**ORGANIZAȚIA PATRONALĂ A SOCIETĂȚILOR FEROVIARE PRIVATE DIN ROMÂNIA**

**Ţel: 021/3124045; 0374 431202**

**Fax: 0374-090342; 0374 431203**

**e-mail: secretariat@opfer.ro e-mail: presedinte@opfer.ro**

**Probleme majore ale operatorilor de transport feroviar**

**Situaţia actuală**

**1. Starea Infrastructurii feroviare**

În România, politicile din ultimii 31 de ani în domeniul transporturilor feroviare au făcut ca activitatea “Căilor Ferate Române”, să se confrunte cu dificultăți tehnico - economice, ducând obligatoriu, din păcate, la neatractivitatea și necompetitivitatea acestei importante activități pentru economia națională.

Modernizând prea încet și prea puțin infrastructura feroviară, cu viteze de circulaţie, chiar şi sub 50 km/h, sau şi mai grav sub 20 Km/h la transportul de marfă, cu timpi de parcurs care au scăzut cu peste 25% în două decenii, lipsa pasagerilor şi a mărfurilor de transportat şi terminând cu “Cazul Grădiștea”, podul nerefăcut timp de 15 ani, este clar că, în prezent, trenul nu are cum să fie atrăgător chiar dacă în ultima perioadă s-a simţit o oarecare revenire. Astfel CFR Marfă şi CFR Călători pierd continuu teren, atingând în fiecare an, după 2002 când au apărut primii transportatori feroviari privaţi, din cota de piaţă de 100% pe care au detinuto.

Neglijarea continuă a mentenanței infrastructurii, dublată de lentoarea cu care au fost accesate fondurile europene necesare pentru reconstrucţia reţelei TEN-T, au dus, din motive de siguranță, la reducerea permanentă a vitezei de circulație maxim admisă. Ca urmare, a crescut durata de parcurs și s-a diminuat capacitatea secțiilor de circulație.

Consecința a fost diminuarea numărului de călători / tone marfă transportată și deci implicit a numărului de trenuri, cu efecte financiare imediate asupra CNCF “CFR” - SĂ, ca administrator al infrastructurii feroviare, căreia au început să îi fie diminuate permanent veniturile provenite din taxa de utilizare a infrastructurii (TUI).

**Lipsă venituri => Lipsă mentenanță => Intrarea într-un cerc vicios!**

Este evident pentru toată lumea că starea infrastructurii feroviare s-a degradat în mod continuu, în special din anul 2001 şi până în prezent. Cauzele sunt binecunoscute şi anume **subfinanțarea sistematică a sectorului feroviar în favoarea celui rutier în contradicţie cu recomandările UE**. De menţionat că an de an contribuțiile MT pentru infrastructura feroviară au fost în jur de 4-5 % din suma aflată la dispoziţia ministerului, prin prevederile bugetare, în timp ce la drumuri s-au alocat constant peste 75%.

Consecința logică a fost degradarea stării tehnice, deja menţionată, creșterea numărului de puncte periculoase din cale, **creşterea numărului de restricţii de circulaţie, creşterea închiderilor de linii accidentale, scăderea drastică a vitezelor de circulaţie și în general a performantelor tehnice ale infrastructurii feroviare**. Această stare de lucruri s-a întâmplat exact în perioada în care toate administraţiile feroviare din statele din Europa, precum şi cele vecine cu noi au făcut eforturi susţinute pentru dezvoltarea infrastructurilor naţionale şi transferul treptat al transportului de marfă de pe șosele pe calea ferată.

Operatorii de transport feroviari (OTF), înregistrează pierderi masive cauzate de starea precară a infrastructurii prin creşterea continuă a costurilor și pierderea clienţilor din cauza performanţelor proaste ale infrastructurii.

* din 2001 până acum, **volumul total al transportului de marfă a scăzut cu peste 35%,** fiind cea mai drastică scădere față de administraţiile feroviare străine.
* **Viteza comercială a trenurilor a scăzut** dramatic, de la un nivel apropiat de valoarea de 30 km/h **până la 15-16 km/h** realizată în cursul anilor 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 conducând logic la creşterea până la dublare a duratelor de transport;
* **Secţii saturate cu limitarea drastică a capacităţii pentru traficul de marfă, până la 20% din necesar** la momentul începerii lucrărilor (conform datelor publice prezentate în Declaraţia Retelei-CFR, astfel **Sighisoara-Atel, Vinţu – Coslariu şi Micasasa-Coslariu, din anul 2012, Vintu-Simeria, din anul 2014, Chiajna –Videle din anul 2015, Simeria –Glogovat din anul 2018; Braşov – Sighişoara .**
* Derularea pe o perioadă inacceptabil de lungă a lucrărilor de modernizare pe Coridorul European Curtici-Simeria-Sighisoara-Brasov-Ploiesti-Bucuresti-Constanta, **lucrări începute acum 19 ani şi fără o perspectivă clară de finalizare**, cu reducerea semnificativă a capacităţii de transport de marfă pe secţiunile respective; rutele ocolitoare prin Filiasi-Petrosani respectiv Filiasi-Drobeta Turnu Severin-Caransebes-Timisoara , majoritar pe linie simplă şi grevate şi ele de lucrări de întreţinere pe perioade de 6-8 ore zilnic nu pot compensa pierderea de capacitate pentru traficul de marfă;
* **Limitarea drastică de capacitate trenuri de marfă pe secţia saturată Chiajna-Gradinari, lucrări de raparatii începute din anul 2015** al căror termen de finalizare a fost prelungit de mai multe ori, până în **2019.**

