

## V

# MASTER PLANUL GENERAL DE TRANSPORT SAU CUM SĂ DAI VRABIA DIN MÂNĂ PE CIOARA DE PE GARD

Mihai Bărcănescu

Pornind de la pozițiile publice ale actorilor la nivel european din sectorul feroviar - Comunitatea Europeană a Căilor Ferate (CER), Uniunea Internațională a Căilor Ferate (UIC) și europarlamentarul german (MEP) Michael Cramer, șeful Comitetului pentru Transporturi al Parlamentului European -, autorul pune la îndoială felul în care întârziatul Master Plan General pentru Transporturi (MPGT) planifică și prioritizează investiții în infrastructura de transport (rutier, feroviar, naval, aerian, și intermodal) de aproximativ 42 mld euro din fonduri europene și naționale până în anul 2030. MPGT alocă +23,6 mld euro pentru sectorul rutier și +13.9 euro mld pentru cel feroviar. Surprinzătoare nu este doar cifra pentru sectorul rutier – mai mare decât toate celelalte moduri de transport la un loc – cât alocarea proiectelor în timp. Cele mai mari investiții în sectorul rutier vor începe în 2016 și vor dura până în 2020, urmate de perioada 2021-2025. Dacă aceeași abordare o vedem și în privința transportului maritim și aerian, pentru feroviar majoritatea investițiilor vor începe după 2021, multe chiar din 2025. Există proiecte feroviare care încep din 2031, deși Master Planul (modelarea sa) are ca scop, în mod normal, perioada de până în 2030. Deci sectorul feroviar are *de facto* o alocare financiară semnificativ mai slabă: cele aproape 14 mld euro sunt până în 2036. Proiectele din domeniile rutier și feroviar ce ar fi

trebuit începute în 2016 sunt zeci de lucrări de construcție de autostrăzi și drumuri expres ori modernizări de căi ferate, adică sute de km de infrastructură pe an: autostrăzile Sibiu-Pitești, Craiova-Pitești ori Sibiu-Brașov; liniile ferate Predeal-Brașov, Brașov-Sighișoara, etc. Mai există câteva zeci de lucrări de o amploare semnificativă în celelalte sectoare care încep sau ar fi trebuit începute tot în 2016. Multe nu sunt nici măcar în stadiu de proiect, în adevăratul sens. Experiența de până acum arată că nici statul român, nici firmele private, străine sau românești, nu sunt capabile de asemenea performanțe în doar 3 ani, deci master planul este din start nerealist, va distruge căile ferate fără să pună autostrăzi în loc și ar trebui revizitat.

### Semnalul de alarmă

În decembrie 2016 a fost dat publicității nou-aprobatul MPGT, document care conține măsuri care ar putea agrava și mai mult situația sectorului feroviar din țară. În plus, autostrăzile așteptate riscă să dureze ceva vreme.

Știrea a apărut în contextul în care mari actori din domeniul feroviar la nivel european și mondial – Comunitatea Europeană a Căilor Ferate (CER), Uniunea Internațională a Căilor Ferate (UIC) și europarlamentarul german (MEP)

Michael Cramer, șeful Comitetului pentru Transporturi al Parlamentului European – au trimis autorităților române scrisori prin care își manifestau îngrijorarea față de prevederile MPGT<sup>1</sup>.

În esență, problemele ridicate sunt următoarele:

1. tăierea a aproximativ 40% din infrastructura feroviară a țării;
2. nerespectarea legislației europene privind coridoarele de transport transeuropene (TEN-T), axele de transport prioritare în UE, pentru care sunt alocate fonduri de ordinul miliardelor de euro;
3. continuarea „spargerii” companiilor feroviare, mai exact a CFR Infrastructură, prin înființarea unei alte structuri care să controleze investițiile în domeniul infrastructurii feroviare;
4. înființarea unei alte structuri – Autoritatea Națională Feroviară – în cadrul Ministerului de Transport care să „păstorească” toate aceste schimbări.

Pentru clarificare, MPGT planifică și prioritizează investiții în infrastructură de transport (rutier, feroviar, naval, aerian, și intermodal) de aproximativ 42 miliarde euro din fonduri europene și naționale până în anul 2030. Necesitatea acestei evaluări survine atunci când reprezentanții unuia dintre cele 4 mari sectoare de transport reclamă că acest document nu face decât să distrugă sectorul feroviar.

Una dintre veșnicele problemele ale României este insuficienta dezvoltare a infrastructurii de transport. Dar „atenția” sporită din partea comunității internaționale de profil

---

<sup>1</sup> Informația aparută în Jurnalul TVR, 8 decembrie 2016, disponibilă la [http://stiri.tvr.ro/autoritatile-ar-renunta-la-mare-parte-din-infrastructura-feroviara-scrie-in-master-planul-de-transport-bruxelles-ul-reactioneaza\\_812315.html](http://stiri.tvr.ro/autoritatile-ar-renunta-la-mare-parte-din-infrastructura-feroviara-scrie-in-master-planul-de-transport-bruxelles-ul-reactioneaza_812315.html). Documentele prezentate publicului pe site-ul organizației Club Feroviar, disponibile la <http://clubferoviar.ro/master-planul-general-de-transport-din-romania-criticat-de-institutiile-si-asociațiile-de-cale-ferata-europene/>

înseamnă că în acest document există niște prevederi cu totul neobișnuite, în ciuda faptului ca Ministrul Transporturilor a negat cu vehemență aceste declarații venite din partea reprezentanților sectorului<sup>2</sup>.

