

Către: DI Prim-Ministru, Victor **PONTA**  
DI Viceprim-ministru, Ministrul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, Liviu **DRAGNEA**  
DI Ministru al Transporturilor, Ioan **RUS**  
DI Vicepreședinte al Comisiei Europene, Comisar pentru Transporturi, Siim **KALLAS**  
DI Comisar European pentru Politică Regională, Johannes **HAHN**  
DI Ministru al Fondurilor Europene, Eugen **TEODOROVICI**  
Dna Ministru al Finanțelor Publice, Ioana-Maria **PETRESCU**  
DI Ministru al Economiei, Constantin **NIȚĂ**  
DI Ministru al Mediului și Schimbărilor Climatice, Attila **KORODI**  
DI Ministru al Educației Naționale, Remus **PRICOPIE**  
DI Ministru al Sănătății, Nicolae **BĂNICIOIU**  
DI Ministru al Apărării Naționale, Mircea **DUȘA**  
DI Președinte al Senatului, Călin **POPESCU-TĂRICEANU**  
DI Președinte al Camerei Deputaților, Valeriu **ZGONEA**  
DI Președinte al Comisiei pentru Transporturi și Energie a Senatului, Florin **CONSTANTINESCU**  
DI Președinte al Comisiei pentru Transporturi și Infrastructură a Camerei Deputaților, Mihai **LUPU**  
Domnilor și Doamnelor Senatori, membri ai Comisiei pentru Transporturi și Energie  
Domnilor și Doamnelor Deputați, membri Comisiei pentru Transporturi și Infrastructură  
Domnilor și Doamnelor Președinte de Consiliu Județean,  
Domnilor și Doamnelor Primar de municipii, orașe și comune

De la: Asociația Industriei Feroviare din România, Club Feroviar – COAF

În numele: Academia de Științe Tehnice din România, Asociația EU Concept R&D, Asociația Generală a Inginerilor din România, Asociația Industriei Feroviare din România, Asociația Inginerilor Feroviari din România, Asociația pentru Mobilitate Metropolitană, Asociația Transportatorilor Feroviari din România, Club Feroviar – “Clubul Oamenilor de Afaceri din sectorul Feroviar”, Universitatea Politehnica București, Universitatea Tehnică de Construcții București, Universitatea Transilvania Brașov

## **Ref: Memoriu privind rolul căii ferate și viitorul acestei industrii în România**

Stimate domnule Prim-ministru,  
Stimate domnule Viceprim-ministru,  
Stimate domnule Vicepreședinte,  
Stimate domnule Comisar,  
Stimate doamne și stimați domni Miniștri,  
Stimate doamne și stimați domni Senatori,  
Stimate doamne și stimați domni Deputați,  
Stimate doamne și stimați domni Președinți,  
Stimate doamne și stimați domni Primari,

La începutul lunii iunie 2014, Guvernul României adopta un Memorandum privind eficientizarea sistemului feroviar din România. O acțiune laudabilă care reflectă interesul autorităților publice pentru viitorul acestei verticale economice, dar și pentru asigurarea mobilității populației și mărfurilor pe teritoriul țării și Uniunii Europene. După 25 de ani de reorganizare a economiei românești, 10 ani de la

aderarea la structurile NATO și 7 ani de la includerea în marea familie europeană, rolul căii ferate ca motor economic și vector de dezvoltare socială a fost dovedit cu prisosință. Dar este probabil momentul unor reșezări ale principiilor de management și tehnologiilor utilizate pentru a crește valoarea adăugată adusă societății.

În acest context, o serie de organizații non-guvernamentale și guvernamentale au decis să vă pună la dispoziție câteva elemente care să stea la baza realizării unei strategii de dezvoltare a transportului pe șină din România, alături de un plan de implementare a acestei strategii, toate având la bază ideile adoptate prin memorandumul sus-amintit.

