

Tun în PNRR. Trenuri cu hidrogen date pleasăcă operatorilor

8 Octombrie 2021



Prevederea de neînțeleș figurează în Anexa la Decizia de punere în aplicare a PNRR România. Fostul ministru al Transporturilor, Cătălin Drulă, nu este disponibil pentru explicații. Actul de înființare a ARF prevedea, dimpotrivă, închirierea materialului rulant cumpărat de stat.

Deoarece o parte din PNRR este reprezentată de creditele luate de stat, românii vor plăti astfel, prin taxe, trenurile noi date operatorilor privați.

Anexa include și alte obligații interesante, cum ar fi stoparea sistemului clientelar de numire a managementului companiilor de stat și reduceri drastice în întârzierea trenurilor.

Anexa a fost publicată zilele trecute, însă realizarea ei a avut loc la jumătatea lunii septembrie, purtând o dată la diferență de câteva zile după plecarea ministrului Cătălin Drulă de la Transporturi. Anexa conține țintele și jaloanele din PNRR, precum și termenele de atingere a acestora.

Pe partea de material rulant se prevede că achiziția de material rulant se va definitiva în iunie 2026. „Noul material rulant feroviar va fi pus gratuit la dispoziția operatorilor de transport feroviar de călători, în baza contractelor de servicii publice atribuite în deplină conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007”, cere Comisia Europeană. Nu este clar dacă formularea a fost propusă de România sau dacă a fost sugerată de către Comisia Europeană și acceptată de noi.

Punerea gratuită la dispoziția operatorilor contravine însă legislației românești. OUG 62 din 2016 privind înființarea **Autorității pentru Reformă Feroviară** spune la articolul 7 alineat 2 că materialul rulant se închiriază (nu se dă gratuit): **„Materialul rulant se închiriază, în condițiile legii, operatorilor de transport feroviar public de călători, prin licitație publică organizată conform reglementărilor legale în vigoare ca parte a licitației publice de atribuire a contractelor de servicii publice în transportul**

feroviar public de călători. (...) Materialul rulant achiziționat și închiriat de A.R.F. conform prezentei ordonanțe de urgență se utilizează pe trasele de pe coridorul de transport feroviar transeuropean”.

Investiția 2. Material rulant feroviar

Obiectivul acestei investiții în material rulant feroviar cu emisii zero și modernizat este de a crește calitatea serviciilor de transport feroviar public de călători și astfel de a crește cota de piață a acestui tip de transport sustenabil în detrimentul transportului rutier printr-un transfer modal.

Noul material rulant feroviar va fi pus **gratuit** la dispoziția operatorilor de transport feroviar de călători, în baza contractelor de servicii publice atribuite în deplină conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Implementarea investiției se va finaliza până la 30 iunie 2026.

Ce spune PNRR

Articolul 7

(1) Materialul rulant destinat transportului public feroviar de călători se achiziționează conform prevederilor legale în vigoare, în limita creditelor bugetare aprobate anual cu această destinație prin bugetul A.R.F.

(2) Materialul rulant se închiriază, în condițiile legii, operatorilor de transport feroviar public de călători, prin licitație publică organizată conform reglementărilor legale în vigoare ca parte a licitației publice de atribuire a contractelor de servicii publice în transportul feroviar public de călători.

(3) Materialul rulant achiziționat și închiriat de A.R.F. conform prezentei ordonanțe de urgență se utilizează pe trasele de pe coridorul de transport feroviar transeuropean.

Ce spune legea națională

*Fostul ministru **Cătălin Drulă** nu a fost disponibil joi pentru a face precizări. Club Feroviar l-a rugat pe ex-ministru printr-o aplicație de socializare să explice prevederea, însă fără succes. A fost și sunat, dar nu a răspuns.*

Anexa prevede achiziția a 20 EMU (rame electrice – RE-IR-Electric Interregio – trenuri de lung parcurs, cu 6 unități), 12 H-EMU (rame electrice cu hidrogen, cu 3+1 unități), material rulant modernizat cu emisii zero: 55 de locomotive și 139 de vagoane, 16 locomotive electrice noi cu 4 osii cu ERTMS/Sistemul european de control și comandă al trenului (ETCS) și conversia a 20 de locomotive de manevră diesel hidraulice în locomotive electrice plug-in, în urma unor licitații deschise și concurențiale.

