

## Raport guvernamental. Cu ce viteză medie se circulă cu trenurile CFR

Corpul de control al primului-ministru a efectuat verificări la Compania Națională de Căi Ferate (CFR SA) care au vizat perioada 1 ianuarie 2017-31 iulie 2019. Conform raportului final, viteza medie cu care se poate circula pe infrastructura feroviară din România este de 68,86 km/h.



Raportul de control a fost finalizat la data de 20 mai și transmis către Prim-ministru (spre informare), Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (spre informare), Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A. (spre valorificare) și Curții de Conturi a României, spre informare, anunțând guvernul.

Raportul Corpului de Control al primului ministru arată că viteza medie cu care se poate circula pe infrastructura feroviară din România este de 68,86 km/h, iar la data de 30 august 2019 se înregistrau 1.236 restricții de viteză permanentă cu o lungime totală de 1.335 km.

„Potrivit informațiilor transmise de CFR SA, la data de 30.08.2019 se înregistrau 1.236 restricții de viteză permanentă cu o lungime totală de 1.335 km. Ca urmare a instituirii restricțiilor de viteză, a fost diminuată viteza medie tehnică cu care se poate circula pe infrastructura feroviară la 68,86 km/h, în comparație cu viteza proiectată a rețelei de 86,30 km/h. Cu titlu de exemplu, viteza medie tehnică pe distanța București Nord – Brașov este de 66,78 km/h, în timp ce viteza proiectată pe această distanță este de 122,54 km/h (...) CFR SA a efectuat întreținere, reparații și reînnoiri într-un procent scăzut, fapt ce a condus la apariția unui număr mare de restricții de viteză, puncte periculoase și închiderea unor linii, afectând astfel siguranța feroviară și implicit limitarea vitezei de circulație a trenurilor în raport cu viteza planificată”, se precizează în document.

Referitor la calitatea elementelor infrastructurii feroviare publice aflate în administrarea CFR SA, concluziile raportului evidențiază faptul că, pe baza informațiilor transmise de către reprezentanții companiei, acestea au scadența depășită la reînnoire, cu ponderi cuprinse

între 35% și 92%. „În acest sens, exemplificăm elementul de infrastructură feroviară publică „linii curente și directe”, în lungime desfășurată de 13.545 km, din care este scadent la reînnoire un procent de 73%, respectiv 9.829 km, în anul 2019”, se notează în raport. Conform Situațiilor financiare aferente anilor 2017-2019 a reînnoirilor pe elementele infrastructurii feroviare publice, necesarul solicitat a fost aprobat în Bugetul de Venituri și Cheltuieli (BVC) al CFR SA, într-un procent cuprins între 27,16% și 39,75%.

„Cu toate că alocarea bugetară este într-un procent sub necesarul solicitat de CFR SA, programele de investiții aferente reînnoirilor se execută în procente sub nivelul bugetului aprobat, astfel, la finele anului 2017, s-a raportat o execuție bugetară a reînnoirilor de 78,97% din aprobat, la 2018 de 82,32%, iar la data de 30.06.2019 de 2,82%. După cum reiese din datele puse la dispoziția CCPM de către reprezentanții Direcției linii din cadrul CFR SA, în vederea realizării programului de întreținere și reparații aferent anului 2019, Companiei i-au fost alocate sume inferioare față de necesarul propus de sucursalele CFR SA. Astfel, din necesarul de 175.991.150,35 lei solicitat, a fost aprobată suma de 49.100.000 lei, respectiv doar un procent de 27,90%, fiind raportată la data de 30.06.2019 o execuție a programului de întreținere și reparații de 0%”, menționează Corpul de control al premierului.

Datele oficiale cuprinse în raportul citat de Agerpres arată că, la începutul anului 2017, se aflau în evidență, pe rețeaua CFR SA, 1.206 de puncte periculoase, însumând o lungime de circa 604 km, iar până la data de 30 august 2019, ca urmare a lucrărilor executate, au fost scoase din evidență un număr de 74 de puncte periculoase și au apărut alte 39 de puncte noi periculoase.

Punctele periculoase sunt zone slăbite, existente la infrastructura feroviară (terasamente instabile, terasamente situate în zone inundabile, poduri cu defecte apărute în exploatare, lucrări de artă cu o stare tehnică necorespunzătoare etc.) care pot apărea în condiții extreme (ploi torențiale, inundații, căderi de stânci, alunecări de teren etc.) sau din cauza agravării în timp a problemelor de natură tehnică, a curenței în întreținerea corespunzătoare a căii, și care, prin apariția și manifestarea lor, pot conduce la afectarea circulației trenurilor și pot pune în pericol siguranța circulației trenurilor.

O altă concluzie a Corpului de Control al Guvernului scoate în evidență faptul că, din informațiile prezentate de CFR SA, inițierea demersurilor, în vederea realizării investițiilor, se face ulterior aprobării sumelor alocate de la bugetul de stat, „cu toate că legislația în vigoare condiționează inițierea procedurii de atribuire doar de elaborarea documentației de atribuire și a publicării în SEAP împreună cu documentele-suport, și nu este strict legată de asigurarea fondurilor”.

„Astfel, lipsa de coordonare și organizare a reprezentanților CFR SA conduce la o execuție bugetară deficitară și, pe cale de consecință, la diminuarea creditelor de angajament și/sau bugetare alocate CFR SA, determinând totodată neutilizarea eficientă a creditelor bugetare aprobate în vederea întreținerii, reparării și/sau reînnoirii infrastructurii feroviare. Având în vedere că la jumătatea anului 2019, pagubele cu autori cunoscuți sunt puțin mai mari decât cele înregistrate la finele anului 2017, iar suma de recuperat aferentă pagubelor cu autori neidentificați a scăzut cu 2,34% comparativ cu anul 2017, se constată ineficiența demersurilor pentru recuperarea pagubelor din sustrageri sau distrugerii”, susține sursa citată.

**Sursa: evz.ro**