

Buget 2023. În continuare sectorul feroviar primește mai puțini bani decât cel rutier. Trenurile întârziate, cu 20% mai puține

7 Decembrie 2022

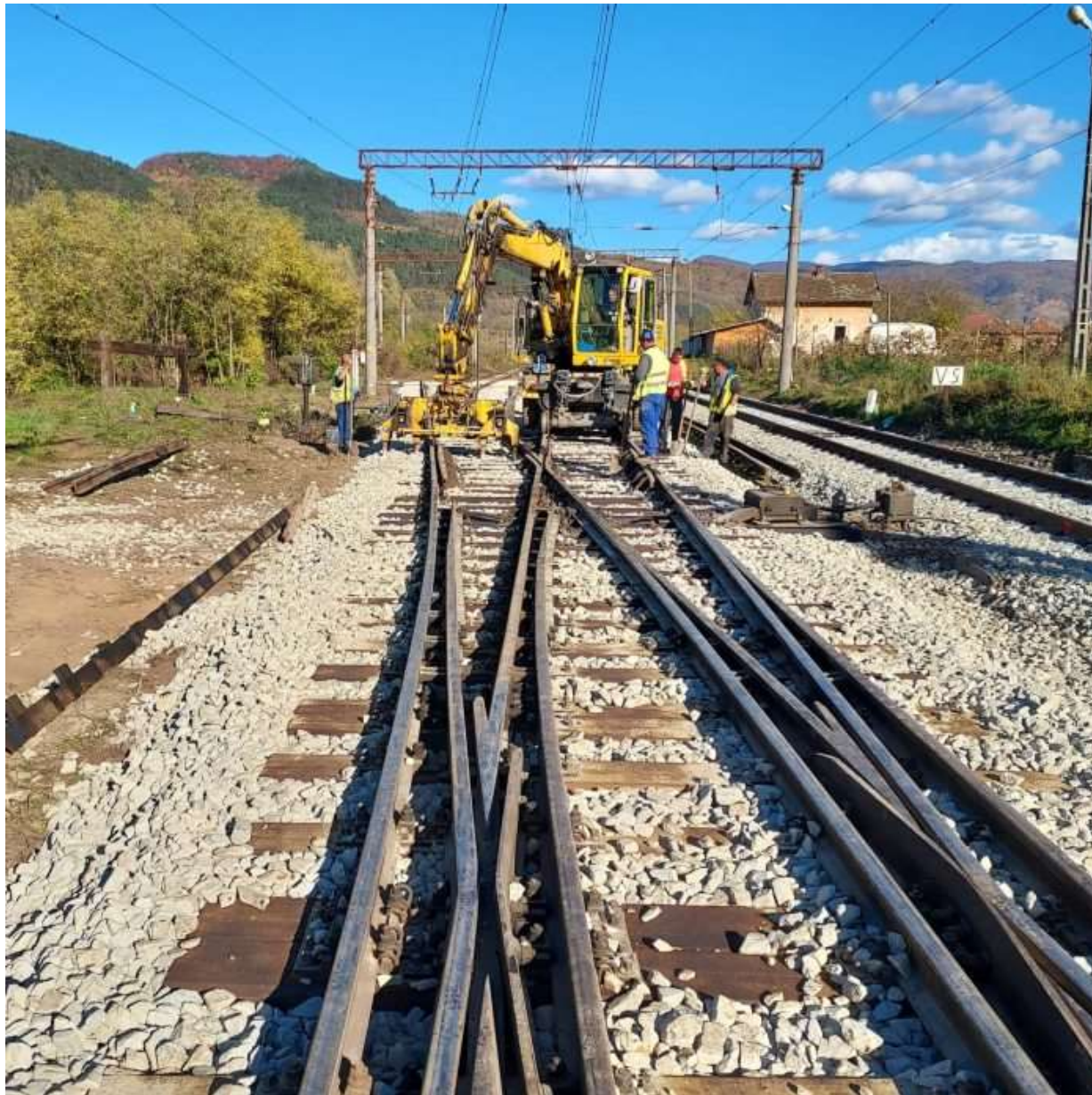


FOTO cu rol pur ilustrativ

Sectorul feroviar primește mai puțini bani decât cel rutier. Infrastructura feroviară împreună cu investițiile în material rulant, inclusiv fondurile europene nerambursabile vor primi mai puțini bani în 2023 față de infrastructura rutieră, potrivit proiectului de buget pentru 2023, dat publicității marți seară de către Ministerul de Finanțe.

