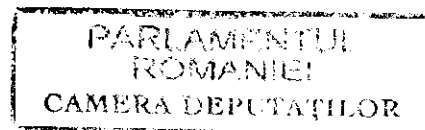


A/PMP) 274) 30.10. 2017



Nr. 2021A/30.10.2017

**Parlamentul României - Camera Deputaților**

**Grupul Parlamentar al Partidului Mișcarea Populară**

---

### **ÎNTREBARE**

**Adresată: Domnului Felix Stroe, Ministrul Transporturilor**

**De către : Cornel Mircea Sămărtinean, Deputat PMP de Timiș**

**Tema întrebării: Infrastructura feroviară din România anului 2017**

**Domnule Ministru,**

În Raportul privind competitivitatea publicat de către World Economic Forum (WEF), România se situează pe locul 78 la capitolul calității infrastructurii feroviare. Explicabil având în vedere faptul că din 10.777 de km de cale ferată, doar 4.029 sunt linii electrificate (mai puțin de 40%), o viteză comercială medie a trenurilor de călători de numai 43 de kilometri pe oră și 1.800 de restricții de viteză impuse pentru a evita riscul unor tragedii produse din cauza stării deplorabile a infrastructurii.

Acesta este pe scurt portretul în cifre al transportului feroviar din România anului 2017. Cu o viteză medie de numai 43 de kilometri pe oră și o viteză maximă posibilă de numai 160 de kilometri pe oră (potrivit Ministerului Transporturilor), rețeaua feroviară din România nu poate pretinde curând o comparație decentă cu celelalte state europene. Sumele insuficiente investite în infrastructură au dus la reducerea vitezelor de deplasare, creșterea timpilor de călătorie, reducerea siguranței feroviare, reducerea numărului de călători și volumului de marfă transportat pe calea ferată. Deficiențele în fondurile disponibile pentru întreținere au condus la necesitatea introducerii a 1.800 de restricții temporare de viteză. Toate efectele lipsei de investiții produc însă, la rândul lor, într-un perfect cerc vicios, noi motive pentru scăderea importanței transportului feroviar, fie că

este vorba despre cel de călători, fie de cel de marfă. Restricțiile de circulație, apărute exact din cauza lipsei de investiții în infrastructură duc, la rândul lor, la pierderea de călători, la consum mare de carburanți, emisii mai mari de noxe și, prin urmare, un cost mai mare.

Potrivit Ministerului Transporturilor prin Master Planul General de Transport, transportul feroviar va beneficia în intervalul 2014 – 2020 de aproape 14 miliarde de euro. Cea mai mare parte a acestei sume (peste 10 miliarde de euro) va fi folosită pentru reabilitarea a 2.716 kilometri de cale ferată din cei numai 10.777 de kilometri de linii de cale ferată existenți. Alte 1,122 miliarde de euro vor fi investiți în electrificarea a 489 de kilometri de cale ferată, ceea ce înseamnă că lungimea căii ferate se va dubla, comparativ cu cei doar 4.029 de kilometri existenți acum. Politica europeană în domeniul transportului feroviar a fost concentrată în 10 obiective pe termen lung care nu sunt reflectate în niciun fel în parametrii naționali luați în calcul al elaborarea Master Planului General pentru Transporturi (MPGT) 2014 – 2020. Prin urmare, obiectivele europene și Master Planul General pentru Transporturi sunt două lucruri paralele. Rețeaua feroviară TEN-T aflată pe teritoriul României are o lungime de 2.515 km, din care însă s-au finalizat doar cei 364 km pe traseul Predeal – București – Constanța.

Ținând cont de situația prezentată, vă rog, domnule Ministru să-mi comunicați punctul dumneavoastră de vedere referitor la problematica mai sus menționată. De asemenea, vă rog să-mi precizați care este modalitatea concretă de gestionare de către Ministerul Transporturilor a fondurilor europene destinate optimizării infrastructurii feroviare din România?

**Solicite răspuns scris.**

**Cornel Mircea Șemărtinean**  
**Deputat PMP de Timiș**



**30.10.2017**