În primul rând, pentru accesarea acestor fonduri europene pentru transport între 2014-2020, toate investițiile semnificative trebuie să respecte un plan general de lungă durată. Este o condiționalitate ex-ante pentru a accesa fondurile europene prin POIM. Ca urmare, responsabilii din Ministerul Transporturilor, împreună cu compania de consultanță anglo-americană AECOM, au pregătit MPGT, pentru a încerca să acopere nevoile pe termen lung (implementarea actuală a proiectelor putând depăși acest termen). Deși pregătirea acestui document a început din aprilie 2012, finalizarea și aprobarea s-au realizat abia în toamna anului trecut, deci undeva spre jumătatea perioadei de finanțare 2014-2020.

### **Master Planul de Transport și Autoritatea de Reformă Feroviară: situația actuală**

Ministerul Transporturilor a anunțat pe 13 septembrie 2016 finalizarea MPGT, publicarea și trimiterea sa către Guvern pentru aprobare<sup>3</sup>. Guvernul aprobă acest document strategic la doar o zi diferență, adică pe 14

---

<sup>2</sup> Comunicat de presă al Ministerului Transporturilor, 9 decembrie 2016, disponibil la <http://mt.gov.ro/web14/spatiul-media/comunicate-de-presa/1388-09122016>; Declarație publică a Ministrului Transporturilor, Sorin Bușe, 8 decembrie 2016, Jurnal TVR, disponibil la [http://stiri.tvr.ro/autoritatile-ar-renunta-la-mare-parte-din-infrastructura-feroviara-scrie-in-master-planul-de-transport-bruxelles-ul-reactioneaza\\_812315.html](http://stiri.tvr.ro/autoritatile-ar-renunta-la-mare-parte-din-infrastructura-feroviara-scrie-in-master-planul-de-transport-bruxelles-ul-reactioneaza_812315.html)

<sup>3</sup> Comunicat de presă al Ministerului Transporturilor, 13 septembrie 2016, disponibil la <http://mt.gov.ro/web14/spatiul-media/comunicate-de-presa/1287-13092016>

septembrie<sup>4</sup>, deși MPGT ar fi trebuit aprobat prin lege de Parlament, așa cum se declarase inițial în mai multe rânduri.

După aprobarea MPGT urmează înființarea sus-menționatei Autorități de Reformă Feroviară (ARF), prin OUG 62/2016, publicată în Monitorul Oficial la 11 octombrie 2016.

La scurt timp apare și proiectul Hotărârii de Guvern privind Organizarea și funcționarea Autorității de Reformă Feroviară. Se poate observa că toate sunt publicate și adoptate într-un ritm nefiresc de rapid din punct de vedere procedural, eludând principiul transparenței și necesitatea unei dezbateri publice consistente.

Pentru a încerca elucidarea problemelor ridicate, este important să aruncăm o privire asupra prevederilor legate de ARF, aceasta fiind instituția propusă pentru a implementa toate propunerile din MPGT. Această instituție va fi în subordinea Ministerului Transporturilor, cu câteva zeci de angajați, și este prima instituție de acest fel în România. De notat că au existat inițiative similare și în alte țări, însă niciodată acestea nu au avut atribuții atât de largi (mai ales în ceea ce privește bugetul aferent) și pe termen atât de lung ca ARF.

Încă de pe prima pagina a OUG-ului Nr. 62/2016 pentru înființarea ARF<sup>5</sup>, vedem că reforma sectorului feroviar, conform MPGT, se bazează pe câteva direcții principale.

Prima dintre acestea este chiar „restructurarea rețelei de transport feroviar în sensul concentrării pe o rețea de transport eficientă astfel încât alocarea de fonduri pentru întreținere, mentenanță și reparații curente să fie orientată pentru o rețea de transport feroviar sustenabilă din punct de vedere

economic”. Art. 5 (pag 6-7) vorbește în detaliu despre rețeaua feroviară: „(3) Măsurile de reformă feroviară care se referă la scoaterea din funcțiune a unor sectoare de transport feroviar se aprobă prin hotărâre a Guvernului, la propunerea Ministerului Transporturilor (adică a ARF, pe baza MPGT, n. red.). (4) Pentru tronsoanele de cale ferată care sunt scoase din funcțiune nu se mai alocă fonduri din bugetul de stat destinate activității de mentenanță, întreținere sau reparații curente și nici subvenții destinate transportului public feroviar de călători”.

De notat că nu se pune întâi problema găsiții unor soluții pentru îmbunătățirea sistemului feroviar, ci se vorbește direct despre tăieri („eficientizării” în text), singurele soluții alternative distrugerii infrastructurii fiind: 1) conservarea tronsoanelor de cale ferată pentru maximum 5 ani după care vor fi tăiate oricum, sau 2) darea lor în folosința autorităților locale.

A doua opțiune ar fi binevenită, dar nu există legislația care să permită acest lucru. Pe lângă slaba capacitate administrativă de la nivel local, bugetele locale sunt în mare măsură alimentate tot de la bugetul de stat, iar tendința generală este aceea de a reduce cheltuielile din fondurile de stat/publice. Deci este vorba într-adevăr de tăieri ale infrastructurii feroviare, fără a se încerca cu adevărat reabilitarea lor.

