

Țară în service | Miliarde pentru șine: lucrările de modernizare ale CFR au întârziere. Unde merg banii

27 octombrie, 2022

Compania națională CFR investește 3,5 miliarde de euro pentru modernizarea a 450 de kilometri de cale ferată, de la frontiera cu Ungaria, până în centrul țării, la Brașov. La finalul investițiilor, cel mai devreme în 2027, călătoria cu trenul ar trebui să dureze, în teorie, jumătate din timpul actual. Lucrările sunt deja întârziate, au constatat reprezentanții CFR. Până acum, pe singura investiție majoră a unei linii de cale ferată din ultimii 30 de ani, de 900 de milioane de euro, trenurile ajung mai rapid cu doar 10 minute.

Cozile uneori kilometrice de autovehicule spre/dinspre Brașov, Valea Oltului sau Borș ascund și o altă problemă majoră a infrastructurii de transporturi din România: cea a căilor ferate.

Căile feroviare actuale, realizate în perioada comunistă sau chiar interbelică, sunt prea vechi, iar foarte puține sunt electrificate, pentru a permite trenurilor să circule cu viteze mai mari de 100 de kilometri. În plus, CFR nici nu are suficiente trenuri moderne, care să mențină viteze constante de 160 de kilometri pe oră, standardul ramelor feroviare din Europa.

Cea mai mare problemă este însă lipsa electrificării. Conform Eurostat, rețeaua feroviară din România este electrificată în proporție de doar 20,06%. CFR SA calculează însă diferit și spune că România ar avea căi ferate electrificate pe 37,91% din totalul rețelei.

„Viteza trenurilor din România este o problemă, dar reabilitările sunt cele care, paradoxal, distrug puținul sistem feroviar rămas. Și asta pentru că, mult înainte ca trenurile să circule cu măcar 140km/h după reabilitare, calitatea serviciului începe cu o scădere de 4-7 ani cât durează reabilitarea. Ori această distrugere a puținii încrederi rămase în sistem se recuperează extrem de greu. Oamenii se mută în autorurisme și apoi se întorc foarte greu la tren, inclusiv după reabilitare. Fenomenul este cât se poate de clar atât pe București - Brașov, cât și pe București - Constanța”, ne explică Mihai Alexandru Crăciun, expert în domeniul transporturilor.



Conform Eurostat, liniile de cale ferată din România sunt cele mai lente din UE din cauza lipsei electrificării

Kinal Zoltan, un afacerist din Cluj-Napoca, este de părere că nici pentru traficul de marfă, transportul pe calea ferată nu este o variantă optimă.

„Am încercat să aduc cereale din Ucraina și apoi să le export spre Ungaria. Pur și simplu nu s-a putut. Nu au fost orare libere, nu au fost căi ferate libere, trenuri și nici nu puteam garanta un program de livrări. Este imposibil să faci un transport de marfă pe calea ferată, poate cu excepția a 3-4 mari companii de transport marfă care dispun de propriile trenuri și își fac propriul orar”, spune acesta.

Linii fără electricitate

România și-a asumat prin ultimele proiecte operaționale europene de investiții în marea infrastructură, dar și în Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), să investească masiv în modernizarea liniilor de cale ferată. Scopul investițiilor: preluarea din traficul aglomerat de pe drumurile naționale și autostrăzi, dar și pentru a reduce poluarea.



„Avem o șansă istorică pentru a moderniza România viitoarelor câteva generații, într-un moment nu tocmai fericit”, ne-a explicat și Cristian Ghinea, fostul ministru al Fondurilor Europene. El s-a referit la faptul că transportul pe cale ferată este unul ecologic, spre deosebire de cel rutier, care încă este predominat de motoarele cu combustibili fosili.

Astfel, din 2017 și până în 2030, Ministerul Transporturilor are la dispoziție o sumă de aproape 4 miliarde de euro pentru investiții în modernizarea liniilor de cale ferată. Cele mai importante sume sunt pentru două linii de tren care vor fi modernizate cu fonduri din PNRR.

