



MINISTERUL TRANSPORTURILOR



MINUTA

ședinței de dezbatere publică

din

10 septembrie 2018

Cuprins

1. Deschiderea ședinței	3
2. Semnarea listei de prezență.....	3
3. Prezentarea ordinii de zi a ședinței	3
4. Etape procedurale parcurse anterior ședinței.....	4
5. Punctele de vedere exprimate de participanți cu privire la proiectul aflat pe ordinea de zi	4

1. Deschiderea ședinței

Ședința a fost deschisă la ora 10.00 și s-a încheiat la ora 12.00

2. Semnarea listei de prezență

Din partea MT:

- RODICA PETRICA - DTF
- MIHAELA CARABINEANU – DTF
- DORIN MITAN – CNCF CFR SA

Reprezentanții societății civile

- MAXIM RODRIGO GABRIEL – FSTFR
- ENCIU DUMITRU – FSTFR
- ALBU DORU – FSTFR
- MATEI AUREL - FSTFR
- PAVAL MARIAN - FSTFR
- NECHITA ADRIAN FSTFR
- IDU NICOLAE - FSTFR
- IUNISOR CRISTIAN - FNSIF
- UDRISTE OCTAVIAN – AGIR+TCR
- MANTESCU IULICA – FML-AFTF
- FELIX RADMILO – FML-AFTF
- CICEO DANIELA –FML-AFTF
- CHIRITA GHEORGHE – FML-AFTF
- VLAD VASILE – FML-AFTF
- TRANDAFIR FLORENTINA – CFR SA
- MARC GRIGORE –FNFMCV
- CATILA CRISTIAN –FNFMCV
- DINU NICOLAE – ELCATEL
- GRIGORE NICOLAE – ELCATEL
- DEMIAN SORIN –FNDF

Reprezentanții mass-media

- MARINESCU GEORGE - ZIARUL BURSA
- CARPEAN FLAVIUS - PRIVESC.EU
- LANCUZOV ALEXANDRU – RADIO ROMANIA ACTUALITATI
- CONSTANTIN MONICA – EXPRESS FORWARDING
- STRAUT DAN –MEDIAFAX

Secretariatul ședinței

- LAURENȚIU VOICU - DCRSPON
- ADRIAN OLTEANU - DCRSPON

3. Prezentarea ordinii de zi a ședinței

Temele aflate pe ordinea de zi a ședinței:

I. Prezentarea și dezbaterile următoarele proiecte de acte normative:

Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2018 -2022

4. Etape procedurale parcurse anterior ședinței

Ministerul Transporturilor - MT a publicat, în data de 03.07.2018, în conformitate cu dispozițiile Legii nr 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, anunțul referitor la inițierea procedurilor de consultare publică cu privire la *proiectul de Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2018 -2022*. stabilind în acest sens un termen de 10 zile în care cei interesați pot transmite în scris propuneri, sugestii, opinii cu privire la proiectele supuse dezbaterii publice.

Anunțul a fost transmis atât către persoanele și asociațiile legal constituite care, în conformitate cu prevederile Legii nr 52/2003, au transmis o solicitare în acest sens cât și către confederațiile sindicale și patronale, reprezentative la nivel național.

În cadrul procesului de consultare publică, reprezentanții Federației Mecanicilor de Locomotivă din România - FML, în baza art. 7 alin. 9 din Legea nr 52/2003, au solicitat MT organizarea unei ședințe de dezbatere publică a proiectului menționat.

Urmare solicitării FML, MT a decis organizarea ședinței respective în data de 10 septembrie 2018.

În acest sens, în data de 5 septembrie 2018, a fost publicat pe site-ul MT, afișat la sediul ministerului și transmis celor interesați, anunțul cu privire la organizarea ședinței de dezbatere publică.

5. Punctele de vedere exprimate de participanți cu privire la proiectul aflat pe ordinea de zi

În deschiderea ședinței reprezentantul DCRSPON a informat participanții cu privire la procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 cu privire la desfășurarea ședinței lista celor înscriși la cuvânt și timpul alocat fiecărei persoane

În continuarea discuțiilor cei care s-au înscris la cuvânt au precizat următoarele:

Iulică Măntescu: Aș pleca de la modul de reprezentare. De ce am solicitat această dezbatere publică? Pentru că strategia de dezvoltare a căii ferate pentru România eu o consider foarte importantă pentru viitorul țării, pentru ceea ce ar trebui să facem. Iar aici avem dovada cum se lucrează în Ministerul

