

România, țara în care „drum bun” a rămas o vorbă goală. Sistemul feroviar, în cea mai neagră perioadă a sa

10 octombrie 2021



După căderea regimului comunist, România a rămas cu una dintre cele mai mari rețele de căi ferate din Europa, însă această moștenire se pare că a fost prea „grea” pentru clasa politică din ultimii 30 de ani – nepăsarea a dus la o degradare acută a sistemului feroviar românesc, lucru care, la rândul său, duce la dezastre.

„În 1939, între București și Timișoara trenul făcea 9 ore. În 2021, face 10 ore. Băi, închideți țara!”, este mesajul postat de Dan Negru, la începutul lunii august, pe rețelele de socializare, însoțit de două poze care ilustreau ora de plecare a trenului din București și ora de sosire în Timișoara. Magistrala 900, București-Craiova-Timișoara, pe care s-a deplasat Dan Negru, se află într-o stare avansată de degradare, fiind impuse mai multe restricții și limitări de viteză, unele din cauza temperaturilor ridicate din acea perioadă, iar

Întârzierile sunt la ordinea zilei. Potrivit clubferoviar.ro, pe ruta București Nord-Timișoara Nord circulă zilnic cinci perechi de trenuri directe – dintre care patru aparțin operatorului feroviar de stat CFR Călători și unul operatorului privat Astra Trans Carpatic, durata călătoriei cu aceste trenuri fiind cuprinsă între 9 ore și 49 de minute și 10 ore și 9 minute. Totuși, acesta este doar un detaliu minor dintr-un tablou sinistru. Transportul cu trenul a ajuns un calvar în România, iar de multe ori pune în pericol sănătatea pasagerilor.



Sistemul feroviar românesc, în cea mai neagră perioadă a sa

Doar pe 23 august s-au înregistrat două incendii la locomotive și o deraiere, iar vara lui 2021 a fost marcată de o serie lungă de accidente și incidente feroviare. Deraierile și accidentele de pe Magistrala 800 București-Constanța au ținut capul de afiș, multe dintre ele punând la grea încercare nervii călătorilor, scrie clubferoviar.ro. În luna iulie, două trenuri de marfă s-au ciocnit în triajul stației Fetești, după ce un tren a intrat în spatele celuilalt, informa poliția din județul Ialomița. Circulația feroviară a fost grav afectată, iar trenurile au fost deviate. Acesta era al treilea incident care se întâmpla în zona Fetești în nici zece zile, după alte două deraieri ale unor trenuri de marfă. Pe 28 iulie 2021, un tren care transporta circa 1.000 de pasageri, dintre care 30 de copii, a rămas blocat în

mijlocul câmpului când venea de la Mangalia. CFR nu a trimis câteva autocare pentru a transporta călătorii, ci i-a lăsat în trenul blocat. Pasagerii au fost abandonați în acel loc peste 24 de ore, iar timp de opt ore nicio altă locomotivă CFR nu a ajuns în zonă, pentru a o înlocui sau a o repara pe cea defectă. Trenul, plin cu copii ce veneau din tabără, a plecat la ora 19:10 din Mangalia și abia după 8:30 dimineața a ajuns în Gara de Nord. Jumătate de oră mai târziu, trenul a părăsit Gara de Nord și trebuia să ajungă la Arad după ora 21:30, ceea ce înseamnă că pentru unii pasageri călătoria a fost mai lungă de 26 de ore. CFR Călători spunea că întârzierile au apărut din cauza lipsei de tensiune în firul de contact în zona Fetești. Ovidiu Vizante, directorul general al CFR Călători la acea vreme, a fost întrebat ce soluții a găsit pentru a transporta persoanele blocate în tren, iar acesta a răspuns: „Încercați dumneavoastră să găsiți la ora aceea soluții! Încercați să găsiți transbordare la ora 00:00, pentru 1.000 de călători, câți sunt într-un tren”.

Accidentele s-au ținut lanț în această vară. Pe 22 august, locomotiva unui tren a luat foc în mijlocul câmpului, iar 30 de persoane au fost evacuate în siguranță. În urma acestui incident, celelalte trenuri au avut întârzieri chiar și de 300 de minute. Un alt tren a luat foc, în iunie, în apropiere de București, după ce venea de la Târgu-Mureș. Mecanicii au oprit imediat în apropiere de Capitală, pentru că fumul ieșea din mai multe vagoane și era înecăcios. Din fericire, o tragedie a fost imediat evitată și focul a fost stins, iar trenul și-a continuat drumul spre București.

Trenuri mai lente decât în perioada comunistă

În prezent, un drum cu trenul între București și Timișoara poate dura și peste 10 ore, cu două ore și jumătate peste timpii din 1989, iar pe București-Oradea se fac cel puțin 13 ore, față de 10 ore acum trei decenii. Doar pe București-Constanța vitezele au crescut, după o reabilitare care a costat un miliard de euro și care a fost terminată cu mulți ani întârziere, informează Hotnews.ro.

