600a/08.10.2025

Parlamentul României
Senat

Grupul Parlamentar Alianța pentru Uniunea Românilor

Către:
Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
În atenția:
Domnului Ministru al Transporturilor și Infrastructurii, dl. Ciprian-Constantin Șerban

Obiectul interpelării: Starea infrastructurii feroviare și eficientizarea serviciilor CFR ținând cont de siguranța circulației și de readucerea căilor ferate la un standard de profitabilitate cel puțin la nivelul de dinaintea reorganizărilor postdecemebriste.

Stimate Domnule Ministru,

În conformitate cu art. 111 și art. 112 din Constituția României, precum și cu prevederile Regulamentului Senatului privind exercitarea dreptului de interpelare, vă adresez prezenta interpelare referitoare la situația actuală a infrastructurii feroviare și a serviciilor prestate de sistemul feroviar roman.

Context:

România, înainte de modificarea structurii căilor ferate, era al cincilea sistem feroviar pe Europa și pe locul doi ca densitate a rețelei feroviare.

Dispunea de una dintre cele mai extinse rețele feroviare din Europa Centrală și de Est, însă în momentul actual, gradul de modernizare este printre cele mai reduse și numeroase relații sunt anulate sau abandonate.

Conform datelor publice:

1. Vă rugăm să precizați dacă ați efectuat o analiză a eficienței căilor ferate în comparație cu perioada anterioară privatizării și după privatizare!
2. Ce măsuri ați luat sau preconizați să luați pentru readucerea în stadiul de eficiență a sistemului feroviar român?
3. Ce eficiență ați constatat ca are dispariția tuturor structurilor feroviare, care au fost eliminate, până în prezent? Ca de exemplu: uzinele de producție a șinelor de cale ferată, uzinele de producție de material mărunt și a traverselor de

beton, de creuzotat a traverselor de lemn, uzinele de producție de vagoane și locomotive, IMMR-urile, pentru utilajele grele de cale precum și pentru reparația lor conform instrucțiile de cale ferată?

4. Ce eficiență are dispariția unor depouri de locomotive care zeci de ani au asigurat reparația și întreținerea locomotivelor și utilajelor grele de cale.

4. Ce eficiență a avut eliminarea secțiilor de sudură din regionalele de CFR?

6. Care este eficiența în întreținerea infrastructurii ca urmare a reducerii districtelor L și a personalului autorizat și specializat în întreținerea și refacția linei de cale ferată?

7. Care este eficiența în reducerea personalului din ramura de mișcare și ce măsuri ați luat pentru a elimina suprasolicitării acestui personal și evitarea bornout-ului?

8. Care este eficiența și ce măsuri de eliminarea a suprasolicitării (bornout-ului) în ramura de tracțiune?

Având în vedere că au existat cazuri de suprasolicitare, epuizare fizică și psihică a mecanicilor de locomotive datorată faptului că au fost excluși mecanicii ajutor după locomotivele trenurilor de marfă și personale?

Vă rugăm, să precizați care a fost justificarea încălcării sau ignorării instrucțiilor CFR, mai ales în zona de siguranță a circulației atât timp cât nu a existat, o activitatea de modernizare automatizare, robotizare sau digitalizare a lucrărilor care să aibă un efect evident și neapărat mai bun, în zona de siguranță a circulației, așa cum o impun instrucțiile CFR.

9. Cine și cu ce justificare a modificat programul instrucțional de revizie a căii?

Orice măsură, orice intervenție în structura CFR și mai ales în zona de SC trebuie să fie justificată tehnic, organizatoric și instrucțional, câte din aceste intervenții au fost politice(abuzive, irațională și distructive) și câte au avut la bază un studiu fundamentat de profesioniști feroviari dedicați muncii în cadrul căilor ferate?

Ați făcut o analiză a situației actuale și o comparație cu situația în care CFR-ul a avut cea mai mare eficiență, cu alte structuri feroviare de succes și cu situația actuală, încât să determinați foarte corect care sunt elementele și măsurile distructive

care trebuiesc eliminate, ce soluție de redresare trebuie implementată în cât mai scurt timp, pentru refacerea și reconstrucția sistemului Căilor Ferate Române și mai ales care sunt măsurile cele mai urgente și eficiente care să declanșeze o revenire a stării sistemului feroviar român ca structură strategică de mare interes național, așa cum a fost preț de 169 de ani din 1866 de când Guvernul Român a pus bazele construcției feroviare a primei relații feroviare București-Giurgiu.

Am formulat interpelarea de mai sus din afecțiune profesională ca inginer feroviar și din respect pentru feroviarii care au muncit, s-au sacrificat în timp de pace și de război și și-au iubit nobila meserie de feroviar indiferent de ramura unde au depus eforturi în munca lor care merită tot respectul generațiilor mai tinere.

Solicitare: Având în vedere aceste realități, vă solicit respectuos să îmi comunicați, răspunsul dvs. în scris și oral, în cadrul ședinței plenare, conform procedurilor parlamentare.

Cu respect și considerație,
Senator,
Inginer feroviar, Barcari Dorina
Senat, 07.10.2025