

CLARIFICĂRI SOLICITATE DE SOCIETATEA ACADEMICĂ DIN ROMÂNIA PRIVIND SECTORUL TRANSPORTURI - POIM

CONDITIONALITATI EX-ANTE

Î: *ARF nu e încă o entitate funcțională. In prezent, care este calendarul in acest sens?*

R: Începând cu luna iunie a.c. în fiecare compartiment/serviciu/direcție își desfășoară activitatea funcționari publici selectați și angajați pe bază de concurs.

La această dată la ARF are angajați un număr de 22 funcționari publici.

Autoritatea pentru Reformă Feroviară este o entitate funcțională, iar în acest sens enumerăm câteva din activitățile desfășurate:

- întocmirea formalităților legale și obținerea certificatului de înregistrare fiscală a autorității;
- organizarea , împreună cu MT și ANFP, a primului concurs în urma căruia a fost recrutat personalul de specialitate și au fost ocupate un număr de 22 posturi;
- semnarea, cu Ministerul Transporturilor la data de 3.07.2017, Protocolului de predare-primire a contractelor de servicii publice pentru perioada 1 ianuarie 2016 - 2 decembrie 2019, prin care Autoritatea pentru Reformă Feroviară se subrogă în drepturile și obligațiile Ministerului Transporturilor ;
- înaintarea spre aprobare a documentației necesare pentru acordarea subvenției de stat pe luna iulie 2017 către operatorii de transport feroviar public de călători care au încheiate contracte de servicii publice;
- întâlnirea de lucru care a avut loc în data de 6 iulie 2017 cu reprezentanții Băncii Europene de Investiții și ai firmei de consultanță AECOM pe tema „Consolidarea capacității instituționale a ARF” ;
- atelierul de lucru din data de 11.07.2017, unde au participat conducătorii Operatorilor de Transport Feroviar care au încheiate contracte de servicii publice pentru transportul de călători pe calea ferată, pe perioada 2016-2019 și ai Companiei Naționale de Cai Ferate „CFR”-S.A. Discuțiile s-au axat pe stabilirea modului de lucru pentru perioada imediat următoare în vederea eliminării obstacolelor care pot apărea în acordarea subvenției de stat. Totodată, au fost identificate o serie de aspecte care trebuie să stea în atenția ARF la încheierea următoarelor contracte de servicii publice;
- solicitarea aprobării unui sprijin tehnic de specialitate din partea experților PASSA - BEI, pentru întocmirea Caietului de sarcini care va sta la baza realizării studiului referitor la „ Analizarea rețelei feroviare și eficientizarea acesteia”;
- solicitarea aprobării unui sprijin tehnic de specialitate din partea experților PASSA - BEI, pentru întocmirea documentației care va sta la baza achiziționării materialului rulant nou (300 mil. euro, FEN+BS), perioada 2017 - 2018;
- întâlnirea de lucru care a avut loc în data de 13 iulie 2017 cu reprezentanții Consiliului Concurenței pe tema încheierii unui Protocol de colaborare instituțional, în vederea punerii în aplicare a prevederilor OUG nr.62/2016, ce revin în comun celor două instituții.

Calendarul principalelor activități ce urmează a fi implementate de ARF este următorul:

- să obținem datele informatice necesare de la Operatorii de Transport Feroviar care au încheiate contracte de servicii publice pentru transportul de călători pe calea ferată,

pentru a fi creată o bază de date comună care să asigure evidența obiectivă a indicatorului călători - km. - până la data de 30.08.2017;

- la data de 26.07.2017 va începe al doilea concurs pentru ocuparea celor 41 de posturile vacante cu personal calificat, astfel încât începând cu data de 1.09.2017 structura organizatorică aprobată să fie completată cu funcționarii publici declarați admiși;
- să finalizăm Caietul de sarcini privind „ Analizarea rețelei feroviare și eficientizarea acesteia” , împreună cu sprijinul experților PASSA-BEI, și să îl publicăm în SEAP și JOUE - până la data de 30.09.2017;
- să finalizăm documentația care va sta la baza achiziționării materialului rulant nou (300 mil. euro, FEN+BS). și să o publicăm în SEAP și JOUE - până la data de 30.09.2017 ;
- realizarea interoperabilității sistemelor de ticketing deținute de fiecare operator de transport feroviar public de călători care au încheiat contracte de servicii publice - până la data de 30.11.2017.

