

ALIANȚA PENTRU AGRICULTURĂ ȘI COOPERARE



Nr. 112102026/12.10.2026

Către: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

În atenția: Domnului Ministru al Transporturilor și Infrastructurii

Spre știință: Prim-ministrul României

Ministerul Finanțelor

Autoritatea Vamală Română

Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale

Autoritatea Națională Fitosanitară

Autoritatea Națională Sanitară Veterinară și pentru Siguranța Alimentelor

Administrația Prezidențială – Președintele României

Consilierul prezidențial pentru securitate națională

Secretariatul Consiliului Suprem de Apărare a Țării

Consiliul Concurenței

Referitor la: Blocajul feroviar al transporturilor de cereale românești către Portul Constanța în campania agricolă 2026 și riscurile pentru securitatea alimentară națională

Stimate domnule Ministru,

Alianța pentru Agricultură și Cooperare, care reunește organizații reprezentative ale fermierilor și cooperativelor agricole din România, vă semnalează blocajul feroviar care a decuplat, în plină campanie de recoltare, logistica agricolă internă de accesul efectiv la Portul Constanța și solicită intervenția de urgență a autorităților competente.

Respectăm angajamentele asumate de România și de Uniunea Europeană pentru sprijinirea tranzitului mărfurilor ucrainene. Aceste angajamente nu pot fi însă puse în aplicare prin restrângerea disproporționată a accesului producției agricole românești la infrastructura feroviară și portuară. Din informațiile primite de la membrii noștri rezultă că modul actual de alocare și gestionare a capacității a redus semnificativ posibilitatea de circulație a trenurilor care transportă cereale românești.

Situația din teren

Datele comunicate de membrii noștri, coroborate cu informațiile operatorilor de depozitare și transport cu care aceștia lucrează, indică un blocaj de sistem, care depășește cu mult situația punctuală a unui singur operator și afectează producătorii agricoli, cooperativele și depozitarii dependenți de transportul feroviar spre Portul Constanța.

- **Capacitatea feroviară disponibilă pentru marfa românească.** Potrivit acestor date, mărfurile provenite din Ucraina - cereale, produse petroliere și sare - utilizează aproximativ 40% din capacitatea feroviară relevantă, iar traficul aferent altor înțelegeri bilaterale încă aproximativ 20%. În aceste condiții, pentru transportul producției românești ar mai rămâne disponibilă aproximativ 40% din capacitate.
- **Durata unei rotații spre port.** În condiții normale, o rotație pe ruta Moldova-Portul Constanța durează 48-72 de ore. În această campanie, o navetă completă de 40 de vagoane, care transporta aproximativ 2.000 t de cereale, a petrecut 10 zile pe rețea și în port până la descărcare. Acest caz arată o reducere de aproximativ 3-5 ori a capacității efective de evacuare a mărfii.
- **Prioritizarea în trafic.** Membrii noștri semnalează că, pe anumite segmente ale rețelei din regiunea de Nord-Est, navetele care transportă mărfuri românești sunt oprite în stații secundare pentru a permite trecerea convoaielor transfrontaliere.
- **Stocurile.** O parte semnificativă a capacităților de depozitare din regiune este încă ocupată cu grâu, orz și rapiță din campania de vară, deși livrările erau programate până la sfârșitul lunii septembrie. Floarea-soarelui a ocupat și spațiile temporare disponibile, iar recoltarea porumbului a început. Fără reluarea fluxului de transport, fermele, cooperativele și depozitarii nu mai au unde să primească în condiții corespunzătoare producția din câmp.
- **Controlul fluxurilor la intrare.** Ne este semnalat că verificarea concordanței dintre documentele de însoțire și marfa efectiv transportată (cantitate, greutate, calitate) nu se realizează sistematic pentru garniturile de tren și camioanele care intră în țară, iar în unele puncte cântărirea nu mai este efectuată, echipamentele fiind scoase din funcțiune. Sunt semnalate și cazuri în care mărfuri aflate în tranzit sau din import ar fi fost reîncadrate ca produse de origine românească, ceea ce denaturează statisticile privind fluxurile de mărfuri și creează aparența unei situații aflate sub control.

Consecințele pentru fermieri și depozitari

- **Pierderi fizice de recoltă.** Dacă stocurile din campania de vară nu sunt evacuate, porumbul nu mai poate fi recepționat și depozitat în condiții corespunzătoare. Menținerea lui în câmp sau depozitarea improprie duc la deprecierea rapidă a calității și pot face o parte din producție nevandabilă.
- **Capital de lucru blocat.** La un preț de aproximativ 200 EUR/t la poarta fermei, fiecare 100.000 t care nu pot fi livrate înseamnă aproximativ 20 de milioane de euro imobilizați. Încasările sunt amânate, în timp ce ratele bancare, dobânzile, facturile pentru inputuri și celelalte obligații contractuale ajung la scadență. Presiunea se adaugă scăderii veniturilor și majorării costurilor de producție, pe care prețurile cerealelor nu le-au urmat.