Sectorul feroviar primește mai puțini bani decât cel rutier

Infrastructura feroviară împreună cu investițiile în material rulant, inclusiv fondurile europene nerambursabile vor primi cu aproximativ 300 de milioane de euro mai puțin în 2023 față de infrastructura rutieră, potrivit proiectului de buget pentru 2023, dat publicității marți seară de către Ministerul de Finanțe.

La capitolul PNRR – rezumatul costurilor – reforme și investiții, proiectul menționează pentru sectorul Feroviar o alocați de 3.480 de milioane de euro PNRR și 690 de milioane de euro buget de stat, deci un total de 4.170 de milioane de euro valoare totală. Pe partea de Material Rulant sunt alocați 416 milioane de euro PNRR și 139 milioane de euro buget de stat, adică 555 milioane de euro valoare totală a proiectelor.

Suma totală, de aproximativ 4,7 miliarde euro este depășită de cea alocată pentru rutier, anume 3.095 milioane de euro PNRR și 1.991 milioane de euro buget de stat, adică 5.086 de milioane de euro valoare totală a proiectelor. Pentru Metrou sunt prevăzuți 600 de milioane de euro PNRR și 2.352 de milioane de euro buget de stat, adică 2.952 milioane de euro valoare totală a proiectelor.

Proiectul de buget conține și erori grosolane, consecința unor abordări copy/paste a proiectului de anul trecut. Astfel, deși suntem la finele anului 2022, se menționează: „Proiectele în pregătire, pentru care există deja alocări bugetare în anul 2021 și vor fi bugetate și în anul 2022 cuprind (...)”.

Apoi, nu se menționează nimic despre investiții în inelul feroviar de la Făurei **în contextul planurilor ambițioase de achiziție a materialului rulant în România.**

Trenurile întârziate, cu 20% mai puține

Alocările inferioare sectorului rutier nu exclud însă planurile mari pe sectorul feroviar. Proiectul de buget menționează „îmbunătățirea performanțelor sistemului feroviar în ceea ce privește punctualitatea trenurilor”.

Ținta vizează reducerea cu cel puțin 20% a procentajului de trenuri care au o întârziere mai mare de 30 de minute față de nivelul de referință din 2020 până în 2025, pe baza statisticilor oficiale publicate.

Nu în ultimul rând, proiectul de buget menționează și transferul a 10% din traficul rutier (călători și mărfuri) către transportul feroviar între 2020 și 2026.

[Vezi aici care sunt cifrele bugetului pe 2023](#)

Programul Transport 2021-2027. Studiu pentru trenul de mare viteză (HSR)

Deși intrăm în al treilea an al exercițiului financiar 2021-2027, proiectul de buget menționează faptul că Programul Transport pe această perioadă este în negociere cu Comisia Europeană. La momentul actual, se află în pregătire mai multe proiecte majore ce se vor finanța prin intermediul Programului Transport 2021-2027, cum ar fi:

- Linia CF Predeal – Brașov;
- Linia CF Craiova – Dr. Tr. Severin – Caransebeș;
- Linia CF Teiuș – Câmpia Turzii – Cluj-Napoca;
- Complexul feroviar Port Constanța – Palas;
- Complexul feroviar București, inclusiv dimensiunea metropolitană;
- Linia CF Pașcani – Iași – Ungheni;
- Linia CF Ploiești Triaș – Focșani – Roman – Pașcani – Dărmănești – Vicsani Frontieră;
- Reabilitare stații CF;
- Reabilitare poduri, podețe, tuneluri;
- Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată;
- Proiect de creștere a vitezei peste 160 km/h pe sectoarele în operare unde parametrii tehnici și operaționali permit viteza crescută;
- Studiu pentru trenul de mare viteză (HSR).

Proiecte finanțate prin Facilitatea de Conectare a Europei (CEF)

Proiectele care ar putea îndeplini criteriile de eligibilitate CEF și care ar avea cel mai mare potențial pentru absorbția fondurilor disponibile, ținând cont de gradul de maturitate al lor sunt următoarele pe calea ferată:

- București – Giurgiu, valoare estimată 640 mil. EUR (lot I + lot II);
- Predeal – Brașov, valoare estimată 600 mil. EUR;
- Accesul feroviar în Portul Constanța, valoare estimată 500 mil. EUR;

- Braşov – Sighişoara – faza a II-a (faza I este finanţată, în prezent, prin CEF 1), valoare estimată 450 mil. Euro.

În plus, în cadrul Programului CEF 2 a fost introdusă și o componentă distinctă, dedicată mobilității militare, având o alocare proprie de 1,69 miliarde de euro, deschisă tuturor statelor membre.