Î: Conform OUG 62/2016 privind înființarea ARF, în Art 2.b se recunoaște ca România nu a implementat corect/terminat de implementat Regulamentul EC 1370/2007 privind contractele de servicii publice:

- *ARF se ocupa si de "stabilirea, derularea si implementarea masurilor necesare, în condițiile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European si al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar si rutier de calatori si de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 si nr. 1.107/70 ale Consiliului [...]"*.
- *De ce nu a fost făcut acest lucru, în condițiile în care BERD a oferit un studiu asupra implementării acestui regulament în legislația României, dar nu a fost transpus?*

R: În toate activitățile pe care le desfășurăm avem în vedere ca prevederile Regulamentului (CE) nr.1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007, privind contractele de servicii publice de transport feroviar, să fie respectate.

Î: Am dori o clarificare vizavi de enunțul din Draft termenii de referință, mai precis "Sustenabilitate rețea feroviara". Cum este definit conceptul si care sunt indicatorii urmăriți pentru "sustenabilitatea feroviara"?

R: Obiectivul global este de a realiza o analiză cuprinzătoare a rețelei feroviare din România, inclusiv o analiză cost-beneficiu, care să cuprindă linii principale și linii secundare, pentru a identifica soluțiile care urmează a fi implementate de ARF, CFR SA, precum și de către administrațiile centrale și locale, menite să creeze o rețea feroviară sustenabilă în România.

Consultanța are scopul ultim de a contribui la o mai bună canalizare a investițiilor din fondurile de investiții din România, din Fondurile Structurale și de Investiții (ESIF), din Connecting Europe Facility (CEF) și, eventual, din Fondul European pentru Investiții Strategice (EFSI) și din alte surse de finanțare, destinate întreținerii și modernizării infrastructurii feroviare existente, cu un puternic accent pe asigurarea conectivității, protejarea mediului și crearea de noi oportunități de afaceri.

Punctul focal îl va constitui analiza efectelor sociale și economice ale coridoarelor de transport feroviar.

Sustenabilitatea rețelei feroviara este un concept folosit în Master Planul General de Transport al României care se evidențiază potențialul de transport de pasageri și mărfuri pe liniile de cale ferată din România, atât pentru cele principale cât și pentru cele secundare.

Pentru creșterea sustenabilității rețelei feroviare în MPGT este propus un set de analize și măsuri la nivel de secție de cale ferată, care să identifice problemele și soluțiile ce sunt necesare să fie implementate pentru creșterea traficului calatori și mărfuri.

Angrenajul de măsuri pentru creșterea sustenabilității feroviare, este definit pe trei paliere cu implementări etapizate, de către diferite companii și autorități:

- **Creșterea vitezei de circulație a trenurilor de calatori și marfa și creșterea siguranței călătoriei** (măsura implementată prin lucrările de modernizare propuse de MPGT, lucrări de reparație poduri și podete, quick-wins, etc) - *CFR Infrastructura*
- **Creșterea confortului calatorilor** (achiziția de material rulant nou, modern) - *Autoritatea de Reforma Feroviara*
- **Facilitați de călătorie, oferte și informări în timp real pentru beneficiari** (costuri atractive de călătorie și informare modernă în timp real) - *Operatorii de transport feroviar de calatori*
- **Mers de tren atractiv (implementarea unui orar cadenciat pentru rutele principale și secundare și cu legături între trenuri în nodurile CF)** - *CFR Infrastructura, Autoritatea de Reforma Feroviara, Operatorii de transport feroviar de calatori*

La nivel de secție de cale ferată se vizează o analiză detaliată cu privire la potențialul demografic și economic al rutei, prin definirea bazinului de captare. Se va identifica cererea de călătorie pentru fiecare secție.