Este vorba de linia dintre orașele Arad – Timișoara – Caransebeș, cu o lungime de 155 km și o valoare de 1,3 miliarde euro. A doua linie feroviară care va beneficia de bani din PNRR este cea dintre Cluj Napoca – Episcopia Bihor, 156 km și 1,3 miliarde euro. Lungimea căilor feroviare modernizate este de sub 330 de kilometri.

Ca o comparație, în PNRR, România are prevăzute investiții de 2,7 miliarde de euro în autostrăzi. Cu acești bani se vor construi însă aproape 450 de kilometri de autostradă, care ar trebui să fie gata până în 2026. Suma reprezintă o treime din totalul pe care România l-a prins în Plan la capitolul investiții în infrastructură.

Contractele și câștigătorii

Compania Națională de Căi Ferate CFR SA se ocupă de administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare din România. Societatea publică este deținută de statul român prin intermediul Ministerului Transporturilor.

Practic, această companie are misiunea de a administra acordarea contractelor, a plăților și de a monitoriza evoluția lucrărilor. Mai este cunoscută și cu numele de CFR Infrastructură.



Aproape 18 miliarde de lei investește CFR SA în modernizarea a 420 de kilometri de cale ferată. 12 miliarde de lei provin din fonduri din cadrul PNRR.

Cele mai importante contracte de modernizare a liniilor ferate acordate de CFR SA în ultimii cinci ani au fost pentru refacerea a trei linii de cale ferată:

1. Linia de cale ferată dintre Episcopia Bihor - Oradea - Cluj Napoca (166,2 kilometri în total). Scopul investițiilor este electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată pentru creșterea vitezei de circulație la 160 km/h pentru trenurile de călători și 160 km/h pentru cele de marfă. În total, au fost semnate contracte de 7,2 milioane de lei.

- Segmentul dintre CF Poieni - Aleșd, județul Bihor, (de 52 de kilometri). Asocierea dintre FCC Construction - Gullermak a fost desemnată câștigătoare în urma licitației. Oferta financiară a asocierii a fost de 2,1 miliarde de lei, fără TVA;
- Segmentul Aleșd - Punctul de Frontieră de la Episcopia Bihor (40 de kilometri). Asocierea WeBuild (fosta Astaldi) - Impresa Pizzarotti&C SPA - Salcef SPA a fost desemnată câștigătoare în această licitație. Oferta a fost de 2,4 miliarde de lei;

- Segmentul Cluj Napoca - Aghireș (județul Cluj). Oferta financiară depusă de asocieria denumită Railworks (Alstom – Arcada Company), în valoare de 1,61 miliarde de lei, fără TVA, a fost desemnată câștigătoare;

„Contractele de achiziție publică urmează a fi încheiate și semnate cu societățile desemnate câștigătoare la finalul perioadei legale de contestații”, ne-au declarat reprezentanții CFR SA.

Toate aceste licitații au fost deja contestate la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor. Organismul de arbitraj, care are rolul de a verifica dacă atribuirea unor contracte publice s-a făcut cu respectarea legilor în vigoare.

Durata de execuție a lucrărilor pe această linie de cale ferată între frontiera cu Ungaria (de la Episcopia Bihor) și Cluj-Napoca este 3 ani și 6 luni de la semnarea contractului. Finanțarea este asigurată din Fonduri Externe Nerambursabile, prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), componenta 4 - Transport sustenabil - Reforma 1.5 - Dezvoltarea infrastructurii feroviare și managementul traficului feroviar.



Doar un singur șantier important de cale ferată este deschis acum în România, cel între Brașov și Sighișoara.

A mai rămas de desemnat câștigătorul pe segmentul dintre Aghireș (județul Cluj) și Aleșd (județul Bihor).