Un singur proiect militar finanțat pe calea ferată

În cadrul acestei inițiative, sunt identificate acele proiecte de infrastructură de transport care pot avea o utilitate duală, civilă și militară, în vederea facilitării circulației echipamentelor și trupelor militare pe întreg teritoriul Uniunii Europene. Până la acest moment, la nivel național, prin intermediul anvelopei Mobilitate Militară, a primit finanțare un singur proiect în valoare de 28,8 milioane de euro.

Proiectele PNRR

Proiectul include și investiții propuse în Componenta 4 Transport Sustenabil din PNRR. La capitolul Modernizarea și reînnoirea infrastructurii feroviare, tipurile de proiecte propuse a fi finanțate prin PNRR sunt:

Modernizări

- Arad – Timișoara – Caransebeș (155 km) – buget: 1499.9 mil.EUR (1155 mil.EUR PNRR, 344.9 mil.EUR BS – Buget Stat);
- Cluj-Napoca – Episcopia Bihor (160 km) – buget: 1493.4 mil.EUR (1148 mil.EUR PNRR, 345.3 mil.EUR BS).

Reînnoiri

- București – Pitești (198 km desfășurați) – buget: 223 mil.EUR (223 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Reșița – Voiteni (65 km) – buget: 53 mil.EUR (52 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS).

Electrificări + Reînnoiri

- Constanța – Mangalia (43 km) – buget: 123 mil.EUR (123 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);

- Videle – Giurgiu (67 km) – buget: 113 mil.EUR (113 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS).

Quick Wins

- București – Craiova: 416 km desfășurați – buget: 120 mil.EUR (120 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Arad – Oradea: 121 km desfășurați – buget: 8.4 mil.EUR (8.4 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Sibiu – Copșa Mică: 45 km desfășurați – buget: 5.4 mil.EUR (5.4 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Oradea – Satu Mare – Halmeu: 156 km desfășurați – buget: 2.6 mil.EUR (2.6 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Apahida – Dej – Baia Mare – Satu Mare: 321 km desfășurați – buget: 89.7 mil.EUR (89.7 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Dej – Beclean – Ilva Mică: 96 km desfășurați – buget: 1.8 mil.EUR (1.8 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Mărășești – Tecuci – Bârlad – Vaslui – Iași: 189 km desfășurați – buget: 50.9 mil.EUR (50.9 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Adjud – Siculeni: 174 km desfășurați – buget: 2.4 mil.EUR (2.4 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Filiași – Tg. Jiu – Petroșani – Simeria: 292 km desfășurați – buget: 14.4 mil.EUR (14.4 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Pitești – Slatina – Craiova: 142 km desfășurați – buget: 17.1 mil.EUR (17.1 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Coslariu – Teiuș – Cluj-Napoca: 211 km desfășurați – buget: 139.4 mil.EUR (139.4 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS).

Centralizări electronice și electro-dinamice

- Sărățel – Dej (49 km) – buget: 12.95 mil.EUR (12.05 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Timișoara Sud – Voiteni – Stămora Moravița (56 km) – buget: 11.1 mil.EUR (11.1 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Centura București (33 km) – buget: 11.1 mil.EUR (11.1 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Războieni – Târgu Mureș (47 km) – buget: 11.1 mil.EUR (11.1 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- București – Pitești (108 km) – buget: 24.05 mil.EUR (24.05 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);

- Sibiu – Vințu de Jos (82 km) – buget: 12.95 mil.EUR (12.95 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Făurei – Galați (91 km) – buget: 20.35 mil.EUR (20.35 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Vaslui – Iași (67 km) – buget: 16.65 mil.EUR (16.65 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- București – Urziceni (71 km) – buget: 14.80 mil.EUR, Ab: 0 mil.EUR;
- Bârlad – Vaslui (53 km) – buget: 11.10 mil.EUR (11.10 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Complex feroviar București Basarab – Grivița (4 km) – buget: 6.25 mil.EUR (6.25 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Verești – Botoșani (44 km) – buget: 5.55 mil.EUR (5.55 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Reșița Sud – Caransebeș (43 km) – buget: 7.40 mil.EUR (7.40 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Bacău – Piatra Neamț (60 km) – buget: 9.25 mil.EUR (9.25 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Urziceni – Făurei (68 km) – buget: 9.25 mil.EUR (9.25 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Tecuci – Bârlad (50 km) – buget: 14.80 mil.EUR (14.8- mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS);
- Deda – Saratel (47 km) – buget: 9.25 mil.EUR (9.25 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS).