Din Art. 2 (alin. 2, 3, 4, etc.) aflăm că ARF va veghea la implementarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice, precum și la atribuirea acestora. Pentru clarificare, regulamentul stabilește la nivel european contractul de servicii publice – acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public, cu scopul de a încredința acestuia dreptul și obligația de a gestiona serviciile publice de transport călători precum și exploatarea infrastructurii de transport aferente, sub rezerva îndeplinirii unor obligații de serviciu public (și cu contribuțiile de la buget

---

<sup>4</sup> Comunicat de presă, Guvernul României, 14 septembrie 2016, disponibil la <http://gov.ro/ro/guvernul/sedinte-guvern/master-planul-general-de-transport-al-romaniei-document-strategic-de-dezvoltare-a-infrastructurii-nationale-de-transport-aprobat-de-guvern>

<sup>5</sup> Monitorul Oficial (Partea I) nr. 798 din 11 octombrie 2016.

aferente). Important de sesizat este că acest Regulament trebuia implementat de mult timp de către autoritățile române, dar prin documentul de față se recunoaște că acest lucru nu a fost făcut sau nu a fost terminat. Este posibil să aflăm în curând de o nouă încălcare a legislației europene, urmată ca de obicei de o adoptare grăbită (și foarte probabil din nou deficitară), precum și de cheltuielile implicite (ex: amenzile ce trebuie plătite pentru nerespectarea legislației UE prin procedura de *infringement*).

Tot în OUG Nr. 62/2016 aflăm și că ARF devine autoritatea care atribuie contractele de serviciu public și subvențiile, cea care cumpără materialul rulant (ex: locomotivele, vagoanele) care va fi folosit de operatorii feroviari, și cea care stabilește indicatorii de performanță pentru serviciile feroviare. Practic, ARF este noua entitate în cadrul ministerului care concentrează puterea financiară și de decizie pentru transportul de călători, precum și o mare parte a patrimoniului feroviar aferent. Textul legii menționează schimbări la CFR Infrastructură, dar nu apar detalii prin care să putem face o minimă analiză a impactului.

### Ce conține MPGT de fapt?

În urma unei priviri de ansamblu asupra proiectelor propuse de MPGT putem observa că se alocă: +23,6 mld euro pentru sectorul rutier și +13,9 euro mld pentru cel feroviar. Surprinzătoare nu este doar cifra pentru sectorul rutier – mai mare decât toate celelalte moduri de transport la un loc – cât alocarea proiectelor în timp. Cele mai mari investiții în sectorul rutier vor începe în 2016 și vor dura până în 2020, urmate de perioada 2021-2025. Dacă aceeași abordare o vedem și în privința transportului maritim și aerian, pentru feroviar majoritatea investițiilor vor începe după 2021, multe chiar din 2025. Există proiecte feroviare care

încep din 2031, deși Master Planul (modelarea sa) are ca scop, în mod normal, perioada de până în 2030. Deci sectorul feroviar are *de facto* o alocare financiară semnificativ mai slabă: cele aproape 14 mld euro sunt până în 2036. Privind doar proiectele din domeniile rutier și feroviar ce ar fi trebuit începute în 2016 (majoritatea cu termen de finalizare până în 2020), observăm că e vorba de zeci de lucrări de construcție de autostrăzi și drumuri expres ori modernizări de căi ferate, adică sute de km de infrastructură pe an: autostrăzile Sibiu-Pitești, Craiova-Pitești ori Sibiu -Brașov; liniile ferate Predeal-Brașov, Brașov-Sighișoara, etc. Mai există câteva zeci de lucrări de o amploare semnificativă în celelalte sectoare care încep sau trebuiau începute tot în 2016. Multe nu sunt nici măcar în stadiu de proiect, în adevăratul sens. Experiența de până acum arată că nici statul român, nici firmele private, străine sau românești, nu sunt capabile de asemenea performanțe în doar 3 ani.

Reprezentantul Comisiei Europene în cadrul Comitetului de Monitorizare al Programului Operațional Infrastructură Mare (POIM) a atenționat atât Ministerul Fondurilor Europene, cât și Ministerul Transporturilor în iunie 2016 că există tendința de a se repeta greșelile comise în perioada 2007-2013 când România a pierdut „mai multe fonduri decât orice alt stat membru tocmai pentru că nu a luat decizia de realocare a fondurilor, bazându-se pe estimări nerealiste” și a recomandat „a nu se proiecta scenarii fanteziste, ci de a se identifica soluții concrete pentru a nu se pierde finanțarea [...]”<sup>6</sup>. Aceste declarații au fost făcute vizavi de proiectul autostrăzii Sibiu-Pitești – singurul proiect nou la care s-a lucrat dar care întâmpina probleme: aplicația de finanțare a fost în mod repetat întârziată (cel de-al 3 lea studiu de fezabilitate ar fi trebuit finalizat în

---

<sup>6</sup> Minuta celei de a III-a reuniuni a Comitetului de Monitorizare pentru Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020, 03 iunie 2016.



decembrie 2016) din cauza întârzierilor consultantului responsabil de studii (Asocierea Spea Engineering SA Roma Italia Sucursala București - Tecnic Consulting Engineering Romania); probleme cu finalizarea și aprobarea traseului; evaluarea impactului asupra mediului întârziată, etc. Mai mult, ultimele știri arată ca nici acum nu este clară alocarea bugetară pentru acest proiect pe anul 2017<sup>7</sup>. Astfel întârzierile vor continua.

Deci MPGT oferă ținte nerealiste de a realiza investițiile planificate până în 2020. Este necesar să subliniem faptul că argumente de tipul „să le înceapă acum, pentru că vom lua banii mai târziu” nu sunt realiste. Fondurile UE din alocarea curentă (2014-2020) mai pot fi accesați doar într-o anumită perioadă de timp și în anumite condiții după 2020, și asta după negocieri serioase, iar apoi sunt pierduți definitiv. Acest lucru s-a întâmplat deja în perioada anterioară (2007-2013).