2. Modernizarea liniei feroviare între orașele Caransebeș – Timișoara – Arad (162 de kilometri). Au fost semnate până acum contracte de 5,5 miliarde de lei.

- Segmentul dintre Timișoara Est - Ronaț Triaj (achiziția serviciilor de proiectare și execuție a lucrărilor de modernizare). Asocierea dintre WeBuild SPA și firmele Partecipazioni Italia SPA - SALCEF SPA Timișoara a câștigat contractul cu o propunere de 1,45 miliarde de lei;
- Segmentul dintre Ronaț Triaj – Arad. Oferta financiară depusă de asocierea formată din WeBuild SPA, Partecipazioni Italia SPA - SALCEF SPA - Timișoara - în valoare de 2,18 miliarde de lei, fără TVA, a fost desemnată câștigătoare;
- Segmentul dintre Lugoj – Timișoara Est (54,13 km). Oferta financiară depusă de FCC Construction, în valoare de 1,91 miliarde de lei, fără TVA, a fost desemnată câștigătoare;

3. Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov- Sighișoara (128 kilometri), componenta a Coridorului Rin - Dunăre, pentru circulația cu viteza maximă de 160 km/h, secțiunea Brașov – Sighișoara

- Segmentul dintre Brașov -Apata;
- Segmentul dintre Apata - Câța;
- Segmentul dintre Câța - Sighișoara;

Contractul de execuție lucrări pe toate cele trei segmente a fost câștigat de asocierea Railworks condusă de Alstom. Oferta financiară a grupului a fost de 5,5 miliarde de lei.

Întârzierile de pe șantiere

Reprezentanții Ministerului de Transporturi ne-au precizat că jaloanele intermediare ale investițiilor din PNRR în domeniul au fost îndeplinite de actualul guvern. Acest lucru este contestat de Cătălin Drulă, fostul ministru de resort.

„Din 7,6 miliarde de euro disponibile pentru proiecte de autostrăzi, de căi ferate, de metrou, avem contractate pentru execuție 3,4%. Sunt întârzieri enorme pentru lucrările de reînnoire, electrificare și eliminare de restricții pe calea ferată”, ne-a declarat Cătălin Drulă.

Cert este că în luna octombrie, CFR SA a sancționat constructorii pe linia de cale ferată dintre Sighișoara și Brașov pentru întârzieri. Această investiție este finanțată prin fondurile operaționale, nu prin PNRR.



România riscă să piardă finanțările europene dacă nu respectă termele asumate.

Până la finalul anului în curs, ar trebui finalizat 40% din linia de cale ferată de 112 kilometri.

Potrivit informațiilor furnizate de CFR SA, stadiul lucrărilor este însă la abia 15 %, în cazul loturilor Brașov-Apața și Cața-Sighișoara, și de 11% pe lotul din mijloc, Apața-Cața, început câteva luni mai târziu.

Explicațiile părților

Reprezentanții companiilor susțin că nu sunt neapărat întârzieri pentru că lucrările au început în 2019, nu în 2017, atunci când a fost desemnat grupul de firme care s-a asociat pentru această lucrare.

„Pe toate secțiunile sunt necesare exproprieri suplimentare, iar creșterea prețurilor materialelor în special oțel-beton, ciment, carburanți, dar și a energiei au impact asupra ritmului lucrărilor. Apoi, o parte din materialele de construcție nici nu se prea găsesc, asta

și din cauza războiului. Conflictul din Ucraina are impact asupra aprovizionării de materiale și echipamente, precum și asupra transportului acestora”, ne-a explicat unul dintre directorii care lucrează la calea ferată dintre Brașov și Sighișoara.

Conducerea CFR SA ne-a transmis că societatea de stat a emis o atenționare negativă de întârziere încă din luna iulie. „În această lună am emis încă o atenționare”, ne-au precizat reprezentanții companiei. Atenționarea negativă înseamnă autoritatea contractantă, în cazul acesta CFR, constantă întârzierea lucrărilor.