Transporturilor, nivelul de reprezentare. Mă așteptam ca la prezidiu să fie inclusiv domnul ministru Șova, dacă l-ar fi interesat viitorul căii ferate. Sau măcar un secretar de stat. Să nu mai spun de directorii generali. Directorul general al CFR S.A., directorii societăților operatorilor de transport feroviar. Înseamnă că pe niciunul nu-l interesează viitorul căii ferate. Asta e părerea mea. Revenind la documentul în sine, eu consider că acest document era bun pentru o lucrare de doctorat. Și oricine ar fi scris-o ar fi luat doctoratul cu brio. Dar pentru o strategie de dezvoltare a căii ferate este o nulitate. De ce? Pentru că acest document nu are finalitate, nu conține concluziile a ceea ce trebuie să facem pe viitor ca să redresăm calea ferată, să nu mai mergem pe tobogan și să ne prăbușim. N-am văzut ca și concluzii după ce spunem că trebuie să trecem la un mers cadențat, o propunere ce trebuie să facem ca să trecem la un mers cadențat, să ieșim în fața publicului cu acest mers cadențat. Dau câteva exemple. Eu am crezut că această lucrare a fost făcută de către o firmă de consultanță sau, mai grav, de către CNAIR. De ce? Pentru că este inadmisibil ca compania care administrează infrastructura feroviară să vină cu niște propuneri, e adevărat, unele le-au extras din Masterplan, dar Masterplanul toată lumea l-a contestat pentru că nu s-au respectat prevederile legislative europene în momentul când a fost construit Masterplanul. Acum, cu această strategie, din nou nu se respectă nicio prevedere. Nu se mai amintește, dar în conținutul lui nu avem respectarea acestor prevederi. Dau câteva exemple, să înțeleagă toată lumea. Deci discutăm despre transporturile de marfă, discutăm de transportul de călători. Dacă pachetul 4 feroviar, legislația europeană prevede liberalizarea totală a transporturilor de călători România vrea să o facă din decembrie 2018. De ce? Că legislația ne permite să mergem până în termenul de grație decembrie 2023, sau cel mai rău caz până la finalizarea și epuizarea contractelor de servicii publice putem să semnăm contracte pe 10 ani, să securizăm transportul și cele 6 sau 7 firme care operează în momentul actual să aibă timp să se doteze pentru a concura cu orice alt operator, orice altă multinațională din Europa, ori scoțând din decembrie e clar că îi scoatem după piață. Și pe CFR Călători, și pe ceilalți operatori. Probabil că va mai rămâne unul, doi pe anumite secții.

De asemeni, în conținutul documentului, este inadmisibil să venim să spunem că, pentru transportul de marfă, viteza comercială nu contează. Cum este posibil ca un document care vrem să fie considerat strategie, să scriem așa ceva. Este inadmisibil. În primul rând pentru transporturile de marfă ca și concurență, cu

transportatorii rutieri, viteza este prima care contează. Viteza ne dă și oferta financiară. Nu cred că e irelevant cum duc mărfurile din punctul A în punctul B, pe o distanță de 200 km, să le duc într-o zi sau în trei săptămâni. Să imobilizez și vagoane și locomotive. Ori, în această strategie, nu este prevăzut niciun leu pe următorii cinci ani. De fapt se spune cinci ani, dar eu spun patru ani, pentru că 2018 deja a trecut, suntem în septembrie, eu nu știu ce mai aplicăm în 2018 din această strategie. E dusă. De aceea eu am cerut și în subcomisie și o să cer și în comisia de dialog social ca documentul să fie refăcut în totalitate, să aibe un capitol cu ceea ce trebuie să facem în următorii patru ani de zile, să redresăm sistemul feroviar, infrastructura să nu se mai degradeze, pentru că, dacă ne uităm la Anexa 22, unde ar trebui să fie prinse sumele, în 2013, decembrie, Guvernul României s-a angajat prin memorandum, în fața Uniunii Europene, că va aloca 2% pentru infrastructură. Au trecut aproape cinci ani de zile și noi nu am așpcat cei 2%. Noi visăm la 2% și prindem procente, aș vrea să nu greșesc, să dau sumele exacte, ceea ce-și propune infrastructura ca și gestionare. Pentru perioada 2018 – 2020, din bugetul alocat infrastructurii de transport, 2% din PIB ar trebui distribuit astfel: 24,1 pentru întreținere și reparații, din care 60,5% pentru infrastructura rutieră. 36% pentru întreținere și reparații curente ale infrastructurii feroviare. Punctul B, pentru reabilitare, reînnoire, 71,6 pentru reabilitarea rețelei rutiere. 28,4 pentru reînnoirea rețelei feroviare principale. 47,6% pentru investiții, din care 37 – pentru drumuri, 32 pentru calea ferată. Întrebarea mea este de ce nu se respectă reglementările europene, unde scrie clar că ar trebui, din banii alocați ministerului de resort, cel puțin 60% să se ducă către dezvoltarea infrastructurii feroviare, a căii ferate. Noi ne propunem în această strategie, în bătaie de joc, 23% pentru reînnoire și 70 și ceva la sută pentru infrastructură. De aceea eu am crezut că această lucrare este făcută de reprezentanții CNAIR. Și vă pot da multe exemple din conținutul ei. Această lucrare nu conține schimbarea legislativă. Toată lumea ne spune că suntem reorganizați prost din 98. Și stăm încremeniți fără a veni cu propuneri de reorganizare. Nu respectăm legislația, nu este nicio propunere cum să ducem un echilibru între cele două moduri de transport. Pentru că există o discriminare uriașă față de transportul feroviar, în comparație cu transportul rutier. De ce? Anul ăsta din nou s-a creat această discriminare, Consiliul Concurenței de vreo cinci ani atrage atenția și din nou noi nu am respectat ceea ce ne-a recomandat Consiliul Concurenței. Anul ăsta am venit și am schimbat Codul Fiscal, am dat HG emisă de Ministerul Transporturilor prin care returnăm supraacciza tuturor

operatorilor de transport rutier, celor feroviari nu, nici de aceasta dată. Eu o consider o discriminare. Am sesizat și voi sesiza în continuare instituțiile, de aia am cerut și această dezbateră publică și cer, prin intermediul acestei dezbateri publice, toate instituțiile statului să se autosesizeze. Nu se mai poate merge în ritmul acesta și în felul cum se lucrează la nivelul Ministerului Transporturilor. Ori ne asumăm și respectăm legislația europeană, ori, dacă nu, unii ar trebui să plece acasă sau să spună "fraților, închidem calea ferată, nu există viitor pentru calea ferată" și noi știm ce avem de transmis membrilor noștri pe care îi reprezentăm. În încheiere, ca să mă încadrez, cu toate că fiind dezbateră publică nu ar trebui limitat timpul și ar trebui, în funcție de răspunsuri, să mai avem dreptul să revenim la microfon. Mă opresc aici, ca să aibe timp toată lumea.