Analiza de secție de cale ferată va stabili printre altele:

- Lungimea rutei
- Numărul de stații CF și amplasamentul acestora
- Crearea bufferelor de captare cu rază de 5 sau 10 km de la fiecare stație CF
- Definirea suprafeței de captare (bazinul de captare) ca intersecție a tuturor bufferelor
- Stabilirea numărului de localități din bazinul de captare
- Clasificarea localităților din bazinul de captare (reședințe de județ, municipii, orașe, comune)
- Numărul total al populației din bazinul de captare
- Numărul total al populației urbane din bazinul de captare
- Densitatea populației din bazinul de captare
- Potențialul de deservire (raport dintre numărul de locuitori și lungimea sectorului CF)
- Indicele urban (raport dintre populația urbană și populația totală)
- Numărul de firme din bazinul de captare
- Numărul de angajați din bazinul de captare
- Ponderea de angajați care fac naveta din total angajați
- PIB-ul regiunii
- Număr angajați ai CFR Infrastructura pentru fiecare secție CF
- Număr trenuri de calatori actual pentru fiecare secție CF
- Număr total trenuri pentru fiecare secție CF
- Agenți economici care pot fi deserviți de calea ferată existent (calatori și mărfuri)
- Agenți economici care pot fi deserviți prin construcția de racorduri (calatori și mărfuri)
- Definirea complementarității rutier - feroviar pe secție și pentru fiecare stație CF
- Lungimea sectoarelor de cale ferată pe care se poate crește viteza de circulație
- Lungimea sectoarelor de cale ferată pe care se poate crește viteza de circulație cu mici lucrări de reparație de tip quick-wins (eliminarea restricțiilor de viteză)
- Numărul punctelor periculoase
- Reamplasarea unor puncte de oprire în funcție de nevoile locale și regionale
- Amplasarea unor noi puncte de oprire în funcție de dezvoltările regionale
- Autorități locale și agenți economici interesați în dezvoltarea transportului pe calea ferată pe fiecare secție CF

Calibrarea modelului de analiza de sustenabilitate a rețelei feroviare se va face pe baza exemplurilor de secții pe care s-au aplicat diverse masuri care au valorificat superior potențialul transportului pe calea ferată:

- **București - Constanta** (secție principală - sector modernizat) cu creșteri exponențiale ale indicatorilor tren/km - calatori/km respectiv tone/km - tren/km pentru sectorul de transport de mărfuri pe calea ferată.
- **București - Oltenița** - secție secundară de cale ferată cu creștere mare a numărului de calatori (de la 4 trenuri în 2012 la 22 trenuri în 2017).
- **Brașov - Zărnești și București - Pitești** (rute cu orar cadentă) - influența pozitivă a orarului cadentat asupra fluxului de calatori.

Furnizorul de servicii va face o analiză complexă a rețelei, inclusiv o analiză cost-beneficiu a rețelei feroviare din România, și va propune soluții care să fie puse în aplicare de ARF, de CFR S.A. și de administrațiile centrale și locale, în vederea creării unei rețele feroviare sustenabile din punct de vedere financiar.

Î: Vizavi de modelul național de transport, am avea următoarele întrebări:

- Care actor/actori din domeniul feroviar a(u) realizat această analiză?

R: Consultantul AECOM

- Ce fel de date au fost folosite și care a fost perioada examinată (anii exacte)?

R: Date de la operatorii de transport feroviari de calatori, date colectate din recensăminte, anchete și interviuri, date existente (demografice, economice, de mediu, de trafic-MZA, origine-destinație, date de ieșire: generare de calatorii, alegere modală, modele de distribuție)

- Când a fost terminată?

R: 2016

- Care este instituția responsabilă cu implementarea sa?

R: Ministerul Transporturilor prin Organismul Intermediar pentru Transport și Direcția Generală Management și Strategie

STADIU PORTOFOLIU PROIECTE RUTIERE

Î: Varianta Ocolire (VO) Bacău are inițial un cost de EUR126,87 milioane (doc 3.2, nr. crt. 6) apoi de EUR446,957 milioane în prezentarea CNAIR. Doar 30 km de drum expres și nu autostradă. Care este explicația pentru acest salt al prețului?

R: În cadrul MPGT au fost aplicate ipoteze generale privind costurile de investiție ale proiectelor (pe baza unor valori medii pe km/tip de infrastructură/tipul terenului) pentru a putea compara într-un mod realist indicatorii de performanță economică ai proiectelor; În conformitate cu prevederile MPGT trebuie ținut cont de faptul că acolo unde există studii adiționale (SF-uri) acestea relevă mult mai exact dimensiunea economică a investițiilor. Nivelul de detaliu al analizelor din Master Plan este unul strategic prin însăși natura acestei categorii de studii. În consecință și cu scopul de a asigura o comparație corectă între proiecte precum și pentru a putea compara într-un mod realist indicatorii de performanță economică ai proiectelor, au fost aplicate ipoteze generale privind costurile de investiție ale proiectelor (pe baza unor valori medii pe km/tip de infrastructură/tipul terenului). Acest lucru implică faptul că costurile estimate și utilizate în Master Plan nu sunt neapărat identice cu cele calculate în studii mai detaliate, cum ar fi Studiile de Fezabilitate (SF), ceea ce nu reprezintă o eroare ci doar o opțiune metodologică.