„CFR SA trage astfel un nou semnal de alarmă, de care trebuie să țină cont antreprenorii, și să-și îmbunătățească activitatea, să accelereze ritmul de lucru și să recupereze întârzierile înregistrate în derularea contractelor! Autoritatea contractantă are dreptul de a emite documente constatatoare și pe perioada derulării contractului, la fiecare 90 de zile

de la momentul semnării contractului, în cadrul cărora vor fi consemnate cel puțin stadiul contractului și, dacă este cazul, eventualele întârzieri/deficiențe în implementarea contractului, precum și eventualele daune cauzate din culpa contractantului”, ne-au mai transmis reprezentanții CFR Infrastructură.

Deja s-au pierdut 300 de milioane de euro

Până în acest moment, societatea de stat nu a emis documente din care să reiasă că s-au produs daune la bugetul public pentru linia de cale ferată dintre Brașov și Sighișoara. Pentru investițiile dintre Episcopia Bihor și Cluj-Napoca, respectiv Caransebeș-Timișoara, lucrările nu au început.

„Nici măcar nu s-au semnat contractele. Au fost depuse mai multe contestații. Sperăm ca măcar la anul să semnăm aceste contracte. Termenul de finalizare propus inițial este 2027. Dacă se va întârzia semnarea contractelor, va fi imposibil să respectăm acest termen asumat cu UE”, ne-au mai explicat reprezentanții CFR SA.

Cu toate acestea, România a pierdut 300 de milioane de euro din proiectul finanțat inițial de Comisia Europeană cu 1,1 miliarde de euro pentru refacerea căii ferate între Brașov și Sighișoara.

Pentru că nu a reușit să semneze contractele înainte de 2019, CFR Marfă a rămas doar cu 70% din sumă, undeva la 800 de milioane de euro. Finanțarea europeană pentru modernizarea Magistralei Brașov – Sighișoara se face prin programul CEF (Connecting

Europe Facility) din care România mai are la dispoziție aproximativ 800 de milioane de euro, explica anul trecut și comisarul european pentru Transporturi, Adina Vălean.

Controversele la contractul dintre Brașov și Sighișoara

Asocierile BraSig (companiile Strabag-Swietelsky) și RailWorks (companiile Aktor, Alstom, Arcada Company și Euroconstruct Trading '98) au depus cele mai bune oferte pentru a realiza linia de cale ferată dintre Brașov și Sighișoara.

Desemnarea asocierii câștigătoare a oscilat când de-o parte, când de cealaltă. Inițial, RailWorks a avut cel mai bun punctaj, apoi această ofertă a fost respinsă și BraSig a primit contractul. RailWorks a făcut contestație și a câștigat. După care au urmat contestații în instanță din partea BraSig care în final au fost respinse sau retrase.

În cele din urmă, CFR SA și Ministerul Transporturilor au semnat, în anul 2020, contractele pentru modernizarea acestei linii de cale ferată, contractele de 1,2 miliarde de euro. Astfel, lucrările au fost încredințate asocierii denumite RailWorks, formată din companiile Aktor, Alstom, Arcada Company și Euroconstruct Trading '98.



Lucrările se efectuează greu pe șantierele de cale ferată. Multe dintre actualele contracte au întârzieri majore.

Oferta financiară a asocierii RailWorks a fost de 5,5 miliarde lei fără TVA pentru toată linia de cale ferată cu o lungime de 128 de kilometri.

„Obiectivul general al contractului este dezvoltarea infrastructurii și suprastructurii feroviare pentru atingerea vitezei maxime de circulație de 160 km/h, pentru trenurile de călători și de 120 km/h pentru trenurile de marfă”, ne-au explicat reprezentanții CFR.

