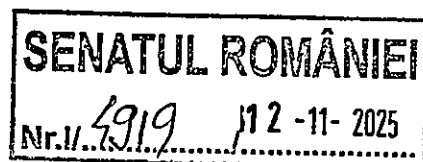




Dezbateri și vot
Luni, 17.11.2025,
ora 16⁰⁰

Parlamentul României
Senat



Stimate domnule Președinte,

În temeiul articolului 170 din Regulamentul Senatului, republicat, vă înaintăm moțiunea simplă intitulată **"Calea ferată a pierdut trenul"**,

inițiată de cel puțin o pătrime din numărul senatorilor, conform listelor cu semnături anexate.

În numele tuturor inițiatorilor,
Petrișor-Gabriel PEIU
Lider al Grupului parlamentar al
Alianței pentru Unirea Românilor
Senat



Moțiunea simplă:

Calea ferată a pierdut trenul

Săptămâna trecută, țara a fost zguduită de un scandal monstruos: un afacerist ar fi plătit 1,5 milioane de euro mita președintelui PNL Vaslui – trezorierul partidului - pentru a-i facilita o audiență de 15 minute la premierul Bolojan, căruia urma să-i ceară să facă trafic de influență.

Ei bine, acest „președinte al PNL Vaslui” este un răsfățat al funcțiilor publice din sectorul feroviar.

Deși PNL-ist, Mihai Barbu a fost promovat de către miniștrii PSD în fruntea sistemului feroviar: a condus CFR Calatori, Metrorex, Compania de Telecomunicații CFR și acum conduce Autoritatea de Reformă Feroviară. În doar cinci ani s-a perindat prin toate aceste funcții un om cu studii care nu îl califică pentru ceea ce face: declara ca a terminat un liceu despre care nu ne spune unde este, se laudă ca a absolvit o universitate privată căreia nu îi știe nici numele (crede ca se numește Gaudeamus, deși denumirea reală este Tomis).

Mihai Barbu este întruchiparea perfectă a politrucului cu care se laudă Ilie Bolojan că se luptă: PNL-ist promovat de PSD-isti, omul face atâta Reformă că are timp și de lobby pe lângă premier pentru afaceriștii penali.

De ce nu l-a demis timp de o săptămână, domnul Bolojan? Când vom afla răspunsul la aceasta întrebare, vom înțelege poate cum funcționează rețelele care conduc statul român.

Cifrele anului 2024 spun o poveste tristă despre căile ferate române. Trenurile de călători au traversat țara cu o viteză medie care abia depășește pragul de 40 km/oră, în timp ce vagoanele de marfă s-au târât cu doar puțin peste 17 km/oră. Acest ritm lent ne-a coborât pe penultimul loc în clasamentul european la capitolul performanță feroviară (exceptând Cipru și Malta, state fără cale ferată). Acesta este rezultatul sintetic al celor patru ani de mandate la cârma transporturilor ale miniștrilor PSD, Sorin Grindeanu și Ciprian Șerban.

Asemenea cifre sunt în măsură să ne sperie și să ne deprime, motivul fiind acela că economia de astăzi este într-o măsură din ce în ce mai mare dependentă de logistică, de mutarea rapidă a unor volume mari de mărfuri și mase mari de oameni / trupe armament. În contextul global actual, în care producătorii se specializează iar tehnologia avansează, câștigătorii competiției sunt, pur și simplu, acei jucători care reușesc să integreze rapid un volum mare de produse intermediare, asamblând și transportând apoi produsele finale către clienți. În același timp, marile metropole funcționează ca noduri urbane care atrag și trimit zilnic un flux vital de lucrători.

Așadar, dacă admitem că viteza de deplasare este esențială într-o lume marcată de interdependență și competiție, atunci transporturile devin, în mod inerent, un mijloc fundamental în dezvoltarea economiei locale, naționale și europene. În Europa, majoritatea covârșitoare a bunurilor sunt transportate astăzi, fie pe cale navală sau rutieră, fie pe cale feroviară. Transportul feroviar deține, teoretic, avantajul rapidității și al volumului mare, inconvenientul fiind flexibilitatea redusă.

