

România a „umflat” de cinci – șase ori prețul ERTMS în PNRR trimis Comisiei Europene

11 iunie 2021

Cel puțin una din cele 20 de pagini de observații critice trimise de către Comisia Europeană privind Planul Național de Redresare și Reziliență are legătură cu proiecte feroviare. Unele dintre acestea sunt prost scrise, prost socotite aritmetic, prost fundamentate.



Una dintre criticile formulate privește sistemele de centralizare electronică și electrodinamică, proiect care nu se știe clar dacă este de 44 milioane euro sau 45,18 milioane euro, sumele apărând diferit în documentul trimis Bruxelles-ului.

Costurile de implementare ale ERTMS pe două coridoare feroviare importante (Cluj-Napoca – Bihor și Arad – Timișoara – Caransebeș) sunt „anormal de mari” față de alte proiecte similare. Astfel, se prevede o sumă de 1,2 milioane euro pe kilometru în condițiile în care pentru 85 de km de linie dublă între Brașov și Sighișoara sunt prevăzuți 21,6 milioane euro, deci un cost unitar de 250 mii euro pe kilometru.

Mai mult, apare o sumă de nu mai puțin de 75 milioane euro, expediată fără probleme de către autorii Programului românesc, prin sintagma „alte intervenții adiacente”.

Și costurile pentru montajul ERTMS la bordul trenurilor sunt supraestimate. Autorii PNRR au umflat de peste șase ori costul montajului, anume de la 273 mii euro pe locomotivă la 104 milioane euro pe 62 de unități (32 noi și 30 modernizate).

În plus, Comisia Europeană observă că experiențele recente privind implementarea ERTMS în România, care arată deficiențe în introducerea ERTMS, ar impune și un pachet de măsuri care să ajute la depășirea dificultăților.

Ce alte observații sunt în PNRR?

Planul Național de Redresare și Reziliență nu a primit aprecierea autorităților de la Bruxelles, potrivit [Hotnews.ro](https://www.hotnews.ro), care prezintă o parte a documentului primit de la Comisia Europeană. Aceasta a transmis reprezentanților României mai multe observații extrem de critice, pe mai multe componente, de la infrastructură până la educație. Cele mai multe critici se referă la faptul că nu sunt justificate costurile, că unele sunt supraestimate, că lipsesc metodologiile de calcul și că au fost furnizate informații neclare legate de proiecte.

Documentul a fost discutat joi la Bruxelles cu reprezentanții Comisiei Europene. Potrivit unor surse apropiate discuțiilor, aceasta este o evaluare de etapă, experții europeni cerând detalii ca parte a procesului de evaluare și trimitere de clarificari. Procedura nu este una specială, Ministerul Investițiilor Proiectelor Europene organizând întâlniri între reprezentanții Comisiei și ai ministerelor, iar aceștia din urmă sunt responsabili cu transmiterea clarificărilor, au precizat aceleași surse.

Astfel de sesiuni de evaluare se fac cu toate statele aplicante, Comisia cerând frecvent clarificări și procedând la negociere în privința costurilor.

Acest plan stabilește reformele și proiectele de investiții publice pe care România intenționează să le implementeze cu sprijinul Facilității de Recuperare și Reziliență (RRF), potrivit unui comunicat de presă al Comisiei. RRF este instrumentul cheie în centrul NextGenerationEU, planul UE de a ieși mai puternică din pandemia COVID-19. Acesta va furniza până la 672,5 miliarde EUR pentru a sprijini investițiile și reformele (în prețurile din 2018). Aceasta se împarte în subvenții în valoare totală de 312,5 miliarde EUR și 360 miliarde EUR în împrumuturi. RRF va juca un rol crucial în a ajuta Europa să iasă mai puternică din criză și să asigure tranzițiile ecologice și digitale. Prezentarea planului României urmează un dialog intens între Comisie și autoritățile române în ultimele luni.

Încă 15 miliarde euro luați cu împrumut de România.

Dobânda e mică, dar tot datorie îi zice

În Planul de recuperare și reziliență al României, România a solicitat subvenții de 14,3 miliarde EUR și împrumuturi în valoare de 15 miliarde EUR în cadrul FERS. Trebuie spus că sunt țări precum Franța sau Germania care nu au apelat la componenta de creditare a Facilității de Redresare și Reziliență, fiind un singur capitol – Transport sustenabil (rutier, feroviar, metrou), care beneficiază de o alocare de doar 7,6 miliarde de euro. Mult sub cei 9,5 miliarde de euro prevăzuți în luna aprilie.

Prezentarea proiectelor feroviare este și mai succintă în noua variantă.

Cale ferată:

- 311 km de cale ferată modernizată;
- 311 km de cale ferată cu sistem ERTMS 2;
- 110 km de cale ferată electrificată;
- 2534 km de cale ferată pe care viteza comercială crește cu 15% prin lucrări de reînnoire;
- 206 km de cale ferată cu sistem modern de centralizare.
- Metrou: 15.6 km de rețea nouă de metrou; 15 stații noi; 30 de rame.

Noul PNRR prevede însă proiecte precum actualizări ale planurilor de management pentru arii protejate, managementul gunoierului de grajd, zeci de mii de funcționari publici instruiți digital, tichete pentru formalizarea muncii și alte proiecte de calitate îndoielnică în care, cel mai probabil, banii vor fi risipiți.

Sursa: Club Feroviar