Runda de dezbateri declanșată de adoptarea Memorandumului a reunit specialiști din organizațiile ingineresti feroviare și generale, Academia de Științe Tehnice, principalele universități tehnice, organizațiile care reprezintă mediul de afaceri feroviar, organizații din sfera dezvoltării urbane, protecției mediului, specialiști feroviari independenți. Aceste organizații și specialiști feroviari doresc să atragă atenția asupra câtorva aspecte de natură economică, socială și de combatere a schimbărilor climatice care pot pune în pericol nivelul de calitate al vieții cetățenilor români și europeni, dacă sistemul feroviar este ignorat sau condus către închidere:

**1. Rețeaua feroviară actuală a României se află în prezent sub media europeană, în timp ce infrastructura rutieră de drumuri europene și autostrăzi o depășește din punct de vedere al accesibilității.** Conform statisticilor Uniunii Europene și ONU rețeaua feroviară actuală se prezintă cu o densitate de aproximativ 46 km/1.000 kmp, sub media europeană de 50,1 km/1.000 kmp, urmând să scadă la aproximativ 26 km/1.000 kmp în urma măsurii de închidere a 4.000 km de rețea. Reducerea densității rețelei feroviare va conduce la izolarea unor comunități și chiar regiuni și transferul modal către cel rutier, cu consecințe negative economice, sociale, culturale, protecția mediului și siguranței.

**2. Statul Român și-a asumat promovarea transportului feroviar printr-o serie de strategii care vizează dezvoltarea durabilă și reducerea emisiilor poluante, cum ar fi „Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi 2013-2020-2030” sau „Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 - 2020”.** Este evident că, în ciuda acestor documente, nu se ia nicio măsură de promovare a căilor ferate, mai ales în transportul de mărfuri grele care ar trebui direcționate exclusiv către transportul feroviar. Totuși, anual, AFER emite zeci de autorizații noi pentru linii industriale racordate la sistemul național, deoarece companiile industriale producătoare de mărfuri grele ori voluminoase sau din industria extractivă sunt foarte avantajate de posibilitatea transportului pe calea ferată. Niciun plan de (re)dezvoltare a industriei românești nu poate fi abordat fără promovarea căilor ferate.

**3. Calea ferată prezintă cel mai mic impact asupra mediului dintre modurile terestre de transport din punct de vedere al emisiilor de gaze cu efect de seră.** În baza datelor puse la dispoziție de Agenția Europeană pentru Mediu, transportul feroviar este responsabil pentru doar 2% din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor, comparativ cu 73% provenite din sectorul rutier, în condițiile în care sectorul de transport, în general, este responsabil pentru 23% din totalul emisiilor și este singurul domeniu ce înregistrează o creștere de aproximativ 40% a indicatorilor față de 1990. **Calea ferată este esențială pentru atingerea țintelor asumate de România în cadrul Politicii energetice a Uniunii Europene** (creșterea cu 30% a eficienței energetice, reducerea cu 20% a emisiilor de gaz cu efect de seră și creșterea cu 20% a ponderii energiei regenerabile față de 1990).

**4. Calea ferată prezintă cel mai mic impact asupra populației dintre modurile de transport din punct de vedere al zgomotului produs.** În baza unor studii realizate de Grupul de Lucru UE pentru Sănătate și Aspecte Socio-Economice, calea ferată este cu aproximativ 30% mai prietenoasă cu populația în ceea ce privește perturbarea somnului decât sectorul rutier.

**5. Calea ferată prezintă cel mai mic impact asupra mediului dintre modurile de transport terestru din punct de vedere al terenului ocupat.** În baza datelor analizate de Uniunea Internațională a Căilor Ferate (UIC) suprafața necesară construirii unui km de autostradă este de 3 ori mai mare decât cea necesară căii ferate (la o capacitate similară este nevoie de 9,3 ha/km de autostradă vs. 3,2 ha/km de cale ferată).

