

Câți bani primește calea ferată prin Planul Național de Redresare și Reziliență. LISTA proiectelor

27 noiembrie 2020

Planul Național de Redresare și Reziliență a fost lansat joi seara, în prezența președintelui Klaus Iohannis, a prim-ministrului Ludovic Orban și a mai multor membri ai Cabinetului. În domeniul transporturilor, cea mai mare alocare o primește, și de această dată, cel rutier, însă sunt prevăzute alocări substanțiale și pentru calea ferată și metrou.



Astfel, în [documentul pus în dezbatere publică](#) sunt prevăzuți 662,82 km de autostrăzi și drumuri expres — 6,4 miliarde de euro, 636,20 km de drumuri de conectivitate și pentru stimularea investițiilor socioeconomice— 2,34 miliarde de euro, 318,19 km de linii de cale ferată— 4,03 miliarde de euro, 34,8 km de linii de metrou în București —2,87 miliarde de euro și 13 km de linii metrou în alte orașe (a se citi Cluj Napoca) – un miliard de euro.

Transportul feroviar, pe locul 2 în Planul Național de Redresare și Reziliență

Autorii Planului încearcă să inducă ideea că transportul feroviar ar fi prioritar: “Este orientat pe tranziția verde: ponderea cea mai mare o dețin investițiile în infrastructura de transport feroviar, metrou, dar și investițiile de mediu, energie verde și eficiență energetică, având drept scop reducerea emisiilor de poluanți în atmosferă”.

Pilon	Domeniu	Intervenție	Buget (mld. EURO)
Tranziție verde și schimbări climatice	Transport durabil	1. <u>Rutier</u> : Autostrăzi și drumuri expres (TEN-T)	3,54
		2. <u>Rutier</u> : Variante Ocolitoare și conexiuni municipii la rețeaua TEN-T	1,00
		3. <u>Feroviar</u> : investiții în cale ferată	2,80
		4. <u>Feroviar</u> : investiții în material rulant	0,35
		5. <u>Metrou</u> : cale de rulare, material rulant	1,58
		Subtotal Transport durabil	9,27

Însă doar câteva pagini mai încolo se recunoaște faptul că transportul rutier este tratat cu prioritate: “Astfel, modernizarea infrastructurilor din România, în special a celei rutiere, feroviare și de metrou devine prioritară între proiectele de investiții ale României”. De altfel, acest lucru este evident și dacă facem comparație între sumele enumerate mai sus.

Situația actuală a infrastructurii feroviare

În document se face o radiografie a situației actuale a sistemului feroviar, imaginea nefiind, evident, una dintre cele mai îmbucurătoare.

Astfel, la 31 decembrie 2019, lungimea simplă a liniilor electrificate de cale ferată în exploatare era de 4.029 km, reprezentând 37,4% din rețeaua de căi ferate în exploatare. În 2019, numai 407 km din rețeaua primară erau modernizați și recepționați, pe coridorul Rin-Dunăre (București – Constanța 225 km, București – Predeal 140 km și KM 614 – Curtici 42 km). În ceea ce privește echiparea cu ERTMS, la nivelul anului trecut, numai 79 km de cale ferată aveau instalat ERTMS nivel 2 pe coridorul Rin-Dunăre (Buftea – Brazi 37 km și KM 614 – Arad – Curtici Frontiera 42 km).

Din cauza stării proaste a infrastructurii, cererea pentru transportul feroviar din România, măsurată în kilometri parcurși per pasager, este de două, sau chiar trei ori mai mică în comparație cu alte țări. Media UE-27 este de 650 km/pasager/an, în timp ce indicatorul echivalent pentru România este cu 66% mai mic. Proporția corespunzătoare României (239 km/pasager) este mai mică decât în alte țări din Uniunea Europeană, exceptând Estonia (172), Grecia (118) și Lituania (34).

Material rulant învechit

Materialul rulant învechit conduce și la un nivel scăzut al serviciilor furnizate pasagerilor, se arată în document. Parcul de vagoane al CFR Călători este de 2.280 unități, cu o vechime medie de 30 de ani, iar peste 770 de unități sunt mai vechi de 20 de ani și peste 220 unități sunt mai vechi de 40 de ani.