**Urgentarea lucrărilor de reabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare**

*În primul rând pe coridorul TEN-T, Predeal – Brașov – Sighișoara – Simeria – Frontiera cu Ungaria*

Pentru creșterea imediată a capacității de trafic și a cantităţii de marfă şi călători din România spre şi dinspre Europa. Desigur că în acest caz, întreaga rețea feroviară principală trebuie modernizată, dar se constată că ritmul lucrărilor pe acest coridor este, în present, foarte lent, ceea ce face dificilă preluarea unei părți din transportul rutier de mărfuri sau călători de către transportul feroviar, așa cum se solicită în mod special de către UE în Cartea Albă, pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și descongestionarea traficului rutier și reducerea numărului de accidente rutiere.

*Porțiunea Simeria - Arad*

Pe cei 141 km se lucrează în prezent, dar nu în ritmul estimate. Trenurile vor rula cu viteze medii de peste 100 km/h probabil din anul 2024, în timp ce acum viteza medie este de sub 50 km/h din cauza lucrărilor, iar întârzierile apar foarte des.

*Pe tronsonul Brașov - Sighișoara*

Acesta are o distanță de 129 km și în prezent, pe acest tronson se circulă foarte greu din cauza restricțiilor de viteză. Pe două dintre cele trei secțiuni componente, au început cât de cât lucrările de reabilitare, dar tot parcursul va fi gata probabil în 4-5 ani, în cel mai bun caz.

*Tronsonul Brașov – Predeal*

În cei peste zece ani de când s-au început lucrările la Coridorul care va uni în final Curtici de Constanța s-a reușit modernizarea a peste 350 km între Predeal și Constanța, iar Braşov – Predeal care are o lungime de 27 km. rămâne un tronson extrem de important dar complicat de realizat. Trenurile parcurg distanța menționată întrun timp cu 20% mai mare ca acum 20 de ani, deoarece pe această distanță sunt foarte multe restricții de viteză în vigoare. Tronsonul trebuie să reabilitat cu prioritate într-o perioadă cât mai scurtă de timp, ca și în cazul altor secțiuni, caz în care viteza de circulație poate fi ridicată, rapid, prin eliminarea restricțiilor de viteză existente în prezent.

*Linia București – Giurgiu via Grădiștea*

Sunt 15 ani de când trenurile nu mai circulă pe linia directă București – Giurgiu, prima construită pe teritoriul Principatelor. Pe cei 96 km sunt preconizate investiții de peste 600 milioane euro, inclusiv reconstruirea podului de peste Argeș de la Grădiştea. Din păcate se pare că vor mai trece ani buni până când se vor vedea, poate, rezultatele începerii lucrărilor de reparații și modernizare a acestei rute feroviare de importanță deosebită în mod special pentru transportul de mărfuri din zonz Asia către Europa.

**Traficul este închis încă din 2005** spre Giurgiu prin J**ilava -Gradistea – Gg Nord,** ca urmare a ruperii podului peste râul Argeş (cu cheltuieli majore pentru circulaţia pe rute ocolitoare);

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

A existat o perioadă în care se vorbea de trenuri de mare viteză între Cluj și Budapesta. Din păcate astăzi, cei 150 km dintre Oradea și Cluj Napoca nu sunt electrificați iar viteza medie care poate fi atinsă este, în cel mai bun caz, de maxim 60 km/h. Acest proiect, de reabilitare, modernizare și electrificare a acestei căi ferate este de primă importanță, pentru a se putea realiza, cât mai rapid, a celei de a două legături feroviare transfrontaliere spre Europa, prin Ungaria, variantă redondantă, în special pentru mărfurile din și spre portul Constanța, sau spre Turcia prin Bulgăria, asest lucru ducând implicit la descongestionarea coridorului TEN-T prin Curtici către sud-estul României.

*Magistrala 900 București - Timișoara*

Trenurile de călători parcurg, în prezent, cei 533 km într-un timp cu trei ore mai mare decât acum 25 de ani. În 1995 cel mai rapid Interciti parcurgea distanța în 6 ore și 25 de minute, iar astăzi un tren InterRegio parcurge aceeași distanță în 9 ore și 35 de minute. Balota, Craiova sau Lugoj sunt zone care au nevoie rapidă măcar de reabilitare, pentru a se putea obţine o creştere a vitezei de circulație măcar la nivelul anilor 1990.

*Linia Craiova - Calafat*

O excelentă legătură pentru traficul de marfă și pasageri între sudul României și nordul Bulgariei, mai ales datorită existenței “noului” pod Calafat - Vidin. În prezent trenurile fac asăzi mai mult de trei ore pentru parcurgerea unei distanțe de doar 108 km.

*Linia Suceava - Ilva Mică*

Este cea care face legătura între Moldova și Ardeal, iar cei 191 km sunt parcurși, în present, în maim ult de 4 ore de către trenurile InterRegio și peste 5 ore de trenurile Regio. Linia care trece și prin Vatra Dornei are printre cele mai frumoase peisaje, dar are nevoie de reabilitare și modernizare urgentă.

În afară celor arătate mai sus este necesar a se intensifica lucrăril de reparații și modernizări şi pe alte secțiuni ale infrastructurii feroviare, măsuri care va duce la creştere imediată a vitezei de circulație şi implicit a calității transportului feroviar de marfă şi de călători.