**6. Calea ferată prezintă cel mai bun raport de utilizare a materiilor prime.** Conform unor calcule realizate de o companie de consultanță din Franța, pe baza informațiilor puse la dispoziție de producătorii feroviari și de autovehicule, noile vehicule feroviare sunt de 40 de ori mai eficiente din punct de vedere al gestionării materiilor prime epuizabile, cu un raport de 191 mil scaun-km/tonă utilizată vs. 0,5 mil scaun-km/tonă utilizată.

**7. Calea ferată prezintă cel mai bun raport dintre modurile de transport terestre privind siguranța călătorilor și mărfurilor.** În 2011, în întreaga Uniune Europeană au fost înregistrate 31 de decese în accidente feroviare și peste 30.268 în accidente rutiere (EU transport în figures 2013). România se situează în ultimii ani pe locuri "fruntașe" în ceea ce privește accidentele mortale rutiere, cu peste 2.000 de decese pe an, iar sistemul feroviar nu a înregistrat niciun accident fatal din accidente feroviare.

**8. Calea ferată este un bun contribuitor la bugetul central și bugetele locale.** În timp ce statul român plătește doar compensații pentru prestarea serviciului de transport public de călători, operatorii feroviari virează anual în bugetul statului sau în bugetele locale sume importante sub formă de taxe și impozite, dar și sub forma accizei la motorină plătită de operatorii feroviari, a TVA și a Taxei de Utilizare a Infrastructurii. Luarea în calcul a acestor sume ar echilibra semnificativ balanța în raportul financiar dintre stat și operatorii feroviari.

**9. Calea ferată creează locuri de muncă pentru cetățenii români.** În prezent peste 70.000 de cetățeni români sunt angajați în verticala feroviară aducând contribuții semnificative la bugetul central și cele locale. Doar 20.000 dintre aceștia sunt angrenați în activități ce implică subvenții din partea statului român. Locurile de muncă din sectorul feroviar sunt nedelocalizabile, fiind legate geografic de existența infrastructurii și serviciilor de transport. Creșterea investițiilor în infrastructura feroviară va genera noi investiții private în activitățile de operatorie și industriale, conducând la creșterea naturală a numărului de angajați.

**10. Lipsa cronică a fondurilor pentru investiții și întreținere conduce la imaginea falsă a unui sistem aparent ineficient.** Renunțarea călătorilor sau transportatorilor de marfă la transportul feroviar este cauzată de renunțarea statului la a mai întreține sau investi în acest sector și nu invers. Cel mai important dezavantaj atribuit căilor ferate în România – durata mare de parcurs – își are cauza în calitatea slabă a infrastructurii care generează restricții de viteză. În timp ce CFR SA a fost lipsită de asigurarea unui buget care să îi permită întreținerea infrastructurii la un nivel satisfăcător, investițiile statului în infrastructura feroviară, realizate exclusiv în baza fondurilor europene, au permis reconstrucția în ultimii 20 de ani a aproximativ 350 de km de cale ferată. În aceeași perioadă, investițiile statului român cu surse proprii sau fonduri europene în sectorul rutier au condus la construcția a 500 km de autostrăzi și modernizarea a 1.500 km drumuri europene și naționale.

11. **Excedentul de personal este aparent în condițiile lipsei de investiții în tehnologii noi și reorganizării companiilor după principiile de management moderne.** Comparația cu companii feroviare similare din statele UE duce la concluzia că avem de-a face cu un excedent de personal (angajați/unitate de producție), însă este o concluzie eronată dacă nu se iau în calcul și decalajele tehnologice între sistemul feroviar românesc și cele performante din vestul Europei, unde informatizarea și automatizarea permit un necesar minim de personal. În egală măsură trebuie luat în calcul și sistemul birocratic în care încă funcționează companiile feroviare de stat, astfel că fără o reformă în acest sens, reducerea personalului nu duce decât la sarcini și responsabilități suplimentare pe umerii angajaților rămași, ceea ce generează inevitabil scăderea calității muncii prestate.