În mod natural, la nivelul Uniunii Europene, transportul de marfă maritim este predominant (67,4% din volum), urmat de cel rutier (25,3%), feroviar (5,5%) și pe ape interioare (1,6%), în

vreme ce calea aeriană reprezintă doar 0,2% din volumul total. În România, ponderea transportului feroviar de marfă este de 20% din total, a 9-a cea mai mare valoare din UE, iar aceasta, pe fondul unei ponderi neobișnuit de mici pentru un stat cu ieșire la mare a transportului maritim de marfă (doar 13,5%). În cazul transportului de pasageri, ponderea la nivel european a transportului feroviar este de 8,4% din total, în vreme ce transportul cu autoturismul personal reprezintă 83,1%, iar cel cu autobuze/autocare 8,5%. La noi, ponderea transportului feroviar de pasageri este de doar 4% din volumul total, locul 18 european (Malta și Cipru nu au rețele de cale ferată).

La volumul traficului feroviar de pasageri (măsurat în tren-kilometri) suntem pe locul 12 european (cu puțin peste 5,5 miliarde pasageri-km, în scădere cu 10% față de maximul recent din 2023), iar la volumul traficului de marfă pe locul 10 european (cu puțin peste 40 milioane de tone-km anual). Aceste cifre trebuie privite prin prisma faptului că România are a 7-a cea mai mare rețea feroviară din UE (10. 700 km lungime) și a șasea cea mai mare populație din Uniune.

De ce avem un trafic atât de redus? Din trei motive importante: gradul scăzut de modernizare a infrastructurii (măsurat prin câțiva indicatori: interoperabilitatea, viteza de deplasare, capacitatea de transport și sarcina pe osie), nivelul de disponibilitate a materialului rulant și elasticitatea cererii și prețul descurajant al energiei electrice și al combustibilului Diesel, coroborat cu nivelul neobișnuit de ridicat al TUI (taxa de utilizare a infrastructurii).

Când privim calitatea rețelei feroviare din România prin prisma celei existente la nivel european, imaginea devine rapid una a contrastelor:

- Avem o densitate a rețelei de 45 m/km², inferioară valorilor europene: peste 100 în Cehia, Olanda, Germania și Luxemburg, peste 80 în Belgia și Ungaria, peste 60 în Polonia, Austria sau Slovacia și aproape 60 în Italia. Totuși, suntem mai bine plasați decât Franța, Spania, Grecia, statele nordice sau baltice;
- În România doar 38% a liniilor ferate sunt electrificate, mult sub ponderile de peste 70% din Olanda, Belgia, Austria, Suedia, Italia, Portugalia, dar și sub ponderile din Polonia (62%), Ungaria (45%), Germania (55%), Spania și Franța (peste 60%) sau țările nordice (în jur de 60%);
- O pondere de doar 27,5% a liniilor duble, mult sub statele vestice : Olanda, Belgia (peste 80%), Franța, Germania, Polonia, Italia, Austria și Spania (peste 40%), dar peste Ungaria (18,2%);
- O densitate a trecerilor la nivel de 50/100 km de linie, peste media europeană, a 11-a cea mai slabă performanță din UE;
- O densitate a trecerilor pasive de 32/100 km de linie, de trei ori mai mare decât în Vest, dar comparabilă cu cea din țările din Est;
- A treia cea mai lungă rețea de linii echipată cu ETCS nivelul 1, dar a 13-a cea mai lungă rețea de linii echipate cu ETCS nivelul 2 (doar 81 de km).