Parcul activ de vagoane al societății este de aproximativ 840, insuficient pentru o operare fără riscuri a rutelor cuprinse în mersul trenurilor aferent anului 2019, respectiv a obligației de serviciu public. De asemenea, parcul de locomotive al CFR Călători este de 1.080, din care parcul activ însumează numai circa 440 de unități.

Vârsta medie a parcului de locomotive inventariat se prezintă astfel: locomotive electrice – 38 de ani, locomotive diesel – 44 de ani, automotoare – de 49 ani. Cele mai noi locomotive au fost livrate în perioada 2009-2011.

Investiții feroviare cuprinse în Planul Național de Redresare și Reziliență

FEROVIAR

Proiecte RRF	Valoare cu TVA (mil. Euro)	Lungime (km)
Electrificare și modernizare Cluj Napoca - Ep. Bihor (HU)	1.800,00	156,00
Modernizare Caransebeș - Timișoara - Arad (L3+L4)	1.000,00	68,72
Modernizare Caransebeș - Timișoara - Arad (L1+L2)	910,00	93,47
Material rulant (22 Regio + 17 Intercity)	321,00	-
TOTAL	4.031,00	318,19

METROU

Proiecte RRF	Valoare cu TVA (mil. Euro)	Lungime (km)
M4 - Gara de Nord - Progresu	1.747,00	10,60
Metro Line 6. 1 Mai - Otopeni (NORD)	621,00	14,20
M1 - Metrou Cluj-Napoca	1.000,00	13,00
Material rulant Metrou București (50 buc.)	500,00	-
TOTAL	3.868,00	37,8

Prin indicatorii propuși în Plan, se urmărește modernizarea/electrificarea a minimum 140 km de cale ferată. Lista proiectelor care vor beneficia de finanțare este prezentată în tabelul alăturat.

Planul urmărește dezvoltarea și modernizarea coridoarelor rețelei feroviare TEN-T Core ce tranzitează teritoriul României, însoțite de măsuri de înnoire a materialului rulant, echipare cu ERTMS, protejare a mediului și adaptare la schimbările climatice (aproximativ 3,7 miliarde de Euro cu TVA, pentru care se estimează aproximativ 318,19 km noi de cale ferată modernizată și achiziția a 39 de trenuri de pasageri cu o sumă de 321 milioane de euro).

Bani europeni pentru metrou în Planul Național de Redresare și Reziliență

Rețeaua de metrou din București are în momentul de față următoarele caracteristici: rețea radial concentrică, 77 km cale dublă, distribuită pe cinci linii magistrale, 63 de stații și cinci depouri.

În ceea ce privește materialul rulant, în prezent sunt în exploatare 80 de rame de metrou, dintre care 15 sunt mai vechi de 30 de ani, 18 mai vechi de 15 ani și 26 mai vechi de 12 ani. Necesarul de modernizare imediat este de 50 de rame de metrou pentru a asigura un interval de circulație de până la 3-4 minute.

Pentru metroul din București, este alocată suma de 3,368 miliarde de euro cu TVA, pentru care se estimează aproximativ 38 km magistrale noi de metrou, la care se adaugă achiziția a 50 de rame de metrou cu o valoare de 500 milioane de euro.

Ce spune Adina Vălean despre Planul Național de Redresare și Reziliență

Comisarul european pentru Transport, Adina Vălean, a declarat, cu ocazia lansării Planului că astfel Guvernul pune bazele dezvoltării infrastructurii în următorii ani.

“Apreciez foarte mult faptul că o treime din fondurile alocate României vor merge către transporturi. E o decizie pragmatică și această decizie va duce la rezolvarea unei probleme care frânează dezvoltarea noastră economică de foarte mulți ani. Peste 9 miliarde euro propuneți pentru rețeaua noastră de drumuri și cale ferată. (...)

Pandemia ne-a arătat importanța infrastructurii esențiale europene și necesitatea unui sistem de transporturi puternic și rezistent. Transporturile sunt coloana vertebrală a economiei și a devenit acest lucru foarte clar pe parcursul acestei crize. A fost foarte clar, mai ales la începutul crizei, că din cauza restricțiilor de mobilitate, piața unică europeană a fost în pericol”, a spus ea.

Sursa: Club Feroviar