12. **Calea ferată este (sub)compensată transparent numai pentru costurile aferente transportului social de călători, în timp ce transportul rutier este (supra)compensat netransparent pentru toate activitățile, comerciale și sociale.** Transportul rutier beneficiază de facilități cum a fost recenta reducere a accizei pe motorină pentru transportatorii rutieri. În comparație cu taxa de utilizare a infrastructurii plătită de operatorii feroviari, utilizatorii drumurilor naționale plătesc o rovinietă la costuri mult mai mici, iar întreținerea infrastructurii, dar și alte lucrări de menținere a siguranței pe drumurile publice, sunt asigurate de stat prin CNADNR în mod permanent, în timp ce CFR SA trebuie să asigure toate aceste lucrări dintr-un buget insuficient. Costurile externe generate de transportul rutier, cum sunt cele cauzate de accidente, dar și poluarea și impactul asupra mediului, nu se regăsesc în taxele plătite de transportatorii rutieri. Luând în calcul costurile generate de transportul de persoane și de mărfuri care presupun intervenția statului (printre care asigurarea ordinii și a funcționării în bune condiții a infrastructurii), o comparație între sistemul feroviar și cel rutier înclină clar în favoarea celui dintâi, capabil să transporte un număr mare de oameni și o cantitate mare de mărfuri.

13. **Este imposibil de asigurat eficiența sistemului feroviar, în special în transportul de călători, fără ca autoritățile de stat sau locale să se implice în promovarea lui.** Prin Hotărâre de Guvern, taxa de pod la trecerea Dunării pe Autostrada Soarelui se anulează în perioadele de trafic intens, dar calea ferată paralelă poate prelua în condiții foarte bune o mare parte din călătorii care generează acest trafic, chiar și a celor care doresc să își transporte mașina personală în vagoane specializate, ducând astfel la descongestionarea autostrăzii și la generarea de venituri în bugetul statului, în loc de pierderea unor taxe. Niciun îndemn „ministerial” pentru încurajarea folosirii transportului feroviar pe acesta rută (proaspăt reabilitată în mare parte, dar nu în întregime), nu ne-a ajuns la cunoștință. În plan local, deși transportul feroviar poate asigura în multe zone și pe multe rute regionale sau suburbane un transport eficient și rentabil, autoritățile locale nu iau nicio măsură pentru a încuraja locuitorii să meargă cu trenul. De multe ori ar fi vorba de acțiuni care nu presupun nicio investiție financiară, cum ar fi reconfigurarea unor rute de transport public local.

Pentru a ameliora unele aspecte cuprinse în Memorandumul privind eficientizarea sistemului feroviar, dintr-o perspectivă larg economică și cu impact pozitiv asupra produsului intern brut, dar și asupra creșterii calității vieții generațiilor actuale și viitoare, vă propunem următorul set de măsuri, care să fie cuprinse în strategia de transport și de transport feroviar:

1. **Renunțarea la instituirea unei Autorități de Reformă Feroviară.** Autoritatea de Reformă Feroviară este o soluție unicat în spațiul european și internațional, menită să consume inutil

din fondurile căii ferate. În condițiile în care operatorii de transport feroviar de călători se confruntă de mai mulți ani cu o situație de subfinanțare a contractelor de servicii publice, reducerea valorii prin introducerea unei noi taxe nu contribuie decât la creșterea vulnerabilității economiei românești.

