

DOCUMENT. Industria feroviară, absentă din Programul de guvernare al Cabinetului Ciolacu

14 Iunie 2023



După desemnarea de către președintele Klaus Iohannis a șefului PSD ca premier, a devenit public și Programul de guvernare al Cabinetului Ciolacu. Club Feroviar a analizat documentul girat de echipa lui Marcel Ciolacu din punctul de vedere al transportului pe șină și al industriei conexe.

Încă din primul capitol, Administrație publică și dezvoltare regională, se face referire la transportul ecologic, însă lipsește cel mai ecologic mod de transport, și anume cel feroviar.

La Obiectivul 13, Infrastructura de transport în comun se precizează trei priorități: Fonduri pentru realizarea sistemului de transport intrajudețean al elevilor (rural); Fonduri necesare pentru înnoirea parcului auto al UAT-urilor (urban); Tranziția către un transport ecologic bazat pe mijloace de transport electrice sau cu hidrogen (urban). Dintre acestea, doar

ultima ar putea avea legătură cu transportul urban pe șine (tramvai, metrou, tren metropolitan), dar nu este specificat clar acest lucru.

Trebuie menționat faptul că în documentul citat sintagma "feroviar" apare doar de 12 ori, față de 32 de ori cea "rutier".

Guvernul lui Marcel Ciolacu vrea să finalizeze jumătate din contractele de tip Quick Wins



FOTO cu rol pur ilustrativ SRCF Iași

Ceva mai multe referințe la transportul feroviar găsim, evident, în capitolul 3, Infrastructură și Transport, care însă și el începe cu domeniul rutier. "Finalizarea lucrărilor pentru cel puțin 50% din totalul investițiilor în infrastructura feroviară – Tronsoane PNRR", se arată în Program. Este vorba de tronsoanele feroviare pe care vor fi făcute lucrări de tip Quick Wins, și care sunt enumerate după cum urmează (stadiul din aprilie 2023):

- București – Craiova (32/32 loturi atribuite – contract semnat; predare amplasament);
- Arad – Oradea (2/2 loturi atribuite – contract semnat; ordin începere lucrări emis);
- Sibiu – Copșa Mică (0/2 loturi atribuite – în licitație);
- Oradea – Satu Mare – Halmeu (1/1 loturi atribuite – contract semnat; predare amplasament);
- Apahida – Dej – Baia Mare – Satu Mare (27/27 loturi atribuite – contract semnat; predare amplasament);
- Dej – Beclean – Ilva Mică (1/1 loturi atribuite – contract semnat; predare amplasament);
- Adjud – Siculeni (1/1 loturi atribuite – contract semnat);
- Filiași – Tg. Jiu – Petroșani – Simeria (5/5 loturi atribuite – contract semnat);
- Pitești – Slatina – Craiova (9/9 loturi atribuite – contract semnat; ordin începere lucrări emis);
- Coșlariu – Teiuș – Cluj Napoca (35/37 loturi atribuite – 35 contracte semnate; 2 loturi în licitație);
- Mărășești – Tecuci – Bârlad – Vaslui – Iași (20/20 loturi atribuite – contract semnat).

Proiectele feroviare ale autorităților locale, menționate în Programul de guvernare al Cabinetului Ciolacu



După ce menționează faptul că au fost selectate noile consilii de administrație la CNCF CFR SA, SNTFC CFR Călători și Metrorex, pe principiile guvernantei corporative a întreprinderilor publice, autorii Programului de guvernare subliniază necesitatea consolidării parteneriatelor dintre CNAIR/CFR și autoritățile locale.

Un alt obiectiv asumat este operaționalizarea Autorității de Management pentru Programul

Transport 2021-2027 și lansarea ghidurilor beneficiarilor. "Măsura se va realiza prin continuarea implementării parteneriatelor cu autoritățile locale. În prezent, se utilizează cadrul legal aferent OUG 88/2020 și 101/2020 pentru implementarea proiectelor utilizând fonduri europene nerambursabile prin POIM, însă acest demers va fi continuat și în programul PT 2021-2027 prin introducerea autorităților locale în categoria beneficiarilor eligibili (Axa 2). Până în prezent, au fost semnate deja peste 70 de astfel de parteneriate cu administrațiile publice locale în vederea dezvoltării infrastructurii rutiere, feroviare și de metrou, iar acest proces va fi continuat și în perioada următoare", se precizează în document.

Transporturi militare și terminale multimodale



În programul de guvernare, la același capitol dedicat Transporturilor și Infrastructurii, se enunță ca principiu utilizarea duală (civil-militar) a infrastructurii: "Infrastructura de transport trebuie să asigure permanent un proces optim de transport, atât pentru pasageri și mărfuri, cât și pentru mobilitatea militară. Finanțarea acestor proiecte, parte a rețelei TEN-T, se va realiza prin CEF, în sinergie cu investițiile în infrastructura de

transport finanțate prin PNRR sau PT 2021-2027".