Felix Radmilo: După cum spunea și președintele Măntescu, noi am cerut în cadrul comisiei de dialog retragerea acestui proiect de act normativ și elaborarea unuia mai serios. La fiecare a treia pagină din această strategie se menționează Master Plan-ul. Trebuie să vă spun că Master Plan-ul, cel puțin pentru feroviar, este un dezastru. Nu putem avea o Românie împărțită în două, România de rang înalt și România de rang jos. Avem în intenție doar să cârpim infrastructura de pe coridoarele europene, în timp ce cealaltă infrastructură, care este totuși o parte esențială a structurii de transport din România, este lăsată la voia întâmplării. Nu putem avea o strategie la care mai mult de jumătate din obiective au la finanțare cifra zero. Este cel puțin o lipsă de viziune faptul că noi propunem să întreținem, să reparăm ce se mai poate repara din infrastructura feroviară. Nu putem să mergem pe ideea că atâta s-ar putea să ne aprobe Ministerul de Finanțe și atunci suntem cuminiți și atâta cerem. Trebuie să avem în plan niște obiective foarte clare, să ajungem pe magistrale la o viteză medie comercială de 70-80km/oră. Pe liniile secundare la o viteză comercială puțin mai mică. Ori în momentul în care ne târâm cu 20km pe oră în traficul de marfă, să ne propunem să creștem cu 50%, deci cu 30 km/oră, credeți-mă nu avem nicio șansă față de transportul auto la aceste viteze. Aș pune întrebarea, pentru că am auzit că intenția este să se pună în echilibru transporturile terestre, auto și feroviar. Cum vom face acest lucru dacă la mai mult de jumătate din obiective avem surse de finanțare zero? Mulțumesc.

Octavian Udriște: Mulțumesc, reprezint și Asociația Generală a Inginerilor din România și clubul român "Prietenii căilor ferate". Ies pe linia antevorbitorilor în legătură cu volumul materialului și poate ar fi bine să încep cu un rezumat.

Personal nu am reușit să îl fac pentru că am fost și plecat și este foarte.... De asemenea, referire la Master Plan, știți că în sala asta am dezbătut Master Plan-ul care a fost vehement criticat, că se opune politicilor europene, care spune "mențineți o rețea feroviară densă și transferați cât mai multă marfă și călători de pe șoselele poluante, surse de accidente și așa mai departe, către sisteme prietenoase cu mediul" și Master Plan-ul în varianta inițială propunea diminuarea rețelei cu 40%. Total în contradicție cu indicațiile europene. Așa că referire la ce ziceți dvs în plan, ar fi trebuit nuanțate, pentru că e păcat. Nu trebuie să fac eu acum pledoaria pentru calea ferată, eu sunt subiectiv pentru că sunt feroviar la a treia generație și am trăit și am pomenit-o cu totul altfel. A fost neglijată în acest minister în mod dramatic în ultimii ani și s-a spus tratament discriminatoriu în favoarea intereselor transporturilor rutiere, poluante și surse de accidente. De aceea zic eu că ar trebui o schimbare de optică la nivelul ministerului. Legat de asta, vreau să vă spun că dacă noi suferim din cauza transportului feroviar, aflu cu am reușit să îi deranjăm și pe vecinii noștri bulgari și pe cei din Grecia. Ei si-au propus, la un moment dat, să se lege de Europa, dar ne-au invitat pe 7 februarie la Bruxelles să ne întrebe pe unde ne legăm noi de Europa de rețea? Că de la Giurgiu la București se cunoaște problema și are peste 12 ani prima linie a căilor ferate a Principatelor Unite, la anul 31 octombrie se fac 150 de ani de la inaugurare și noi nu vom putea circula pe ea, și de la Calafat la Craiova iarăși nu putem să circulăm. Noi pe unde intrăm în Europa? Și pe urmă să ne mirăm că o să ne ocolească pe la sârbi sau prin altă parte. Vă spun nu numai că ne-am încurcat pe noi, dar i-am încurcat și pe alții. La fel i-am încurcat și în domeniul liniilor de mare viteză. La 1 octombrie 2008, în această clădire s-a semnat un acord tripartit, între austrieci, unguri și români. Și-au pus coordonator, pe bază de bun simț, reprezentantul Căilor Ferate Române, pentru că această linie are cea mai mare lungime pe teritoriul României. Noi nu știm să ne coordonăm pe noi, dar să-i coordonăm și pe alții? Au venit alegerile, s-a schimbat Guvernul, s-a schimbat ministrul, ce cale ferată? Autostrăzi, alea aduc voturi. Și ne-am făcut de rușine. Eram membrii ai UE de un an și 9 luni și noi am ignorat un acord tripartit între trei țări frățești. Nu mai eram în lagărul socialist, dar eram în lagărul Uniunii Europene. De aceea noi ne-am pierdut respectul și inițiativa în Europa din punct de vedere feroviar. Ne lăudăm că avem o țară dodoloață, că suntem pe locul 7 în Europa ca lungime a rețelei, dar ca prestață ne-am pierdut. De aceea vine ministrul de Externe maghiar și zice zice vreau trenuri de mare viteză Budapesta -Cluj. Vine sârbul zice vreau Budapesta –

