



"Investițiile din infrastructura feroviară trebuie să continue cu orice preț"

(Interviu cu Marius Chiper, director general CFR Infrastructură)

● Infrastructura feroviară are nevoie de 800 milioane euro anual, pentru reparații capitale

Având în vedere cei aproape 9000 de km de cale ferată pentru care am putea să programăm reparații capitale, la un ritm normal de recuperare de aproximativ 600 km/an, efortul investițional necesar este de circa 800 milioane euro anual, este de părere Marius Chiper, directorul general de la CFR Infrastructură.

Deși este vorba despre o sumă considerabilă ce ar trebui susținută din bugetul de stat, domnia sa spune că procesul de investiții în acest domeniu este benefic, a început și trebuie să continue.

"Acest proces de reabilitare a infrastructurii feroviare nu trebuie să fie întrerupt, mai ales din lipsă de fonduri, pentru că efectele întreruperii unor astfel de lucrări pot fi mai defavorabile chiar decât neînceperea și neexecutarea acestora", ne-a precizat domnul Chiper, în cadrul unui interviu.

Potrivit șefului CFR, în perioada lucrărilor de reabilitare/reparație, condițiile de exploatare feroviară se diminuează mult și duc la obstrucționarea traficului feroviar. Așadar, cu orice preț, un proces de modernizare și reabilitare a infrastructurii feroviare început trebuie finalizat.

Larisa Bănică

Reporter: Ce proiecte de reabilitare a infrastructurii de cale ferată se află în derulare?

Marius Chiper: La nivelul CFR, în acest an sunt mai multe tipuri de programe de reabilitare a infrastructurii. Avem programe finanțate din fonduri externe, programe de reparație a infrastructurii din fonduri proprii sau din fonduri de la bugetul de stat, de îmbunătățire a siguranței feroviare prin lucrări de înlocuire, reparație și modernizare a instalațiilor

de centralizare a unor stații sau a unor secții de circulație.

Totodată, pentru îmbunătățirea confortului și condițiilor pentru călători, avem în derulare și programe de reabilitare a stațiilor de cale ferată și acum suntem în faza terminală pentru închiderea programului de modernizare a stațiilor de cale ferată aferente reședințelor de județ.

Reporter: Ce lucrări de construcție desfășoară compania?

Marius Chiper: În această perioadă, derulăm lucrări pe secțiunea Simeria-Sighișoara, pe aproximativ 208 kilometri de cale ferată - reabili-



tare completă la standardul de viteză de 160 kilometri pe oră, cu introducerea unor sisteme noi de siguranță de tip ERTMS level 2, care sunt obligatorii pentru obținerea finanțării proiectelor din fonduri comunitare.

Pe lângă această secțiune, derulăm lucrări de reabilitare a podurilor dunărene de la Cernavodă și Borcea. Aceste poduri vor fi reabilitate complet, tot cu finanțare din fonduri europene.

Suntem în faza de execuție a lucrărilor de reabilitare a stațiilor Târgu-Mureș și Râmnicu-Vâlcea.

Tocmai am finalizat stația Pitești și a fost pusă în exploatare.

Mai avem lucrări de reabilitare a 98 de poduri și podețe de pe toate cele opt regionale de cale ferată, lucrări care se află în execuție.

Pentru îmbunătățirea siguranței feroviare, avem în execuție un proiect de instalare a 28 de detectoare de osii supraîncălzite pentru trenurile aflate în circulație și două proiecte de lucrări de centralizare electronică pe secțiile Ilia-Lugoj și Adjud-Siculeni, care prevăd înlocuirea instalațiilor de centralizare mecanice. Sunt secții pentru care se propune o

metodă de exploatare modernă, de tipul centralizării electronice de secție.

În același timp, executăm lucrări de o categorie mai mică, de întreținere și reparații curente la linie, în vederea eliminării restricțiilor de viteză. Acestea sunt derulate pe toate cele opt regionale de cale ferată, aflându-se în diferite stadii de achiziție sau de execuție. Pot spune că la acest nivel avem în derulare aproximativ 166 de proceduri de achiziție pentru diverse tipuri de lucrări de întreținere și reparații curente pe care le executăm cu terți.

Nu în ultimul rând, executăm lucrări de investiții de tip reparație capitală, finanțate de bugetul de stat, pe toate cele opt regionale de cale ferată.

Reporter: Care sunt sursele de finanțare?