În privința analizei textului MPGT, Modelul Național de Transport, calculul pe baza căruia s-a conceput MPGT, are ca an de bază 2011 (pag 27). Majoritatea proiectelor vor începe practic în 2017, adică la 6 ani diferență, nemaivorbind de momentul când vor fi finalizate. Ținând cont că 2011 era un an de criza, este normal ca acești indicatori să fie slabi. CFR Călători și CFR Marfă au raportat ameliorări ale operațiunilor lor din 2011. Astfel, în ciuda scăderii traficului de petrol, cărbune și minereuri între anii 2011 – 2015<sup>8</sup>, CFR Marfă a redus pierderile de la 93.452.745 lei la sub 160.000 lei, reușind și să îmbunătățească productivitatea raportat la numărul de angajați cu aprox 10%.<sup>9</sup> Pentru CFR Călători numărul pasagerilor

transportați a oscilat în această perioadă: anul 2016 fiind similar cu 2011, însă s-au înregistrat progrese semnificative la capitole cum ar fi modernizarea materialului rulant (vagoane și locomotive)<sup>10</sup>, (re)deschiderea unor noi rute interne și deschiderea unor rute internaționale, modernizarea sistemelor de oferte transport și bileterie, etc<sup>11</sup>. Aceste măsuri atrag în timp noi clienți și totul a fost realizat fără alocări bugetare dedicate, așa cum e cazul în zona rutieră. Trebuie menționat și că aceste evoluții au loc în timp ce subfinanțarea continuă a infrastructurii a dus la noi reduceri de viteză pe multe linii. MPGT are deci ca bază date vechi și defavorabile pentru transportul feroviar.

În privința capitolului sectorului feroviar<sup>12</sup>, încă din primele pagini se arată evoluțiile recente privind modernizările: București-Constanța, București-Predeal și Curtici Frontiera-Arad-Km 614. Studiul remarcă impactul pozitiv al investițiilor, precum și noii indici tehnici atinși, cel mai relevant fiind cel de viteză: 160 km/h viteza maximă operațională pentru pasageri pentru linia București-Constanța, 140km/h pentru celelalte două linii, București-Predeal și București-Arad<sup>13</sup>. Acest fapt reflectă situația curentă, ceea ce este un lucru îmbucurător, dar ridică și un semn important de întrebare: nu ni se spune cum au fost introduse datele ce rezultă din aceste modificări în modelarea pentru MPGT, mai ales că există o diferență de 5 ani între datele care au stat la baza MPGT și acestea.

Trebuie să explicăm aici pe scurt cerințele europene în transport pentru a clarifica necesitățile existente și țintele care trebuie

---

<sup>7</sup> <http://www.digi24.ro/stiri/economie/autostrada-pitesti-sibiu-nu-are-prevedere-bugetara-pe-acest-an-674164>

<sup>8</sup> Cel mai recent raport de activitate al CFR Marfă este pentru anul 2015.

<sup>9</sup> Rapoartele de activitate ale CFR Marfă, disponibile la [http://www.cfrmarfa.cfr.ro/index.php?option=com\\_content&view=article&id=223&Itemid=69&lang=ro](http://www.cfrmarfa.cfr.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=223&Itemid=69&lang=ro)

<sup>10</sup> Rapoarte activitate CFR, disponibil la <http://companie.cfrcalatori.ro/ro/despre-noi/rapoarte>

<sup>11</sup> Interviu cu Directorul General al CFR Călători, 31 ianuarie 2016. Sursa: <https://www.agerpres.ro/economie/2016/01/31/interviu-szentes-cfr-calatori-nu-avem-in-momentul-de-fata-rezerve-cu-care-sa-lucram- ceea-ce-este-un-lucru-periculos-12-28-26>

<sup>12</sup> MPGT (versiunea 2014), p. 231-395.

<sup>13</sup> MPGT (versiunea 2014), p. 238.

îndeplinite. Aceste segmente feroviare fac parte din rețeaua TEN-T Core, adică principala rețea de transport la nivel UE, ce are ca scop îmbunătățirea sectorului de transport și a conectivității la nivelul întregii Uniuni. Conform Regulamentului TEN-T 1315/2013 și Deciziei Comisiei din 26 Aprilie 2011, rețeaua TEN-T trebuie obligatoriu modernizată înaintea altor segmente, într-o anumită perioadă de timp (2030), și la anumiți parametri tehnici pentru a putea asigura transportul unor volume superioare de pasageri și mărfuri la viteze mai mari. Unul din acești parametri este tocmai viteza: 160km/h pentru pasageri (și 100 km/h pentru marfa). În spatele acestor parametri, prezentați ca un fel de „vârfuri” ce trebuie atinse, se afla numeroase aspecte tehnice și operaționale care pot necesita investiții semnificative, în funcție de liniile feroviare existente și contextul geografic. Pentru acestea se alocă fonduri de miliarde de euro și segmentele TEN-T au prioritate în fața altor segmente din sistemul de transport.

Dar conform lucrărilor deja efectuate în rețeaua TEN-T pe teritoriul național și prezentate în MPGT, atât statul cât și companiile contractante nu au respectat cerințele în vigoare. Mai mult, începând de la pag. 337 a MPGT sunt detaliate proiectele feroviare viitoare, și se poate observa că liniile care fac parte din rețeaua TEN-T vor fi „reabilitate la viteza de proiectare”. Dar majoritatea liniilor din România au fost proiectate pentru viteze între 140 km/h și 100 km/h pentru pasageri (automat mai mici pentru marfă), acestea fiind standardele în anii de construire. **Deci AECOM și Ministerul Transporturilor nu cunosc nici legislația europeană în domeniu, nici infrastructura României.**

Subliniem că viteza de 160 km/h nu e o cifră fixă, regulile TEN-T permit viteze mai mici, însă justificate punctual, de anumite condiții geografice (ex. o anumită înclinare a pantei). Pe toate traseele sus-menționate cea mai mare parte a reliefului nu prezintă probleme

majore. Ceea ce înseamnă ca nu problemele tehnice/geografice au dus la nerespectarea cerințelor TEN-T, ci altceva.