Centralizări electro-dinamice pentru 10 stații – buget: 5.4 mil.EUR (5.4 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS)

Proiecte pentru materialul rulant feroviar

Sunt prevăzute:

- reînnoirea vagoanelor de dormit, cușeta, restaurant, bistro și clasă (pentru trenuri de tip Intercity, InterRegio și Regio) (139 vagoane: 30 de vagoane de dormit, cușete, vagoane restaurante și bistro și 109 vagoane de clasă pentru trenurile InterCity, InterRegio și Regio) -Buget 100 mil. EUR (50 mil.EUR PNRR, 50 mil.EUR BS);
- trenuri electrice EMU – RE-IR (20 bucăți de lung parcurs) și trenuri cu hidrogen (H-EMU) inclusiv stații de încărcare (12 bucăți) – Buget 333 mil. EUR (250 mil.EUR PNRR, 83 mil.EUR BS);
- modernizare locomotive electrice modernizate capabile de viteza 160 km/oră și tractare de trenuri de până la 16 vagoane (55) – Buget 66 mil. EUR (60 mil.EUR PNRR, 6 mil.EUR BS);

- locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS/ETCS capabile de viteza 160 km/oră și tractare de trenuri de până la 16 vagoane (16 locomotive) – Buget 46 mil. EUR (46 mil.EUR PNRR,0 mil.EUR BS);
- conversia de locomotive diesel hidraulice de manevră în locomotive electrice cu acumulatori plug-in (20 locomotive) – Buget 10 mil. EUR (10 mil.EUR PNRR, 0 mil.EUR BS).

Prioritățile strategice pentru perioada 2023-2026

- implementarea proiectelor finanțate din Planul Național de Redresare și Reziliență a României (PNRR);
- continuarea și finalizarea lucrărilor Coridorului IV ramură nordică pe secțiunile Brașov –Sighișoara, Sighișoara – Simeria și Simeria – Gurasada – Km.614, aflate în diverse stadii de execuție;
- reabilitarea și modernizarea Coridorul IV ramura sudică (Caransebeș – Craiova – Calafat și București – Giurgiu inclusiv Redeschiderea circulației peste Podul Grădiștea);
- lucrări în stațiile Fetești și Ciulnița de pe linia CF București – Constanța;
- programe de eliminare a restricțiilor de viteză de pe întreaga rețea TEN-T centrală și globală cu impact direct și imediat asupra duratei călătoriei și / sau asupra creșterii siguranței și confortului călătorilor;
- modernizarea sistemelor de siguranță și centralizare, poduri, podete, tuneluri, inclusiv prin proiecte de creștere a calității serviciilor de transport feroviar în stațiile CF;
- reabilitarea și modernizarea infrastructurii feroviare în Portul Constanța;
- reabilitarea și modernizarea liniei CF Ploiești Sud-Focsani-Pascani-Iasi-Frontiera, Pascani Darmanesti-Vicsani-Frontiera;
- reabilitarea și modernizarea liniei CF Predeal – Brașov;
- pregătirea proiectelor de modernizare a liniilor CF de pe secțiile București – Craiova, Coslariu–Cluj Napoca, Apahida–Ilva Mica–Pojorâta–Suceava;
- reabilitarea și modernizarea Complexului Feroviar Gara de Nord, inclusiv centura feroviară a Bucureștiului ca o alternativă pentru transportul urban al locuitorilor din zonele periferice, un acces mai facil pentru marile centre comerciale și depozitare amplasate în zona centurii și crearea unor noduri intermodale la capătul liniilor de transport;
- proiecte de electrificare a liniilor CF lipsă din rețeaua TEN-T centrală și globală de pe liniile CF Episcopia Bihor–Cluj Napoca, Rădulești–Giurgiu, Constanța–Mangalia și București–Giurgiu.

Proiecte ale Autorității pentru Reformă Feroviară

Este vorba în principal de proiecte deja demarate, unele chiar încheiate

Principalele obiective ale instituției în perioada 2023-2026 sunt următoarele:

- Achiziționarea și dezvoltarea unui sistem integrat, baza de date și furnizare de informații privind serviciul de ticketing al operatorilor de transport feroviar de călători;
- Achiziționarea a 20 de rame electrice inter-regionale noi;
- Achiziția de material rulant nou, 62 rame electrice regionale;
- Achiziția a 20 de rame electrice inter-regionale noi;
- Achiziția a 12 automotoare noi în tracțiune electrică pe bază de pile de combustie cu hidrogen;
- Achiziția a 16 locomotive electrice destinate transportului feroviar de călători;
- Impactul bugetar estimat pentru aceste investiții este de aproximativ 5 miliarde de lei.