București. Puteam noi să ne ducem să le spunem. Că ne întrebă, pe unde să ne înțepăm la frontiera de vest a României? Nu știm să spunem, că n-am făcut niște studii. La summit-ul de la Varșovia de acum doi ani s-a spus că avem nevoie de o magistrală Nord-Sud și luna asta va avea loc în România o întâlnire a țărilor implicate – Inițiativa celor trei mări, Baltică, Adriatică și Neagră – și mă întreb de ce nu dăm curs propunerii bulgarilor de a merge cu inițiativa celor patru mări, să legăm și Marea Egee. Nu vreau să intru în detalii acum, să facem cu ramuri stânga – dreapta, unde avem nevoie. M-am adresat și Administrației Prezidențiale pe această temă și sperăm să ia în considerație. Cu infrastructura noastră, ne-am concentrat pe Coridorul 9. Din 2001 modernizăm Coridorul 9. Țăra are 891 de km, dacă nu greșesc, și până astăzi s-au recepționat 406... scuzați, 4, că de 9 nici nu se mai pune problema. 890 minus 404, mai sunt 480. 17 ani, regula de trei simplă, ne mai trebuie vreo 19 ani să terminăm Coridorul 4, în ritmul ăsta. Dar ce facem cu rețeaua, principală, neprincipală, nici nu mai știu cum se numește, interoperabilă, că ne-am complicat în definiții că nu mai știm ce se întâmplă. În același ritm ne trebuie 170 de ani. Și de ce rămânem la 160km/oră. Peste 170 de ani asta o să fie viteză de circulație pe calea ferată? Sunt supărat, sunt necăjit, nu vreau să vă mai spun decât electrificare. În consiliul de administrație la infrastructură există un domn care spune că nu avem nevoie de electrificare. Când 29 de ani nu am electrificat un km, iar R...-Videle, Giurgiu-frontieră, 58 km, singura gaură neagră pe un traseu de 2.500 de la Istanbul. Vă mulțumesc.

Grigore Mare: Dezamăgitor, încă îl avem pe domnul Udriște aici și ne mai spune, din când în când, de câte ori am greșit și cred că ar trebui să ne vină mîntea la cap, că deja suntem în prăpastie și dacă nici acum nu ne trezim, s-ar putea să nu ne mai trezim deloc. Mulțumesc.

Cristian Cățilă: Dacă domnul președinte a fost scurt, și eu am să fiu scurt, mai aplicat. Exact cum a zis domnul președinte Mateescu, era bine ca activitatea să fie, prin managerii celor trei unități de cale ferată, Marfă, Călători și Infrastructură, și acolo găsim cadrul ăla practic. Teoretic e simplu să vorbim. Vorbim de reechilibrarea competenței între modurile de transport, o dezvoltare echilibrată, o interconectare între modurile de transport și atunci considerăm prioritar sau cel puțin egal acest sector de cale ferată și anume domeniul feroviar care a fost lăsat în coadă. Ni s-a transmis de la Master, pentru că principala problemă e una singură, infrastructura Căii Ferate, tot ce înseamnă mijloc de

transport circulă pe infrastructura feroviară, dezvoltând partea asta, este clar că și regimul concurențial așa va pune amprenta și bineînțeles și încasările. Astfel vom discuta, principalul punct este dezvoltarea sau ducerea în parametri ai infrastructurii feroviare, indiferent că este interoperabilă sau nu. Când vorbim de aducerea în parametrii, de mărirea vitezei de circulație, obligatoriu trebuie să vorbim de niște lucruri pe care le transmiteau profesori în domeniul feroviar, și anume dublarea, triplarea liniilor cu afectare marfă-călători, când o să ajungem în acest punct dacă noi nu vrem acum decât să cârpim această infrastructură și în special astăzi se transmit magistrale, coridoare, să nu uităm planul de finanțare multianuală, care este referință acestei strategii, bugetele alea care sunt făcute sunt făcute la nivel de unități de cale ferată, deci noi nu putem să venim cu un Master Plan cu o aplicare pe Master Plan a acestei strategii și ultima dată care ar trebui să fie punctul de referință, finanțarea. Sursa de finanțare. Eu zic că este greșeală și ar trebui retrasă această strategie, mulată pe un cadru practic, așa cum e normal, invitați directorii generali, luat tot ce înseamnă cadrul, proces tehnologic din teren și adus sistematic, etapizat. Așa ar fi normal ca să nu ne mințim. Mulțumesc foarte mult.

Maxim Rodrigo: Aș începe prin a spune că sunt foarte dezamăgit că ministrul Transporturilor nu este printre noi, niciun factor decident din România nu este printre noi și ar fi fost foarte important să fie în această sală, la dezbaterea publică, pentru că această proiect de strategie a infrastructurii feroviare 2018-2022 arată foarte clar că nu interesează pe nimeni calea ferată.

Dacă îmi dați voie domnule președinte, ați avut o grămadă de întâlniri cu domnul ministru în cadrul dialogului social și dvs și celelalte federații și confederații și cred că dialogul a existat din partea domnului ministru.

Maxim Rodrigo: Sunt de acord, dar ar fi fost momentul ca să arate că dă o importanță deosebită, fiind o problemă foarte importantă, fiindcă am ajuns pe calea ferată într-o stare jalnic, pentru că să ai 175 de pagini în buletinul de avizare a restricțiilor de viteză, 175 de pagini de restricții și limitări de viteză, cred că spune starea infrastructurii feroviare. Nu am văzut nimic în această strategie prin care să se arate câte restricții de viteză rămân, nu am văzut niciun fel de politică de resursă umană și de salarizare, nu am înțeles exact cu cât se va micșora numărul de salariați, scrie undeva în Anexa nr 12, cu 4.900 și ceva de salariați, aproape 5.000, dar nu știu dacă acesta este numărul real și dacă se va

