



ROMANIA
PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR

ÎNTREBARE

Către: **Domnului Radu-Dinel MIRUȚĂ, Viceprim-ministru, ministru interimar al Transporturilor și Infrastructurii**

De la: **Domnul Cosmin ANDREI, Deputat Afiliat Grupului PSD, circumscripția electorală nr. 38 Tulcea**

Subiectul întrebării: **Subfinanțarea cronică a infrastructurii feroviare și soluțiile prevăzute în noua Strategie de dezvoltare 2026-2030**

Stimate domnule Ministru,

Ministerul Transporturilor a elaborat recent proiectul noii Strategii de dezvoltare a sectorului feroviar pentru perioada 2026-2030, document care scoate în evidență o realitate tehnică și financiară extrem de dificilă. Conform experților, sunt necesare investiții de aproximativ 20 de miliarde de euro pe parcursul a 17 ani pentru a aduce calea ferată la un standard optim. Dimensiunea declinului este ilustrată de o statistică îngrijorătoare: între anii 2000 și 2026 s-au reînnoit în total doar 800 de kilometri de cale ferată, adică exact cât reușea statul să repare într-un singur an înainte de 1990.

Această prăbușire a capacității de intervenție a fost generată de externalizarea lucrărilor complexe și de reducerea constantă a personalului specializat din cadrul CFR. În prezent, compania de stat nu mai dispune de utilajele de mecanizare de mare productivitate necesare pentru a executa lucrări in-house, fiind complet dependentă de firmele de construcții private. Din păcate, aceste companii au capacități limitate, fiind deja angajate aproape integral în marile proiecte de modernizare a coridoarelor feroviare europene.

Un alt factor critic subliniat de Strategie este subfinanțarea severă și asumată. Deficitul de finanțare a infrastructurii feroviare publice de la bugetul de stat, raportat la necesarul aprobat pentru perioada 2021-2025, a atins aproximativ 35 de miliarde de lei, ceea ce reprezintă un minus de 45,76%. Mai mult, fondurile alocate pentru reînnoiri au fost constant sub 10% din valoarea solicitată după anul 2007. Deși directivele europene interzic CFR SA să obțină profit din tariful de utilizare a infrastructurii (TUI) și obligă statul să asigure echilibrul financiar, această obligație a fost ignorată sistematic.

Consecințele directe ale acestei politici de subfinanțare se reflectă dur pe teren. Rețeaua națională a ajuns să cumuleze 1688 km de cale ferată cu restricții de viteză, o creștere alarmantă de 155% față de anul 2021, numărul total al restricțiilor ajungând la 567. În plus, gradul de uzură al infrastructurii a depășit orice limită de siguranță rezonabilă: 60% dintre tuneluri, 70% dintre podețe și 100% din instalațiile CEM sunt scadente la reparații capitale. De asemenea, procentul de electrificare rămâne blocat la circa 38%, mult sub media europeană de 57%.

Este evident că fondurile publice s-au limitat aproape exclusiv la cofinanțarea proiectelor europene pentru marile coridoare, sacrificând întreținerea restului rețelei naționale. Pentru a opri degradarea continuă a acestui sector strategic și pentru a reda mobilitatea cetățenilor români, este nevoie să înțelegem clar cum intenționează Ministerul Transporturilor să aplice concluziile acestei Strategii în perioada imediat următoare, în mod realist și aplicat.

Având în vedere cele expuse anterior, vă rog domnule Ministru, să răspundeți la următoarele întrebări:

1) Ce măsuri concrete aveți în vedere pentru a reconstrui treptat capacitatea internă a CFR SA (achiziția de utilaje moderne și angajarea de personal specializat), astfel încât compania să poată executa din nou, cu forțe proprii, o parte din lucrările anuale de reînnoire a căii ferate?

2) Cum planifică Ministerul Transporturilor, în dialog cu Ministerul Finanțelor, să asigure respectarea Directivei Europene 34/2012, care impune statului obligația de a acoperi dezechilibrele financiare ale CFR SA și de a compensa subfinanțarea cronică din ultimii ani?

3) Care este planul de acțiune imediat, fundamentat bugetar, pentru a stopa creșterea exponențială a kilometrilor de cale ferată cu restricții de viteză și pentru a iniția reparațiile urgente la cele 60% din tuneluri și 100% din instalațiile CEM aflate dincolo de ciclul lor de viață?

4) Având în vedere necesarul de 20 de miliarde de euro estimat de experți pentru următorii 17 ani, ce mecanisme financiare alternative (dincolo de fondurile europene dedicate coridoarelor principale) sunt luate în calcul pentru modernizarea și electrificarea liniilor de importanță națională și regională?

Solicít răspuns în scris.

Cu deosebită considerație,

**Deputat
Cosmin ANDREI**