Ei bine, dacă până în 2021 puteam invoca finanțarea insuficientă a modernizării infrastructurii și a achiziției de material rulant, astăzi finanțarea este impresionantă, însă nu avem capacitatea de a o absorbi, ceea ce se vede în întârzierile uriașe observate la ambele tipuri de programe (infrastructură și material rulant). În mod evident, dezvoltarea infrastructurii rutiere este mult mai rapidă decât cea a infrastructurilor feroviare. Deși, până la apariția PNRR se putea invoca o diferență majoră de finanțare în favoarea drumurilor, odată cu PNRR și PT 2021-2027,

fondurile pentru calea ferată au devenit, de asemenea, consistente. Dovada stă în cifre: până în anul 2027, compania CFR SA beneficiază de fonduri europene în valoare totală de 5,74 miliarde euro. Din această sumă, o parte semnificativă, 3,19 miliarde euro, provine din Planul National de Redresare și Reziliență (PNRR), pe componenta C4 - *Transport sustenabil*. Sub acest aspect, au fost deja semnate contracte de finanțare a căror valoare, reprezentând sprijin din partea Uniunii Europene, se ridică la 3,11 miliarde euro.

- Diferența de 2,54 miliarde euro este alocată proiectelor finanțate prin Programul Transport (PT) 2021-2027, *Prioritatea 4 – Creșterea eficienței căilor ferate române*, cu posibilitatea de supracontractare până la limita de 7,4 miliarde euro și în cadrul căroro au fost semnate contracte de finanțare cu o valoare eligibilă ce atinge 500 de milioane de euro.

- La acestea se adaugă și o serie de proiecte tip „Quick Wins”, în fapt, lucrări de eliminare a restricțiilor de viteză, în vederea restabilirii parametrilor tehnici inițiali – în special viteza de circulație – ai suprastructurii căii ferate.

Nu trebuie, deci, să mai admitem scuza lipsei finanțărilor: mandatele de ministru ale lui Sorin Grindeanu și Ciprian Șerban s-au derulat pe fondul unei finanțări neobișnuit de mari pentru calea ferată, finanțare care nu este defel meritul miniștrilor Grindeanu și Șerban, care nu au făcut decât să risipească cea mai importantă șansă de renaștere pe care a avut-o vreodată după 1990 sistemul nostru feroviar.

După patru ani de ministeriat PSD rezultatul este calvarul întârzierilor, care afectează marile proiecte de infrastructură într-un mod cât se poate de dureros:

- Cel mai vechi proiect este reabilitarea căii ferate Curtici-Simeria, cu 4 contracte semnate în 2017, în valoare totală de 7,9 miliarde de lei. Deși termenul de finalizare era 2022, stadiul de realizare a celor patru contracte era, în luna septembrie, între 80% și 97%;
- Al doilea cel mai important și mai mare proiect este cel al reabilitării unei alte porțiuni de coridor IV european, de la Brașov la Simeria, în valoare tot de peste 7 miliarde de lei. Cele trei secțiuni au început, teoretic, în 2020, trebuia să fie gata în 2024 și au stadii de execuție între 50 și 60%;
- Al treilea mare proiect este reabilitarea, dublarea și electrificarea liniei Cluj-Napoca-Episcopia Bihorului, contract semnat în 2022, început în 2023, cu termen de finalizare 2026, valoare 1,7 miliarde și stadii fizice de realizare între 15 și 49%.
- Al patrulea mare proiect este reabilitarea liniei Caransebeș-Timișoara-Arad, valoare totală 7 miliarde de lei, contracte semnate în 2023, care trebuie finalizate în 2026/2027, cu stadii fizice de execuție între 1% și 45%.
- Cel mai vechi contract este pentru achiziția de rame electrice interregionale, destinate transportului de călători și a fost semnat în anul 2022 cu Alstom. Achiziția prevede livrarea și mentenanța a 37 de rame electrice de lung parcurs, în valoare de 3,8 miliarde de lei. Până în 2024, trebuia să fie livrate toate ramele, azi sunt livrate doar 6, operaționale sunt doar 3.
- Al doilea contract este tot pentru livrarea și mentenanța de rame electrice interregionale, destinate transportului de călători, semnat în 2023/2025 cu firma poloneză PESA (29 de rame, în valoare totală 1,7 miliarde de lei) – și trebuie să se finalizeze până în 2027. Deocamdată nimic.