Trebuie subliniat că o încălcare a regulilor UE înseamnă că fie fondurile nu vor putea fi absorbite, fie un audit va identifica aceste nereguli și vom fi obligați să înapoiem sumele europene și să plătim totul din bugetul de stat. În cazul de față, următoarele 2 cazuri sunt cele mai probabile: fie modernizarea/reabilitarea a fost făcută sub nivelul cerințelor TEN-T, dar banii au fost cheltuiți ca și cum cerințele au fost îndeplinite (deci un furt), fie este o raportare incorectă legată de îndeplinirea cerințelor TEN-T, în speranța de a putea deconta investițiile din banii europeni. În ambele cazuri apare problema de a nu ni se accepta decontarea acestor sume pentru ca nu s-au respectat cerințele în vigoare, precum și returnarea fondurilor europene accesate pentru lucrările deja efectuate. Mai mult, neregulile vor atrage și penalități din partea UE. Deci și mai mulți bani pierduți, bani exclusiv de la contribuabilul român.

MPGT conține și o porțiune dedicată reducerilor de infrastructură feroviară din alte țări europene (pag. 263-264), unde se argumentează că „reducerile de aproximativ 30% reprezintă o practică răspândită în Europa [...] inclusiv în unele dintre cele mai bogate state membre precum Germania, Franța și Marea Britanie. În comparație cu acestea, reducerile operate în România până în 2011 (-5% în 1990 sau -2% în 1970) sunt nesemnificative”. Este surprinzător să găsim această argumentare într-un astfel de document, când infrastructura națională este insuficientă și precară.

AECOM folosește surse doar pentru o parte dintre cifrele menționate, și nici acolo pe cele mai recente. Utilizând exact aceeași sursă ca AECOM (Eurostat)<sup>14</sup>, observam

---

<sup>14</sup> EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2013, pag 77, figura 2.5.2 disponibile la <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts->

mai întâi faptul că nu există nicio țară care a tăiat infrastructura feroviară cu 30%, deci nici vorbă de o „practică răspândită” (vezi **Tabel 1**). De fapt, în perioada indicată de Eurostat (1990-2011 și nu 1970-2011 cum se susține în MPGT), destule țări UE au înregistrat creșteri ale infrastructurii feroviare: Italia, Spania, Olanda, Grecia, etc. Mai mult, Belgia și Marea Britanie, sunt menționate de AECOM fiecare cu scăderi de peste 20%, deși Belgia a înregistrat o mică creștere, în timp ce infrastructura Marii Britanii a avut o scădere infimă. Experții AECOM par a nu fi citit statisticile oficiale și a nu fi făcut calculele necesare analizei comparative asupra practicilor europene în domeniu. În plus, AECOM pare să uite că de ani buni multe dintre țările respective investesc miliarde în infrastructura feroviară, inclusiv pentru construcția de noi linii ferate – convenționale sau de mare viteză.

Cel mai ușor de explicat problema reducerii infrastructurii este faptul că AECOM a stabilit că „90% din trafic este suportat de aproximativ 54% dintre rute (63% km-cale de rulare)” și „resursele totale utilizate anual în mod real pentru întreținere și reparații capitale se situează la un nivel cu 40% mai mic decât nivelul necesar unui regim de întreținere normal pe întreaga rețea aflată în exploatare [...]”<sup>15</sup>. Din moment ce autorii MPGT caută să obțină o infrastructură sustenabilă, putem deduce că cei 54% sau 63% din rețea pot reprezenta soluția necesară, restul infrastructurii urmând a fi distrusă. Se arată totodată că măsurile propuse de MPGT sunt necesare din cauza calității foarte proaste a infrastructurii feroviare, conform unităților de timp de parcurs spre București din orice parte a țării: pentru un drum de la București la Pitești sau Ploiești e nevoie undeva între 200 și 400 minute<sup>16</sup>. Dar

---

fundings/statistics/doc/2013/pocketbook2013.pdf

<sup>15</sup> MPGT (versiunea 2014), p. 291, tabel 5.7, secția ‘Sustenabilitate’, Punctul (1)

<sup>16</sup> MPGT, p.277, fig. 5,37

drumul Pitești – București durează aprox. 1h 40 (și așa destul) cu trenuri aproape din oră în oră, iar tronsonul București – Predeal tocmai a fost reabilitat pentru viteze de 140 km/h. Mai mult, deși la începutul MPGT investițiile pe linia București-Constanța erau laudate, apoi se scrie „deși s-au investit fonduri considerabile în îmbunătățirea rețelei feroviare pe anumite coridoare, printre care distanța București – Constanța și Brașov, aceste îmbunătățiri au avut un impact limitat asupra timpilor de parcurs”<sup>17</sup>. Am folosit exemplul unei linii reabilite (București - Ploiești) și al uneia nereabilite (Pitești - București) pentru a arăta că AECOM nu doar că nu a ținut cont de investițiile în curs de realizare la acea vreme, ci și că datele folosite în calculele lor sunt greșite, și deci întreaga bază a investițiilor în domeniul feroviar este una problematică.