Î: *In primele documente SCS Transport apare Autostrada Pitești - Craiova, la fel si in MPGT, dar autoritățile au scos la licitație un drum expres pe acest segment dar cu un preț mai mare decât cel din MPGT.*

Apoi in prezentarea CNAIR, Craiova-Pitești apare ca drum expres, cu un preț din nou modificat (un pic mai mic decât in SCS 3.2): EUR 1,053 miliarde. In plus, aceasta autostrada/drum expres face parte din rețeaua TEN-T Comprehensive, nu din TEN-T Core.

- *Prin urmare, care este motivul pentru care a fost prioritizata in locul altor lucrări din TEN-T Core, mai ales in condițiile in care exista întâzieri care ar face improbabila finalizarea rețelei TEN-T Core pana in 2030.*
- *Este CE informata si de acord cu schimbarea legala intre prioritățile TEN-T pe teritoriul României?*
 - *In plus, acest drum expres apare in documentele SCS cu costuri crescute (aproape EUR1,1 miliarde), deși in MPGT, la nivel de autostrada, prețul era unul mai mic (EUR899 milioane). Care sunt motivele augmentării acestor costuri?*

R: In cadrul MPGT au fost aplicate ipoteze generale privind costurile de investiție ale proiectelor (pe baza unor valori medii pe km/tip de infrastructură/tipul terenului) pentru a putea compara într-un mod realist indicatorii de performanță economică ai proiectelor; În conformitate cu prevederile MPGT trebuie ținut cont de faptul că acolo unde există studii adiționale (SF-uri) acestea relevă mult mai exact dimensiunea economică a investițiilor. Nivelul de detaliu al analizelor din Master Plan este unul strategic prin însăși natura acestei categorii de studii. În consecință și cu scopul de a asigura o comparație corectă între proiecte precum și pentru a putea compara într-un mod realist indicatorii de performanță economică ai proiectelor, au fost aplicate ipoteze generale privind costurile de investiție ale proiectelor (pe baza unor valori medii pe km/tip de infrastructură/tipul terenului). Acest lucru implică faptul că costurile estimate și utilizate în Master Plan nu sunt neapărat identice cu cele calculate în studii mai detaliate, cum ar fi Studiile de Fezabilitate (SF), ceea ce nu reprezintă o eroare ci doar o opțiune metodologică.

Referitor la standardul de drum expres pe acest segment față de cel de autostradă, OI Transport, precum și Comisia Europeană au luat act de această decizie a CNAIR SA. OI Transport a înțeles contextul prezentat de către CNAIR SA referitor la documentația tehnico-economică deja existentă la standardul de drum expres și a acceptat faptul că construcția drumului expres Craiova-Pitești va crește calitatea transportului pe ruta respectiva, va reduce timpii de transport și va crește gradul de siguranță rutieră, îndeplinind în continuare Regulamentul UE nr. 1315/2013 care face referire la TEN-T. OI Transport și CE au fost de acord cu argumentele prezentate de CNAIR vederea lansării proiectului pe modelul de lansare proiectare-execuție/construcție și finanțarea acestuia prin POIM 2014-2020.

Î: *Autostrada Pitești-Sibiu. In MPGT apare cu un cost (estimativ) de EUR 1,673 miliarde, in timp ce in documentul SCS 3.2 (nr. crt. 8) apare cu un cost de EUR 1,991 miliarde (dintre care costuri eligibile EUR1,673 Miliarde).*

- *Care sunt motivele pentru care s-au mărit costurile, deși documentația pentru autostrada nu a fost încă încheiata?*
- *In MPGT perioada de construcție este 2016-2022, însă care sunt termenele realiste de finalizare a acestui proiect?*