**M 400**, magistrala Brașov - Satu Mare, cu o lungime de 518 km, are în prezent multe secțiuni cu viteze maxime de 45 km/h

**Arad - Oradea**, în lungime de 121 km, unde media de viteză este de 55 - 60 km/h în cel mai bun caz. Pe această linie de cale ferată circulă șapte trenuri pe zi pe sens, iar prin mărirea vitezei de circulație ar deveni viabilă și naveta în regiunea reswpectivă.

Pe **București - Sibiu**, circulă în present doar patru trenuri directe pe zi cu timpi de circulație mari, cel mai rapid tren fiind trenul internațional IR 472/473, care parcurge distanța într-un interval de timp puțin peste 5 ore. În varianta via Brașov sunt 315 km, dar pe **M200, iar** cei 150 km dintre Brașov și Sibiu sunt pe linie neelectrificată și viteza medie care poate fi atinsă este de cel mult 60 km/h.

**Filiași - Simeria**, care are o distanță de 202 km, și pe care cele mai rapide trenuri fac peste patru ore. Este o linie ce străbate și zone muntoase, pe Valea Jiului, traseul fiind foarte spectaculos și cu mare potențial turistic.

**Podu Olt - Piatra Olt**, cu o lungime de 164 km, și unde cele mai rapide trenuri fac peste trei ore.

**Ploiești - Târgoviște**, care leagă cele două capitale de județ este o cale ferată în lungime de 52 km. În prezent există doar un tren pe zi, iar în mare măsură transportul de personae se efectuează cu microbuzele sau autobuze.

Având în vedere importanța economică, socială și strategică a sistemului feroviar național, ținând cont de obligațiile ce ne revin din aplicarea politicilor Uniunii Europene în domeniu și nu în ultimul rând de necesitatea creșterii eficienței sistemului de transport pe şină, credem că, pe termen scurt, propunerile noastre pot contribui la realizarea acestor deziderate.

**Tranzitarea deosebit de greoaie a Complexului Bucureşti ,** deoarece toate trenurile de marfă pentru zona Bucureşti şi tranzit Constanta către Regionalele Craiova, Timişoara şi Complex Brazi/Ploieşti şi retur circula numai prin Chitila sau Bucureşti Băneasa – Ram Pajură ( cu fereastra zilnică de închideri pentru lucrări ), în condiţiile închiderii Centurii De Est (linie dublă) între Mogoşoaia –Otopeni- Voluntari, iniţial pentru lucrările la noul pod rutier de la Otopeni – şi neredeschisa după finalizarea acestor lucrări în 2015; **începând cu data de 11.09.2017 s-a redeschis 1 singur fir,** doar la tracţiune Diesel, iar din decembrie 2017 şi la tracţiune electrică**;**

**Limitări şi restricţionări frecvente ale tonajelor şi modurilor de remorcare în traficul feroviar de mărfuri** - nu se mai permit locomotivele împingătoare sau cele dublă tracţiune pe anumite poduri/podeţe, secţii chiar şi magistrale ( ex: Toplita-Deda, Razboieni-Cojocna), **nepermiterea în mod abuziv de locomotive împingătoare la trenuri de vagoane goale între Brasov-Predeal , din decembrie 2018;**

**Neaprobarea efectuării de experimente pentru sporire de tonaje - motivată în unele cazuri chiar de starea tehnică precară a infrastructurii - deşi prin creşterea tonajului se puteau diminua măcar parţial efectele date de scăderea vitezei şi capacitatea redusă ( ex: Timişoara Est–Aradu Nou, Rac Sabareni-R. Buciumeni-Buftea, Târgu Frumos-Ruginoasa, Fetesti-Saligny, Suceava N. – Ţandărei )** ;

Reducerea drastică a unor tonaje remorcate , cel mai flagrant exemplu fiind în **relaţia Pascani-Muncel unde un mod de remorcare utilizat în ultimii 20 ani a fost eliminat**, fără oferirea de soluţii sau acceptarea celor instrucţionale propuse de operatorii feroviari.

**Dezvolterea sisteme de transport feroviare suburbane / regionale**

Realizarea, în jurul marilor aglomerări urbane (București, Cluj, Braşov, etc.) a unor sisteme de transport feroviar suburban / regionale pentru călători, cu circulație cadențată care, coroborat cu sistemul Park&Râde (P&R), să se constituie într-un sistem de transport public atractiv, similar S-Bahn-urilor sau rețelei RER din Franța, menit să descurajeze, în mare parte, navetismul cu microbuze și autoturisme individuale.

**Reabilitarea și modernizarea Gării de Nord**

Prima poartă de intrare feroviară a tării are nevoie urgentă de reabilitare și modernizare, mai ales că, în prezent, aici ajung şi trenurile care vor aduce pasagerii de la Aeroportul Internaţional Henri Coandă din Otopeni. În acest sens este de preferat să se realizeze un studiu care să verifice posibilitatea ca pentru o sumă mai mică de bani se poate construi, în nordul capitalei cât mai aproape de aeroport, o altă gară modernă, iar actuala să fie transformată într-un centru commercial-cultural.

În acest context este de precizat faptul că în Carta albă a transportului, elaborate de UE în anul 2011, strategia următorilor 5 ani prevede 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.