- În anul 2024, polonezii de la PESA au mai semnat ~~primit~~ încă un contract în 2024 pentru 62 de rame electrice regionale, destinate transportului de călători, în valoare totală 3 miliarde de lei, și termen de livrare 2027.
- Tot Alstom a mai primit un contract de aproape 800 de milioane de lei, pentru livrarea a 16 locomotive electrice, TRAXX 2MS, termenul de livrare fiind tot 2027.

Întârzierile enumerate mai sus vin să completeze o serie întreagă de stângăcii ale administrației centrale de la București. În primul rând, se remarcă o permisivitate în gestionarea contractelor de reabilitare a căilor ferate. Nu doar că aceleași consorții par să câștige ciclic licitațiile, dar nu există nici o penalizare aplicată firmelor care cauzează întârzieri excesive. Aceeași problemă se extinde și la baza lucrărilor: studiile de fezabilitate utilizate sunt elaborate de un număr restrâns de firme, care aparțin, în esență, acelorași grupuri de interese. Consecința ? În ceea ce privește contractele de lucrări, întârzierile sunt de minim doi ani pentru fiecare proiect, în vreme ce pentru achizițiile de material rulant întârzierile totale depășesc, la acest moment, doi ani.

Ce remarcăm la toate aceste contracte pentru achiziția de material rulant? Faptul că administrația din ministerul Transporturilor a fost total nepregătită să gestioneze sume atât de mari. În concret, o sumă impresionantă, de 2,5 miliarde de euro, destinată furnizării de rame electrice, precum și a trenurilor de metrou, va merge direct către Polonia și către Brazilia, deoarece atât francezii de la Alstom, cât și polonezii de la PESA produc în Polonia, iar Alstom aduce ramele de metrou tocmai din statul sud-american. În această privință observăm un eșec național, în contextul în care producătorii români se „pregătesc” de peste 15 de ani să ia parte la asemenea contracte. Din păcate, Ministerul Transporturilor și Ministerul Economiei nu au reușit să îndrume în tot acest timp cei trei producători români să omologheze o ramă cu care să poată participa la licitațiile respective. Mai mult, acolo unde producătorii români de locomotive ar fi putut participa la licitație, Guvernul a preferat să cumpere locomotive electrice pe două osii (B0B0), deși în România se produc doar locomotive pe șase osii (C0C0), ignorând, practic, piața internă și condițiile de interoperabilitate

Remarcăm, de asemenea, că toate contractele pentru material rulant sunt semnate de către Autoritatea de Reformă Feroviară, un organism a cărui utilitate este pusă serios sub semnul întrebării, o mostră de birocrație excesivă, malignă pentru sectorul pe care îl „reformează”. Inițial, ARF fusese creată cu scopul simplu de a calcula subvenția acordată de stat firmelor de transport de pasageri. Însă, acest calcul este realizat pe baza indicatorului tren-km, nu după criteriul logic pasageri-km. Tradus în termeni simpli, companiile primesc subvenție de la stat indiferent dacă au sau nu călători.

Și, pentru ca seria de stângăcii să fie completă, chiar în timpul derulării primei licitații pentru cele 37 de rame de lung parcurs, Guvernul României, la inițiativa lui Cătălin Drulă (Ministrul transporturilor) și al lui Liviu Bostan (președintele Autorității Naționale de Achiziții Publice), a emis o Ordonanță de urgență care interzicea participarea producătorilor chinezi la astfel de licitații. Deși competitorii chinezi prezentaseră cea mai bună ofertă, au fost descalificați, iar contractul a fost atribuit rapid companiei Alstom. Toate bune și frumoase până când, recent, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a stabilit că Guvernul nu avea dreptul legal de a emite respectiva Ordonanță. Întrebarea crucială care rămâne este: cine va plăti penalitățile rezultate în urma deciziei CJUE? Va fi nota de plată suportată de către statul român sau va fi imputată celor doi inițiatori, Cătălin Drulă și Liviu Bostan?