- **Obligații fiscale fără încasări.** Impozitele și contribuțiile salariale trebuie achitate la termen, sub sancțiune, chiar dacă marfa și încasările fermierilor și cooperativelor sunt blocate din cauza accesului insuficient la infrastructura publică de transport.
- **Costurile de imobilizare ajung la fermier.** Staționarea vagoanelor și întârzierile la descărcare sunt transferate de-a lungul lanțului comercial și reduc prețul de achiziție. Fermierul, cooperativa și depozitarul aflat la originea fluxului nu au cui să transfere mai departe aceste costuri. Spre exemplu, la un preț de aproximativ 200 EUR/t oferit pentru grâu în Portul Constanța, transportul pe relația Galați–Constanța ajunge să coste până la 40 EUR/t, adică 20% din preț. La multe culturi, acest cost depășește întreaga marjă a fermierului, care în acest an abia își acoperă cheltuielile de producție. Din zonele mai îndepărtate de port, costul transportului este și mai mare.
- **Pierderea contractelor și a credibilității.** Producătorii și cooperativele riscă să piardă sloturi de livrare și contracte, iar cumpărătorii externi se pot orienta către alte piețe. O relație comercială pierdută din cauza nerespectării termenelor se recâștigă greu și cu costuri mari.

Efectele nu rămân în interiorul sectorului agricol. Pierderile directe, restrângerea activității și insolvența fermierilor, depozitarilor și comercianților locali se transmit furnizorilor de inputuri, procesatorilor, transportatorilor și, în final, veniturilor bugetare.

Nu este acceptabil ca firme românești să fie sacrificate pentru ca un număr restrâns de operatori care controlează fluxurile de tranzit de cereale din Ucraina să își maximizeze câștigurile pe infrastructura publică a României.

Proiectul OMTI privind penalitățile din Portul Constanța

Proiectul de modificare a Anexei OMTI privind regimul de acceptare a trenurilor de marfă în stațiile Portului Constanța confirmă gravitatea congestiei. În forma analizată, soluția propusă sancționează efectele blocajului fără să înlăture cauzele legate de insuficiența și alocarea capacității.

Proiectul reduce de la 6 la 4 ore termenul după care devin aplicabile penalitățile suportate de operatorii portuari și extinde regimul acestora la stațiile din parcurs, inclusiv pe relațiile București Băneasa-Lehliu și Fetești-Țândărei. Potrivit estimărilor AAC, această formulă poate conduce la un quantum de aproximativ 40 de ori mai mare decât calculul pe tren. Proiectul majorează, totodată, de 2,5 până la 5 ori penalitățile aplicabile operatorilor feroviari.

Costurile suplimentare nu vor rămâne la operatori. Ele vor fi incluse în tarife și se vor regăsi, în cele din urmă, în prețul oferit fermierilor și cooperativelor. Majorarea penalităților nu creează capacitate feroviară și nu reduce volumul de trafic care depășește această capacitate.

Solicitățile AAC

AAC solicită adoptarea de urgență a următoarelor măsuri:

1. **Transportul producției agricole românești ca prioritate de securitate alimentară.** Solicităm sesizarea Consiliului Suprem de Apărare a Țării pentru analizarea riscurilor generate de blocarea evacuării recoltei din 2026 și stabilirea, în limitele competențelor legale, a măsurilor necesare pentru protejarea securității alimentare naționale. Infrastructura administrată de CFR SA și infrastructura Portului Constanța trebuie să asigure, inclusiv în situații de criză, accesul efectiv al producției interne, pe baza unor criterii obiective și transparente. Securitatea alimentară a populației României și funcționarea pieței interne trebuie să primeze. Sprijinul pentru tranzitul mărfurilor din state terțe poate fi acordat numai în măsura în care nu le compromite. În acest scop, solicităm declararea infrastructurii feroviare către Portul Constanța ca infrastructură congestionată și aplicarea criteriilor de prioritate prevăzute de art. 47 din Directiva 2012/34/UE.
2. **Culoar verde pentru producția internă pe durata campaniei.** Solicităm un mecanism temporar și transparent prin care, în perioada iulie-noiembrie, să fie rezervată o capacitate minimă din traseele feroviare către Portul Constanța și din capacitatea zilnică de descărcare pentru mărfurile agricole aflate în liberă circulație în Uniunea Europeană. Alocarea poate utiliza informațiile privind statutul vamal deja declarate în aplicația IMComm și trebuie să se bazeze pe criterii obiective și verificabile.
3. **Mecanism interinstituțional operativ.** Solicităm constituirea unei celule comune MTI-AVR-MADR-CFR SA-Administrația Porturilor Maritime, care să fie coordonată de CFR SA, să colecteze în cel mult 24 de ore datele privind stocurile, necesarul de vagoane și timpii de staționare și să coreleze programarea feroviară cu ritmul încărcării, descărcării, transportului și cu programările portuare.
4. **Controale efective asupra mărfurilor din state terțe.** Solicităm AVR, ANF și ANSVSA intensificarea, pe durata campaniei, a controalelor documentare și fizice asupra garniturilor de tren și camioanelor care intră în România cu mărfuri agricole din state terțe: concordanța dintre documente și marfă, cântărirea, verificarea calității și a respectării limitelor maxime prevăzute de legislația UE, precum și confirmarea ieșirii efective din UE a mărfurilor declarate în tranzit, fără descărcări parțiale sau schimbarea originii. Pentru abaterile constatate, solicităm aplicarea fermă a sancțiunilor prevăzute de lege, inclusiv, în cazurile grave sau repetate, suspendarea sau retragerea licențelor și autorizațiilor operatorilor implicați.
5. **Identificarea cauzelor și a responsabililor.** Solicităm analizarea modului în care au fost alocate și utilizate capacitatea feroviară și capacitatea de descărcare în port. Acolo unde se constată că operatori de transport sau portuari au generat ori agravat blocajul sau au favorizat fluxurile de tranzit în detrimentul producției interne, solicităm aplicarea măsurilor prevăzute de lege, inclusiv suspendarea autorizațiilor de funcționare până la remedierea deficiențelor.
6. **Transparența datelor din IMComm.** Pe durata campaniei, solicităm publicarea săptămânală a unor date agregate privind trenurile aflate sub regim vamal și cele care