Ancheta

Procurorii Direcției Naționale Anticorupție (DNA) au fost sesizați în urmă cu patru ani de posibile fapte de corupție în atribuirea acestui contract, potrivit unor surse judiciare. Din sesizarea primită reiese că în cadrul procedurii de acordarea a contractului s-ar fi promis și, în parte, acordat comisioane care ar fi ajuns la persoane din conducerea CFR SA și Ministerul Transporturilor.

În plus, în timpul anchetei, procurorii au găsit dovezi că persoane care s-au recomandat ca intermediari ar fi cerut firmelor participante la licitație comisioane de minimum 5%. Altfel spus, s-ar fi cerut o mită sub formă de comision de 55 de milioane de euro.

Banii ceruți de intermediari ar fi fost în numele unor reprezentanți ai Ministerului Transportului și ai CFR Infrastructură SA.

Anchetatorii încă adună probe pentru a demonstra dacă aceste sume au fost cerute de intermediari pentru reprezentanți ai statului, dacă aceste sume sau altele au fost plătite și dacă aceste sume ar fi ajuns sau nu la înalți reprezentanți ai statului român, mai exact la demnitari din Ministerul Transporturilor sau la directori din CFR Infrastructură.

Lista miniștrilor Transporturilor în perioada 2016-2019, interval între care s-au desfășurat procedurile de licitație în acest contract.

- Alexandru Răzvan Cuc – ministru între 22 februarie 2019-4 noiembrie 2019.
- Rovana Plumb – interimar între 7 ianuarie 2019 și 22 februarie 2012.
- Lucian Șova – ministru între 29 ianuarie 2018 și 3 ianuarie 2019.
- Felix Stroe – ministru între 17 octombrie 2017 și 29 ianuarie 2018.
- Alexandru Răzvan Cuc – ministru între 4 ianuarie 2017 și 17 octombrie 2017.
- Petru Sorin Bușe – ministru între 7 iulie 2016 și 4 ianuarie 2017.

Răzvan Cuc a refuzat până în acest moment să ne răspundă la întrebările legate de faptul dacă a fost audiat de procurori în legătură cu acest contract. Fostul ministru a fost de mai multe ori la DNA pentru a fi audiat în mai multe sesizări care au privit activitatea sa.

Ce se schimbă

Teoretic, după modernizarea și electrificarea acestor linii de cale ferată, se va circula mult mai repede. O călătorie ar urma să fie cu 50% mai rapidă decât în acest moment.

Spre exemplu, între marile orașe ale Banatului, călătoria cu trenul durează între 49 de minute, cel mai rapid, și 108 de minute, cel mai lent. Ramele de cale ferată nu ating viteze mai mari de 110 kilometri pe mici porțiuni. Datele sunt preluate din mersul trenurilor al companiei CFR Călători SA.

Dacă lucrările vor fi finalizate, trenurile vor putea rula cu 160 km/h pe cele mai rapide porțiuni. Durata călătoriei ar fi de 25 de minute, conform datelor CFR SA.



Și turismul ar avea de câștigat de pe urma investițiilor în calea ferată, spun din domeniu. Octavian Bădulescu consideră că dacă România va avea o linie de cale ferată modernă de la granița cu Ungaria până la Brașov va crește numărul de turiști din țara vecină.

„Acum, maghiarii se duc în Austria, Slovacia, Slovenia. Pentru că nu vor să stea opt ore în tren să ajungă la Brașov. Dacă ar face 3 sau 4 ore până la Brașov poate ar fi mai mult atrași de munții României, mai ales că avem și o comunitatea maghiară importantă”, spune acesta.

Consultantul în turism crede că liniile de cale ferată pot atrage mai mulți străini din multe alte state care să-și petreacă vacanțele și în București, dacă ar avea siguranța că pot merge cu trenul.

„Pensionarii din Germania, Austria preferă circuitele cu autocarul, cu trenul. Ar fi mai mulți interesați să vină în București și de aici să plece cu trenul până la mare, la Brașov sau în Maramureș”, mai adaugă acesta.