Vagoanele solicitate sunt modernizate (30 de vagoane de dormit, cușete, vagoane restaurante și bistro și 109 vagoane de clasă pentru trenurile InterCity, InterRegio și Regio).

Vasile Șeclăman: Ar trebui închiriate, iar din bani luate altele



Potrivit declarațiilor lui Vasile Șeclăman, președinte al **OPSFPR** – Organizația Patronală a Societăților Private Feroviare din România, trenurile ar trebui să ajungă la toți operatorii pe baza unor criterii clare echitabile și să fie închiriate. „Să cumpere chiar pe banii statului, să fie date la toți operatorii, nu doar la unii, după aceea închiriate, iar banii adunați să fie acumulați pentru a se constitui fonduri de cumpărare a viitorului material”, spune el. După 10 ani vor fi cumpărate alte trenuri și astfel România va ajunge să își transporte pasagerii în condiții civilizate.

Aberații

Apar câteva aberații. Anexa cere ca trenurile să fie puse în exploatare pe liniile modernizate. „Pentru a maximiza eficiența investiției, întregul material rulant nou achiziționat va fi utilizat în rețeaua TEN-T, cu prioritate pe liniile modernizate”, cere Bruxelles-ul. Însă rentabilitatea trenurilor pe hidrogen este fix pe liniile neelectrificate, iar liniile modernizate TEN-T din România sunt în majoritate covârșitoare electrificate. Ce sens va avea utilizarea unui tren cu hidrogen scump care cere infrastructură specială de alimentare cu hidrogen pe o linie electrificată? Apoi, PNRR nu șoptește nicio vorbă despre tehnologia alternativă a trenurilor pe baterii ce pot fi folosite cu succes pe tronsoane mixte fără/cu electrificare. Și, cel puțin în configurația actuală a parcurilor de material rulant, vagoanele pot ajunge doar la CFR Călători, operatorii privați folosind rame.

Punctualitatea trenurilor, o țintă impusă

Una dintre țintele impuse în PNRR este punctualitatea trenurilor. Mai precis, „Îmbunătățirea performanțelor sistemului feroviar în ceea ce privește punctualitatea trenurilor”, după cum apare în PNRR. „Ținta vizează reducerea cu cel puțin 20% a procentajului de trenuri care au o întârziere mai mare de 30 de minute față de nivelul de

referință din 2020 până în 2025, pe baza statisticilor oficiale publicate. Până la sfârșitul anului 2021, se va finaliza o analiză pentru a cuantifica nivelul de referință pentru numărul de trenuri cu întârzieri”, se arată în Anexă.

Anexa cere „Adoptarea planului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare 2021-2025”, care va include:

- un sistem cu indicatori pentru prioritizarea investițiilor;
- o structură responsabilă cu pregătirea proiectului;
- măsuri de creștere a traficului de marfă feroviar cu cel puțin 25% până în 2026 față de 2020;
- măsuri specifice în vederea atingerii unui obiectiv de creștere a numărului de călători din transportul feroviar cu o medie de 25% față de nivelul de referință din 2021;
- măsuri de creștere a utilizării materialului rulant nou achiziționat;
- măsuri de transfer al călătorilor de la transportul cu autobuze/microbuze la transportul feroviar pe rutele de navetă.

„Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va aproba, de asemenea, Planul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2020-2030, care va prioritiza investițiile feroviare și operaționalizarea ERTMS în conformitate cu Planul de redresare și reziliență, actualizând astfel Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare, ținând seama de toate sursele de finanțare disponibile”, se mai solicită în anexa PNRR.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>