### *Cui prodest?*

Pentru a înțelege mai bine situația trebuie să avem o privire de ansamblu asupra începuturilor problemei – adică asupra prevederilor inițiale ale MPGT precum și asupra evoluțiilor din jurul documentului, până la adoptarea sa. În primăvara lui 2012 firma de consultanță AECOM câștiga un contract de 2.2 milioane euro cu statul român pentru a elabora MPGT. După aproximativ 2 ani de lucru apare în 2014 MPGT ca document public. În tabelul care sintetiza măsurile MPGT pentru sectorul feroviar se menționează clar că rețeaua feroviară trebuie să se împartă în „principală” și „secundară”, prima limitată la aprox. 60% din total<sup>18</sup>; studiile menționate pentru aceste reduceri sunt, de fapt, pentru a defini exact ce și cum se va face, din moment de decizia de a tăia 40% este luată. Motivul era lipsa finanțării pentru întreținere, argument care nu se mai

---

<sup>17</sup> MPGT, p. 301, subcap 5.5.7

<sup>18</sup> MPGT, p 217-218, tabelul de sinteză.



# SAR RAPORT ANUAL DE ANALIZĂ ȘI PROGNOZA 2017

Tabel 1. Infrastructura feroviară în statele membre ale Uniunii Europene

	km							km	%
	1990	1995	2000	2005	2009	2010	2011	OF WHICH: ELECTRIFIED 2011	
<b>EU-27</b>	<b>235 242</b>	<b>227 139</b>	<b>217 857</b>	<b>212 384</b>	<b>212 693</b>	<b>212 789</b>	<b>213 574</b>	<b>113 531</b>	<b>53.2</b>
<b>EU-15</b>	<b>162 132</b>	<b>160 037</b>	<b>152 446</b>	<b>150 316</b>	<b>151 213</b>	<b>151 551</b>	<b>152 492</b>	<b>86 027</b>	<b>56.4</b>
<b>EU-12</b>	<b>73 110</b>	<b>67 102</b>	<b>65 411</b>	<b>62 068</b>	<b>61 480</b>	<b>61 238</b>	<b>61 082</b>	<b>27 504</b>	<b>45.0</b>
<b>BE</b>	3 479	3 368	3 471	3 544	3 578	3 582	3 558	3 008	84.5
<b>BG</b>	4 299	4 294	4 320	4 154	4 150	4 097	3 947	2 862	72.5
<b>CZ</b>		9 430	9 444	9 614	9 477	9 468	9 470	3 208	33.9
<b>DK</b>	2 838	2 863	2 787	2 646	2 646	2 646	2 629	621	23.6
<b>DE</b>	40 981	41 718	36 588	34 221	33 714	33 707	33 576	19 826	59.0
<b>EE</b>	1 026	1 021	968	968	919	787	792	132	16.7
<b>IE</b>	1 944	1 954	1 919	1 919	1 919	1 919	1 919	52	2.7
<b>EL</b>	2 484	2 474	2 385	2 576	2 552	2 552	2 554	438	17.1
<b>ES</b>	14 539	14 308	14 347	15 015	15 330	15 837	15 932	9 615	60.4
<b>FR</b>	34 070	31 939	29 272	29 286	29 903	29 871	30 884	16 321	52.8
<b>IT</b>	16 066	16 003	16 187	16 545	17 004	17 022	17 045	12 120	71.1
<b>CY</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>LV</b>	2 397	2 413	2 331	2 270	1 884	1 897	1 865	257	13.8
<b>LT</b>	2 007	2 002	1 905	1 771	1 767	1 767	1 767	122	6.9
<b>LU</b>	271	275	274	275	275	275	275	262	95.3
<b>HU</b>	7 838	7 714	8 005	7 950	7 892	7 893	7 906	2 996	37.9
<b>MT</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>NL</b>	2 798	2 739	2 802	2 797	2 886	3 016	3 016	2 107	69.9
<b>AT</b>	5 624	5 672	5 665	5 691	5 356	5 039	5 021	3 416	68.0
<b>PL</b>	26 228	23 986	22 560	19 507	19 764	19 702	19 725	11 817	59.9
<b>PT</b>	3 064	2 850	2 814	2 844	2 842	2 842	2 793	1 629	58.3
<b>RO</b>	<b>11 348</b>	<b>11 376</b>	<b>11 015</b>	<b>10 948</b>	<b>10 776</b>	<b>10 777</b>	<b>10 777</b>	<b>4 032</b>	<b>37.4</b>
<b>SI</b>	1 196	1 201	1 201	1 228	1 228	1 228	1 209	500	41.4
<b>SK</b>	3 660	3 665	3 662	3 658	3 623	3 622	3 624	1 578	43.5
<b>FI</b>	5 867	5 880	5 854	5 732	5 919	5 919	5 944	3 172	53.4
<b>SE</b>	11 193	10 925	11 037	11 017	11 138	11 149	11 213	8 121	72.4
<b>UK</b>	16 914	17 069	17 044	16 208	16 151	16 175	16 134	5 319	33.0
<b>HR</b>	2 429	2 296	2 726	2 726	2 722	2 722	2 722	984	36.1
<b>MK</b>	696	699	699	699	699	699	699	234	33.5
<b>TR</b>	8 429	8 549	8 671	8 697	9 080	9 594	9 642	2 789	28.9
<b>IS</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>NO</b>	4 044	4 023	4 413	4 334	4 151	4 199	4 154	2 551	61.4
<b>CH</b>	3 215	3 232	3 216	3 399	3 599	3 597	3 574	3 573	100.0

**Notes:** DE: Includes DE-E: 1970 = 14 250, 1980 = 14 248, 1990 = 14 031.  
 CS: 1970 = 13 308, 1980 = 13 131, 1990 = 13 111.  
 (These are included in EU-27 and EU-12 totals).