Prima investiție majora a adus un câștig de 10 minute

Până acum, cea mai importantă investiție într-o linie de cale ferată autohtonă a fost cea dintre București și Constanța. Lucrările au început în 2004 și au fost finalizate în 2014. Au implicat mai multe scandaluri, inclusiv dosare penale, printre care cele în care au fost trimiși în judecată Călin Popescu Tăriceanu (fost premier) și Sebastian Vlădescu (fost ministru al Finanțelor).

Sumele investite pentru modernizarea liniei de cale ferată cu o lungime de 225 de kilometri au ajuns la 900 de milioane de euro, deși inițial costau doar 220 de milioane de euro.

În prezent, pe cea mai mare parte a distanței se poate circula, teoretic, cu o viteză maximă de 160 kilometri/ora pentru trenurile de călători și 120 km/h pentru trenurile de marfă. Cele mai rapide trenuri de pasageri pot străbate distanța dintre București și Constanța într-o durată de timp de 2 ore și 8 minute (cel mai rapid), conform mersul trenurilor CFR Călători. Cel mai lent face și 150 de minute.

În 1939, noile automotoare Malaxa rulau cu 110 km/h și ajungeau de la București la Constanța în sub 2 ore și 45 de minute. Se deschisese și linia către Mangalia și exista tren și în stațiunea Mamaia. Între Constanța și Mangalia trenurile făceau atunci tot 75-80 de minute, cam la fel ca acum.



<https://www.facebook.com/CFRMarf.ro/> (Public domain)

900 de milioane de euro a investit statul român în linia de cale ferată dintre București și Constanța.

Între București și Constanța cele mai rapide trenuri fac 118-120 de minute și rulează cu 160 km/h, fiind singura magistrală unde se poate atinge această viteză.

Trenurile care au 2-3 opriri între București și Constanța fac cam 135-150 de minute. Problema este pe cei 43 km dintre Constanța și Mangalia (linie simplă neelectrificată pe tronsonul Agigea Ecluza - Mangalia) unde cele mai multe trenuri fac 70 - 80 de minute. Conform mersul trenurilor CFR Călători din 2000, cu patru ani înainte de începerea lucrărilor, trenurile rapide făceau 2 ore și 15 de minute între București și Constanța. Cele de tip personal ajungea pe litoral în trei ore.

Rezultă că investiția de 900 de milioane de euro a statului român a permis trenurilor să ajungă de la București la Constanța cu doar 10 minute mai rapid, asta dacă nu sunt întârzieri.

Trebuie și trenuri și la liniile de cale ferată noi

CFR a început și procesul de modernizare a trenurilor pentru ca noile linii să fie utile cu adevărat. Astfel, în luna martie, Autoritatea pentru Reformă Feroviară din România (ARF) și Alstom au semnat un contract pentru livrarea a 20 de trenuri inter-regionale de lung parcurs Coradia Stream și a serviciilor de mentenanță asociate, pe o perioadă de 15 ani.

Valoarea totală estimată a contractului este de aproximativ 270 de milioane de euro.

Livrarea primei rame se va face la finalul anului 2023. Acest contract poate fi extins cu opțiunea de livrare a încă 20 de trenuri, pe baza unei comenzi din partea beneficiarului. Incluzând mentenanța extinsă pentru întreaga flotă, valoarea totală estimată a proiectului poate depăși 700 milioane euro.

Fiecare tren va avea șase vagoane, va putea atinge 160 km/h și va avea 350 de locuri. Livrarea primei rame se va face la finalul anului 2023, pachetul complet de 37 de rame urmând a fi livrat până la finalul anului 2024.

