizarea apropiata a investitiilor in curs.

-sectia Caransebes – Resita Sud este sectie electrificata , CNCF „CFR” SA facand investitii majore la infrastructura feroviara , aceasta asigurand legatura intre doua municipii Resita si Caransebes. Relatia Resita Sud – Resita Nord – Caransebes – Bucuresti reprezinta singura ruta de transport CFR cu capitala. Gara Resita Sud este inclusa in procesul de transformare pe programul Phare de eurogara , lucrarile fiind in desfasurare ,

-sectia Timisoara Sud – Buzias – Lugoj de cca. 2 ani a beneficiat de investitii majore in reabilitarea infrastructurii feroviare ,

-sectia Caracal – Piatra Olt reprezinta alternativa de circulatie in cazul inchiderii sectiei de circulatie Piatra Olt – Craiova , asigurand la trenurile de marfa un tonaj de peste 2000 tone si face legatura intre magistralele 900 si 901. Pe acesta sectie de circulatie a fost facuta reparatie periodica cu ciuruire integrala intre statiile Vladuleni si Piatra Olt . Capacitatea de circulatie a sectiei are un grad de utilizare de 100 % ,

-sectia Rosiori Nord – Alexandria , asigura legatura resedintei de judet cu magistrala 900 , capacitatea de circulatie avand un grad de utilizare de cca. 70 %.

In anul aderarii Romaniei la UE ne-am asumat angajamente pentru a pasi in randul tarilor civilizate . Tarile cu traditie feroviara din Uniunea Europeana la care dorim sa ne raportam ( Franta , Germania , Anglia , etc. ) nu au apelat la procedeul de inchiriere a sectiilor de circulatie, fiind constiente din start ca acesta este falimentar pentru sistemul de transport feroviar.

In timp ce tarile membre ale Uniunii Europene se reorienteaza catre transportul pe calea ferata, exploatand eficient avantajele acestui mod de transport, Romania , tara mebra din anul 2007 , experimenteaza contrariul.

Va reamintim ca in ultimii ani preocuparea principala a FNF M/C a fost sa atraga atentia factorilor politici privind subfinantarea sistemului feroviar, iar actiunile de protest din ultima perioada , soldate chiar prin incetare de activitate au vizat ca revendicare acest lucru.

Fata de cele prezentate va rugam sa respingeti propunerile facute de CNCF „CFR”- SA cu privire la trecerea sectiilor de circulatie mai sus mentionate din „interoperabil” in „neinteroperabil” .

Cu respect,

**PRESEDINTE**  
Fratica Gheorghe

