



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

CABINET MINISTRU

București 2 / 11 / 2009

Nr. 3570/ _RB_

PARLAMENTUL ROMÂNIEI – CAMERA DEPUTAȚILOR
Domnului Deputat Florin Costin Pâslaru

Referitor la interpelarea dumneavoastră, înregistrată la Camera Deputaților cu nr. **822B/2009**, ce vizează domeniul de activitate al ministerului nostru, vă comunicăm următoarele:

În ultimii ani, în condițiile diminuării continue și accentuate a alocațiilor anuale de la bugetul de stat pentru reparația capitală a elementelor infrastructurii feroviare publice la scadențele prevăzute de normativele republicane și instrucțiunile de serviciu CFR în vigoare, precum și a insuficienței fondurilor proprii alocate pentru întreținere și reparații curente ale elementelor infrastructurii publice, parametrii tehnici ai acestora au suferit o continuă degradare.

Starea tehnică precară a infrastructurii feroviare publice a impus, în ultimii ani, reducerea treptată a vitezei maxime de circulație pe liniile curente și directe din stații și, implicit, scăderea lungimii liniilor de cale ferată pe care se poate circula cu viteza maximă proiectată.

Ca măsură de siguranță a circulației, au fost introduse restricții de viteză generate de starea de degradare a elementelor componente ale infrastructurii feroviare.

În prezent, se înregistrează 5.493 km linii curente și directe scadente la reparație capitală, în condițiile în care, până în 2007, se reparau capital, în limita transferurilor bugetare alocate, sub 40 km/an, iar în ultimii 2 ani (2008-2009), nu s-au efectuat reparații capitale la nici un kilometru de cale ferată.

Restanțe importante se înregistrează și la reparațiile lucrărilor de artă (poduri, tunele, viaducte) și terasamente. Astfel, pe rețeaua feroviară, în prezent, 3.837 poduri și podețe au durata de exploatare expirată, 642 necesită urgent înlocuirea, iar 11.292 sunt scadente la reparațiile capitale. De asemenea, sunt scadente la reparație capitală 67 de tuneluri, din totalul de 170.

O situație similară se înregistrează și la instalațiile de siguranța circulației, de semnalizare, centralizare și bloc de linie automat, 945 de stații (cu 17.079 macazuri) dintr-un total de 1.087 (cu 22.004 macazuri), fiind scadente la RK.

Principalele cauze ale situației dificile în care se află infrastructura feroviară din România, în prezent, din punct de vedere al stării tehnice, sunt:

- finanțarea insuficientă de la bugetul de stat;
- imposibilitatea acoperirii necesarului de fonduri financiare din venituri proprii.

În acest context, subliniem că, în anul 2009, fondurile alocate de la bugetul de stat pentru reparațiile capitale la infrastructura feroviară publică au reprezentat 1,75% din necesarul fundamentat. Pentru comparație, în perioada 2000 – 2008, fondurile alocate de la bugetul de stat pentru reparațiile capitale la infrastructura feroviară publică au reprezentat 12,76% din necesarul fundamentat.

În situația menținerii situației prezentate există premise certe ca, pe termen mediu, infrastructura unui număr semnificativ de linii de cale ferată să devină neutilizabilă, respectiv se va ajunge la incapacitatea asigurării stării de funcționare a elementelor infrastructurii feroviare publice la parametrii normali stabiliți și perturbarea accesului pe infrastructura feroviară publică, cu afectarea intereselor majore ale economiei naționale și ale factorilor sociali.

Cu stimă,

MINISTRU
Radu Mircea Berceanu

