1331b/27.05.2026

ROMÂNIA

SENAT

SENATUL ROMÂNIEI

INTERPELARE

Adresată: Domnului Radu-Dinel MIRUȚĂ, Ministrul Interimar al Transporturilor și Infrastructurii
De către: Senator George-Cezar PETRE
Circumscripția electorală: nr. 30 Olt
Grupul parlamentar: Alianța pentru Unirea Românilor
Data: 27/05/2026
Obiectul interpelării: Întârzierea punerii în circulație a noilor trenuri electrice și impactul asupra serviciilor regionale

Stimate domnule ministru,

România se află într-un program amplu de reînnoire a materialului rulant feroviar, iar Autoritatea pentru Reformă Feroviară a anunțat că România ar urma să primească 140 de trenuri noi în anul 2026; potrivit aceleiași surse, producătorul PESA a livrat în 2025 un total de 14 trenuri electrice de scurt parcurs, primele unități urmând să intre în circulație la începutul anului 2026. În același timp, ARF a comunicat oficial că a semnat contractul pentru achiziția a 62 de rame electrice regionale RE-R și pentru mentenanța acestora pe o perioadă de 15 ani, cu posibilitatea extinderii serviciilor de mentenanță. De asemenea, presa a relatat în ianuarie 2025 semnarea contractului de finanțare pentru proiectul „Material rulant sustenabil prin achiziția a 62 rame electrice regionale RE-R", cu o valoare de peste 561 milioane euro (Puterea.ro, 17.01.2025).

Având în vedere valoarea ridicată a acestor achiziții, importanța lor pentru serviciul public feroviar regional, obligațiile asumate prin contractele finanțate din fonduri europene și riscul ca trenuri noi să nu poată fi utilizate la timp din cauza omologării, mentenanței, lipsei halelor, lipsei personalului sau a necorelării cu infrastructura feroviară existentă, vă solicit să clarificați public calendarul, responsabilitățile și măsurile concrete dispuse de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Pe această cale vă solicit să-mi răspundeți în scris la următoarele întrebări:

1. Care este calendarul oficial, actualizat la zi, pentru introducerea în circulație comercială a fiecărui lot de trenuri electrice noi achiziționate prin ARF, inclusiv ramele PESA RE-R, ramele electrice interregionale și celelalte vehicule finanțate din fonduri europene sau buget național?

2. Care sunt cauzele administrative, tehnice sau contractuale care pot întârzia punerea în circulație a acestor trenuri: omologarea AFER/ASFR, instruirea personalului, lipsa facilităților de mentenanță, lipsa pieselor de schimb, nefinalizarea contractelor de operare sau necorelarea cu infrastructura feroviară?

3. Pentru contractul ARF–PESA privind cele 62 de rame electrice regionale și mentenanța aferentă pe 15 ani, ce facilități concrete de întreținere sunt disponibile în prezent, unde sunt localizate, cine le operează și care este termenul de operaționalizare completă?

4. Câte trenuri noi au fost livrate fizic, câte au fost recepționate, câte au fost omologate, câte au intrat efectiv în circulație comercială și câte staționează fără utilizare, pe fiecare furnizor, contract, operator și rută?

5. Ce indicatori de performanță urmărește Ministerul după introducerea noilor trenuri în serviciul public regional – punctualitate, disponibilitate tehnică, număr de curse, grad de ocupare, reducerea consumului de energie și creșterea confortului pentru călători – și când vor fi publicați acești indicatori?

Cu respectul cuvenit
Senator AUR, Circumscripția Electorală 30, Olt
George-Cezar PETRE