În luna septembrie, guvernul a mai aprobat nota de fundamentare pentru achiziția a încă 20 de trenuri electrice noi, de lung parcurs, investiția fiind estimată la 160 de milioane de euro doar pentru materialul rulant, alte 270 de milioane de euro fiind pentru serviciul de întreținere cu o perioadă de 15 ani, dar care poate fi dublată la 30 de ani.

Problemele prezentului

Până când vor fi realizate aceste investiții - în trenuri și în liniile feroviare - sistemul feroviar va continua să se confrunte cu probleme acute. CFR Marfă și CFR Călători au

acumulat în ultimii ani datorii de un miliard de euro. Pierderile sunt cauzate tocmai de starea proastă a sistemului de cale ferată.



SOSIRI / ARRIVALS					
TRON	NR.	DESTINATIA	OPERATOR	ORA	MIN. SEC.
* IR	1936	BRASOV	CFR Călători	14:55	5 11
* RE	10762	AEROPORT H COANDA	CFR Călători	14:57	8
IR	1682	CONSTANTA	CFR Călători	14:58	5 13
IR	1752	SUCEAVA NORD	CFR Călători	15:02	5
IR	1692	TIMISOARA NORD	CFR Călători	15:05	10
RE	8016	FETESTI		15:08	
IR	1772	GALATI	CFR Călători	15:22	5
R	16038	BRASOV	Regio Călători	15:23	
RE	10722	AEROPORT H COANDA	CFR Călători	15:39	
IR	1790	PITESTI	CFR Călători	15:40	5
R	15288	FETESTI	Transferoviar	15:45	5
IR	1824	DEVA	CFR Călători	15:59	

PLECARI / DEPARTURES					
TRON	NR.	DESTINATIA	OPERATOR	ORA	MIN. SEC.
* IR	1857	BACAU	CFR Călători	15:00	14
RE	10721	AEROPORT H COANDA	CFR Călători	15:10	8
IR	1633	BRASOV	CFR Călători	15:15	8
IR	1936-1	CONSTANTA	CFR Călători	15:18	11
IR	15071	GALATI	Transferoviar	15:22	10
R	9347	GIURGIU	CFR Călători	15:24	1
IR	1773	GALATI	CFR Călători	15:24	7
RE	9037	CRAIOVA	CFR Călători	15:30	9
IR	1893	TIMISOARA NORD	CFR Călători	15:45	2
R	16039	BRASOV	Regio Călători	15:46	
RE	10723	AEROPORT H COANDA	CFR Călători	15:50	
IR	1883	CONSTANTA	CFR Călători	16:00	

Trenurile CFR Călători înregistrează întârzieri foarte mari.

- Trenurile de călători circulă cu o viteză aproape egală cu cea a primelor rame de pasageri folosite în urmă cu peste 150 de ani, în vremea lui Carol I. Dacă primele trenurile cu abur din epoca lui Carol mergeau cam cu 30 km/h, acum viteza medie a trenurilor CFR Călători este de 44 de km/h. Viteza medie în perioada interbelică era mai mare decât cea din prezent;
- Compania de stat CFR Călători a ratat toate șansele de modernizare pe care le-a avut după 1989. Actualul program de guvernare prevede o nouă strategie orientată și înspre trenuri metropolitane (în jurul marilor orașe), așa cum este și în vestul Europei. Dar, singura măsură concretă pentru revitalizarea societății este cumpărarea mai multor automate de tichete;
- În acest timp, unul din trei trenuri are întârziere, iar întârzierea totală a curselor CFR Călători din 2019 este de aproape 4 ani și șase luni;
- Bugetul anual al companiei de stat este de 2 miliarde de lei, dintre care 1,1 miliarde sunt subvenții. Chiar și așa, societatea națională înregistrează pierderi de 584 de milioane de lei în 2020.
- CFR Călători nu a mai cumpărat o locomotivă de peste zece ani, în condițiile în care bugetul de investiții pe 2020 a fost de 250.000 de lei.

Sursa: <https://romania.europalibera.org/a/>