



(6375)

**MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE,  
TRANSPORTURILOR ȘI LOCUINȚEI  
Bd. Dinicu GOLESCU, Nr. 38  
CABINET MINISTRU**

București, 21.05.2001  
Nr. 948

**Ref: interpelarea Domnului Deputat Gheorghe DINU, în ședința  
Camerei Deputaților din data de 07.05.2001, privind situația  
transportului feroviar**

Calea ferată este un sector important în economia oricărei țări, deoarece acest mod de transport este foarte eficient din punct de vedere al consumului energetic, puțin poluant față de alte moduri de transport, utilizează eficient terenul pe care este amplasată infrastructura feroviară și reprezintă cel mai sigur sistem de transport.

Piața de transport feroviar reprezintă, la nivelul anului 2000, 54% călători km și 41% tone km mărfuri din total călători km și tone km transportate pe teritoriul României ceea ce confirmă rolul și locul acestui sistem de transport în strategia generală de dezvoltare a transporturilor precum și în cadrul programului de guvernare.

Recunoscând importanța deosebită a sectorului feroviar am analizat situația și am dispus primele măsuri necesare pentru îmbunătățirea activității.

În acest sens am reorganizat activitatea în transportul feroviar de călători prin verificarea societăților regionale de călători cu Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători "CFR Călători" – SA care a eliminat paralelismele din activitatea acestora.

În urma analizei sistemului feroviar am constatat un număr nou de funcție de conducere și am dispus reducerea acestora cu 40% simultan cu îmbunătățirea structurilor organizatorice ale societăților feroviare.

În cadrul Ministerul Lucrărilor publice, Transporturilor și Locuinței activitatea de transport este coordonată de un sector de stat care are responsabilități pentru toate modurile de transport, urmărind o dezvoltare armonioasă a acestora.

Noua structură organizatorică a Companiei Naționale de Căi Ferate CFR SA aplicată de la data de 01.04.2001 răspunde cerințelor exploatarii feroviare în cadrul companiei care gestionează infrastructura feroviară publică și privată.

Numărul total de salariați ai CNCF CFR SA este de 47.200. În mod eronat în interpelare se precizează că regionalele au peste 50.000 salariați.

La nivelul regionalelor de cale ferată (subunități) activitățile de energetic șef, organizarea, problemele de investiții și RK, compartimentul statistic sunt urmărite prin servicii și birouri specializate, care coordonează – în domeniile respective – toate sectoarele și anume: trafic, linii, instalații, patrimoniu.

Coordonarea activității tehnice, în cadrul CNCF CFR SA se face la nivel de direcție date fiind atribuțiile legate de politica de investiții și RK, derularea programelor cu finanțare externă, promovarea proiectelor, avizarea în CTE, urmărirea strategiei de dezvoltare a companiei, asigurarea tratării unitare pe rețea a unor aspecte organizatorice (normative, regim de muncă, regulamente de organizare și funcționare, etc).

În organizarea CNCF CFR SA asigurarea sistemului calității și protecției mediului se face prin Serviciul Calitate, Metrologie, Protecția Mediului, aflat în subordinea directă a Directorului General .

Serviciul Calitate, Metrologie, Protecția Mediului coordonează Birourile de Calitate și Protecția Mediului existente la nivelul fiecărei Regionale de Cale Ferată .

În ceea ce privește protecția mediului, CNCF CFR S.A. are organizate la nivelul fiecărei regionale Laboratoare de Protecția Mediului, care asigură încadrarea în normele din domeniu privind factorii de poluare datorati exploatarei infrastructurii feroviare .

Toate acțiunile întreprinse în domeniile calității și protecției mediului sunt puse de acord cu normele internaționale, urmărindu-se alinierea la cerințele normelor UIC (actuala organizare la nivelul CNCF CFR S.A. răspunde acestor cerințe).

Nominalizarea conducătorilor la regionalele de cale ferată s-a făcut pe criterii profesionale, ținându-se cont de experiența și rezultatele în activitate ale acestora .

Specializarea profesională a fiecăruia dintre directorii (linii, mișcare, vagoane) este dublată de calități manageriale, dovedite și în scurtul interval de la numirea lor în funcție și până în prezent .

Calitățile profesionale, experiența în conducere și rezultatele obținute de actualul director general al Companiei Naționale de Căi Ferate CFR S.A. au fost și sunt apreciate ca atare, toate acestea recomandându-l ca un bun manager .