**2. Înființarea unui departament de reformă feroviară în cadrul Ministerului Transporturilor sau Autorității Feroviare din România.** Activitate de reformă a sistemului feroviar implică monitorizare, evaluare și amendarea unor acte normative în sensul așezării sistemului feroviar în ansamblu (proprietate de stat sau privată) pe o direcție pozitivă și de creștere. Un astfel de set de acțiuni implică o echipă restrânsă cu înaltă specializare în diversele ramuri tehnice feroviare și în economie, jurisprudență și dreptul muncii, care pune în operă viziunea strategică a Guvernului în acest sector economic. Activitatea de reformă este o activitate non-executivă și trebuie asumată fie printr-un departament al Ministerului Transporturilor (există în prezent Direcția de Transport Feroviar și Direcția de Strategie) sau ca o unitate independentă a Autorității Feroviare Române. Nota bene: statul român are în prezent o Autoritate Feroviară Română, în coordonarea Ministerului Transporturilor al cărui director general nu este la rang de secretar de stat.

**3. Înființarea unei Autorități de Transport.** Activitatea de pregătire, atribuire și monitorizare a implementării contractelor de servicii publice de transport de călători este una complexă și continuă, care trebuie să armonizeze politicile guvernamentale și ale autorităților publice locale și județene în domeniul transporturilor, uzând de diversele moduri disponibile și utilizând în mod judicios fondurile publice. De aceea această activitate de atribuire a contractelor de servicii publice ar trebui să facă obiectul unei Autorități de Transport, cu departamente specializate pentru transportul feroviar, rutier, naval și aerian. Este o activitate executivă cu grave implicații socio-economice și asupra bugetului public central și local, care nu reprezintă activitatea de reformă.

**4. Reevaluarea importanței rutelor secundare pentru asigurarea conectivității comunităților umane și de afaceri.** Asigurarea conectivității comunităților umane și de afaceri de pe teritoriul României pentru a contribui la creșterea calității vieții cetățenilor și a produsului intern brut nu se poate realiza în absența unei bune conectivități la rețeaua de transport. Chiar dacă rutele magistrale furnizează cea mai mare productivitate a unei rețele, aceasta nu se poate realiza în absența unei capilarități adecvate a sistemului. De aceea, rutele secundare trebuie regândite din perspectiva dezvoltării unor servicii de navetă, bazate pe tehnologii de transport generație anii 2010 și nu 1940, așa cum se întâmplă în prezent, și din aceea a interconectării cu serviciile de lung parcurs furnizate de-a lungul magistrelor.

**5. Renunțarea la politica de închidere a celor 4.000 de km de cale ferată.** Modelul de dezvoltare european conduce la creșterea conectivității comunităților umane și de afaceri, chiar și mai izolate, la sistemele de transport ecologice, stabilindu-se ca prioritate unională transferul a aproximativ 50% din călătorii ce parcurg sub 300 km către sistemul feroviar. În baza acestei politici statele Uniunii Europene construiesc sau reconstruiesc legăturile feroviare locale. Distrugerea celor 4.000 de km de cale ferată va conduce la îndepărtarea utilizatorilor de acest sistem de transport, cu efecte negative asupra vieții sociale, economice, siguranței persoanei și mărfurilor, dar și asupra mediului. De exemplu, în contextul reformelor din domeniul sănătății și educației, renunțarea la această parte din rețea se poate traduce și prin lipsa de acces la sistemul sanitar și educațional.

**6. Asigurarea finanțării adecvate a serviciilor sociale de pe rutele secundare.** Menținerea în stare de funcționare a rutelor secundare trebuie completată cu asigurarea finanțării adecvate a serviciilor cu caracter social. Densitatea mai redusă a populației conduce la un raport cost/venituri directe mai ridicat pentru operatori care nu trebuie transferat în buzunarul unor categorii de populație mai expusă economic. Finanțarea adecvată a serviciilor de transport public de călători pe calea ferată și de pe rutele secundare va contribui la creșterea accesibilității zonele izolate, conducând la îmbunătățirea cadrului economic regional și la creșterea calității vieții cetățenilor români și europeni.

