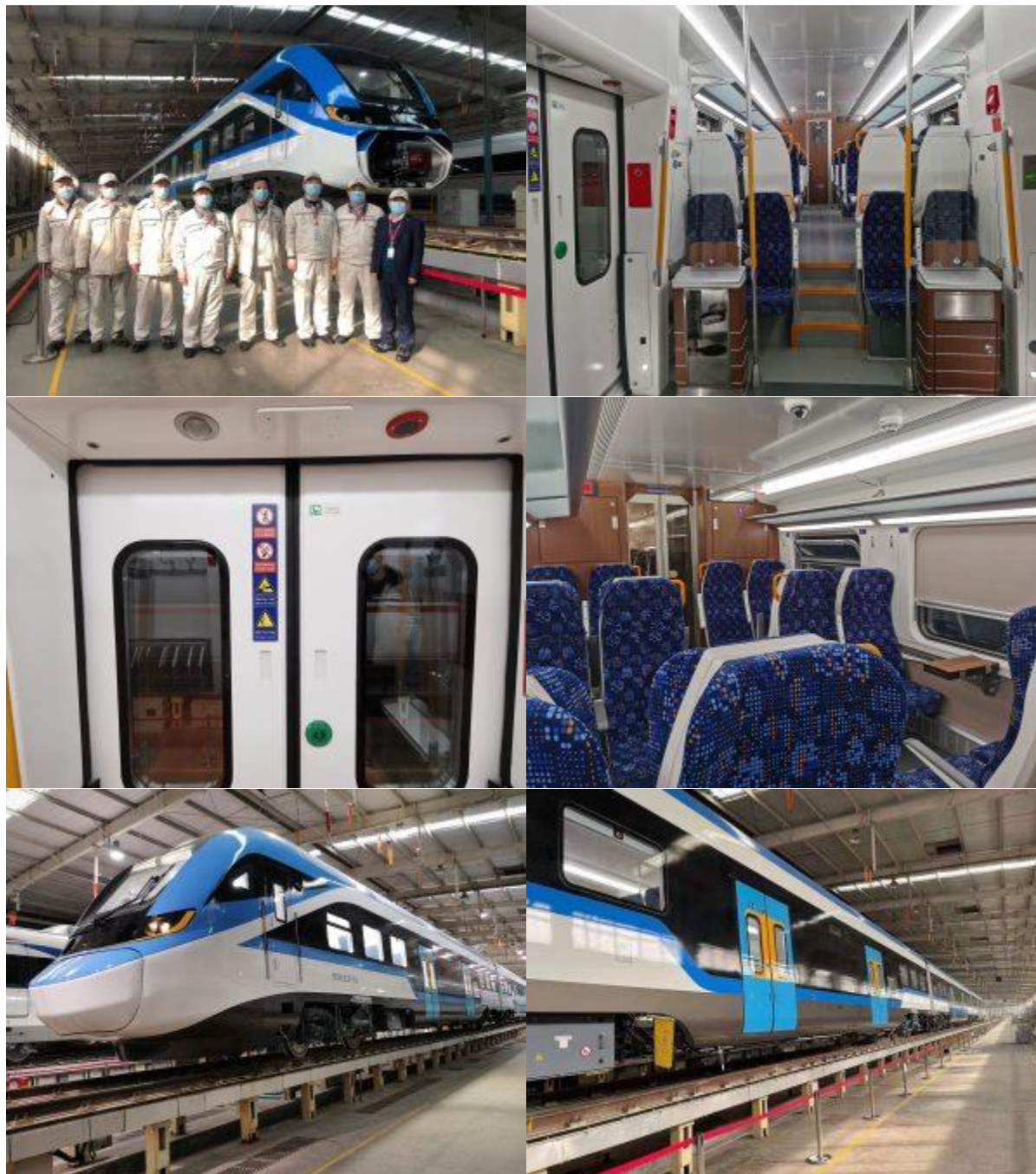


GALERIE FOTO. Primul tren „Made in China” va sosi în România în luna iulie

1 martie 2021

Compania chineză CRRC, asociată cu Astra Vagoane Arad la licitație de achiziție a 40+40 de trenuri regionale organizată de Autoritatea pentru Reformă Feroviară, va trimite în luna iulie primul tren în România.