Sursă: Eurostat, EU Transport in figures. Statistical pocketbook 2013, pag 77, figura 2.5.2, disponibilă la <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/statistics/doc/2013/pocketbook2013.pdf>

regăsește în investițiile promise în auto-străzi. Menționăm că la acea dată documentul se apropia deja de „varianta finală”. Atunci când AECOM a câștigat contractul,

ministru era Alexandru Nazare, pe atunci la PDL și la un moment dat „mâna dreaptă” a Ancăi Boagiu, la rōndu-i fost ministru la Transporturi. Pōnă la momentul publicării



MPGT, pe la Minister trecuseră Ovidiu Silaghi, Relu Fenechiu și Dan Șova, precum și Mănescu. La momentul publicării, ministru era Ioan Rus. În aproape tot acest timp responsabilul de Master Plan a fost Marcel Boloș, ocupând diverse funcții. După publicarea MPGT au existat numeroase reacții din partea reprezentanților sectorului feroviar, români și străini. În România, în 2014, toți actorii feroviar importanți exceptând cele 3 companii CFR reacționează printr-o scrisoare (aici) către guvernul PSD: Victor Ponta Prim-ministru, Liviu Dragnea, Ministrul Dezvoltării, Ioan Rus, Ministrul Transporturilor, etc. Poziția a fost trimisă și către Comisia Europeană și principalii actori din sector la nivel european. În document se arată avantajele în a menține și a investi în calea ferată: faptul că rețeaua feroviară în România este mai mică comparativ cu multe țări UE (mai ales raportat la densitatea/km<sup>2</sup>), este cel mai puțin poluant mijloc de transport terestru, multe locuri de muncă din sectorul feroviar sunt nedelocalizabile și antrenează numeroase slujbe indirecte, etc. S-a cerut și renunțarea la înființarea ARF, și s-au propus soluții de îmbunătățire la MPGT. Ca urmare a acestei scrisori organizațiile europene de profil au reacționat. Secretarul-General al Organizației industriei feroviare europene (UNIFE) își exprima public îngrijorarea, la fel și Asociația Internațională a Transportului Public (UITP), la fel alți actori din domeniu. Aprobarea MPGT s-a amânat.

Important este și un interviu al lui Boloș, la scurt timp după aceste poziții publice, în care evita să dea un răspuns clar la întrebarea legată de tăierea celor 40% din infrastructura feroviară, dar altă declarație a sa este esențială: „[...] am propus domnului ministru Ioan Rus ca în strategia de implementare a Masterplanului să avem în vedere ca proiectele pe care le propunem să ajute mediul de afaceri. Și discutăm de zona industriei auto, care a fost cea mai vocală în

această perioadă. Domnul ministru a agreat propunerea.”<sup>19</sup>.

În 2015 au continuat discuțiile pe marginea MPGT. În urma discuțiilor de la Bruxelles cu Comisarul pentru Transport, dna. Violeta Bulc, dl Rus reevaluează prevederile MPGT declarând că „[...]reducerea rețelei de cale ferată să fie judicios realizată, numai după ce au fost epuizate toate celelalte posibilități de rentabilizare a acesteia” și că „autoritățile române iau foarte serios în calcul faptul că viitorul aparține căilor ferate [...]”<sup>20</sup>.

Europarlamentarul (MEP) german Michael Cramer, șeful de atunci al Comitetului pentru Transport și Turism (și membru al Partidului Verzilor din Germania) s-a opus acestor distrugerii, poziție care a menținut-o tot timpul, așa cum reiese din ultima sa scrisoare adresată autorităților române. În comitetul pentru transport din Parlamentul European cei doi MEP români au avut însă poziții diferite. MEP Marian-Jean Marinescu (PNL) s-a opus inițial unor asemenea prevederi, dar a abandonat apoi subiectul, preferând să se concentreze exclusiv pe asigurarea unei autostrăzi în Oltenia. MEP Claudia Țapardel (PSD) a susținut însă mereu implementarea MPGT, argumentând că nu se va distruge 40% din infrastructura feroviară a României<sup>21</sup>, deși textul MPGT chiar asta susținea. Ea a apărat MPGT în Parlamentul European și în disculia cu Comisarul Bulc. Aceleași declarații le-a făcut și în presa noastră, susținând totodată că

---

<sup>19</sup> „Sunt multe lucruri de îndreptat în Masterplanul de Transport”, Bursa, 3 noiembrie 2014, [http://www.bursa.ro/?s=companii\\_afaceri&articol=252515](http://www.bursa.ro/?s=companii_afaceri&articol=252515)

<sup>20</sup> Comunicat de presa, Ministerul Transporturilor, 4 iunie 2015, <http://mt.gov.ro/web14/spatiul-media/comunicate-de-presa/858-intalnirea-ministrului-transporturilor-ioan-rus-cu-doamna-violeta-bulc-comisar-european-pentru-transporturi>

<sup>21</sup> Parlamentul European, Debate: Railways and public services in the Danube and Adriatic macro-regions, interventia MEP Claudia Țapardel, [http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+CRE+20160204+ITEM-013+DOC+XML+V0//EN&language=en&query=IN\\_TERV&detail=4-479-000](http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+CRE+20160204+ITEM-013+DOC+XML+V0//EN&language=en&query=IN_TERV&detail=4-479-000)

MPGT a fost aprobat de Comisie, deși la începutul documentului, în toate versiunile anterioare, era scris clar că nu a fost aprobat. Reprezentanții sectorului feroviar au continuat să se implice. De exemplu, UNIFE a organizat Adunarea Generală Anuală în București pentru a discuta cu autoritățile noastre, iar UITP a prezentat și ultimul studiu la nivel european asupra serviciilor feroviare regionale și suburbane din Europa. Acest studiu, realizat cu sprijinul principalilor actori feroviari din Europa la cererea Comisiei, arată că aproape 90% din traficul total de pasageri pe căile ferate se realizează pe baza serviciilor regionale, multe dintre ele pe linii secundare, adică tocmai cele periclitate de abordarea MPGT. Studiul poate fi consultat pe site-ul UITP (recomandăm pag 19-21 și 41)<sup>22</sup>, și a fost trimis și actorilor feroviari din țară.