mișcora sau nu prin concediere, nu știm exact dacă infrastructura feroviară va avea de suferit, se vor închide sau nu secții de circulație și câte. Ținând cont că se face referire la Master Plan, care inițial va arăta că va exista o reducere de 40% la infrastructurii feroviare în această strategie nu se spune decât că pune în aplicare Master Plan-ul, dar nu se spune în ce formă. Deci am vrea ca strategia să nu mai fie la modul general, să atingă toate punctele respective, că rămâne toată infrastructura feroviară, că se vor micșora și cu cât restricțiile de viteză, că crește viteza, că România nu va fi doar țară de tranzit pe trei coridoare și, cum spunea un coleg, în 19 ani s-a făcut jumătate de coridor și mai trebuie să mai stăm încă 19 ani ca să vedem cealaltă jumătate de coridor. Cred că românii au dreptul la mult mai mult. Toată lumea vorbește numai de autostrăzi, nu de cale ferată. Se vorbește în strategie, că în Germania se circulă între orașe cu trenul, în interiorul orașelor se trece pe interiorul orașelor se trece cu infrastructura feroviară, pe infrastructura de tramvai și se circulă tot cu trenurile, deci acolo se dezvoltă infrastructura feroviară, noi încercăm să facem o infrastructură decât pe trei coridoare și aia probabil n-o să o mai prindem noi. Vă dați seama, 19 ani jumate de coridor, alți 19 ani cealaltă jumătate de coridor este prea puțin și România nu dă o atenție suficientă căilor ferate. Nu am văzut în această strategie care sunt propunerile de eliminare a subfinanțării și a lipsei de investiții în infrastructura feroviară și cred că și cetățenii români au dreptul să circule pe infrastructura feroviară ca în orice țară din Uniunea Europeană. Să ne spună și nouă cum se elimină și în cât timp se vor elimina decalajele între țările europene și România, mă refer la infrastructura feroviară.

- Mă așteptam de asemeni să nu se precizeze în această strategie că materialul rulant într-adevăr este foarte important schimbarea lui și la operatorii de transport feroviar dar face parte din altă strategie. Deci, da, într-adevăr, mă așteptam să vină la pachet și cu strategia pentru operatorii de transport feroviar de călători, de stat și privați. Cum spunea și domnul Măntescu mă așteptam să vină cu contracte de prestări servicii pe 10 ani la fel cum s-a procedat și pentru alte țări europene și nu am înțeles de ce toată lumea se grăbește cu liberalizarea pieței de transport feroviar în România în 2019, care va găsi operatorii de transport feroviar nepregătiți, fără material rulant sau cu acesta învechit și cu multe altele. De ce? Ca să vedem că vin din afară operatori de transport feroviar de călători privați care vor circula pe aceste minunate 3 coridoare pe care le facem noi și românii ce vor face? Adică vom avea doar o cale ferată română doar

cu numele? Restul vor fi coridoare, țară de tranzit și operatori privați din afară care să vină să ia și subvenția și material rulant nou? Pentru ei se poate? Pentru români de ce nu se poate? Da, sunt multe probleme. Și noi solicităm să se retragă acest proiect de strategie a infrastructurii feroviare 2018-2022 și să se vină cu o strategie adevărată pentru calea ferată română. Mulțumesc.

Conform strategiei ați împărțit calea ferată în principale – secundare. Sub 40% este considerată principală, restul de 60 și ceva la sută este secundară. Întrebarea este: cu ce se va face întreținerea infrastructurii secundare pentru că în Masterplan este zero trecut pe acești 5 ani. Și a doua întrebare – legată de ceea ce s-a întâmplat în urmă cu câteva săptămâni, aproximativ o lună: Guvernul României a promovat o HG prin care s-a angajat că va construi o linie de mare viteză București – Timișoara, Timișoara – Cluj. În această strategie pe următorii 5 ani de zile nu am găsit nimic ca referire la această linie de mare viteză. Asta... să înțeleg că asta este relația dintre Ministerul transporturilor și Guvernul României? Zero barat colaborare? Vă mulțumesc.

Dorin Mitan: Da, mărturisesc că sunt ușor surprins de modul în care s-au pus problemele. Bun. Pe jumate surprins pentru că toate problemele de fapt ridicate sunt nemulțumiri care sunt comune ale întreg sistemului feroviar, privind ceea ce ni se întâmplă de 30 de ani încoace. Surprinderea provine din faptul că toată lumea dă vina pe strategie deși se pare că nimeni nu a reușit să citească strategia pentru că ar fi găsit răspunsuri pe care ar fi trebuit să le considere mulțumitoare în strategie dar văd că se reproșează exact contrariul a ceea ce scrie acolo. În condițiile astea, v-aș ruga să aveți încredere că strategie rezolvă...propune rezolvări pentru aceste probleme, rămâne doar ca la nivel de politică guvernamentală să se schimbe modul de abordare cu privire la calea ferată, să avem alocate resursele necesare și eu am convingerea că dacă avem resursele și urmăm ceea ce scrie în strategie rezolvăm, gradual nu imediat, toată lumea ne-am dori să rezolvăm imediat toate problemele. Nu se poate. Ce s-a stricat în 30 de ani nu se poate rezolva într-un an-doi. Vor trebui mulți ani ca să rezolvăm. Dar trebuie să începem de undeva și acest undeva înseamnă schimbarea macazului în ceea ce privește în primul rând politica de alocări financiare. Ceea ce face această strategie nu face altceva decât să arate că știm ce vrem să facem, știm ce trebuie făcut cu banii și să creem încrederea factorilor de decizie politică că dacă acești bani se dau vor fi folosiți așa cum trebuie. Aș vrea să... Nu îmi propun acum să intru într-o discuție polemică pentru că nu are sens dar aș vrea