**2. Infracţionalitatea pe calea ferată**

Starea de infracţionalitate în zona căii ferate a crescut în permanență contribuind decisiv la performanţele tehnice scăzute ale CFR SA precum şi la pagubele produse OTF şi CFR SA deasemeni, astfel:

- Furturile sistematice din infrastructura feroviară (cabluri electrice, sisteme de semnalizare, linii şi piese componente din infrastructura). Toate aceste fenomene produc întreruperi dese de circulaţie, de multe ori chiar întreruperea circulaţiei feroviare pe durate importante de timp. Efectele sunt dezastruoase pentru OTF care au trenuri în circulaţie pe aceste tronsoane.

- Sunt cazuri frecvente când aceste furturi determină apariţia unor condiţii favorabile pentru producerea de accidente feroviare.

- Furturi masive de mărfuri din vagoane precum şi a pieselor componente din vagoane. (Exemplu: în zona Portului Constantă, în zona Combinatului Mittal Galaţi, în zona Fetești, în zona Ploieşti, etc)

Toate aceste acțiuni au ca efect **pierderi financiare importante înregistrate de OTF, scăderea gradului de satisfacție al clienților de transport şi în final renunțarea efectivă la transportul feroviar și trecerea la transportul rutier**.

Considerăm ca CFR SA are o răspundere clară în asigurarea unui climat de siguranță în perimetrul căii ferate. De alfel legislaţia în vigoare defineşte foate clar ca prezența persoanelor străine, în perimetrul căii ferate este considerată infracţiune, în conformitate cu Legea 289/2004.

Suntem de acord să participăm efectiv la orice acțiuni comune care să diminueze acest fenomen, acţiuni care sperăm că vor fi coordonate de MT împreună cu organele de stat abilitate de lege. Susținem, deasemenea, modificarea legislaţiei pentru a deveni mai clară şi a oferi pârghiile necesare în scopul eliminării infracționalității pe calea ferată.

**3. Probleme existente în asigurarea energiei electrice de tracțiune**

La acest moment piaţa de energie electrică de tracţiune în domeniul feroviar a ajuns într-o situaţie de blocaj din cauza existenţei în continuarea a unui monopol pe domeniul de furnizare a energiei electrice şi a ne-reglementarii în acord cu Legea energiei 123/2012 și a Legii 202/2016 a acestei pieţe. Din cauza existenţei unui singur furnizor de energie electrică de tracţiune, respectiv SC ELECTRIFICARE CFR S.A. , suntem în faţa unei situaţii care ne obligă la achiziţia energiei electrice de tracţiune la tarife foarte mari cu afectarea gravă a costurilor de transport.

Menţionăm că toate demersurile făcute de către OTF începând cu anul 2012 în vederea execitarii dreptului de consumator eligibil de către societăţile comerciale cu activităţi în domeniul transportului feroviar au fost sortite eşecului prin neimplicarea gestionarului de infrastructură CNCF CFR SA şi a factorilor responsabili din cadrul Ministerului Transporturilor.

La acest moment calea spre deschiderea pieţii energiei şi în domeniul feroviar este blocată prin nepunerea în acord a reglementărilor feroviare specifice cu legislaţia naţională şi europeană în domeniul energiei, respectiv asigurarea rolurilor de distribuitor, operator de măsură şi stabilirea metodologiei de defalcarea consumurilor directe şi costurilor auxiliare (pierderi, echilibrare, distribuţie, transport , etc).

Această stare de lucruri a condus astăzi la situaţia în care exista un singur furnizor de energie electrică de tracţiune abilitat (SC ELECTRIFICARE CFR S.A.) , deci suntem într-o situaţie de monopol. Acest furnizor care ne-a anunțat că din cauza situaţiei din piaţa de energie electrică, furnizorii primari de la care achiziţiona energia electrică au reziliat unilateral contractactele cu ELECTRIFICARE CFR SA. Acest fapt va conduce la creştere necontrolată a costurilor cu energia a tuturor actorilor din piaţa de transport feroviar.

Este imperios necesară crearea în domeniul feroviar a cadrului legal pentru implementarea legislaţiei în domeniul energiei electrice și de exercitare a dreptului de a alege liber furnizorul al fiecărui consumator.

Tarifele percepute de ELECTRIFICARE SA care reprezintă contravaloarea cheltuielilor furnizate şi a cotei de profit, nu respectă metodologia, regulile şi dacă este cazul, baremele stabilite în documentul de referinţă al reţelei şi nu sunt stabilite la nivelul costului direct imputabil operării de transport feroviar.

Din analizele noastre a rezultat ca negocierea directă cu producătorii, ar conduce la o scădere semnificativă faţă de preţul Electrificare SA. În prezent factura de energie electrică de tracţiune a sistemului feroviar este de aproximativ 75 mil. Euro anual. Reducerea cu 25% a acestei facturi ar reprezenta o gură de oxigen pentru transportul feroviar, care trebuie să facă faţă unei competiţii acerbe din partea transportului rutier.

Având în vedere caracterul ecologic al transportului feroviar trebuie analizată şi posibilitatea deducerii totale sau parţiale a valorii certificatelor verzi, ce reprezintă parte din costul energiei electrice în cuantum de aproximativ 12%.

Un alt aspect ce trebuie semnalat este creşterea continuă a tarifului unitar al energiei electrice achiziţionate (incluzând toate costurile adiacente: transport, distribuţie, acciza, certificate verzi, cogenerare, etc) ;

Dar nu numai pentru operatorii feroviari de marfă, implementarea acestei măsuri ar fi benefică. Din factura de energie electrică 52% reprezintă consumul CFR Călători SĂ, companie a cărei activitate este subvenţionată de statul roman. Prin achiziţia directă de energie electrică, factura CFR Călători SĂ s-ar reduce cu 9.7 mil Euro anual, diminuându-se implicit şi necesarul de subvenţie din partea statului.