R: In cadrul MPGT au fost aplicate ipoteze generale privind costurile de investiție ale proiectelor (pe baza unor valori medii pe km/tip de infrastructură/tipul terenului) pentru a putea compara într-un mod realist indicatorii de performanță economică ai proiectelor; În conformitate cu prevederile MPGT trebuie ținut cont de faptul că acolo unde există studii adiționale (SF-uri) acestea relevă mult mai exact dimensiunea economică a investițiilor. Nivelul de detaliu al analizelor din Master Plan este unul strategic prin însăși natura acestei categorii de studii. În consecință și cu scopul de a asigura o comparație corectă între proiecte precum și pentru a putea compara într-un mod realist indicatorii de performanță economică ai proiectelor, au fost aplicate ipoteze generale privind costurile de investiție ale proiectelor (pe baza unor valori medii pe

km/tip de infrastructură/tipul terenului). Acest lucru implică faptul că costurile estimate sau datele de finalizare a proiectului utilizate în Master Plan nu sunt neapărat identice cu cele calculate în studii mai detaliate, cum ar fi Studiile de Fezabilitate (SF), ceea ce nu reprezintă o eroare ci doar o opțiune metodologică.

Î: Centura București. SCS 3.2 (nr. crt. 9-12) și prezentarea CNAIR arată un cost total de EUR2,101 miliarde (în MPGT erau EUR1,445 miliarde).

Care sunt motivele augmentării acestor costuri, mai ales când vorbim de 102 km de autostrada în câmpie, deci aproape EUR 20 mil/km?

R: În cadrul MPGT au fost aplicate ipoteze generale privind costurile de investiție ale proiectelor (pe baza unor valori medii pe km/tip de infrastructură/tipul terenului) pentru a putea compara într-un mod realist indicatorii de performanță economică ai proiectelor; În conformitate cu prevederile MPGT trebuie ținut cont de faptul că acolo unde există studii adiționale (SF-uri) acestea relevă mult mai exact dimensiunea economică a investițiilor. Nivelul de detaliu al analizelor din Master Plan este unul strategic prin însăși natura acestei categorii de studii. În consecință și cu scopul de a asigura o comparație corectă între proiecte precum și pentru a putea compara într-un mod realist indicatorii de performanță economică ai proiectelor, au fost aplicate ipoteze generale privind costurile de investiție ale proiectelor (pe baza unor valori medii pe km/tip de infrastructură/tipul terenului). Acest lucru implică faptul că costurile estimate și utilizate în Master Plan nu sunt neapărat identice cu cele calculate în studii mai detaliate, cum ar fi Studiile de Fezabilitate (SF), ceea ce nu reprezintă o eroare ci doar o opțiune metodologică.

În ceea ce privește argumentarea costurilor trebuie avut în vedere faptul că densitatea rețelei de utilități din jurul Bucureștiului este una destul de ridicată comparativ cu alte zone de câmpie, în timp ce costurile legate de exproprieri vor fi de asemenea mai mari, ținând cont de faptul că valoarea terenurilor este mult mai ridicată în jurul capitalei.

Î: Autostrada realizată de Salini Impregilo care s-a prăbușit, apoi compania respectivă a dat în judecată statul/CNAIR și a câștigat despăgubiri.

- *Care au fost cauzele acestei situații și de ce a degenerat în acest fel, i.e. o lucrare prost executată, dar plătită și cu despăgubiri pentru firma în cauză, lucrarea fiind în continuare neterminată?*
- *În presa au apărut informații că mai există asemenea contestații, deci alte potențiale procese și pierderi de bani publici. Care este poziția CNAIR față de acest aspect? Ar trebui să ne așteptăm la situații similare?*

R: Sectorul de autostradă Orăștie-Sibiu nu este un proiect aflat în portofoliul de proiecte POIM 2014-2020. Lecțiile învățate din această experiență au fost cuprinse în documentațiile de achiziții publice pentru noile proiecte.

STADIU PORTOFOLIU PROIECTE FERROVIARE, DOCUMENTELE SCS 3.1 ȘI 3.2

Î: Se menționează investiții în modernizarea gărilor în valoare de EUR 574 milioane, dar nu găsim detalii despre acest proiect, nici în documentele SCS, nici în MPGT. Am dori să ne transmiteți lista gărilor avute în vedere și motivația (eventual un referat de necesitate) pentru aceste investiții?