măcar această precizare să o fac ca să nu rămână lumea cu impresia că strategia asta reiterează ideile Masterplanului privind reducerea rețelei pentru că așa a rezultat din niște intervenții, această strategie preia ceea ce este util din Matserplan și anume: prioritizarea proiectelor de modernizare care deja sunt convenite cu Comisia Europeană și în baza cărora se fac deja finanțările din fondurile europene pentru modernizare. Mai departe, în ceea ce privește acea politică de reducere a rețelei ar fi trebuit sau ar fi fost bine să observați că strategia propune o cu totul altă abordare, respectiv menținerea integrală în exploatarea rețelei cu o diferențiere între rețea principală și rețea secundară în sensul că pentru ca să putem menține rețeaua secundară în exploatare să nu o lăsăm să se aleagă praful, să ne propunem niște standarde de mentenanță pentru niște...reduse pentru niște parametri de performanță mai reduși, în așa fel încât să putem asigura o utilizare rațională a fondurilor și să putem menține toată rețeaua viabilă. Mai departe, în ceea ce privește această extindere de obiect care și-au dorit-o mulți referitoare la politica de contractare a serviciilor publice privind finanțarea de material rulant și alocări e material rulant, repet, nu face obiectul acestei strategii. Sunt alte domenii decât ceea ce și-a propus să rezolve strategia. Unele dintre ele sunt enunțate ca și condiții care asigură fezabilitatea strategiei dar nu fac obiectul strategiei. Vă mulțumesc.

Alex Lancuzov: pentru domnul director Mitan – o clarificare: ați vorbit la începutul prezentării despre situația critică, așa v-ați exprimat, referitoare la starea infrastructurii feroviare și ați spus referitor la reînnoirea infrastructurii că 60% din această infrastructură este scadentă la reînnoire. Înțelegem la reînnoire modernizare sau RK-uri?

Dorin Mitan: Bun. Reînnoire conform definițiilor sunt intervențiile pe care noi până acum le știam sub denumirea de reparații capitale destinate să readucă infrastructura la parametrii proiectați inițiali. Deci nu modernizare, readucerea la parametrii proiectați inițial.

Alex Lancuzov: Din cele aproape 5 mii de poduri feroviare câte sunt scadente la reparații? Câte au nevoie de reparații urgente, pentru că știm că premierul a cerut ministrului o situație la poduri referindu-se în mare parte la podurile rutiere dar în privința căii ferate care e situația? Mulțumesc.

Dorin Mitan: Urgența este...ar trebui să facă obiectul unor expertize de specialitate. Ceea ce pot să vă spun este că și podurile sunt în această încadrare

de peste 60% depășire de termen de scadență dar asta nu înseamnă că nu sunt utilizabile. Adică să nu facem greșeala să considerăm că depășirea de termen de scadență la RECA înseamnă că din momentul ăla mai poate fi folosit respectivul element de infrastructură ci înseamnă că din momentul ăla crește probabilitatea de defectare care se poate întâmpla sau nu deci față de o situație normală și în anumite situații când astfel de defectări chiar apar vedem ceea ce se întâmplă acum. Pentru ca să circule trenurile în siguranță se impun restricții de viteză în așa fel încât circulația săs e desfășoare în deplină siguranță. Deci nu aş vrea să facem cumva confuzia ca să punem semnul egal între depășire de termen de scadență și depășire de...sau ieșirea să spunem din plaja de funcționalitate în siguranță.

Alex Lancuzov: Avem un orizont de timp pentru aceste reparații? Care ar trebui să includă și finanțarea?

Dorin Mitan: Orizont de timp o să îl avem în momentul când o să avem o politică de finanțare. Dacă nu, este ceea ce spunea domnul Udriște – prin (...) actual de finanțare probabil că 100 de ani este insuficient ca termen. Ca să vă faceți o idee. Avem de exemplu pentru liniile curente și directe o medie de ...media anuală de depășire a termenelor de scadență la RECA la reînnoire, ceva peste 350 de km anual. În ultimii vreo 15 ani fondurile alocate ne-au permis să facem reînnoire în medie cam pentru vreo 10 km pe an, 10-12 km.

Alex Lancuzov: Vă referiți la fondurile exclusiv de la buget? Ca să fie clar.

Dorin Mitan: Fonduri de la buget pentru că în principiu fondurile europene sunt pentru modernizarea coridoarelor nu sunt pentru..necesități interne.

Octavian Udriște: Gara face 150 de ani. Și mai ales că Bucureștiul este cel mai aglomerat oraș din Europa dpdv al traficului rutier pentru faptul că această mare aglomerare urbană care s-a dezvoltat intens în mediul urban, este singura din Europa care nu are o alternativă atractivă ca ofertă pentru diminuarea navetismului. Se vorbește de trenuri cadențate dar ce facem noi pentru București? Uitați, vine săptămâna europeană a mobilității 16-22 septembrie și mă căznesc de 5 ani să facem un punct de oprire în dreptul localității Mogoșoaia pentru că gara e gară tehnică, era pentru Centura de este, alimentarea zonei industriale din sudul Bucureștiului și niște englezi anul trecut, obișnuiți cu trenul,

au coborât în gara Mogoșoaia să caute Palatul. Vă dați seama că impiegatul s-a speriat când i-a văzut.

M-a întrebat pe unde s-o luăm și i-am zis că sunt câini și s-au dus înapoi. S-a înființat parcul Aquatica de la Chiajna și investitorul a făcut pasarela cu 2 peroane. Vis-a-vis e centrul logistic și... foloseau și trenul. La 1 sau 15 septembrie 2017 s-a închis parcul și trenurile nu mai opreau și au venit cei de la parcul logistic... Nu vă spun ce răspuns a venit. Nu avem călători. În Japonia, oprește trenul pentru o elevă. Haideți să introducem în această strategie și ceva pentru Gara de Nord pentru că a ajuns primăria să preia inițiativa. Am văzut și am fost rugat să fac o luare de poziție în legătură cu preluarea de către primărie a unor trasee de cale ferată să fie scoase din uz Ploiești Vest, Cotroceni, Progresul către Filaret cât mai este. Nu avem un studiu făcut pe Bucureștiul feroviar care să includă și Gara de Nord. Acum 100 de ani s-a făcut acest studiu și s-a produs o subtraversare. Toate țările mai înstărite Varșovia, Polonia, Bruxelles, Anvers, fac ceva pentru gara principală a orașului și a țării. Noi mai puțin. Mulțumesc.