Revenind la motivațiile profunde care stau la baza prezentei moțiuni, se impun câteva idei esențiale ce merită reținute:

1. Calea ferată reprezintă cel mai complex sistem industrial din Europa, antrenând o multitudine de „industrii”: de la materiale de construcții, siderurgie și energetică, până la electronică, automatizări, comunicații, industria constructoare de vehicule, informatică și logistică.
2. În mod evident, există o corelație directă între performanța economică a unei țări (măsurată prin PIB/locuitor) și intensitatea cu care este utilizată calea ferată, respectiv densitatea rețelei sale.
3. Timp de mulți ani de acum înainte, România va deține un rol geostrategic crucial, devenind principala poartă de intrare pentru transporturile militare și comerciale destinate Ucrainei.
4. Practic, Uniunea Europeană își propune să susțină exporturile și să alimenteze o țară imensă, cu o populație comparabilă cu cea a Poloniei, utilizând în acest scop una dintre cel mai slab dezvoltate infrastructuri de transport de pe continent.
5. Singurul sistem de transport din România care poate să se modernizeze rapid pentru a suporta o asemenea încărcare suplimentară este cel feroviar.
6. În plus, singura cale de salvare a ecosistemului fragil al Deltei Dunării este ocolirea acestuia prin utilizarea căilor ferate duble electrificate care leagă Galați și Constanța de restul Europei.
7. În cazul ~~transportului~~ de numărului de pasageri care utilizează sistemul feroviar, comparativ cu statele vestice, proasta performanță a României provine dintr-o neînțelegere ori ignorare a unei realități profunde: importanța majoră a transportului feroviar, regional sau suburban, în statele dezvoltate. Țara noastră înregistrează valori scăzute ale traficului pe acest segment (doar 35 milioane de tren-km, locul 15 european), dar și un grad infim de utilizare a acestor linii (3.200 tren-km pe km de linie, locul 23 din Europa). Ocupăm locul 17 european (SEE) la nivelul volumului de pasageri transportat regional și suburban. La noi, doar 65% din traficul de pasageri este regional sau suburban.
8. Nici la încărcarea trenurilor nu stăm prea bine, transportăm doar 42 de călători/tren, adică jumătate din media europeană de 86 de pasageri/tren.
9. Suntem pe ultimul loc în SEE la performanța și la productivitatea materialului rulant și, în afara contractelor enumerate mai sus și a câtorva trenuri utilizate de către companiile străine de transport de marfă, nu avem practic material rulant care să fie certificat STI (Standarde Tehnice de Interoperabilitate).

Față de toate aceste aspecte descrise mai sus, vă solicităm, doamnelor și domnilor senatori, să votați în favoarea prezentei moțiuni, care impune elaborarea unei Strategii Naționale de Dezvoltare a Transportului Feroviar, strategie bazată pe următorii piloni:

1. Menținerea actualului nivel de finanțare a modernizării infrastructurii feroviare, critice și a achiziției de material rulant, nou, interoperabil;
2. Programe naționale de asistență tehnică și transfer de tehnologie pentru realizarea unor rame electrice, locomotive și vagoane de marfă/călători certificate și omologate de către

companii românești și includerea, cu prioritate, a acestui obiectiv în programele finanțate sub formă de ajutoare de stat;

3. Impunerea unor sancțiuni administrative și/sau financiare pentru companiile vinovate de întârzierea termenelor de finalizare a lucrărilor, inclusiv oprirea acestora de la participarea la noi proceduri de licitație;
4. Revizuirea modului în care lucrează ARF și AFER, ultima având privilegiul legal, oferit în mod samavolnic de către ministrul Grindeanu de a obține, datorită unui ordin de ministru, nu mai puțin de 0,5% din valoarea producției fizice realizate de către orice companie ce efectuează lucrări sau livrează produse și servicii pentru calea ferată, metrou, tramvai și alte asemenea lor;
5. Prioritizarea lucrărilor de refacere și modernizare a secțiilor de cale ferată regionale și suburbane pentru transportul de pasageri;
6. Realizarea unui coridor feroviar cu linie dublă electrificată care să lege Galați și Vama Siret de portul Constanța și de coridorul IV european, care să reducă semnificativ traficul de marfă prin brațele Chilia și Sulina din Delta Dunării, menținând și protejând ecosistemul specific al Deltei.

