

# ANALIZĂ

## Ce promit partidele pentru calea ferată în programele de guvernare

23 noiembrie 2020

Club Feroviar vă prezintă ce promit partidele pentru calea ferată în programele de guvernare lansate în ultima perioadă, în perspectiva alegerilor generale de pe 6 decembrie. Cum e campanie electorală, documentele cu pricina abundă în promisiuni referitoare la infrastructură și material rulant. În unele cazuri însă avem de-a face cu promisiuni la modul foarte general, iar în altele cu confuzii.



Dincolo de diferențele de abordare, nota generală este că politicienii pun pe primul loc transportul rutier, chiar dacă cel feroviar este prioritar la nivelul Uniunii Europene. În programele de guvernare ale celor trei partide principale, PNL, PSD și USR PLUS, spațiile alocate autostrăzilor și drumurilor expres sunt mai generoase decât cele rezervate căii ferate.

### Promisiuni feroviare în Programul de guvernare PSD



În cele 320 de pagini din Programul de guvernare PSD, doar două (inclusiv o hartă) se referă la transportul feroviar. Aici sunt prezentate detaliat proiectele pentru reabilitarea rețelei de cale ferată, astfel:

Simeria – Km. 614	650 mil.euro – Fonduri UE
București – Craiova	836 mil.euro – Fonduri UE
Pașcani – Dărmănești	284 mil.euro – Fonduri UE
Focșani – Roman	588 mil euro – Fonduri UE
Dărmănești – Vicșani	57 mil.euro – Fonduri UE
Centura feroviară București	22 mil.euro – Fonduri UE
Cluj-Napoca – Ep. Bihor	477 mil.euro – Fonduri UE
Brașov – Sighișoara	677 mil.euro – Fonduri UE
Predeal -Brașov	418 mil.euro – Fonduri UE
București – Giurgiu Fr.	198 mil.euro – Fonduri UE
Craiova – Calafat	668 mil.euro – Fonduri UE

O altă promisiune se intitulează “Modernizarea principalelor linii de cale ferată pentru aducerea lor la parametrii constructivi”, iar aici este menționată achiziționarea trenurilor de lucru, în vederea reabilitării liniei de cale ferată prin aducerea acestuia la vitezele de proiectare.

Apoi, în document se face referire la “Optimizarea circulației feroviare prin interconectarea cu celelalte tipuri de transport adaptat nevoilor pasagerilor”. În context, este menționată achiziționarea materialului rulant, reparații vagoane, dotarea gărilor cu infrastructură specifică mersului cadentat și utilizarea soluțiilor rapide de reabilitare (intervenții punctuale asupra liniei de cale ferată), totul în valoare de 500 milioane de euro din fonduri europene.

### **Program guvernare PSD**

## Ce promit partidele pentru calea ferată. Infrastructura în programul de guvernare PNL



În programul de guvernare extins al PNL, calea ferată are alocat un spațiu generos pentru promisiuni. De asemenea, a fost eliminată referirea eronată la "căi ferate de mare viteză", care apărea în sinteza documentului, asa cum a semnalat Club Feroviar.

Și aici, similar cu Programul de guvernare PSD, se face referire la achiziționarea de trenuri de lucru pentru dezvoltarea și modernizarea infrastructurii feroviare.

Un subcapitol este alocat pentru **finalizarea lucrărilor aflate în execuție** și efectuarea recepțiilor la terminarea lucrărilor pentru următoarele proiecte:

Simeria-Sighișoara, inclusiv ERTMS nivel 2	5,1 miliarde de lei
Frontieră-Curtici-Simeria	7,5 miliarde de lei
Brașov-Sighișoara	8,2 miliarde de lei
Poduri și podețe – etapa I SRCF Cluj, București, Timișoara și Craiova	0,3 miliarde de lei.

Apoi, un alt subcapitol vizează finalizarea studiilor de fezabilitate aflate în derulare, identificarea și asigurarea surselor de finanțare pentru demararea de **noi lucrări** pe rețeaua TEN-T Centrală și Globală pe secțiunile:

Timișoara-Arad-Caransebeș.	7,3 miliarde de lei
Cluj-Episcopia Bihor	7,1 miliarde de lei
Craiova-Calafat	2,5 miliarde de lei
Craiova-Caransebeș	11,2 miliarde de lei
București Nord-Giurgiu Nord-Frontieră	1,7 miliarde de lei
Ploiești Vest-Focșani-Roman-Iași-Frontieră	9,5 miliarde de lei

Pașcani-Dărmănești-Vicșani-Frontieră	1,9 miliarde de lei
Predeal-Brașov	4,5 miliarde de lei
Portul Constanța	4 miliarde de lei
Stațiile Fetești și Ciulnița	0,3 miliarde de lei
Modernizarea a 47 stații de cale ferată	0,4 miliarde de lei
Modernizarea a 150 treceri la nivel, poduri, podețe și tuneluri	0,2 miliarde de lei.

Ultimul subcapitol la infrastructură se referă la **lansarea de noi proiecte de modernizare** pe secțiuni aflate pe rețeaua TEN-T Centrală și Globală:

Coșlariu-Cluj Napoca	3,8 miliarde de lei
București-Craiova	7,6 miliarde de lei
Apahida-Suceava	11,7 miliarde de lei
Rădulești-Giurgiu	0,2 miliarde de lei
Constanța-Mangalia	0,6 miliarde de lei.