**4. Situația infrastructurii feroviare care deservește Portul Constanța**

Subliniem situația foarte slab calitativă a infrastructurii feroviare publice din zona Complexului feroviar Palas – Port Constanţa.

Creșterea traficului de mărfuri prin Portul Constanța solicită la valori maximale, capacităţile de circulaţie, de manevră şi de parcare din zona Portului Constanţa Nord – preponderent – şi Constantă Sud, porturi deservite de staţiile CFR Constanţa Port Zona A (CPZA), Constanta Port Zona B (CPZB), Constanţa Port Mol 5 şi Agigea Nord – care deservesc portul Constanţa Nord şi staţia CFR Constanţa Port Terminal Ferry – Boat şi h.m. Agigea Ecluza, care deservesc portul Constanţa Sud – Agigea.

Se apreciază ca **pierderea de capacitate de parcare numai din staţia Constanţa 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-şi continue fluent circulaţia către staţiile portuare, are drept cauză pierderea de capacitate de parcare şi de primire – expediere din staţiile situate în zonă porturilor maritime din România, cu influențe financiare majore asupra costurilor de transport.

De asemenea, subliniem necesitatea repunerii în funcţie a unei capacități nefolosite , respectiv linia de contact dintre staţiile CPZA şi CPZB care fiind abandonată în perioada 1990 – 1992 nu a mai putut fi utilizată în ultimii 10 ani, fiind necesar să se reabiliteze cca 500 m de linie de contact. Repunerea în funcţie a acestei linii de contact ar reda posibilitatea remorcării trenurilor până în staţia CPZA cu locomotivele electrice ale trenurilor în circulaţie, nemaifiind necesară manevrarea garniturilor compuse din vagoane încărcate/goale între staţiile CPZA şi CPZB cu locomotive diesel, cu costuri sporite şi imobilizări de trenuri/vagoane.

După cum se cunoaște, administrația Port Constanța și Statul Român a investit foarte mult în capacităţi noi de stocare şi operare, toate moderne şi performanţe, care au dus la concluzia – acreditată la nivel european – ca din anul 2015 Portul Constantă a devenit cel mai important port din Europa în ceea ce priveşte cantităţile de cereale exportate, iar aprecierea va deveni şi mai autentică şi conformă cu realitatea în următorii 2-3 ani, când se vor pune în funcţie alte noi capacităţi de stocare şi export de cereale.

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

**5.Acces la liniile industriale**

Lipsa investiţiilor minime în liniile proprietate CNCF de acces pe linii industriale, o altă problemă cu care ne confruntăm în ultima perioadă, linii care se închid din lipsa resurselor de întreţinere a acestora, cu implicaţii majore în atragerea de trafic de marfă; ex. îl constituie închiderea liniei Antestatia Faur cu implicaţi asupra a 5 clienţi .

Pentru accesul pe liniile ferate industriale care au fost închise şi pentru care se doreşte redeschiderea , CFR SĂ nu asigură reparaţia şi activarea liniilor, schimbătoarelor şi instalaţiilor aflate pe parcursul de acces tot din lipsă de fonduri, în acest fel deţinătorii de LFI fiind în imposibilitatea de a avea acces la infrastructură publică astfel reorientându-se către alte moduri de transport .

**Măsuri specifice necesare pentru oprirea declinului sistemului feroviar**

**1. Orientarea către transportul feroviar**

Menținerea unui echilibru corect între modurile de transport şi implementarea cerinţelor europene ale transportului “verde”, adică promovarea cu prioritate a transporturilor nepoluante şi de siguranță sporită (calea ferată şi 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 preluat pe calea ferată şi naval.**

**2. Investiţii în infrastructura CF**

Finanțarea corespunzătoare a infrastructurii feroviare pentru îmbunătățirea stării tehnice a căii ferate care implicit generează o calitate mai bună a transportului feroviar şi viteză mărită de circulaţie, prin **bugetarea echitabilă din partea ministerului între sectorul feroviar şi cel rutier.**

**3. Taxa de utilizare a infrastructurii**

Reglementarea echitabilă a nivelului TUI (Tariful de utilizare a infrastructurii) între calea ferată și drumurile naţionale. **Raportul costurilor de TUI intre CF şi Auto este acum de 18:1.**

**4.**  **Reorganizarea rapidă a transportului intermodal**

Una dintre marile provocări pentru sectorul transporturi este aceea de a reduce impactul de mediu al transportului de marfă şi de călători în interiorul Uniunii și implicit în țara noastră fără a afecta eficiența acestuia. 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 celei 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 până cel târziu în anul 2030 și un procent de peste 50% până în 2050.

Aceste transporturi 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 aceeaşi poziţie relativă de separare în moduri de transport distincte aflate în competiţie, ceea ce conduce la existenţa unui sistem de transport segmentat şi neintegrat, fiecare mod de transport căutând să exploateze propriile avantaje în termeni de cost, serviciu, fiabilitate şi siguranţă.

*Competiţia este distorsionată şi prin lipsa de transparenţă privind costurile asupra societăţii determinate de fiecare mod de transport în termeni de poluare, zgomot, congestie a traficului, număr de victime în accidente. Atât timp cât costurile externe nu sunt luate în consideraţie şi nu se reflectă în internalizarea acestora, transportul rutier va fi avantajat*.