De notat că au existat 2 actualizări ale MPGT în 2015 în urma presiunilor. Poate mai important, anul 2015 aduce un guvern tehnocrat, și un Ministru al Transporturilor din domeniul feroviar, Dan Costescu, iar secretar de stat era Marcel Boloș.

Anul crucial este 2016. După o vizită la Parlamentul European a parlamentarilor români din Comisia Transporturi, la câteva săptămâni are loc vizita MEP europeni în țară, ocazie cu care aceștia – inclusiv MEP Cramer – discută cu autoritățile române. Imediat pe site-ul Ministerului apare o nouă versiune a MPGT (datat martie 2016) cu schimbări majore în ceea ce privește sectorul feroviar. Deși unele dintre greșelile și neconcordanțele din versiunile precedente rămân, iar finanțarea necesară încă nu era rezolvată, tabelul care sintetizează planul pentru sistemul feroviar arată că pe lângă rețeaua principală în care se va investi,

rețeaua secundară «va fi menținută în exploatare cu parametri de performanță moderați, urmând să facă obiectul unor acțiuni de ameliorare a performanțelor după ce se va finaliza reabilitarea rețelei principale. [...] Pentru finanțarea rețelei secundare se vor implementa soluții de atragere a capitalului privat, precum și soluții de cofinanțare de către administrațiile locale (cu modificarea adecvată a legislației existente).»<sup>23</sup> Abia în cazul în care toate soluțiile vor fi epuizate, liniile care se dovedeau într-adevăr neproductive urmau să fie scoase din uz. Era prima versiune în care distrugerea infrastructurii ar fi fost oprită.

La scurt timp dl. Costescu este schimbat cu dl. Bușe, un profesionist cu experiență din sectorul rutier (Renault), principalul motiv al schimbării fiind problemele din domeniul rutier. Odată cu noul ministru, MPGT a fost schimbat imediat, revenindu-se în mare măsură la planificarea inițială, marea diferență de această dată fiind că nu se mai menționează direct un procent al infrastructurii ce va fi tăiată.

### Concluzii

Se poate observa că PSD a fost principalul susținător al tăierilor feroviare, dar nici alte partide nu au avut o poziție cu adevărat divergentă, mai ales dacă privim poziția tuturor față de domeniul rutier. Mai alarmant este faptul că și persoanele (oficial) neangajate politic au sprijinit această situație, în frunte cu cei din Ministerul Transporturilor și terminând chiar cu unii din fostul guvern tehnocrat.

Auzim des cum că la 100 de ani de la Marea Unire provinciile românești nu sunt legate de nicio autostradă, ca și cum doar o autostradă asigură această unitate. Avem nevoie de autostrăzi în țară, dar ce se propune de

---

<sup>22</sup> Regional and Suburban Railways. Market Analysis Update. UITP/ERRAC, martie 2016, Brussels, <http://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Regional%20and%20Suburban%20Railways%20Market%20Analysis.pdf>

<sup>23</sup> MPGT (draft), martie 2016, pag. 279-280.

fapt cu MPGT-ul este: **să renunțăm la (mare parte dintr-)o infrastructură care există și poate fi îmbunătățită la prețuri relativ decente, la schimb cu una care nu există**, și, ținând cont de experiența ultimilor 25 de ani, nu va exista prea curând, pentru că politicienii și instituțiile statului nu au voința, și uneori nici capacitatea de a o face. Altfel nu mai aveam cazuri de genul companiei italiene Salini-Impregilo a cărei porțiune de autostradă se surpă imediat după ce lucrarea a fost încheiată. Asta înseamnă și că angajamentul și obligația statului de a finaliza rețeaua TEN-T până în 2030 nu va fi realizată – pentru tot sistemul de transport. O linie ferată dublă, electrificată, adusă la parametrii TEN-T poate oferi o capacitate de transport și viteză superioară unei autostrăzi. Căile ferate au și avantajul unei vieți mai lungi, chiar și în perioadele de neglijență – o putem observa acum, liniile (re)făcute în timpul comunismului rămân baza infrastructurii feroviare, după 40 de ani sau mai mult. Nu în ultimul rând, așa cum companiile din Vest folosesc căile ferate

să transporte automobilele sau alte mărfuri, așa se poate face și la noi. De exemplu, se putea urgenta finalizarea căii ferate Pitesti-Râmnicu Vâlcea: costa mai puțin, se făcea mai repede, fluidiza traficul rutier pe Valea Oltului cu sau fără autostradă, etc.

În concluzie, aproape toate temerile indicate de organizațiile internaționale de profil sunt adevărate. Mai mult, am descoperit noi probleme, cum ar fi atribuțiile ARF și implementarea legislației pentru serviciile publice în domeniul transportului. Nu am găsit deocamdata niciun fel de date legate de spargerea CFR Infrastructură, dar nu ar trebui să fim surprinși că se dorește și acest pas.

Ideal ar fi ca MPGT să fie refăcut pentru a avea un plan coerent. Dar realist vorbind acest lucru ar dura foarte mult, deci probabil că soluția de avarie este revenirea la forma avută în primăvara lui 2016, iar alte greșeli să fie îndreptate. Sectorul rutier va rămâne favorizat, dar le va permite și altora, în speță sectorului feroviar, să se dezvolte.