## **Promisiuni făcute de PNL pentru CFR Marfă și CFR Călători.**

### **5 ani=9 ani**

PNL face și promisiuni pentru cei doi operatori feroviari de stat, CFR Marfă și CFR Călători.

În ceea ce privește CFR Marfă, se precizează că obiectivul principal pentru un orizont de timp scurt și mediu îl reprezintă implementarea unei strategii de rambursare a ajutorului de stat. În acest fel, se arată în document, CFR Marfă ar trebui să depășească situația critică actuală, prin începerea unui proces amplu de restructurare, care să-i permită continuarea activității

Referitor la CFR Călători, în Programul de guvernare PNL se promite că se va continua creșterea parcului de vagoane. De asemenea, liberalii promet că "după 9 ani, se introduc din nou trenurile în regim InterCity". De fapt, sunt doar cinci ani de zile, pentru că garniturile Intercity au dispărut din Mersul Trenurilor în 2015.

În document se stipulează faptul că odată cu noul Mers al Trenurilor, pe 12 decembrie 2020, se vor introduce primele trenuri în regim InterCity pe ruta Brașov-București Nord-Constanța, cu o durată de parcurs mult mai scurtă și un număr redus semnificativ de

opri. Tarifele de călătorie vor fi cele specifice trenurilor InterRegio. Club Feroviar a informat în premieră despre acest tren.

Tot la CFR Călători, pentru modernizarea procesului de verificare, validare și emitere a biletelor în tren, va începe proiectul prin care se vor investi 13 milioane de lei pentru achiziționarea a 2.300 de terminale mobile pentru taxare, dotate cu imprimante, se mai arată în programul PNL. Tot aici se promite că actualul Card TrenPlus nu va mai fi tipărit pe suport de hârtie, ci va fi un portofel electronic.

## **ARF n-a cumpărat material rulant, dar va face sistem integrat de ticketing**

Referitor la Autoritatea pentru Reformă Feroviară, PNL promite finalizarea procedurilor și implementarea contractelor pentru achiziția de material rulant.

Este vorba de 40 de rame electrice Regio (RE – R), cu o valoare cuprinsă în intervalul 1.707.125.000 lei – 4.557.130.000 lei, fără TVA, și 20 de rame electrice Interregio (RE – IR), cu o valoare cuprinsă în intervalul 1.311.698.701 lei – 3.714.279.851 lei, fără TVA, ”proceduri aflate în diverse stadii”. În fapt, ambele licitații sunt blocate.

Tot pentru ARF se promite că va fi lansat până la finele acestui an (a mai rămas puțin peste o lună de zile, dacă punem la socoteală și Sărbătorile) un proiect finanțat din fonduri europene pentru realizarea ”Sistemului integrat, bază de date unică și furnizare de informații privind serviciul de ticketing al operatorilor de transport feroviar de călători”, cu o valoare estimată de 6.396.099,14 lei cu TVA.

### Program guvernare PNL

## **Ce promit partidele pentru calea ferată. USR se mărginește la declarații generale**



Programul de guvernare USR PLUS nu alocă un spațiu foarte generos căii ferate – nici două pagini din totalul de 451.

De asemenea, promisiunile acestui partid referitoare la calea ferată sunt la modul general, fără a se specifica și sumele necesare. ”Investiții pe toată rețeaua, nu doar pe un singur coridor. Este esențial să eliminăm miile de limitări de viteză prin proiecte de reparație capitală (RK) care readuc liniile la parametrii constructivi” – este prima promisiune făcută.

Totodată, USR PLUS consideră că proiectele de modernizare care au presupus refacerea de la zero a unor tronsoane nu au dat rezultatele scontate: "Demolarea întregii căi ferate vechi și reconstrucția totală nu este întotdeauna soluția optimă. Avem proiecte în care am investit miliarde, durează zeci de ani și, la final, timpii de parcurs câștigați față de anii `80 sunt de ordinul zecilor de minute doar".

Ceva mai concret, se menționează că se vor utiliza fonduri europene pentru investiții pe întreaga rețea principală: magistralele București-Craiova-Timișoara-Arad, Ploiești-Suceava, Brașov-Sibiu-Vințu de Jos, Teiuș- Cluj sau Mărășești-Iași, precum și a conectorilor la acestea.

De asemenea, se face referire la închiderea verigilor-lipsă din rețea: electrificarea liniei Cluj-Oradea-Episcopia Bihor, electrificarea liniei Baia Mare-Satu Mare-Oradea-Arad, electrificarea și redeschiderea liniei București- Giurgiu-Ruse, electrificarea liniei Tecuci-Iași, modernizarea centralizărilor și a sistemelor de semnalizare.

## **USR PLUS promite trenuri de noapte**

În afară de considerații generale de genul "Oprim subfinanțarea căii ferate și folosim fonduri europene", pe care nu le vom prezenta detaliat, USR PLUS vine și cu unele propuneri concrete, cum ar fi integrarea sistemului de transport feroviar cu cel rutier printr-un sistem de bilete și mers al trenurilor care să asigure transferuri între operatori și vânzări integrate de bilete.

Totodată, USR promite investiții în trenuri de noapte de lungă distanță în România (folosind fonduri de mediu). În altă ordine de idei, și USR PLUS promite rute feroviare metropolitane și investiții în terminale multimodale și în accesese și racordurile esențiale pentru marfă, care azi sunt profund limitate (ex: acces port Constanța).

### **Program guvernare USR PLUS**

**Asta au promis partidele pentru calea ferată în programele de guvernare. La votul din 6 decembrie se va vedea ce va conta.**

**Sursa: Club Feroviar**