Viteza medie cu care se poate circula pe infrastructura feroviară din România este de 68,86 km/h, iar la data de 30 august 2019 se înregistrau 1.236 de restricții de viteză permanentă cu o lungime totală de 1.335 km, se arată în raportul Corpului de control al fostului premier, Ludovic Orban, efectuat la Compania Națională de Căi Ferate și finalizat la data de 20 mai 2020. La polul opus, despre cât a avansat Europa în ultimii 30 de ani, putem da câteva exemple. În 1989, trenul direct Budapesta-Paris făcea cam 23 de ore pe cei aproximativ 1.700 km. Acum, prin combinația ideală de trenuri, drumul poate dura chiar și sub 14 ore. Între Praga și Berlin, trenurile făceau 6 ore, iar acum fac 4 ore și 16 minute.

Între Kosice și Varșovia, trenul făcea 13 ore, în ultimii ani se poate ajunge în 9 ore, schimbând două trenuri. Rusia a reparat masiv liniile și are și o linie de mare viteză, iar Ucraina a introdus trenuri rapide care au înjumătățit timpii de parcurs între marile orașe.



Cum arătau gările de altădată Prima cale ferată dată în folosință pe teritoriul de azi al României a fost calea ferată Oravița-Baziaș din Banat (1854) – cei 62,5 kilometri ai săi fiind destinați traficului de marfă. Iar prima cale ferată construită pentru trafic de călători a fost calea ferată Szeged-Timișoara, care a conectat Timișoara în anul 1857 la rețeaua feroviară. După ce România a intrat în era comunismului, în 1949, a avut loc o investiție semnificativă în căile ferate, fiind considerate simbol al industrializării rapide a țării sub conducerea lui Gheorghe Gheorghiu-Dej și a lui Nicolae Ceaușescu.

Pe lângă creșterea traficului feroviar și a construcției de noi linii, în special în zonele rurale, electrificarea și dublarea liniilor au ocupat un loc important. Prima linie electrificată din acea perioadă a fost București-Brașov, rută pe care volumul de pasageri și marfă era foarte mare. După evenimentele din Decembrie 1989, România a rămas cu una dintre cele mai mari, dense și utilizate rețele de căi ferate din Europa, dar, în același timp, a rămas în urmă cu întreținerea acestei infrastructuri.

Potrivit Hotnews.ro, în ultimii ani, trenurile românești sunt mai lente decât acum 30 de ani pe șapte dintre cele opt magistrale și diferența de parcurs este și de peste 30%. Potrivit sursei citate, este greu de spus cu cât era mai mare viteza trenurilor atunci, dar putem estima că este vorba de un plus de 25-30 km/h față de acum. La finalul anului 2019, România a ajuns la puțin peste 4.000 de kilometri de cale ferată electrificată, cu 450 mai mult decât avea acum 30 de ani.



„Fără mentenanță, infrastructura s-a prăbușit”

Octavian Udriște, unul dintre cei mai cunoscuți ingineri feroviari români și președinte onorific al Club Feroviar, declara că, mult înainte de 1989, a existat o preocupare pentru creșterea vitezei. Primele locomotive diesel construite la noi aveau viteză maximă de 100 km/h (la 2.100 CP), dar apoi, la Electroputere, au fost construite și versiuni capabile de 120 km/h, pentru a fi folosite și la transportul de călători, nu doar de marfă. Întrebat cum se face că țara noastră a ajuns atât de rău în ceea ce privește transportul feroviar, oficialul a transmis: „Noi nu facem mentenanță, de aceea infrastructura s-a prăbușit, pentru că nu este reabilitată. Ca să doarmă liniștiți, conducătorii au scăzut viteza maximă admisă.

Coborând viteza maximă admisă, a sporit durata de parcurs, iar transportul feroviar nu a mai fost atractiv și oamenii s-au dus către alte sisteme, pe distanțe lungi la avion, pe distanțe scurte către autobuz și autocar. Tot din această cauză nu avem destule locomotive și vagoane, pentru că nu le-am întreținut“.

Investiții în infrastructura feroviară

În 2019, România se situa printre ultimele cinci țări în ceea ce privește investițiile în infrastructura feroviară, raportate la numărul de kilometri de cale ferată. Datele au fost prezentate într-un Studiu privind infrastructura de transport feroviar, realizat de Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar din cadrul Consiliului Concurenței. Pentru întocmirea acestui clasament au fost utilizate cifrele din anul 2016.

La nivelul anului menționat, România se situa pe locul cinci din coada clasamentului, iar suma alocată de țara noastră a fost de 24.674 euro/km de cale ferată. Pe următoarele poziții s-au clasat, în ordine, Polonia (17.032 euro/km), Croația (17.017), Letonia (10.825) și Estonia (10.606). Pe primul loc se clasa detașat Marea Britanie, cu 835.637 euro/km de cale ferată, adică de aproape 34 de ori mai mult decât România. În luna februarie a acestui an, Cătălin Drulă anunța că bugetul alocat Ministerului Transporturilor este de 14,1 mld. lei, o creștere cu 9,4% față de execuția din 2020.

Pentru întreținerea infrastructurii de transport, fostul ministru susținea că au fost alocați 1,4 mld. lei în proiectul de buget. „Anul acesta am reușit să creștem la 1,4 mld. lei partea de întreținere a infrastructurii feroviare. Avem nevoie de o injecție de capital și eu cred că aici PNRR poate face diferența și să reparăm aceste magistrale spre Moldova, spre Oltenia, în centrul Transilvaniei. Sunt zone întregi și magistrale pe care se circulă absolut dezastruos”, afirma acesta.

Sursa: <https://adevarul.ro/economie/stiri-economice/>