R: Scenariul de prioritizare pentru alegerea celor 47 de stații (stabilit în MPGT), are la bază o funcție scor care ierarhizează stațiile de cale ferată analizând mai multe criterii definitorii, cum ar fi:

- apartenență la rețeaua TEN-T;
- rangul orașului deservit de stația CF;

- tipul stației CF (dacă stația este sau nu nod de cale ferată);
- încadrarea în lista proiectelor de cale ferată propuse spre modernizare în MPGT;
- numărul de trenuri de călători/zi care tranzitează stația CF.

Criteriile au pondere diferită în cadrul funcției scor.

Dintre cele 47 de stații, 8 sunt gări în orașe mari reședință de județ, iar celelalte 39 sunt gări în noduri feroviare / centre industriale importante, deservește stațiuni / zone turistice sau sunt gări monumente istorice.

- Valoarea totală necesară pentru modernizarea celor 47 stații CF va rezulta în funcție de nivelul de intervenție în fiecare stație după finalizarea studiului de fezabilitate;

Regionala	Nr. crt	Stația	Obs.	
SRCF BUCUREȘTI	1	TÎRGOVIȘTE	R	Dâmbovița
	2	PLOIEȘTI VEST	R	Prahova
	3	SINAIA	S	Prahova
	4	BUȘTENI	S	Prahova
	5	VIDELE	S	Teleorman
SRCF CRAIOVA	6	TÎRGU JIU	R	Gorj
	7	ALEXANDRIA	S	Teleorman
	8	CARACAL	S	Olt
	9	FILIAȘI	S	Dolj
	10	ROȘIORI NORD	S	Teleorman
	11	PIATRA OLT	S	Olt
SRCF TIMIȘOARA	12	TIMIȘOARA NORD	R	Timiș
	13	SIMERIA	S	Hunedoara
	14	BĂILE HERCULANE	S	Caraș Severin
	15	PETROȘANI	S	Hunedoara
	16	ORȘOVA	S	Mehedinți
	17	CARANSEBES	S	Caraș Severin
SRCF CLUJ	18	SATU MARE	R	Satu Mare
	19	BAIA MARE	R	Maramureș
	20	JIBOU	S	Sălaj
	21	DEJ CĂLĂTORI	S	Cluj
	22	BECLEAN PE SOMEȘ	S	Bistrița Năsăud
	23	VALEA LUI MIHAI	S	Bihor
	24	CAREI	S	Satu Mare
	25	SALONTA	S	Bihor
SRCF BRAȘOV	26	MIERCUREA CIUC	R	Harghita

	27	FĂGĂRAȘ	S	Brașov
	28	SEBEȘ ALBA	S	Alba
	29	GHEORGHENI	S	Harghita
	30	REGHIN	S	Mureș
	31	AIUD	S	Alba
	32	TEIUȘ	S	Alba
	33	RĂZBOIENI	S	Alba
SRCF IAȘI	34	SUCEAVA NORD	R	Suceava
	35	PAȘCANI	S	Iași
	36	VATRA DORNEI	S	Suceava
	37	VEREȘTI	S	Suceava
	38	DOLHASCA	S	Suceava
SRCF GALAȚI	39	RM. SĂRAT	S	Buzău
	40	COMĂNEȘTI	S	Bacău
	41	FĂUREI	S	Brăila
	42	TECUCI	S	Galați
	43	MĂRĂȘEȘTI	S	Vrancea
	44	ADJUD	S	Alba
SRCF CONSTANȚA	45	NEPTUN	S	Constanta
	46	COSTINEȘTI TABĂRĂ	S	Constanta
	47	CIULNIȚA	S	Călărași

Î: Reabilitare linie cale ferata Simeria - Km. 614: in MPGT acest proiect apare cu costuri (estimate) de EUR 724 milioane, in documente SCS costul a urcat la EUR 2,332 miliarde (3.1 si 3.2), iar in documentul 5 același tronson are costuri de peste EUR 2,289 miliarde. Cum s-a ajuns la o creștere de mai mult de x3?