De la mobilitatea militară, se trece la dezvoltarea terminalelor multimodale. Aici se precizează faptul că platformele multimodale logistice de tip rutier-feroviar, rutier-aerian,

feroviar aerian, naval-rutier, naval-feroviar pot reprezenta un pilon de dezvoltare al industriei românești prin eficientizarea procesului de transport de mărfuri.

În ceea ce privește terminalele multimodale de pasageri, aici se precizează ca obiectiv creșterea conectivității la rețelele principale de transport europene. Se menționează în acest sens dezvoltarea terminalelor multimodale de pasageri de tip aeroport – stații de cale ferată și prin implementarea trenurilor metropolitane pentru pasagerii din ariile urbane și periurbane mari.

Industria feroviară, ignorată. Firea și Grindeanu nu au susținut-o nici până acum



La capitolul 4, Economie, avem parte de o surpriză neplăcută. Sunt menționate ca prioritare industria cuprului, industria auto, industria agroalimentară și cea de apărare, industria feroviară nefiind nici măcar amintită.

De fapt, nu este o surpriză, dacă privim un pic retrospectiv la modul cum au acționat lideri marcant ai PSD atunci când a fost vorba de sprijinirea industriei feroviare românești. Să ne amintim doar cum fostul primar general Gabriela Firea a luptat până în ultimul moment ca licitația pentru cele 100 de tramvaie dedicate Bucureștiului, din fonduri europene, să fie câștigată de turcii de la Durmazlar, în defavoarea Astra Vagoane Călători Arad.

Nici celelalte unități de producție din industria feroviară nu au beneficiat de vreun sprijin din partea Ministerului Transporturilor, condus de vicepremierul (până mai ieri) PSD Sorin Grindeanu. Electroputere VFU Pașcani a produs și omologat un automotor diesel modern, pe care însă CFR Călători nu l-a băgat în seamă ca posibilitate de achiziție. La rândul lui, producătorul craiovean Softronic exportă locomotive în Suedia, fără ca acestea să fie dorite și de operatorul feroviar de stat. O singură astfel de locomotivă a fost cumpărată de CFR Călători în 2009, când PSD nu se afla la guvernare. La licitația organizată recent de ARF pentru cumpărarea a 16 locomotive, Softronic nu a avut nicio șansă să se înscrie, din cauza condițiilor impuse, [așa cum a arătat Club Feroviar](#). De asemenea, la Softronic se produc rame electrice de călători (trenurile Hyperion). Și în acest caz însă licitațiile organizate de ARF pentru achiziționarea de material rulant au defavorizat constructorul craiovean.



Singura fabrică din industria feroviară pe care a vizitat-o Sorin Grindeanu în mandat este Romvag Caracal, care a aparținut mogulului Cristian Burci, trimis în judecată pentru devalizarea ei. Acolo s-a afișat cu un alt inculpat penal, fostul ministru al Agriculturii Adrian Chesnoiu.

În fine, reparatorii de material rulant din România nu au avut foarte mult de lucru în

mandatul lui Sorin Grindeanu, numărul vagoanelor trimise la reparații sau modernizare fiind extrem de mic. Așa că nu este de mirare că industria feroviară este trecută cu vederea în programul de guvernare al Cabinetului Ciolacu.

Promisiuni în domeniul resurselor umane

Să încheiem analiza noastră pe Programul de guvernare cu domeniul resurselor umane. La capitolul 3 dedicat Transporturilor cei de la PSD promet parteneriate cu marile universități din România pentru promovarea tinerilor specialiști și atragerea specialiștilor români care lucrează în alte țări.

În program se precizează faptul că se are în vedere implicarea acestora atât la nivelul MTI, cât și la nivelul companiilor din subordine (deci inclusiv la cele feroviare) în vederea constituirii unor divizii mixte de specialiști care să analizeze, corecteze și eficientizeze documentațiile tehnice și implementarea generală a proiectelor de infrastructură de transport. Referiri la resurse umane găsim și în capitolul 6, Educație. Se menționează aici ca obiectiv sprijinirea și încurajarea dezvoltării unor parteneriate între instituțiile de învățământ superior, precum și a parteneriatelor cu institute de cercetare publice sau private, cu operatori economici publici sau privați, inclusiv pentru dezvoltare de programe de studii interdisciplinare. De asemenea, se intenționează, la nivel declarativ, sprijinirea cooperării între instituțiile de învățământ superior și operatorii economici, asociații profesionale și/sau instituții publice pentru dezvoltarea unor programe de studii universitare care răspund cerințelor pieței muncii.

În fine, un alt principiu enunțat este reglementarea cadrului legal privind încheierea parteneriatului cu operatorii economici pentru organizarea și desfășurarea formei de învățământ superior dual, inclusiv prin stabilirea facilităților la plata impozitelor, taxelor și contribuțiilor datorate bugetului de stat, bugetului asigurărilor sociale de stat, bugetelor fondurilor speciale sau bugetelor locale, potrivit prevederilor legale.

Rămâne de văzut câte și care dintre promisiunile cuprinse în Programul de guvernare al Cabinetului Ciolacu se vor și îndeplini.

Documentul integral îl puteți consulta aici: [Program-guvernare](#)