Iulică Măntescu: Am pus foarte multe întrebări, nu mi s-a răspuns la niciuna. Probabil că echipa care este mandatată să participe la această dezbatere publică nu are mandat să ne răspundă la întrebări. Am întrebat cu ce întreținem infrastructura secundară care este peste 60 % din infrastructura actuală. Nimeni nu vrea să răspundă. Ne mințim în continuare. Veniturile proprii ale CFR S.A. ar trebui să fie diminuate pentru că trebuie respectate reglementările U.E. dar atunci cele 2 moduri de transport în echilibrul din punct de vedere al tarifării noi avem... Ar trebui să ducem în echilibru cele 2 moduri de transport rutier, feroviar. Ne obligă legislația europeană. Tot legislația europeană ne obligă și atenți, suntem singura țară din U.E. care ne mințim. Salariile gestionarului de infrastructură din România se plătesc exclusiv din venituri proprii. Veniturile proprii sunt undeva sub un miliard. Anvelopa salarială depășește 1,4 miliarde de lei fără contribuții care se plătesc din cele 1, ceva miliarde de lei alocații pentru întreținerea infrastructurii feroviare. Am cerut de atâtea ori să se schimbe ordonanța 12 să intrăm și noi în rândul Europei în sensul că salariile tuturor salariaților de la gestionarul de infrastructură trebuie să plătească din venituri. Nu întâmplătoare a fost întrebarea mea cu ce întreține infrastructura secundară pentru că altfel, colegul meu a spus mai devreme și a dat exemplu de așteptăm ca în perioada următoare această infrastructură să se strice și mai mult, iar oamenii probabil că vor fi trimiși acasă.

Ca să nu mai vin la microfon, cer amânarea promovării și refacerea în totalitate a acestei strategii. În cazul în care nu suntem respectați, eu am experiență și voi merge în instanță și voi cere anularea și vă reamintesc că în 2005 am anulat o H.G. numită 817 strategia promovată pe 10 ani care a fost casată ca H.G. Haideți să nu ne mai jucăm cu calea ferată română. Vă mulțumesc.

Dorin Mitan: În primul rând s-ar impune o nuanțare. Așa cum este definită de fapt este propusă rețeaua secundară este produsă la nivelul actualei rețele interoperabile și care înseamnă vreo 30 % din toată rețeaua. Apropo de finanțare, dimensionarea necesarului de finanțare pentru întreținere este calculat în așa fel încât să asigure în integralitate întreținerea liniilor administrate în prezent pe CFR S.A. pornind de la premiza că în următorii ani vor continua să se deruleze actualele contracte de închiriere și atunci, răspunsul exact la întrebarea dvs. finanțarea întreținerii este din veniturile proprii completate cu subvenția de la bugetul de stat la nivelul care a fost calculat acolo respectiv 1,45 miliarde de lei pe an.

Iulică Măntescu: Domnule director, se duc în salarii 80 % din ăia 1,45 miliarde. Ne mințim.

Dorin Mitan: Deocamdată, să nu uităm că ceea ce avem noi sunt undeva vorbim de subvenție am ajuns să avem undeva pe la sub 100 de milioane pe an și ceea ce spune strategia este că trebuie să... mai mult.

Iulică Măntescu Aș vrea să rămân la una din multele întrebări care le-am pus și la secțiile secundare care se vorbea mai devreme sau de interoperabilitatea secțiilor din România fiindcă definiția europeană este altă. La noi nu se poate vorbi despre interoperabilitate. Trebuie să fie secție separată de marfă, secție separată de călători cu viteze mai mari sau cel puțin egale cu 160 km/h. Nu avem așa ceva. Exact cum spunea colegul - am făcut noi definiții în România cum le-am vrut, le-am transpus în legile românești. În continuare, văd că ocoliți răspunsul. V-am întrebat aceste secții secundare sau neinteroperabile vor fi toate închiriate în viitor fiindcă sursa de finanțare nu o vedem și asta ne interesa strategia de dezvoltare 2018-2022 asta prevede că România va rămâne în final decât cu coridoarele europene și cu câteva secții principale? Mulțumesc.

Dorin Mitan: Cred că tocmai am răspuns dar nu e nicio problemă. Tocmai am spus adineauri că strategia prevede menținerea în exploatare a întregii rețele.

Că deocamdată se pune problema că evident vor trebui să continue contractele actuale de închiriere. Părerea noastră și este scrisă în strategie și argumentată este că această politică de închiriere de secții nu ar trebui să mai continue, încet, încet ar trebui să renunțăm la această închiriere tocmai pentru că acei gestionari nu au niște obligații ferme privind întreținerea și repararea infrastructurii și atunci, ceea ce se propune este ceea ce vă spuneam definirea unor standarde de performanță, de viteză de circulație mai reduse, aceste secții secundare în așa fel încât să poată fi întreținute cu niște posturi mai mici care să poată să fie suportate de la bugetul de stat să putem menține toate rețeaua cel puțin la un nivel decent. Asta este ideea. Nu se pune problema nici de reducere, concentrare doar pe coridoarele europene, ci dimpotrivă tocmai de asta am subliniat la început că prioritatea care este recomandată în strategie este reînnoirea care înseamnă magistrale dar magistrale înseamnă vreo 4.000 și ceva de km din tot ce înseamnă rețea plus echivalentul de legătură înseamnă cam jumate din lungime, dar cu această jumate din lungime se întâmplă cam 85 % din trafic. Dacă pentru 85 % din trafic noi reușim să aducem viteza la nivelul vitezelor proiectate inițial, înseamnă un salt foarte mare în materie de performanțe ale circulației și deservicii performante care stau la dispoziția clienților ceea ce nu putem acum.