**7. Actualizarea legislației naționale pentru a permite autorităților publice locale implicarea în întreținerea, dezvoltarea și derularea operațiunilor de transport pe calea ferată.** Implicarea autorităților locale în procesul de gestionare a serviciilor de transport feroviar de interes local și regional este de dorit, urmând procesul de descentralizare înregistrat și în alte ramuri economice, inclusiv ale transporturilor. Pentru a obține această implicare este necesară realizarea unei actualizări a legislației naționale în privința drepturilor și obligațiilor autorităților publice locale în sfera transportului feroviar (formule de finanțare, de contractare a serviciilor, de administrare a infrastructurii, investiții în sisteme de transport feroviar etc.). În absența acestei actualizări a legislației existente (începând cu Legea Administrației Publice Locale, trecând prin Legea Finanțelor Publice Locale și Legea Transportului Public Local ș.a.) procesul de transfer al responsabilității de la central către local este imposibil și va accentua procesul de distrugere a infrastructurii și a serviciilor de transport.

**8. Instituirea unei Companii/Agenții de investiții în material rulant pentru transportul de călători.** După cum bine se arată în Memorandumul guvernamental, activitatea de achiziții și întreținere a materialului rulant de călători trebuie realizată, după modelul Uniunii Europene, printr-o organizație independentă și specializată. Achiziția de material rulant și închirierea acestuia implică activități de întreținere a vehiculelor, de monitorizare a stării acestora, de autorizare etc., care se poate realiza numai cu personal tehnico-economic specializat feroviar. Este o activitate de execuție a cărei implementare trebuie să fie monitorizată de Departamentul de reformă și nu pusă în operă de acesta. Instituirea unei astfel de companii reprezintă calea de a salva peste 6.000 de locuri de muncă din România, dar și vehicule feroviare apte încă de circulație.

**9. Instituirea unei Companii/Agenții de investiții în infrastructuri de transport.** Pentru asigurarea coerenței și echilibrului investițiilor în infrastructurile de transport, trebuie înființată o organizație de investiții în astfel de infrastructuri, care să preia această responsabilitate de la companiile de întreținere a infrastructurilor și să predea noile infrastructuri construite spre operare companiilor de specialitate. Este un model aplicat pe scară largă internațională care permite atragerea suplimentară de fonduri de tip grant sau comerciale.

**10. Pregătirea adecvată a obiectivelor, scopului și conținutului contractelor de servicii publice, în concordanță cu legislația națională și europeană.** Atribuirea contractelor de servicii publice implică o procedură laborioasă de evaluare a necesarului de transport, de armonizare a politicilor de dezvoltare și de asistare socială, concomitent cu evaluarea tehnologiilor utilizate (tipuri de trenuri, capacități, sisteme care asigură confortul etc.). Această activitate este una continuă și reprezintă vocea statului în calitate de reprezentant al cetățeanului în relația dintre public și operatorii de transport. Pregătirea acestei sesiuni de atribuire trebuie făcută corect, printr-o Autoritate de specialitate, după cum am arătat și la

punctul 3, astfel încât concurența să nu fie blocată, calitatea serviciilor să nu fie afectată, iar fondurile publice să fie cheltuite judicios.

Stimate doamne, Stimați domni,

Vă stăm la dispoziție pentru analiza punctelor de vedere transmise și vă sugerăm, dat fiind contextul legislativ prezent (presiunea timpului pentru adoptarea legislației aferente Acordului de Parteneriat cu Uniunea Europeană 2014-2020, Programului Operațional Infrastructuri Majore 2014-2020, Master Planului General de Transport ș.a.) să organizați o dezbatere publică prin care să armonizăm diferitele puncte de vedere în sensul construirii unui cadru de dezvoltare, de creștere a contribuțiilor la bugetul național și la cele locale, precum și atragerea fondurilor nerambursabile, precum cele ale Uniunii Europene, norvegiene sau elvețiene.

Asigurându-vă de întreaga noastră considerație

(în numele și pentru grupul de organizații care a contribuit la redactarea prezentului memoriu),

Daniel Birsan  
Președinte AIF



Stefan Roșeanu  
Senior Partner Club Feroviar

