1500b/09.09.2026

Parlamentul României
Senat

INTERPELARE

Adresată: Domnului Radu-Dinel MIRUȚĂ, ministrul interimar al Transporturilor și Infrastructuri
De către Senator **Vela** Gheorghe
Circumscripția electorală: nr. **11/ CARAȘ-SEVERIN**
Senator neafiliat – partidul POT
Ședința Senatului din data de: **09.09.2026**
Obiect: ***„Închiderea liniei de cale ferată Drobeta Turnu Severin–Caransebeș pentru cinci ani: ce soluții are statul pentru călători, economie și Caraș-Severin ?”***

Domnule Ministru interimar,

Modernizarea infrastructurii feroviare dintre Craiova, Drobeta Turnu Severin și Caransebeș este o investiție necesară și ***așteptată de ani de zile***. România are nevoie de linii feroviare moderne, viteze mai mari, siguranță, interoperabilitate și o legătură feroviară competitivă pe unul dintre coridoarele sale strategice.

Dar o investiție de asemenea amploare nu poate fi analizată numai prin ceea ce vom avea după finalizarea lucrărilor. Trebuie să discutăm și despre ceea ce se întâmplă în cei cinci ani în care o parte esențială a acestei legături va fi închisă.

Compania Națională de Căi Ferate CFR S.A. a anunțat oficial că închiderea completă a circulației pe distanța Drobeta Turnu Severin–Caransebeș este avută în vedere ***pentru perioada februarie 2027–februarie 2032***. Secțiunea are 111,415 kilometri, este parte a rețelei TEN-T și a culoarului european de marfă Rhine–Danube, iar lucrările aferente loturilor 4, 5 și 6 includ modernizarea căii ferate, electrificării, semnalizării, stațiilor, podurilor, podețelor și tunelurilor, precum și introducerea ERTMS nivel 2.

Complexitatea tehnică a proiectului este evidentă. Sunt prevăzute lucrări la 62 de poduri și 259 de podețe, reabilitarea unor tuneluri existente și construirea unor tuneluri noi. Tocmai această amploare explică necesitatea unor restricții importante de circulație. ***Nu explică însă de ce populația și economia regiunii ar trebui să intre într-o perioadă de cinci ani fără un plan public, detaliat și predictibil privind alternativele de transport.***

CFR S.A. a arătat, de asemenea, că pentru planul de mers 2026/2027 nu au fost alocate trasee pe ruta Drobeta Turnu Severin–Caransebeș, iar traseele internaționale solicitate au fost orientate pe ruta Simeria–Livezeni–Filiași. Compania menționează că operatorii feroviari au fost informați și că rutele alternative urmează să fie stabilite potrivit cadrului aplicabil.

Pentru călător însă, expresia „rută alternativă” trebuie tradusă în lucruri concrete: de unde pleacă, unde schimbă mijlocul de transport, cât durează călătoria, cât costă și dacă poate ajunge la serviciu, la școală, la spital sau la destinația sa fără ore suplimentare pierdute pe drum.

Pentru economie, problema este la fel de importantă. Transportul feroviar de marfă trebuie redirecționat pe alte trasee, iar distanțele suplimentare, capacitatea disponibilă și timpii de circulație pot genera costuri pentru operatori și pentru companiile care depind de transportul feroviar.

Pentru Caraș-Severin, efectele sunt directe. Caransebeșul, Băile Herculane și comunitățile deservite de această axă feroviară sunt legate economic, social și turistic de circulația pe acest coridor. Modernizarea trebuie făcută, dar costul celor cinci ani de șantier nu poate fi transferat pur și simplu asupra locuitorilor și agenților economici din regiune.

Mai există și problema termenului. Februarie 2032 trebuie să fie o dată de finalizare, nu începutul unei noi serii de amânări. România are suficiente exemple de lucrări majore care au început cu un calendar optimist și au ajuns la prelungiri succesive. Pentru un tronson închis complet, fiecare an suplimentar ar însemna o povară suplimentară pentru călători și economie.

Având în vedere aceste aspecte, vă rog să îmi comunicați următoarele:

1. *Care este calendarul actualizat al lucrărilor pentru loturile 4, 5 și 6 dintre Drobeta Turnu Severin și Caransebeș, **când va începe efectiv închiderea circulației pe fiecare sector** și dacă este prevăzută **menținerea întregii secțiuni de 111,415 km închise continuu până în februarie 2032?***

2. ***Ce soluție concretă de transport alternativ** va fi asigurată pentru călătorii care utilizează în prezent ruta Drobeta Turnu Severin–Orșova–Băile Herculane–Caransebeș, inclusiv în ceea ce privește transportul auto de înlocuire, punctele de transbordare, integrarea cu mersul trenurilor **și suportarea costurilor suplimentare?***

3. ***Care sunt rutele alternative stabilite pentru trenurile de marfă**, ce capacitate feroviară este disponibilă pe acestea și ce evaluare a realizat Ministerul Transporturilor privind creșterea timpilor și a costurilor de transport pentru operatori și pentru companiile care utilizează această rută?*

4. *Ce măsuri sunt pregătite pentru limitarea impactului închiderii asupra județului Caraș-Severin, în special asupra navetiștilor, activității economice, turismului din zona Băile Herculane și conectivității municipiului Caransebeș cu sudul și sud-vestul țării?*

5. *A fost analizată posibilitatea executării și recepționării etapizate a lucrărilor astfel încât anumite sectoare finalizate să poată fi redeschise circulației **înainte de februarie 2032** și, dacă da, **care sunt etapele și termenele avute în vedere?***

6. *Ce clauze contractuale, mecanisme de monitorizare și sancțiuni sunt prevăzute **pentru întârzierile imputabile constructorilor** și ce măsuri va aplica ministerul pentru ca termenul februarie 2032 să nu fie depășit?*

7. *Va elabora și publica Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, împreună cu CFR S.A., operatorii feroviari și autoritățile locale din județele afectate, **un plan integrat pentru perioada de închidere**, care să cuprindă alternativele de transport, calendarul lucrărilor, stadiul fiecărui lot și informarea periodică a populației?*

Domnule Ministru,

Caraș-Severin are nevoie de această cale ferată modernizată. Nu contestăm investiția și nu cerem amânarea ei. Cerem ca statul să gestioneze responsabil cei cinci ani dintre închiderea liniei și redeschiderea ei.

O infrastructură modernă construită pentru viitor *nu trebuie să însemne abandonarea călătorilor și a economiei locale pe durata șantierului.*

Modernizarea este necesară. DAR la fel de necesar este însă un plan clar pentru oamenii care vor suporta efectele lucrărilor până în anul 2032.

Vă rog să transmiteți un răspuns scris, în termenul prevăzut de Regulamentul Senatului.

Cu considerație,
București

08.09.2026

Senator POT de Caraș-Severin,
Gheorghe **VELA**