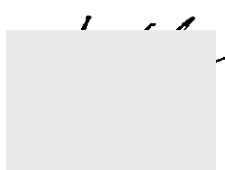
Îi invităm, de asemenea, pe miniștrii PSD Sorin Grindeanu și Ciprian Șerban să își asume politic eșecul implementării unor programe de finanțare gigant pentru calea noastră ferată și să facă singurul gest demn pe care l-ar putea face după o carieră de minciuni și ratări. Țara nu mai trebuie să plătească pentru incompetența unor astfel de miniștri.

De asemenea, premierul Ilie Bolojan ar face bine să își asume numirea unor acoliți din partid, abonații unor parctici de instituționalizare a corupției, precum Mihai Barbu, în funcții de conducere din oricum vitregitul sistem feroviar.

Pentru inițiatori,

Petrișor-Gabriel PEIU

Lider al Grupului parlamentar al Alianței pentru Unirea Românilor - Senat



Tabel cu semnături pentru susținerea moțiunii simple

Calea ferata a pierdut trenul

Nr.	Numele și prenumele	Grupul parlamentar	Semnătura
1.	PETRIȘOR GABRIEL TEIU	AUR	
2.	Cristian Vantu	AUR	
3.	Lăduț Ștefan	AUR	
4.	CRISTIAN ȘIPOS	AUR	
5.	Părașca Teod	AUR	
6.	PETRE GEORGE CĂLĂ	AUR	
7.	CHELAGU MIRCI	AUR	
8.	Ștefan Geamănu	AUR	
9.	CHELAGU COTARE	AUR	
10.	Loureira Bucea Fernandes	AUR	
11.	STOICA CĂRIAN-ȘTI	A.U.R.	
12.	BARCARI DORINA	AUR	
13.	Sondru Mircea - Zorut	AUR	

Tabel cu semnături pentru susținerea moțiunii simple

Calea ferata a pierdut trenul

Nr.	Numele și prenumele	Grupul parlamentar	Semnătura
14.	CONSTANTINESCU ROSICA	AUR	
15.	Silveanu Octavian	AUR	
16.	Andrei Emil Dirlau	AUR	
17.	VASILC MARIAN	AUR	
18.	Spau Dumitru	AUR	
19.	Dumitrescu Cristina - Gabriella	AUR	
20.	Plăeșu Laurentiu	AUR	
21.	ROMAN MARIUS-VALENTIN	AUR	
22.	Stefanescu Daniela	AUR	
23.	Poteci Vasilica	AUR	
24.	IACOB C. CIPRIAN	AUR	
25.	VLADU NICOLAE	AUR	
26.	Stelce Paulina	AUR	

Tabel cu semnături pentru susținerea moțiunii simple

Calea ferata a pierdut trenul

[illegible]

Tabel cu semnături pentru susținerea moțiunii simple

Calea ferata a pierdut trenul

Nr.	Numele și prenumele	Grupul parlamentar	Semnătura
1	CERVA NAȚIA COSMINA	PACE - IR	
2	CULNIR ROȘICA	PACE - INTAI ROMÂNIA	
3	ONEA OLGA	PACE - IR	
4	PAUL GHEORGHE	HEATILIA	
5	BEM CRISTIAN	PACE	
6	PEIU ADRIAN	PACE I RO	
			1

Tabel cu semnături pentru susținerea moțiunii simple

Calea ferata a pierdut trenul

[illegible]