



(235B)  
MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE,  
TRANSPORTURILOR ȘI LOCUINȚEI  
Bd. Dinicu GOLESCU, Nr. 38  
CABINET MINISTRU

Nr. 167  
Data 15.01.2002

București, 14.01.2002  
Nr. 23

**Către,  
Ministerul pentru Relația cu Parlamentul  
Domnului Ministru Acsinte GASPAR**

Referitor la interpelarea domnului deputat Codrin ȘTEFĂNESCU nr.235B/17.12.2001 adresată domnului ministru Miron Tudor MITREA în ședința Camerei Deputaților, vă comunicăm următoarele:

De la înființarea sa, regia autonomă Societatea Națională a Căilor Ferate Române s-a dovedit ineficientă ca agent economic, în fiecare exercițiu financiar și a existat tendința de creștere în timp a ineficienței.

Astfel, S.N.C.F.R. s-a confruntat cu o criză generală, cauzată în principal de dificultățile sale interne, dar și de existența unor condiții nefavorabile pe piața transporturilor, caracterizată prin scăderea generală a cererii de transport și concurența inechitabilă între modurile de transport, în special între auto și calea ferată.

Motivele menționate anterior precum și principiile de reformă ale transportului feroviar, stabilite prin Directivele 91/440, 95/18 și 95/19 ale Uniunii Europene care asigură condițiile pentru integrarea transportului feroviar din România în rețeaua europeană au stat la baza reorganizării S.N.C.F.R. care a fost un proces continuu și complex.

**Scopul aplicării reformei la S.N.C.F.R. a fost de a crea condițiile de asigurare a relațiilor comerciale în relația cu instituțiile publice și cu agenții economici, iar scopul restructurării – de a implementa formele concrete ale entităților comerciale din domeniul transportului feroviar în concordanță cu cerințele reformei și cu tendințele europene.**

Cu toate acestea, în decursul anilor ca urmare a scăderii semnificative atât a traficului de călători cât și a celui de marfă pe unele secții de circulație, ca urmare a diminuării activității economice din acele zone (datorită închiderii de unități economice), a condus la volume de trafic care nu justifică desfășurarea activității feroviare pe aceste secții din punct de vedere al eficienței economice, întrucât cheltuielile de exploatare și întreținere depășesc veniturile, fapt concretizat prin mărirea numărului de secții nerentabile.

În această situație s-a încadrat și secția de circulație de cale ferată îngustă **Turda – Abrud**, care până în 1998 a efectuat transport de mărfuri și călători, dată la care secția respectivă a devenit nerentabilă și a fost trecută în gestionarea Societății de Administrare Active Feroviare.

Această decizie s-a datorat în principal următorilor factori:

- În anul 1998, la un venit de 1 miliard de lei au fost realizate cheltuieli totale de 4 miliarde lei (cu întreținerea infrastructurii și a materialului rulant, cheltuieli cu munca vie, piese schimb, combustibili etc.);
- În condițiile în care durata de transport pe calea ferată, pe relația Turda – Abrud (98km), este de 6 ore călătorii au „migrat” către sistemul de transport auto care realizează aceeași distanță în circa 3 ore;
- Principalii agenți economici din zonă au încetat activitatea ceea ce a determinat ca transportul de mărfuri pe această relație să devină nerentabil;

Cu toate acestea, transportul de călători cu „Mocănița” a continuat până în primăvara anului 2001 sub forma unei activități de agrement.

Menționăm că transportul de mărfuri în zonă este asigurat de **SC Exploatare și Transport Auto „C.F.R. Transauto” S.A.**, în sistem intermodal, pe calea ferată până în stația Turda unde containerul este transbordat de pe vagon pe mijloc auto aparținând aceleiași societăți, marfa continuânduși parcursul până la destinație.

Acest sistem asigura transportul unei cantități de 3000 tone nete lunar la un preț de cost cu mult mai mic decât cel rezultat din exploatarea secției de circulație Turda-Abrud. Totodată C.F.R. Transauto poate organiza inclusiv transportul minereurilor și produselor de carieră în trenuri complete de transcontainere la o capacitate de transport estimată la 4000-5000 tone lunar.

Redeschiderea acestei secții de circulație prezintă inconveniente tehnice și financiare astfel:

- Fondurile fixe aferente prezintă o puternică uzură fizică și morală;
- C.F.R. Marfă S.A. nu mai are în dotare material rulant necesar acestei secții;
- În stația Turda trebuie realizată transbordarea mărfurilor din vagoane de ecartament normal în cel îngust și invers, operație care crește costul transportului și care nu permite un volum de transport mare și nici o diversitate a mărfurilor comparativ cu sistemul intermodal;
- Cheltuielile de redeschidere și de exploatare a acestei secții de circulație sunt nejustificate de mari față de volumul de mărfuri ce urmează a fi transportate.

Cu toate acestea, având în vedere tradiția acestei linii de cale ferată este posibilă redeschiderea traficului de călători pe această relație în următoarele situații:

- Subvenționarea din partea administrațiilor publice locale;
- Concesionarea acesteia în situația în care se găsesc investitori interesați.

În ceea ce privește posibilitatea creerii unei noi linii de cale ferată pe această relație trebuie să menționăm faptul că prioritățile noastre se concentrează asupra coridoarelor de transport pan-europene IV și IX, care se ridică la circa 5 miliarde de dolari.

De asemenea precizăm că în prezent locuitorii Munților Apuseni, în conformitate cu Legea nr.33/1996 modificată și completată de Legea nr.144/1997 beneficiază de unele drepturi economice printre care și reduceri la transportul feroviar al mărfurilor.

Cu stimă,

**MINISTRU**  
**Miron Tudor MITREA**

The image shows a circular official stamp of the Ministry of Public Transport. The stamp contains the text "MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, TRANSPORTURILOR ȘI ENERGIEI" around the perimeter, the coat of arms of Romania in the center, and the word "MINISTRU" below it. A handwritten signature in black ink is written over the stamp. To the right of the stamp, the name "Miron Tudor MITREA" is printed in bold black capital letters, with "MINISTRU" printed above it.

*Domnului Acsinte Gaspar*  
*Ministru pentru Relația cu Parlamentul*