Acțiunea de igienizare și salubritate a stațiilor de cale ferată (cca. 1200 pe rețeaua CFR) derulată în anul 2000 a fost impusă de restanțele mari înregistrate de-a lungul timpului la lucrările de patrimoniu.

În parte au fost realizate lucrări în regie proprie, utilizându-se și personal al diviziilor patrimoniu .

Cheltuielile din fonduri proprii la care se face referire în interpelare au fost orientate prioritar, de acord cu organele sindicale, spre îmbunătățirea condițiilor de muncă ale salariaților .

Toate verificarile întreprinse până în prezent nu au pus în evidență nereguli privind utilizarea acestor fonduri proprii .

În domeniul instalațiilor de semnalizare, politica de dezvoltare s-a orientat încă din anul 1992 către înlocuirea actualelor instalații de semnalizare cu relee (unele din ele având durata normală de utilizare de mult depășită) cu instalații de semnalizare electronice, din ultima generație, bazate pe folosirea tehnicii de calcul, cu precădere cele aflate pe Coridorul IV, prin atragerea de fonduri externe .

În acest an se da în funcțiune instalația de comandă din stația Ploiești Sud, cu un efort valutar de circa 5 milioane USD, iar în anii 2001 – 2002, cu fonduri PHARE se vor realiza stațiile Timișoara Nord, Arad, Brașov și stațiile din complexul București Nord (la care există și o importantă parte a instalațiilor realizate în țară: circuite de cale românești, relee noi produse în continuare la SC Electromagnetică, electromecanisme de barieră fabricate la SA Aerofina, cabluri de semnalizare și cabluri de alimentare din producția SC IPROEB Bistrița).

Tot în această direcție se află încurs de evaluare două soluții tehnice românești (una pe raza Regionalei CF Brașov, la stația Timiș și una pe raza Regionalei CF București, la stația Vidra), care, odată ce vor fi omologate (în anul 2002) vor putea fi folosite la toate lucrările de reparații capitale ale instalațiilor de semnalizare. Se vor obține astfel instalații de semnalizare care vor păstra siguranța circulației dată de logica cu relee dar vor avea disponibilitatea și supletea unor instalații electronice bazate pe tehnica de calcul, cu creșterea siguranței circulației în exploatare prin reducerea posibilității apariției erorii umane și garantarea semnalizării la un punct central a tuturor deranjamentelor aparute la instalația CED, fapt ce va conduce la o întreținere la un nivel superior a acestor instalații .

În anii următori se vor efectua în continuare lucrări RK la instalațiile de centralizare electrodinamică cu relee, iar în stațiile cu instalații electromecanice (cum sunt și cele de la Târgu Mureș) se introduc, în limita fondurilor disponibile și în funcție de trafic, instalații de centralizare electrodinamică cu relee (în acest an se realizează astfel de lucrări în stația Brașov a Regionalei CF Cluj).

Politica de electrificare a liniilor de cale ferată se bazează pe o parte pe definitivarea lucrărilor deja începute (cazul secției Tecuci – Barbăși) și pe de altă parte pe integrarea coridoarelor feroviare de transport IV și IX – care străbat România – în circuitul european .

S-au avut în vedere de regulă liniile magistrale sau acele secții de circulație (Mangalia – Constanța) care pot fi exploatate mult mai avantajos din punct de vedere economic .

Referitor la dotarea cu instalații de automatizare a secției Târgu Mureș, volumul de trafic actual și gradul de siguranță pe care-l conferă instalația existentă de tip electromecanic nu justifică investiții majore într-o etapă imediat următoare .

Politica de intretinere curenta si de reparatii capitale la infrastructura publica prevede utilizarea, la lucrarile ce se efectueaza la linii, atat a traverselor si a prinderilor din productie interna cat si a celor aprovizionate din strainatate .

Folosirea unor sisteme moderne de prindere elastica a sinei de cale ferata de traverse a fost demarata deja din ani anteriori si se continua (chiar si pe primul tronson al coridorului european nr.IV Bucuresti – Campina, a carui inaugurare va avea loc la 15.05.2001).

Colaborarea cu unitatile romanesti producatoare de traverse din beton armat la care se face referire in interpelare poate continua in etapa imediat urmatoare, tinand cont de solutiile tehnice si de tehnologiile ce se vor aplica la intretinerea si repararea liniilor de cale ferata.

Pentru moment nu exista nici o relatie contractuala cu firma la care se face referire in interpelare ( PFLEIDERER ) .

**MINISTRU**

**Miron Tudor Mitrea**