Globalizarea şi extinderea Uniunii Europene spre Est au creat noi provocări pentru transportul european. Realizarea obiectivelor Uniunii Europene prevăzute în “Strategia 2020” are ca scop menţinerea unui echilibru între creşterea economică şi protecţia mediului, prin reducerea costurilor de logistică pentru transportul de marfă și de călători în Europa.

România trebuie să se alinieze acestei politici de transport durabil, iar promovarea transportului intermodal este una dintre soluţiile cheie.

Rolul logisticii în implementarea strategiei de transport intermodal în România, ca principal factor în ecologizarea transportului, se bazează pe trei elemente interconectate fără de care transportul intermodal în sine nu poate avea eficienţă:

••Terminale de transport intermodal,

••Logistica transportului şi centre logistice,

••Platforme industriale (parcuri industriale).

Rebalansarea şi integrarea diferitelor moduri de transport în scopul permiterii interoperabilităţii şi interconectivităţii reţelelor de transport, respectiv transferul către moduri durabile de transport din punct de vedere ecologic se bazează pe introducerea principiului “poluatorul plăteşte” care este considerat ca fiind fundamental pentru un transport de suprafaţă durabil.

Sistemul de transport intermodal face posibilă, în acest mod, promovarea dezvoltării unor tehnologii şi concepte noi şi optimizate pentru toate modurile de transport.

**5. Accesul operatorilor privaţi la infrastructurile de sevicii**

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

a) terminale de containere ;

b) depourile de locomotive şi reviziile de vagoane;

c) cântarele amplasate pe infrastructura publică;

d) reprezentarea operatorilor de transport la nivel internaţional în cadrul organizaţiilor specifice

**6. Transparentă decizională şi consultare publică în domeniul feroviar**

Memorandumul „Măsuri pentru eficientizarea sectorului de transport feroviar al României necesar pentru Master Planul General de Transport al României” nu ţine cont de realităţile actuale ale sistemului feroviar şi economic al României precum şi faptul că la întocmirea lui operatorii de transport particulari de marfă, gestionarii de infrastructură şi nici OPSFPR nu au fost contactaţi pentru a-și exprima punctul de vedere, considerăm noi, profesional, fată de această strategie de dezvolatre viitoare a țării noastre în acest domeniu .

**7. Transparenţa şi comunicare sisteme de tarifare, criterii de compunere tarife (TUI, tarife accesorii-stationari, acces convoaie, manevră în staţii, suspendări de activitate pe secţii)**

- **Aplicarea TUI** în funcție de starea tehnică a secțiilor de circulație și a vitezei reale de circulație.

Secţiile de circulaţie sunt încadrate pe clase de secţii iar această încadrare nu respectă condiţia de minimă de încadrare funcţie de starea tehnică.

Nu se respectă prevederile legale incidente, respectiv publicarea în documentul de referință al rețelei valabil 2021, în mod detaliat, a procedurilor şi criteriile pentru sistemele de tarifar ( modul de stabilire a tarifelor ), în special pentru tarifele conexe și pentru alte activități

La art 3 pct (7) din HG 232/2016 privind aprobarea ‘’Contractul de activitate al Companiei Naţionale de Căi Ferate "C.F.R." - S.A. pentru perioada 2016-2020 inclusiv’’se precizează

(7) C.F.R. - S.A vă publica în documentul de referinţă al reţelei, în mod detaliat, regulile generale, termenele, procedurile şi criteriile pentru sistemele de tarifare şi de alocare a capacităţilor, inclusiv orice alte informaţii de acest fel, necesare pentru a putea solicita capacităţi de infrastructură.

Nu există publicat în documentul de referință al rețelei valabil 2021 procedurile care trebuie urmate şi criteriile care trebuie utilizate în cazul închiderilor de linii care implică întreruperea traficului sau în cazul secţiunilor de infrastructură cu capacitate saturate fără aplicarea TUI suplimentar faţă de ruta de referinţă.

Trasarea trenurilor în graficul de circulaţie (livretul cu mersul trenurilor de marfă) nu respectă încadrarea secţiilor şi clasificarea acestora conform contractului de activitate, astfel că avem pe secţii încadrate la clasa A şi B trenuri de marfă trasate cu viteze maxime de 50 respectiv 40 km /h .

**8. Reglementarea Tarifelor accesorii impuse de CN CFR SA**

**a. Tariful de staţionare**

Profitând de poziţia de monopol, CN 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 sunt monopol în piaţă, sunt controlate sau aprobate de autorităţi în domeniu, în cazul CN CFR SA, un astfel de control nu există. Mai mult de atât de mai mulţi ani CN CFR SA a practicat sisteme de tarifare diferite, favorizând CFR Marfă faţă de operatorii privaţi. A fost nevoie de intervenţia Consiliului de Supraveghere pentru ca acest tratament discriminatoriu să înceteze. Oricum rămâne în afara oricărui control nivelul tarifelor impuse de CN CFR SA.

Pentru exemplificare, **staţionarea vagoanelor pe infrastructura feroviară, este taxată în Ungaria cu 0,5 Euro/vagon şi zi, în timp ce în România este taxată cu aproximativ 3 Euro/vagon şi zi.**

Solicităm instituirea unui cadru de reglementare care să limiteze posibilitatea unei companii monopoliste să impună pe piaţă orice fel de tarife doreşte.