- Va respecta acest tronson toate specificațiile TEN-T (ex. 160 km/h viteza trafic pasageri sau 22,5 t/osie încărcătura), pe întreg parcursul?
- Tot aici se menționează ca "se va asigura finalizarea reabilitării liniei de cale ferata Frontiera - Curtici - Radna - Gurasada - Simeria pentru 160 km/h". Însă in MPGT se spune ca segmentul Frontiera - km 614 este la o viteza maxima operaționala de 140 km/h, deci sub cerințele TEN-T. Aceeași situație este si pe ruta București Nord - Ploiești Vest - Câmpina - Predeal. Exista si alți parametri TEN-T care nu au fost respectați in aceste proiecte? Care sunt cauzele acestor nerespectări? Este CE informata vizavi de aceste aspecte?

R: Nivelul de detaliu al analizelor din Master Plan este unul strategic prin însăși natura acestei categorii de studii. În consecință și cu scopul de a asigura o comparație corectă între proiecte precum și pentru a putea compara într-un mod realist indicatorii de performanță economică ai proiectelor, au fost aplicate ipoteze generale privind costurile de investiție ale proiectelor (pe baza unor valori medii pe km/tip de infrastructură/tipul terenului). Acest lucru implică faptul că costurile estimate și utilizate în Master Plan nu sunt neapărat identice cu cele calculate în studii mai detaliate, cum ar fi Studiile de Fezabilitate (SF), ceea ce nu reprezintă o eroare ci doar o opțiune metodologică.

- Valorile prezentate se refera la valoarea totala de investiție, inclusiv TVA.
- Valoarea rezultata în urma finalizării procedurilor de achiziție pentru tronsoanele 2a, 2b, și 3 este de 1.616.042.848 euro inclusiv TVA;
- Se vor respecta parametrii tehnici de interoperabilitate (160 km/h, încărcarea pe osie de 22,5 t);
- MPGT a fost agreat cu CE;

Î: Reabilitare linie cale ferata Predeal-Brașov. In MPGT acest proiect apare cu un cost de EUR 418 milioane, iar in documentele SCS cu un cost de EUR 476 milioane. De ce a crescut acest pret daca nu exista documentația?

R: In cadrul MPGT au fost aplicate ipoteze generale privind costurile de investiție ale proiectelor (pe baza unor valori medii pe km/tip de infrastructură/tipul terenului) pentru a putea compara într-un mod realist indicatorii de performanță economică ai proiectelor;

Valoarea estimată de către CFR-SA este de 400,01 mil euro fara TVA. Valoarea de 476 mil euro include TVA;

Î: Reabilitare linie cale ferata Focșani - Roman. In MPGT acest proiect apare cu costuri (estimate) de EUR 588 milioane. In documentele SCS apare cu un cost de EUR 873,67 milioane.

Cum s-a ajuns la aceasta creștere? Va respecta acest tronson toate specificațiile TEN-T, pe întreg parcursul acestuia?

R: In cadrul MPGT au fost aplicate ipoteze generale privind costurile de investiție ale proiectelor (pe baza unor valori medii pe km/tip de infrastructură/tipul terenului)

Valoarea estimata pe baza unor costuri unitare rezultate in urma derulării contractelor pe distanta Sighișoara - Simeria (lucrări similare), este de 147 km * 5 mil euro/km = 735 mil euro fără TVA; valoarea de 873,6 mil euro include TVA;

Se vor respecta în totalitate specificațiile tehnice de interoperabilitate;

Î: Cluj-Napoca - Episcopia Bihor (TENT Comprehensive). In MPGT acest proiect apare cu costuri (estimate) de EUR 477,4 milioane, in documentele SCS apare cu un cost de EUR 589,76 milioane.

Cum s-a ajuns la aceasta creștere, mai ales daca noua documentație nu este gata? Va respecta acest tronson toate specificațiile TEN-T, pe întreg parcursul acestuia? Nici documentul SCS nu indica acest fapt, nici MPGT.

Linia face parte din rețeaua TEN-T Comprehensive, nu TEN-T Core - care este motivul pentru care a fost prioritizată în locul altor lucrări din TEN-T Core, mai ales in condițiile in care exista întârzieri care fac improbabilă finalizarea rețelei TEN-T Core pana in 2030? Este EC informata si de acord cu schimbarea legala între prioritățile TEN-T pe teritoriul României?

R: Proiectul a fost prioritizat în cadrul MPGT care a fost agreat cu CE.