- Toți suntem în aceste servicii al secțiilor interoperabile. În 2009 au fost date la pachet din acel registru neinteroperabil ... una rentabilă cu încă 3 nerentabile. Ne interesează dacă în această strategie găsim și posibilitatea revenirii din statutul în care prezintă rentabilitate și vă dau un exemplu - partea regională CFR Craiova prezintă revenirea la statutul de neinteroperabilitate în interoperativitate, dacă aveți în calcul acest lucru.

Dorin Mitan: O problemă nu se pune după părerea mea în acești termeni. În primul rând apropo de neinteroperabil/interoperabil. Cel puțin în opinia mea și transpare și în textul strategiei nu cred că este cea mai fericită împărțire a rețelei pentru că nu interoperabilitatea în sine este elementul distinct, ci ea trebuie să fie interesată de trafic și de aici a apărut această idee de a renunța la această distincție neinteroperabil/interoperabil și vorbi despre principal cu cerințe mai mari de trafic și secundar vine cu cerințe de transport mai reduse. Mi se pare că este mai apropiat o astfel de clasificare decât de necesitățile noastre. Apropo de ce spuneți dvs. cu această politică de închiriere. Până la urmă totul aici în materie de închiriere depinde de banii alocați pentru compensarea obligației de serviciu

public. Deocamdată, dacă pentru cei care sunt informați, în ultimul timp nu am reușit să închiriem secții din simplu motiv că reducerea volumului total de fonduri alocate pentru compensarea obligației de serviciu public ne permite să le scoatem la închiriere doar cu un pachet de 2 perechi de trenuri pe zi ceea ce nu interesează pe nimeni, dar revin la ideea că nu asta ar trebui să fie abordarea în continuare, ci ideea de a încerca să mărim oferta pe cât se poate peste tot pe rețea, iar aici ajungem a o chestie care iarăși iese în afara obiectului strategiei, dar intră în acele condiții de fezabilitate respectiv regândirea contractelor de servicii publice bazate pe criterii de performanță, bazate pe utilizarea eficientă a tuturor în așa fel încât să se poată mări oferta de servicii oprite clienților și bazată inclusiv pe mărirea cuantumului de fonduri alocate pentru compensarea serviciilor publice deoarece acest mecanism de finanțare de la stat este un mecanism gândit prin legislația europeană să ajute la reechilibrarea competiției între cale ferată și rutieră, dar dacă noi nu reușim să folosim banii în mod eficient și de la an la an reducem oferta pentru că dacă ne uităm asta s-a întâmplat în ultimii ani unde au fost până anul trecut din ce în ce mai mulți bani dați de la buget pentru serviciul public și din ce în ce mai puține trenuri, avem o problemă, iar problema asta se pare că a început să fie sesizată la Ministerul de Finanțe.

- Ați făcut referire la secții secundare. Eu atrag atenția că vă contraziceți în ceea ce spuneți pentru că de exemplu, pe aceste secții secundare, volumul de mărfuri transportate reprezintă 68 %. Restul de 32 % aparțin secțiilor principale. Înseamnă că ați făcut referire numai la transportul feroviar.

Dorin Mitan: Nu. Aici cred că sunteți dvs. într-o ușoară eroare pentru că eu știu la ce vă referiți. Nu este vorba de 68 % transportați pe secțiile secundare, ci din totalul traficului de marfă de pe rețea, 68 % are puncte de terminus. Țăsta este motivul pentru că aceeași poveste se întâmplă și la traficul de călători. Țăsta este motivul pentru care noi întotdeauna am fost contra acelei idee avansate în Masterplan că acele secții secundare s-ar putea elimina că nu ne trebuie.

- Problema este că dacă noi nu avem și nu mi-ați răspuns la întrebare cu ce bani întreținem secțiile secundare, oamenii ăștia, operatorii de transport feroviar din România vor circula cu viteză de 5 km pe acele secții să transporte marfa.

Dorin Mitan: Răspunsul este unul singur - deocamdată, bani de la buget.

- Nu sunt prevăzuți în proiectul ășta.

Dorin Mitan: Sunt prevăzuți. Tocmai asta v-am spus.

- Pentru secțiile secundare nu sunt.

- Încă o idee pe care am mai discutat-o și în comisie. Poate că înainte de a mai elabora strategia, principala preocupare a Ministerului ar trebui să fie modificarea Masterplanului care este dezastruos care a fost chipurile aprobat în C.E., un Masterplan care să plece de la filosofia celor 2 moduri de transport să fie reale nu povești, un Masterplan care să prevadă dezvoltare și nu regres sau stagnare și un Masterplan în care să vreau să apară și linii de mare viteză pe coridorul Paneuropean și toate să se întâmple într-un orizont de timp rezonabil. Mulțumesc.

(...)

La finalul dezbaterilor, reprezentantul DCRSPON a informat participanții la ședință cu privire la faptul că:

- Direcția de specialitate va analiza propunerile înaintate;

- Minuta ședinței va fi publicată pe site-ul ministerului;

- Ultima variantă a proiectului de act normativ va fi publicată pe site-ul ministerului în termenul de cel mult 10 zile, stabilit de Legea nr. 52/2003.

În încheiere, reprezentanții ministerului au mulțumit participanților și au menționat disponibilitatea ministerului de a colabora cu toți factorii implicați în activitățile reglementate de proiectul de act normativ.