

# Raport de control la CFR SA. Dezastrul infrastructurii feroviare, în cifre

25 mai 2020

**Un Raport de control la CFR SA, realizat de Corpul de Control al Primului Ministru, care a vizat perioada 01.01.2017 – 31.07.2019, scoate la iveală, pentru încă o dată, dezastrul din sistemul infrastructurii feroviare din România. Potrivit documentului, principala cauză a acestei stări de fapt este insuficiența alocațiilor bugetare, dar sunt semnalate și greșeli de management.**



Potrivit informațiilor transmise de reprezentanții CFR SA, elementele infrastructurii feroviare publice au scadența depășită la reînnoire, cu procente cuprinse între 35% și 92%, notează autorii **Raportului**. Astfel, din totalul de 13.545 km (lungime desfășurată) de linii curente și directe, la nivelul anului trecut era scadent la reînnoire un procent de 73%, respectiv 9.829 km.

## **Nici puținii bani de la buget nu sunt cheltuiți cum ar trebui**

Și aici intervin componenta finanțării de la bugetul statului, dar și modul în care sunt cheltuiți și puținii bani care sunt alocați. “Conform situațiilor financiare aferente anilor 2017-2019 a reînnoirilor pe elementele infrastructurii feroviare publice, necesarul solicitat a fost aprobat în BVC CFR SA, în 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%”, se arată în documentul citat.

De exemplu, potrivit datelor puse la dispoziție 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%.

### **Dezastrul infrastructurii feroviare. Numărul punctelor periculoase a crescut**

În condițiile banilor puțini, s-au făcut reparații, dar totul s-a dovedit a fi un fel de muncă de Sisif. Mai pe românește, se repară într-un loc, dar se strică în altele.

Astfel, la începutul anului 2017 se aflau în evidență, pe rețeaua CFR SA, 1.206 puncte periculoase, însumând o lungime de 604 km. Până la data de 30 august 2019, ca urmare a lucrărilor executate, au fost scoase din evidență 74 de puncte periculoase și au apărut alte 39, astfel încât numărul lor a ajuns la 1.171, însumând 592 km.

La data de 30 august 2019, se înregistrau 1.236 restricții de viteză permanente, 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/oră, în comparație cu viteza proiectată a rețelei, de 86,30 km/oră. De exemplu, viteza medie tehnică pe distanța București Nord – Brașov este de 66,78 km/h, în timp ce viteza proiectată pe această rută este de 122,54 km/h.

”Prin urmare, potrivit concluziilor 20.1 și 20.2 din prezentul raport, 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 arată în Raport.

### **Demersurile pentru investiții, făcute cu întârziere**

Chiar dacă sunt bani puțini, ei ar fi putut fi cheltuiți mult mai bine, susțin autorii Raportului de control la CFR SA.

Potrivit documentului, inițierea demersurilor în vederea realizării investițiilor se face abia după aprobarea 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”, se menționează în documentul citat.

## **Dezastrul infrastructurii feroviare. Situația fondurilor europene nerambursabile**

Raportul ia "la puricat" și situația chelturii de către gestionarul infrastructurii feroviare a fondurilor europene nerambursabile.

La nivelul CFR SA, la data de 11 noiembrie 2019, valoarea totală a proiectelor finanțate din fonduri europene aferente POST 2007-2013, POIM 2014-2020 și CEF 2014-2020 era de 29.152.175.105,82 lei, finanțarea nerambursabilă era de 17.559.308.697,32 lei, iar valoarea rambursată (absorbită) de 5.781.140.880,28 lei. Rezultă astfel un procent total de absorbție de 32,92%, cu o corecție financiară totală de 17,07%, aplicată la valoarea solicitată la rambursare.

Sintetic, situația se prezintă în felul următor:

- în POST 2007-2013 – un procent de absorbție de 95,47%, în valoare de 3.267.433.315,62 lei din valoarea fondurilor externe nerambursabile, de 3.422.407.682,08 lei, cu un procent aferent corecțiilor financiare de 22,05%;
- în POIM 2014-2020 – un procent de absorbție de 27,63%, în valoare de 2.511.480.184,66 lei din valoarea fondurilor externe nerambursabile de 9.090.871.813,96 lei, cu un procent aferent corecțiilor financiare de 11,29%;
- CEF 2014-2020 – un procent de absorbție de 0,04%, în valoare de 2.227.380,00 lei, din valoarea totală a finanțării nerambursabile de 5.046.397.934,60 lei, cu un procent aferent corecțiilor financiare de 0%.

"Având în vedere faptul că în cadrul POIM au fost preluate spre finanțare o parte din proiectele nefinalizate în POST, a scăzut gradul de absorbție de noi proiecte finanțate exclusiv din POIM. Ca urmare a erorilor apărute în procesul de implementare a proiectelor, s-au aplicat corecții financiare și unele cheltuieli au fost declarate neeligibile, fiind necesară suplimentarea fondurilor alocate de la bugetul de stat în vederea finanțării acestora", concluzionează autorii Raportului.

**Sursa: Club Feroviar**