



1385B

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR,
CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI**
Bd. Dinicu GOLESCU, Nr. 38
CABINET MINISTRU

București, 05.04.2004
Nr.MM/1294

**Către,
PARLAMENTUL ROMÂNIEI – CAMERA DEPUTAȚILOR
Domnului Deputat Ioan OLTEAN**

Referitor la interpelarea dumneavoastră adresată domnului ministru Miron Tudor MITREA și înregistrată la Camera Deputaților cu nr.1385B/2004, vă comunicăm următoarele:

Prin apariția Ordonanței de urgență a Guvernului nr.12/1998, privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.89/1999, cu modificările ulterioare, s-a început procesul de restructurare și reorganizare a sistemului feroviar românesc.

Entitățile apărute ca urmare a reorganizării Societății Naționale a Căilor Ferate Române au suferit, la rândul lor, transformări importante. Scopul principal al acestor reorganizări este acela de a transforma sistemul feroviar dintr-o întreprindere care deținea monopolul transportului pe calea ferată în societăți comerciale specializate pe sectoare de activitate care să aibă o mai mare flexibilitate în adaptarea la cerințele pieței de transporturi și o mai bună concurență cu celelalte moduri de transport, în special cu cel rutier.

O nouă etapă în restructurarea sistemului feroviar este reorganizarea Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” – SA, societate comercială care răspunde de administrarea infrastructurii feroviare din România. În procesul de armonizare a cadrului juridic pentru integrarea europeană, este necesar să se diferențieze infrastructura feroviară interoperabilă de cea de interes local.

Conform cadrului juridic creat prin Hotărârea Guvernului nr.27/2004 infrastructura feroviară din România se clasifică în infrastructură interoperabilă și în infrastructură neinteroperabilă, astfel:

a) infrastructura feroviară interoperabilă este acea parte a infrastructurii feroviare publice sau private aferentă traficului național și internațional, gestionată în concordanță cu prevederile legislației privind liberul acces al operatorilor de transport feroviar și care se dezvoltă în concordanță cu normele tehnice de interoperabilitate adoptate pe plan european;

b) infrastructura feroviară neinteroperabilă este acea parte a infrastructurii feroviare publice sau private aferentă traficului local, conectată sau nu la infrastructura feroviară interoperabilă și care este gestionată și se dezvoltă pe baza unor reglementări interne specifice

Conform clasificării stabilite, circa 3.500km. din totalul de 11.400km. de cale ferată, constituie infrastructură de interes local; pe această infrastructură se desfășoară circa 2% din traficul feroviar de marfă și circa 9% din traficul feroviar de călători. Sistemul de transport feroviar din România beneficiază anual de transferuri importante de la bugetul de stat pentru subvenționarea transportului de călători și pentru repararea și modernizarea infrastructurii feroviare. Specificul activităților de transport feroviar de pe liniile de interes local face ca subvențiile și veniturile din exploatare să nu acopere costurile de funcționare. Acest fenomen se manifestă în toate țările membre ale Uniunii Europene, care recomandă în aceste cazuri atragerea autorităților locale și a capitalului privat pentru menținerea lor în exploatare.

Prin noul cadru juridic creat, efortul statului va fi îndreptat către dezvoltarea și modernizarea principalelor linii de cale ferată pe care se desfășoară cea mai mare parte a traficului de călători și mărfuri, iar pentru infrastructura feroviară neinteroperabilă se încurajează atragerea de capital privat.

Prin definirea și stabilirea infrastructurii feroviare neinteroperabile se creează posibilitatea ca autoritățile locale (județene, municipale, etc.) să participe în mod eficient și direct la definirea tipurilor de servicii de transport feroviar necesare comunității și, eventual la susținerea transportului de călători pe calea ferată, implicându-se totodată în atragerea unor companii private locale în preluarea activităților de transport feroviar de interes local. Numai în cazul cel mai nefavorabil, în care nu există nici un interes al autorităților locale și nici al unor întreprinzători privați, se poate lua decizia de închidere a liniilor respective. În mod normal, închiderea liniei în aceste condiții nici nu ar reprezenta o problemă socială, căci ar însemna că nu este nevoie de aceste servicii sau că serviciile respective se pot desfășura cu costuri mai mici cu autobuze sau microbuze.

În prezent, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului pregătește documentația de licitație pentru găsirea investitorilor privați care să preia serviciile de transport pe aceste secții. Considerăm că este prematur să se manifeste preocuparea privind o eventuală închidere a circulației în această etapă. În prezent trebuie căutate elemente care să asigure desfășurarea cu succes a acestor licitații, care vor avea loc prin Bursa Română de Mărfuri.

Trebuie arătat că pentru infrastructura feroviară neinteroperabilă se vor prevedea reglementări specifice condițiilor de trafic redus fără a scădea cu nimic cerințele privind siguranța circulației trenurilor. În documentația de licitație se vor prezenta volumele de trafic realizate în ultimul an pe fiecare secție, costurile de funcționare, se va asigura posibilitatea de preluare a unor salariați autorizați în activități specifice siguranței circulației și posibilitatea de închiriere a parcului minim de vagoane și locomotive pentru funcționare.

Desigur că nivelul traficului pe unele din aceste secții impune găsirea unor soluții noi de organizare a circulației trenurilor, pentru a se reduce costurile. Vă prezentăm ca exemplu, câteva dintre aceste secții menționate în interpelarea dvs., din care puteți vedea că numărul mediu zilnic de pasageri pe tren se situează între 2 și 62 de călători:

Nr. crt.	Regionala c.f.	Secția	Nr. trenuri/zi	Trafic călători expediți/zi	Nr. mediu călători/tren
1.	Timișoara	Arad Nord - Periam	10	409	40,9
2.	Timișoara	Sântana - Ineu	12	521	43,41
3.	Timișoara	Brad - Vața	12	176	14,66
4.	Timișoara	Vața – Gura Honț	12	318	26,5
5.	Timișoara	Gura Honț - Ineu	12	745	62,08
6.	Timișoara	Ineu - Cermei	14	313	22,35
7.	Timișoara	Arad - Nădlac	10	18	1,8
8	Timișoara	Nîdab - Grăniceri	14	49	3,5
8.	Cluj	Ilva Mică – Rodna Veche	6	162	27
9	Cluj	Bistrița – Bistrița Bârgăului	6	228	38
9.	Brașov	Blaj – Târnăveni Vest	11	677	61,54
10.	Brașov	Târnăveni Vest – Praid	4	120	30

Vă asigurăm că Guvernul României va depune toate eforturile pentru găsirea soluțiilor de continuare a funcționării secțiilor de circulație de interes local care îndeplinesc condițiile de eficiență conform cadrului juridic existent. Pentru cazurile în care nu va exista posibilitatea economică de menținere a serviciilor de transport feroviar se vor declanșa procedurile de închidere a acestora, în conformitate cu procedurile legale în vigoare.

Cu deosebită considerație,

MINISTRU
Miron Tudor MITREA



Domnului deputat Ioan OLTEAN
Parlamentul României – Camera Deputaților