Un argument în plus asupra afirmaţiei ca tariful este nefundamentat îl reprezintă şi faptul că în urma investigaţiei Consiliului Concurenţei referitoare la taxarea discriminatorie a OTF privaţi faţă de operatorul naţional, CFR SA a creat un nou tarif de staţionare de circa 10 ori mai mic decât cel în vigoare aplicabil din ianuarie 2016

**b. Tariful de manevra pe liniile statiilor**

Prin Decizia 2 a CNSDF a fost reglementat şi nivelul ,,tarifului de manevră”, aplicarea procedurii privind încasarea tarifului de manevră este extrem de complicată în contextul identificării şi cuantificării tuturor manevrelor ce se efectuează pentru un tren/grupa/vagon/locomotivă într-o staţie cf, având în vedere complexitatea activităţii feroviare şi specificul activităţii din fiecare staţie de cale ferată. Tariful se aplică la mutarea unor vagoane de pe o linie pe alta a aceleiaşi staţii. 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 şi mişcarea camionului prin parcare, nu doar staţionarea. Solicităm eliminarea tarifului.

**c. Tariful de întocmire trase**

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

**d.** **Suspendarea activității de mișcare**

Nu exista consultare în ceea ce priveşte stabilirea secţiilor cu suspendare a activităţii de mişcare şi nici în ceea ce priveşte intervalul de suspendare; Nu se ţine cont de situaţia reală a traficului de marfă , suspendările de activitate fiind decise în pofida acestuia .

Tariful de anulare a suspendării activităţii de mişcare este fără temei legal în condiţiile în care CFR susţine pe posturi personalul de mişcare.

**e. Tariful de acces convoaie în staţie**

CFR SA aplică un tarif de acces pentru convoaiele de vagoane care intră de pe o linie industrială în staţie (care este infrastructura publică) şi, după ce convoiul se transformă în tren şi acesta este expediat din staţie se mai aplică aceloraşi vagoane un tarif, tariful de utilizare a infrastructurii (ŢUI). Această dublă tarifare a utilizării ifrastructurii există numai în transportul feroviar (ascunzându-se sub denumiri diferite). Solicităm eliminarea acestui tarif.

Ţinând seama de toate aceste elemente, se impune:

* reanalizarea fundamentării tuturor tarifelor de către CFR SA
* eliminarea tarifelor care nu au corespondent în transportul rutier contribuind la creşterea discriminării de tratament între transportatorii feroviari şi rutieri (vezi tarif de acces convoaie şi tarif de manevră)
* eliminarea tarifelor care prin complexitatea calculului impun menţinerea unui aparat birocratic stufos al CFR conducând la ineficienţa organizaţiei
* eliminarea tarifelor care conduc la intrarea în contradicţie cu obiectivele esenţiale ale administratorului infrastructurii (viteza şi siguranţă). Spre exemplu tarifele de staţionare, care se reţin la nivelul regionalelor de cale ferată, fac mult mai interesantă staţionarea vagoanelor decât circulaţia acestora.

**9. Conducerea trenurilor numai de către mecanicul de locomotive, cf OMT 1853/2018 ( sistem cvasi-generalizat în restul Uniunii Europene )**

Se constată o rezistenţă a CFR SA, privind implementarea sistemului de deservire a trenurilor de marfă de către un singur agent, prin două metode principale:

- reducerea nejustificată a secţiilor pe care CFR SA la considera că îndeplinesc condiţiile tehnice şi respectiv căutarea;

- identificarea unor pseudoriscuri.

Se derulează o corespondenţa între GFR şi CFR S.A inclusiv o întâlnire directă între reprezentanţii GFR şi CFR S.A. pe tema stabilirii secţiilor de circulaţie pe care se pot deservi trenurile de marfă în condiţiile prevăzute de OMT 1853, dar fără o finalitate satisfăcătoare până la acest moment.

**10**. **Problema Metrorex**

În contextul finalizării a liniei de metrou Drumul Taberei-Eroilor pentru asigurarea deservirii garniturilor şi pe această magistrală, Metrorex a atras masiv mecanici de la CFR Călători în special şi 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, ştiut fiind deficitul actual major de mecanici de locomotivă.**

Considerăm ca autoritatea în domeniul feroviar trebuie să impună Metrorex asigurarea necesarului de mecanici prin politica de personal proprie care să prevadă organizarea de şcoli de mecanici metrou;

**11. Lipsă acută de personal operaţional în domeniul feroviar**

În România, 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.

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 România, 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 %.

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

O dificultate sesizată în urma discuțiilor 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 autorizare 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.

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

Această situaţie este determinată, pe de o parte de desfiinţarea şcolilor profesionale și a liceelor cu specific feroviar, dar şi a numărului tot mai redus al studenţilor care urmează cursurile facultăţilor de profil. Astfel, numărul angajaţilor din acest sector a înregistrat o continuă scădere, iar media de vârstă a crescut conţinu.

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 unor protocoale între Ministerul Transporturilor 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 salariaţi este CENAFER care are o capacitate de formare cu totul insuficientă pentru necesităţile următorilor 5 ani. Vă solicităm să permiteţi operatorilor de transport să organizeze propriile școli iar CENAFER să controleze și să examineze la finalul fiecărui ciclu. În acest fel putem contribui la reducerea şomajului actual fără niciun fel de costuri pentru statul român. După rezolvarea crizei, în urma unei analize, se poate reveni la sistemul restrictiv actual.

