

SBI
12.10



3893c
MINISTERUL TRANSPORTURILOR

CABINET MINISTRU

Nr. 9974 /D.R.P.
Data 04.11.2015

Nr. 39192
Data: 3.11.2015

Către: DEPARTAMENTUL PENTRU RELAȚIA CU PARLAMENTUL
Domnului Ministru Delegat EUGEN NICOLICEA

SG: 5240
6.11.2015

Ref: interpelare senator Tișe Alin

1210

Vă transmitem, anexat, răspunsul la interpelarea formulată de domnul senator Tișe Alin, înregistrată la Departamentul pentru Relația cu Parlamentul cu nr. 8961/DRP în data de 15.10.2015, la care se solicită răspuns scris.

Cu stimă,

/ MINISTRU
IULIAN-GHIOCEL MATACHE



MINISTERUL TRANSPORTURILOR

CABINET MINISTRU

Nr. 39192
Data: 3.11.2015

Către: PARLAMENTUL ROMÂNIEI - SENAT
Domnului Senator Tișe Alin

Ref: interpelarea dumneavoastră, înregistrată la Departamentul pentru Relația cu Parlamentul în data de 15.10.2015 cu nr. 8961/DRP

Stimate domnule senator,

Dezvoltarea transportului feroviar de mare viteză (în principiu cu viteze de peste 250 km/h) constituie o prioritate strategică pe termen mediu și lung, deoarece experiența ultimelor decenii pe plan internațional a demonstrat că acest tip de transport este foarte atractiv pentru clienți și asigură competitivitatea transportului feroviar inclusiv în raport cu transportul aerian. Uniunea Europeană definește¹ ca obiectiv strategic în domeniul transporturilor triplarea lungimii rețelei feroviare europene de mare viteză până în 2030. Astfel, Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 definește, în cadrul rețelei TEN-T feroviare, o magistrală de mare viteză pe axa Est-Vest care va asigura României legătura cu Europa de Vest via Budapesta și Viena.

Aceasta înseamnă implicit că România va beneficia de oportunitatea utilizării unor fonduri europene pentru realizarea magistralei de mare viteză stabilită în cadrul strategiei de realizare a spațiului feroviar unic european.

În luna octombrie 2013, a avut loc reuniunea *Zilele TEN-T 2013*, organizată sub egida *Comisiei Europene*, reuniunea a avut ca scop principal regândirea pentru viitor a rețelelor de transport din *Uniunea Europeană*, ca fundament pentru dezvoltarea economică unitară și pentru creșterea coeziunii în interiorul uniunii.

La nivelul experților feroviari din administrațiile feroviare ale celor 2 state (*CFR* și *MAV*) s-au analizat posibilele rute de legătură ale liniei de mare viteză *Budapesta-București-Constanța*, respectiv legătura între *Budapesta*, primul oraș situat înaintea frontierei comune româno-ungare și primul oraș din *România* dincolo de frontiera comună româno-ungară.

Astfel, s-au identificat 2 variante de analizat: *Debrecen - Oradea* și *Szeged - Timișoara*.

Ca urmare a analizei socio-economice realizate de specialiștii feroviari din industria feroviară din *România*, precum și a unor consultări tehnice preliminare purtate cu specialiștii feroviari din *Republica Ungară* s-au evidențiat câteva posibile rute care vor fi analizate din punct de vedere al fezabilității investiției de bază, și anume:

- Ruta 1: *Szeged - Arad - Timișoara - Simeria - Sibiu - Brașov - București - Constanța* (ruta propusă de către *Ministerul Transporturilor* pentru hărțile de extindere a rețelei TEN-T în anul 2011);
- Ruta 2: *Debrecin - Oradea - Cluj Napoca - Sibiu - Pitești - București - Constanța / (Galați - Iași)*;
- Ruta 3: *Szeged - Timișoara - Drobeta Turnu Severin - Craiova - București - Constanța / (Galați - Iași)*.

Documentul COM(2011) 144 "Cartea Albă - Foaie de parcurs către un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor"



MINISTERUL TRANSPORTURILOR

Menționăm că, deși Proiectul "Linie de cale ferată de mare viteză pe ruta Frontieră HU-RO-București-Constanța" a fost inclus inițial în Raportul preliminar privind *Master Planul General de Transport* pe termen scurt, mediu și lung, realizat în luna august 2013, în Lista cu Alte proiecte cu implementare după anul 2020 și în varianta 3 revizuită a *Programului Operațional pentru Infrastructură Mare 2014 - 2020* realizată în anul 2014, acesta nu mai apare în varianta finală a documentului mai sus-menționat, sumele alocate pentru acest proiect fiind redistribuite către alte proiecte din cadrul POS-T 2007-2013.

Analiza cu Modelul Național de Transport a evidențiat ca până în anul 2030 rata internă de rentabilitate pentru construcția unei linii de mare viteză este mică, evidențiind ca intervențiile de genul acesta nu sunt sustenabile pentru moment.

Costul mediu de investiție pentru un proiect de cale ferată de mare viteză se ridică la aproximativ 35 milioane de euro ceea ce înseamnă ca o cale ferată de mare viteză de 300 de km/h ar consuma întreaga alocare bugetară dedicată sectorului feroviar pentru următorul exercițiu financiar.

Vă precizăm că proiectele de cale ferată de mare viteză se adresează exclusiv transportului de călători, fapt ce ar conduce la lipsa unei legături feroviare de marfă între portul Constanța și Europa centrală.

Cu stimă,

MINISTRU
IULIAN-GHIOCCEL MATAACHE