Obiective Metrorex

Obiectivul general al Metrorex îl reprezintă îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea metroului, implementarea unui sistem de transport eficient economic, sustenabil și sigur. Strategia de dezvoltare, rețehnologizare și modernizare a rețelei de metrou din București, este structurată pe următoarele direcții de acțiune:

1. În perioada 2023-2026 vor continua lucrările la următoarele obiective de investiții de utilitate publică pentru care, în anul 2023 există finanțare din fonduri nerambursabile aferente cadrului financiar POIM 2014-2020-FC în valoare de 455.981.000 lei și din fonduri rambursabile, în valoare de 185.366.000 lei
 - Magistrala 5 Drumul Taberei – Pantelimon;
 - Magistrala 6. Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni;
 - Modernizarea instalațiilor fixe pe magistralele 1, 2, 3 și TL de metrou – Cale de rulare pe Magistrala 2;
 - Accesibilizarea stațiilor de metrou în funcțiune pentru persoanele cu deficiențe de vedere;
 - Achiziția de trenuri noi de metrou – 13 trenuri noi de metrou.
2. Pregătirea documentațiilor în vederea aprobării prin hotărâre de guvern, și începerii lucrărilor la obiectivele de investiții noi în scopul extinderii rețelei de metrou din București

- Magistrala 4 de metrou – Tronson Gara de Nord – Gara Progresu – proiectul este inclus cu finanțare parțială pe lista Planului Național de Redresare și Reziliență;
- Pregatirea proiectelor de investiții noi în scopul modernizării rețelei de metrou din București;
- Reabilitarea stațiilor de metrou pe Magistrala 2 – Berceni Pipera;
- Reabilitarea stațiilor de metrou pe Magistralele 1+3;
- Sistem de siguranță și automatizare a traficului pe Magistrala 2 de metrou;
- Achiziție trenuri noi de metrou – 50 buc.

Spitale renovate energetic

Sunt incluse în proiectul de buget și lucrări de renovare energetică a câtorva spitale. Astfel, proiectul menționează:

- Renovare energetică aprofundată a clădirilor publice – Autoritati centrale;
- Reabilitarea corpului A de clădire a Spitalului Căi Ferate Sibiu – clădirea administrativă și a Laboratorului de analize medicale 249.000 euro;
- Reabilitarea energetică corp C de clădire a Spitalului Căi Ferate Sibiu- Ambulatoriu integrat de specialitate 685.500 euro;
- Renovare energetică moderată a clădirilor publice – Autoritati centrale;
- Renovare energetică moderată a Ambulatoriului și spitalului Clinic Căi Ferate Craiova 2.179.760 euro;
- Lucrări de Renovare energetică la clădirile Spitalului General CF Simeria 1.641.640 euro;
- Eficientizare energetică Ambulatoriu CF Drobeta 542.168 euro.

Angajamentele României

Proiectul menționează și angajamente luate de Români, care condiționează accesarea fondurilor nermbursabile:

- intrarea în vigoare a legislației privind siguranța rutieră – legislația privind monitorizarea;
- asigurarea respectării și sancțiunile aplicabile pentru încălcarea normele de siguranța rutieră (Q4 2022);
- semnarea contractelor pentru 50 % din lucrările legate de modernizarea și reînnoirea infrastructurii feroviare (Q4 2022);
- selectarea și numirea membrilor Consiliului de Administrație al C.N.A.I.R., C.N.I.R., C.F.R., Metrorex, C.F.R. Călători (Q4 2022);

- intrarea în vigoare a legii pentru punerea în aplicare a unui nou sistem de taxare bazat pe distanța parcursă pentru vehiculele grele de marfă (camioane) și a unor taxe mai mari de proprietate pentru cele mai poluante vehicule de pasageri (autoturisme/autobuze/autocare), pe baza principiului „poluatorul plătește” și a principiului impozitării ecologice (Q2 2023);
- punerea în aplicare a principalelor recomandări de creștere a performanței financiare și operaționale a C.N.A.I.R., C.N.I.R., C.F.R., C.F.R. Călători și Metrorex (Q2 2023);
- semnarea contractelor pentru 100 % din lucrările legate de modernizarea și reînnoirea infrastructurii feroviare (Q4 2023);
- finalizarea lucrărilor pentru cel puțin 50 % din totalul investițiilor în infrastructura feroviară (Q4 2024);
- construirea a 50 % din investițiile în liniile de metrou din București și Cluj-Napoca (Q4 2024);
- publicarea și implementarea planului național de acțiune privind Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS) (Q4 2025);
- îmbunătățirea performanțelor sistemului feroviar în ceea ce privește punctualitatea trenurilor (Q4 2025).

În concluzie, sectorul feroviar primește mai puțini bani decât cel rutier și de această dată.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>