transportă mărfuri în liberă circulație, timpii medii de staționare și numărul trenurilor refuzate, cu respectarea confidențialității comerciale și a normelor privind protecția datelor.

7. **Eliberarea capacității neutilizate.** Solicităm ca sloturile confirmate și nefolosite fără o justificare obiectivă să fie eliberate și realocate într-un termen prestabilit. Orice penalitate trebuie să fie proporțională, aplicată pe baza unor criterii verificabile și să nu genereze costuri suplimentare nejustificate pentru fluxurile agricole deja afectate de blocaj.
8. **Revizuirea proiectului OMTI.** Solicităm menținerea calculului penalităților pe tren și a termenului de 6 ore, stabilirea unui plafon proporțional și limitarea aplicării la stația de destinație. Pentru transporturile agricole din perioada campaniei trebuie analizată o derogare temporară, după modelul aplicabil produselor energetice lichide. Forma finală a reglementării trebuie precedată de o evaluare reală a impactului asupra capacității feroviare și asupra prețului plătit producătorilor.
9. **Monitorizarea prețului la poarta fermei.** Solicităm MADR și Consiliului Concurenței ca, în limitele competențelor legale, să urmărească pe durata blocajului diferența dintre prețul FOB Constanța și prețul plătit fermierilor, pentru produse și condiții de livrare comparabile, astfel încât costul congestiei să poată fi identificat și documentat.
10. **Măsuri temporare pentru cei afectați.** Blocajele, restrângerea activității, scăderea substanțială a încasărilor și împingerea a numeroși operatori spre insolvență și faliment nu sunt rezultatul unui risc comercial obișnuit. Ele sunt efectul direct al modului în care autoritățile române au prioritizat de facto tranzitul și valorificarea mărfurilor din Ucraina pe teritoriul României și al lipsei măsurilor care se impuneau. Pentru ca fermierii, cooperativele și depozitarii să își poată continua activitatea, solicităm compensarea pierderilor dovedite generate de această situație, precum și analizarea, împreună cu Ministerul Finanțelor, a unor facilități de eșalonare a obligațiilor fiscale pentru cei care pot dovedi că marfa nu poate fi livrată din cauza blocajului feroviar. Solicităm, totodată, ca autoritățile statului să manifeste față de aceste fluxuri cel puțin aceeași exigență pe care o aplică operatorilor economici din România, pentru a opri acum această situație și a preveni repetarea ei, având în vedere repercusiunile majore pentru întreaga țară.

Fiecare zi de întârziere în campania de porumb produce pierderi de calitate care nu mai pot fi recuperate și împinge fermele și cooperativele spre incapacitate de plată.

AAC solicită organizarea, în cel mult 3 zile, a unei întâlniri cu putere de decizie, la care să participe reprezentanții MTI, MADR, MF, CFR SA, AVR, ANF, ANSVSA și ai Administrației Porturilor Maritime, pentru asumarea unui calendar imediat de măsuri și a responsabilităților de aplicare.

Vă rugăm să tratați această situație cu urgența pe care o impune și să ne comunicați măsurile dispuse.

ALIANȚA PENTRU AGRICULTURĂ ȘI COOPERARE



Cu deosebită considerație,

În numele fermierilor și cooperativelor reprezentate de cele patru organizații membre ale Alianței pentru Agricultură și Cooperare.

ORGANIZAȚIE	PREȘEDINTE	SEMNĂTURĂ ȘI ȘTAMPILĂ
PRO AGRO	Ionel ARION	
LAPAR	Matei TITIANU	
UNCSV	Mircea BĂLUȚĂ	
AFF	Vlad MACOVEI	