Marius Chiper: Principala sursă de finanțare a proiectelor de reabilitare este Programul Operațional pentru Infrastructura Mare (POIM) 2014-2020, din care plătim toate proiectele aflate în execuție cu finanțare europeană. Pe acest program, avem disponibilă până în anul 2020 o sumă de aproximativ 1,85 miliarde euro.

O altă sursă de finanțare pentru investiții în infrastructura feroviară este programul CEF (n.r. Connecting European Facilities - o altă măsură

de sprijin pentru dezvoltarea infrastructurii promovată de CE), prin care ne-au fost alocate 1,2 miliarde euro până în 2020.

Mai este bugetul de stat, de la care primim bani pentru întreținerea și reparația infrastructurii feroviare și avem și surse proprii din veniturile CFR, care sunt relocalate și orientate către lucrări de îmbunătățirea condițiilor infrastructurii feroviare în stațiile de cale ferată și în zonele de interfață cu călătorii și pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă ale salariaților noștri.

Reporter: Ce buget ați alocat pentru investițiile pe care le aveți în derulare?

Marius Chiper: În acest an, pentru lucrările de reparații, avem alocate 3,2 miliarde lei, din care 1,17 miliarde sunt din fonduri europene, aferente programului (POIM) 2014-2020.

"Principala sursă de finanțare a proiectelor de reabilitare este Programul Operațional pentru Infrastructura Mare (POIM)".

Din bugetul de stat, avem alocată pentru finalizarea proiectelor derulate cu fonduri externe post-aderare (POS-T), suma de 475 de milioane de lei.

Pentru reparații capitale avem alocată suma de 150 milioane lei, pentru lucrări de întreținere a infrastructurii feroviare avem alocat de la bugetul de stat 1,07 miliarde lei, iar pentru reparații curente în infra-



structura feroviară - 150 milioane lei.

Mai avem o alocare pentru încheierea programelor pre-aderare ISPA, de aproximativ 175 milioane lei.

Pe lângă aceste fonduri, mai sunt disponibile 384 milioane lei pentru finanțarea altor proiecte care aparțin mecanismului CEF.

Reporter: Care este strategia companiei, pe termen scurt, mediu și lung?

Marius Chiper: Avem o strategie gândită la acest nivel. Pe termen scurt, ne-am propus să finalizăm proiectele în execuție, concentrându-ne pe încadrarea în termenele stabilite. Aceste acțiuni se referă la încheierea lucrărilor pe coridorul Simeria-Sighișoara - sper că

cel puțin două secțiuni de aici le vom încheia anul acesta.

De asemenea, tot pe termen scurt, ne propunem să finalizăm proiectul de reabilitare a celor 98 de poduri. Acesta este un proiect important, care va avea un impact deosebit pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație și de creștere a vitezei pe toată rețeaua feroviară.

Totodată, ne-am propus realizarea în totalitate a lucrărilor la podurile dunărene și la stația Târgu-Mureș. Estimăm că, în primul trimestru al anului 2017, aceasta va fi recepționată și pusă în funcție. Investiția de la Stația Râmnicu-Vâlcea a fost realizată în proporție de 95% și va fi pusă în funcțiune anul acesta. Tot pe termen scurt, avem în vedere lucrările



de reparații capitale și reparații curente pe care le-am pornit și care sunt finanțate cu bani de la bugetul de stat. Acestea trebuie terminate în 2016.

Pe termen mediu, vizăm desfășurarea lucrărilor care se află în procedurile de achiziție. Aici se încadrează tronsonul de la kilometrul 614 Radna-Gurasada. Este posibil ca în acest an să avem cel puțin două contracte din cele patru loturi care au fost scoase la licitație. Mai avem și alte proceduri de licitație care vor produce lucrări și care este posibil să fie demarate la începutul anului 2017.

Tot pe termen mediu aș spune că ne pregătim și suntem într-o fază avansată în procedura de lansare a lucrărilor pe secțiunea Brașov-Sighișoara. Deja am finalizat și încărcat în SEAP documentația și urmează validarea anunțului și publicarea, iar în perioada următoare va începe licitația.

Pe termen lung, am început pregătirea programelor și completare a POIM și CEF cu lansarea unor studii de fezabilitate pentru tronsoanele Arad-Timișoara-Caransebeș, Caransebeș-Craiova și Craiova-Calafat. Practic, cu aceste studii de fezabilitate, pregătim lansarea lucrărilor pentru Coridorul IV Ramura Sudică și conectarea căii ferate cu Podul de la Calafat.