**12. Reanalizarea şi recalcularea timpilor de mers pentru trenurile de marfă**

Întrucât se constată că pe tronsonul Palas – Fetesi timpii de mers săgeată ai trenurilor de marfă au crescut după modernizare cu circa 10%, s-a ajuns ca trenurile de marfă pe o secţie modernizată să fie trasate la 43 km/h în timp ce în Ungaria pe acelaşi tip de secţie de circulaţie trenurile de marfă sunt trasate la 73 km/h. Aceasta dovedeşte că metodologia de stabilire a timpilor de mers în România este una îndoielnică şi necesită o revizuire. Plecând de aici se deduce că este necesar a se revizui timpii de mers pentru trenurile de marfă pe întreaga reţea.

**13. Adoptarea noilor principii privind tratarea capacităţii de circulaţie**

Fişa UIC 406 din 2004 privind capacitatea stabileşte că analizele privind creşterile de capacitate trebuie să înceapă imediat ce capacitatea consumată atinge 60% din capacitatea existentă, deşi 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 aceleaşi principii de calcul, de alocare şi de abgradare a capacităţii. Deşi fişa UIC 406 a fost emisă din anul 2004, în România nu s-a făcut nimic în această direcţie.

Trebuie precizat că diminuarea indicatorilor de calitate a procesului de transport sunt determinaţi în cele mai multe cazuri de probleme de capacitate (de circulaţie, de garare, de parcare, etc.). Este necesară o analiză aprofundată în acest sens a întregii reţele şi aplicarea principiilor de creştere a capacităţii folosite în UE (cu investiţiile aferente).

**14. Revizuirea de urgenţă a felului în care se execută modernizarea coridorului 4.**

Din analizele întreprinse de specialişti rezultă că odată cu modernizarea infrastructurii au ,,dispărut” peste 40% din liniile din staţiile modernizate (vezi secţiunea Fetesti-Palas şi secţiunea Arad - Curtici). Acest fel de a face modernizarea loveşte grav în capacitatea de circulaţie alocată trenurilor cu cel mai scăzut rang, **trenurile de marfă**.

*Astfel obiectivele enunţate ale modernizării, de dublare a capacităţii infrastructurii şi a vitezei, sunt pe cale să eşueze iar transferul de trafic de pe infrastructura rutieră pe cea feroviară va fi definitiv compromis.*

**15. Asumarea de către CFR SA şi de către Ministerul Transporturilor a reglementărilor internaţionale asumate de statul român.**

**CONVENŢIA din 9 mai 1980 cu privire la transporturile internaţionale feroviare (COTIF) prin Apendicele B la convenţie, Reguli uniforme privind contractul de transport internaţional feroviar al mărfurilor (CIM)** stabileşte că obligaţie a tuturor statelor semnatare asigurarea unei viteze comerciale a vagoanelor aflate în trafic internaţional de 400 km/zi (24 h). Acest angajament nu poate fi îndeplinit doar prin implicarea operatorilor de transport de mărfuri, fără asumarea unei părţi a responsabilităţii de către CFR SA şi Ministerul Transporturilor.

Precizăm că acest standard trebuie îndeplinit inclusiv în condiţiile în care se efectuează lucrări de modernizare a infrastructurii şi că acest nivel de calitate a fost îndeplinit până la sfârşitul anilor 2000.

**Măsuri generale**

Pentru rezolvarea problemelor arătate se pot propune o serie de măsuri care va trebui să fie luate de întregul sistem feroviar în ansamblul său, de toate companiile din domeniu, indiferent de formă de proprietate a capitalului, cu sprijinul Ministerului Transporturilor și Infrastructirii:

* 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 retehnologizării și modernizării materialului rulant din dotare. Susţinem această măsură deoarece, în prezent, infrastructura feroviară necesită alocarea unor sumeimportante în vederea creşterii competitivităţii în raport cu transportul rutier, sume care nu pot fi integral susţinute 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 retehnologizării materialului rulant sau să poată fi scutiți de la plata parţială a TUI, sau a certificatelor verzi, în vederea reducerii costurilor pentru beneficiari.
* Introducerea unui sistem de Bugete multianuale, pentru proiectele Companiei Naţionale de Căi Ferate “CFR” SA, dar și pentru activitatea de transport desfăşurată de operatorii feroviari astfel încât să nu mai existe întârzieri în derularea programelor de întreţinere şi reparare a infrastructurii feroviare din cauza lipsei de finanţare, iar operatorii să poată realiza planuri de afaceri cu perspectivă pe mai mulți ani.
* Creşterea valorii fondurilor alocate de la bugetul de stat pentru lucrările de reparare, întreţinere şi modernizare a infrastructurii feroviare. Solicităm acest lucru deoarece s-a constatat că finanţarea lucrărilor de întreţinere, reparare şi modernizare a infrastructurii feroviare este total insuficientă.
* Implicarea mai activă a Ministerului Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor, ținând seama de faptul că reforma sectorului feroviar românesc trebuie accelerată şi susţinută de măsuri pro-active ale managementului strategic, măsuri care să asigure sustenabilitatea investiţiilor şi costurilor publice, eficeintizarea utilizării acestora și creșterea gradului de concurență pe piața transportului feroviar.
* Elaborarea unei politici corelate în domeniul transportului (feroviar-rutier-naval) şi 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 eficienţei, cele mai uzuale moduri de transport (rutier, feroviar, naval şi aerian) pentru a reduce costurile şi emisiile de gaze cu efect de seră.

**Președinte,**

**Vasile ȘECLĂMAN**

**16.01.2021**