In cadrul MPGT au fost aplicate ipoteze generale privind costurile de investiție ale proiectelor (pe baza unor valori medii pe km/tip de infrastructură/tipul terenului) pentru a putea compara într-un mod realist indicatorii de performanță economică ai proiectelor;

Valoarea din documentele SCS Transport includ TVA;

Î: Segmentul București - Constanta este neterminat. Conform documentației POIM, mai exista lucrări de terminat doar in ceea ce privește podurile peste Dunăre. Însa MPGT arata ca existau întârzieri mai mari de atât.

Cat va dura finalizarea si care sunt aceste tronsoane nefinalizate? Va respecta întregul traseu cerințele TEN-T (viteza max. de 160 km/h pentru pasageri, 120 km/h pentru marfa, 22,5 t/osie, etc.)?

R: S-au elaborat termenii de referință pentru studiul de fezabilitate privind introducerea ERTMS NIVEL 2;

Viteza de circulație este de 160 km/h.

Încărcarea pe osie este de 22,5 t;

Î: *Conform unei părți a documentației POIM (ex. doc. 5 Prezentare CFR), mai exista lucrări de terminat doar în ceea ce privește podurile peste Dunăre. Însă MPGT arata ca existau întâzieri mai mari de atat. Mai mult, conform doc. 3.2 se alocă resurse via "Sprijin pentru elaborarea documentației tehnico-economice pentru proiectul ERTMS Predeal - Constanta" (nr. crt. 208). In mod normal atunci când liniile sunt aduse la standardul TEN-T, au sistemul ERTMS inclus.*

CFR si companiile contractate nu au implementat sistemul ERTMS pe rutele pana acum "finalizate" care se afla pe coridoarele TEN-T?

Alte dovezi in acest sens sunt: documentație tehnico-economica București-Constanța (nr. crt. 223) de EUR70,5 milioane; documentație tehnico-economica București-Brașov (nr. crt. 226); alta documentație tehnico-economica București - Constanta (nr. crt. 235); alta documentație tehnico-economica București-Brașov (nr. crt. 238).

R: CN CFR SA a implementat sistemul ERTMS nivel I pe segmentele respective. Conform înțelegerilor cu Comisia Europeană (CE) acest sistem se va moderniza la nivelul 2.

STADIUL PORTOFOLIULUI DE PROIECTE PENTRU POIM - METROU

Î: *Ținând cont de ultimele informații pe acest subiect apărute în presa - nici UEFA, nici banca japoneza nu au cerut aceasta linie - si de faptul ca oricum doresc sa facă o linie feroviara pana la aeroport: de ce mai avem nevoie de metrou pana la aeroport? Banii nefolosiți pot fi reinvestiți în alte proiecte, chiar pentru metrou, dar liniile din București.*

R: Proiectul „Magistrala 6.1 Mai - Otopeni (14,2km; 9 stații; 9 trenuri)” este un proiect care se află în portofoliu de proiecte POIM 2014-2020 și reprezintă un proiect de investiții care se află în acord cu nevoile Regiunii de Dezvoltare București-Ilfov (peste 2,2 milioane loc.), fiind inclus în documentul strategic „Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 București-Ilfov”. O parte semnificativă din finanțarea a acestui proiect de investiții se află sub creditare japoneză, resursele financiare respective neputând fii utilizate cu alt scop. Considerăm faptul că proiectul aduce plus valoare transportului urban de călători, viitoare linie de metrou M6 nedeservind doar legătura dintre Gara de Nord și aeroport, dar și alte stații din municipiul București și județul Ilfov, aspect care va conduce la îmbunătățirea calității serviciilor de transport urban prin impactul direct asupra reducerii timpilor de transport între punctele aferente traseului liniei M6 de metrou și indirect prin fluidizarea traficului la suprafață.

ACTUALIZARE LISTA PROIECTE POIM

Î: *Ținând cont de cele expuse mai sus, de întâzierile din teren si de calendarul investițiilor oferit de MPGT (2036 pentru feroviar, spre exemplu) este clar ca rețeaua TEN-T (feroviar si rutier) nu va fi realizata la timp si nici in parametrii ceruți. Rezultatul va fi o slaba absorbție a fondurilor alocate si neîndeplinirea, din nou, a obiectivelor de convergență.*

Când vor fi rediscutate proiectele prioritare în vederea realocării banilor disponibili?

R: Orice modificări ale POIM 2014-2020 va fi discutată în SCS Transport și CM POIM 2014-2020.