Reabilitarea Gării Târgu Mureș

Tot pe termen mediu și lung am lansat studiul de fezabilitate pentru București-Giurgiu, care include în prima fază reconstrucția podului de la Grădiștea, care a fost dărâmat în 2006 din cauza unor inundații produse în acea zonă. În acest moment, circulația feroviară este întreruptă pe linia București-Giurgiu, dar există o rută ocolitoare prin Videle.

Pregătim, de asemenea, un Program de reabilitare a 47 de stații de cale ferată pe care dorim să le

"Pregătim un Program de reabilitare a 47 de stații de cale ferată pe care dorim să le promovăm în perioada imediat următoare".

promovăm în perioada imediat următoare. Prin această măsură, continuăm Programul de reabilitare început cu reședințele de județ și în continuare ne concentrăm pe centrele feroviare importante - stațiunile balneo climatice, zonele turistice și alte stații de interes economic.

Avem în vedere implementarea unui program de reabilitare pentru aducerea liniei de cale ferată la vite-

ză sporită. Programul este promovat în Master Planul General de transport și se referă la reabilitarea a 1001 kilometri de infrastructură feroviară. Nu este vorba despre o modernizare a liniei, ci de lucrări de reabilitare la viteza proiectată existentă pe calea ferată. Această măsură, destul de importantă și ca volum și ca fonduri, vizează 1001 kilometri de infrastructură care ar urma să fie reabilitați în aceste condiții.

Pe termen mediu și lung, intenționăm să derulăm faza a doua de reabilitare a Programului de poduri și podețe. În cadrul acestei măsuri, dorim să reparăm capital aproximativ 300 de poduri. Avem în vedere îmbunătățirea condițiilor de siguranță pentru 150 de treceri la nivel prin montarea de semnale și bariere electrice. Aceste proiecte sunt incluse în MasterPlan și vor fi promovate în cadrul POIM.

Mai avem în vedere închiderea Coridorului de la Curtici la Constanța, prin promovarea unei soluții mai eficiente pe secțiunea Brașov-Predeal. Aceasta din urmă este singura care nu este acoperită, ca urmare a condițiilor geografice foarte dificile din acea zonă.

Acțiunile continuă, iar, în timp, vor veni și alte priorități. Important este faptul că suntem în permanență în corelație cu MasterPlan-ul. Am definit împreună cu colegii de la Ministerul Transporturilor acest MasterPlan, care, de fapt, reprezintă strategia de dezvoltare a României pe următorii zece sau chiar 20 de ani.

Pe viitor, încercăm să vedem ce se întâmplă cu transportul care se pre-



Reabilitarea Gării Pitești

conizează că va intra pe drumul Mă-tăsii, între China și Europa - este posibil să avem o conexiune prin Portul Constanța, care să iasă ori prin zona de vest a frontierei, ori prin frontiera cu Serbia. Deocamdată așteptăm, se discută, iar dacă se va întâmpla, cu siguranță ne vom relo-ca anumite fonduri și spre aceste proiecte mari și importante pentru economia națională.

Reporter: Care vor fi sursele de finanțare? Intenționați să accesați alte fonduri europene?

Marius Chiper: Da. După cum se poate observa, sursele de finanțare sunt insuficiente, în acest moment. Noi vom încerca să cheltuim banii pe care îi avem alocați și probabil că la sfârșitul Programului, în perioada 2018-2020, se va pune problema identificării unor alte surse de finanțare, dacă cele existente nu se suplimentează. În mod clar, procesul de investiții trebuie să continue. Acest proces de reabilitare a infrastructurii feroviare nu trebuie să fie întrerupt, mai ales din lipsa de fonduri, pentru că efectele întreruperii unor astfel de lucrări pot fi mai defavorabile chiar decât neînceperea și neexecutarea acestora. În perioada lucrărilor de reabilitare/reparație, condițiile de exploatare feroviară se diminuează mult și duc la obstrucționarea traficului feroviar. Deci, cu orice preț, un proces de modernizare și reabilitare început trebuie finalizat. Se va pune problema, după 2018, de identificare a unor programe de finanțare și din alte fonduri decât cele europene.

Reporter: Care este ținta pentru absorbția fondurilor UE pe următorii ani?

Marius Chiper: Nevoia identificată în acest moment este mai mare decât suma alocată. În mod normal, noi putem să spunem că avem ca țintă consumarea întregii alocații, care, în acest moment, este de 3 miliarde euro.

Reporter: Care sunt problemele

Intervalul Copșa Mică - Micasasa



Intervalul Micasasa - Valea Lungă



pe care le întâmpină CFR Infrastructură?