Trenul va sosi în România pentru efectuarea testelor NNTR (Notified National Technical Rules) și de compatibilitate, în luna iulie, conform unor surse consultate de către Club Feroviar. În prezent, trenul utilizat de CRRC în licitația ARF a trecut testele statice și se găsește în teste dinamice. După încheierea acestora va fi supus procedurilor de certificare la nivel european. Pe partea de Organism Notificat (Notified Body – norme CE) vor fi efectuate în Austria, iar pe partea de Organism Desemnat (Designated Body) în România de către AFER.

În situația în care trenul CRRC nu va fi câștigător la actuala licitație a ARF, acesta ar putea fi vândut unui operator privat român, spun sursele noastre.

Trenul este bazat pe modelul CRH6F. Familia CRH6F, cu viteza de operare de 160 km/h, este destinată transportului suburban și regional pe linii modernizate, cu distanțe între stații de 5 – 15 km, cu (a)flux mare de călători.

Producătorul chinez spune că rama electrică (EMU) pentru România are la bază platforma tehnologică CRH6 CINOVA, „o platformă modernă, modulară, matură (introdusă de CRRC Sifang în 2012)” și va avea un design adaptat și îmbunătățit în conformitate cu cerințele tehnice ale licitației ARF specificate.

Platforma modulară permite compuneri variabile ale trenurilor, între 2 și 8 vagoane, moduri variate de organizare a interioarelor, precum și multe alte adaptări la cerințele tehnice ale clienților (dimensiuni, echipare, dotări etc).

CRRC-Sifang proiectează și produce o gamă completă de vehicule feroviare care acoperă 7 domenii, de la trenuri de mare viteză (380 km/h), rame electrice (EMU intercity, metrouri, tramvaie, vehicule monorail etc. și există astăzi în exploatare comercială un număr de peste 5100 de trenuri (rame) electrice produse de subscrisa, care au parcurs până în prezent un număr total de peste 1,78 miliarde kilometri.

La licitația în cauză mai participă companiile ALSTOM Franța și Siemens Germania. ALSTOM participă la licitație cu platforma CORADIA, ce are diverse variante/familii și diverse caracteristici tehnice: LINT (tracțiune diesel, compunere 1-3 vagoane); CONTINENTAL (EMU, compunere 3-6 vagoane); DUPLEX (EMU, compunere 2-7 vagoane, vagoane etajate); NORDIC (EMU, compunere 4-6 vagoane, lățime caroserie 3.258 mm).

SIEMENS are platforma DESIRO cu familii: Desiro Classic, Desiro ML, Desiro City, Desiro Verve etc, cu diverse compuneri și caracteristici tehnice (ecartament, latini caroserie, lungimea vagoanelor, vagoane etajate etc.)

Licitația, trenată la nivelul ARF

În prezent, la nivelul ARF există o analiză în privința consumului energetic al ramelor oferite de către cei trei competitori.

La finele anului trecut, o decizie a CNSC obligă Autoritatea pentru Reformă Feroviară să elimine „cerințe introduse prin clarificarea din oficiu (...) relativ la impunerea ofertării unui produs deja omologat în conformitate cu reglementările europene la momentul ofertării sau bazat pe un produs deja omologat”, spunea decizia.

Totodată, CNSC respingea și modificări ale algoritmului de calcul a consumului, impunând menținerea celui inițial, și obliga ARF să ceară clarificări privind consumul energetic declarat. ARF a cerut competitorilor algoritmul de măsurare a consumului energetic, cerință văzută de către unii producători drept o încălcare a dreptului lor de proprietate intelectuală.

Sursa: Club Feroviar