Marius Chiper: Dacă ne referim la activitatea de investiții, principala problemă este a continuării și finanțării constante și coerente a lucrărilor de investiții. Noi trebuie să înțelegem că dacă dorim să avem o infrastructură funcțională și să atingem

parametrii tehnici la care aceasta a fost proiectată, în mod normal trebuie să investim și să întreținem lucrările propuse. Astfel, necesarul de finanțare este mai mare decât cel alocat acum. Dacă am rezolva această problemă, am putea avea și un ritm

constant, atât în execuția lucrărilor, cât și în modernizarea condițiilor de trafic, care, acum, de ce să nu recunoaștem, reprezintă rezultatul unei lipse cronice de investiții.

Reporter: Care credeți că ar fi soluțiile pentru rezolvarea acestor probleme?

Marius Chiper: Una dintre soluții ar fi utilizarea cât mai eficientă a fondurilor europene și cheltuirea lor pe proiecte și programe de reabilitare a infrastructurii feroviare. O altă soluție ar fi creșterea unei alocări din partea bugetului de stat pentru recuperarea restanțelor aferente lucrărilor de reparații capitale care nu s-au făcut în ultimii ani. Pot spune că, în acest moment, avem aproape 9000 de km de cale ferată pentru

care am putea să programăm reparații capitale. Am avea un ritm de 600 de km de linie reparată, pe an. Efortul investițional din partea statului ar însemna 800 milioane de euro, anual. De asemenea, trebuie să menținem alocările pentru întreținere și reparații curente. Necesarul nostru este în jur de 270 milioane de euro pe an pentru întreținere, iar noi am primit o subvenție de aproximativ 237 de milioane. Cu cât creștem această cotă, vor crește și alocările pentru îmbunătățirea activității de întreținere și în transportul feroviar. De asemenea, în reparațiile curente pe care le executăm, avem nevoie de circa 45-50 de milioane de euro pe an. Acum avem doar 33 de milioane alocate. Și aici, cu cât alocăm mai

Marius Chiper: "Pot spune că, în acest moment, avem aproape 9000 de km de cale ferată pentru care am putea să programăm reparații capitale.

Am avea un ritm de 600 de km de linie reparată, pe an. Efortul investițional din partea statului ar însemna 800 milioane de euro, anual".



București - Pod km 1+510

"Din cauza lipsei de investiții în ultima perioadă a fost înregistrată o cădere a pieței construcțiilor feroviare".



Cluj - Pod Sărățel



Pod Borcea nou

mulți bani, cu atât reducem într-un ritm mai susținut restricțiile de viteză existente pe calea ferată. În momentul în care va exista o continuitate în finanțare, firmele din domeniu vor investi în dotarea lor pentru lucrări la calea ferată, iar rezultatele se vor vedea.

Tot din cauza lipsei de investiții în ultima perioadă a fost înregistrată o cădere a pieței construcțiilor feroviare, această componentă a industriei fiind, acum, din nou în faza de formare.

Reporter: Când vom avea o infrastructură la nivelul celei europene?

Marius Chiper: Drumul e și lung și costisitor. Vom fi acolo când vom investi ca celelalte state europene, dar nu doar acest aspect este important. Trebuie să exploatăm eficient ce avem deja. Într-adevăr, cel puțin în anumite zone trebuie să ajungem accelerat la aceste standarde și pot spune că unele gări se ridică deja la standarde europene.

Reporter: Care ar fi acestea?

Marius Chiper: Pitești, Slatina, Râmnicu-Vâlcea, Bistrița, Zalău, Brăila, Vaslui, Piatra-Neamț etc. Putem aminti și tronsoanele București - Constanța și București -Câmpina - Predeal, pe care efectul modernizării este vizibil implicit prin creșterea numărului de călători.

Reporter: Cum considerați că a fost implementată ordonanța privind guvernarea corporativă la CFR Infrastructură?

Marius Chiper: Noi funcționăm deplin pe această ordonanță 109. Din punctul meu de vedere, efectul este benefic. Avem un consiliu de administrație numit după această ordonanță. Există o oarecare independență decizională față de factorul politic și față de cel administrativ (Ministerul Transporturilor). Putem funcționa cu această nouă conducere, putem să propunem măsurile dorite, putem stabili obiectivele pentru dezvoltarea căii ferate. Toate acestea sunt lucruri bune și ar trebui să fie remarcate. Măsura este benefică dacă este susținută, întrucât, să nu uităm, depindem foarte mult de finanțarea activităților din fonduri alocate de la bugetul de stat.

Reporter: Mulțumesc!