

Încă 3-4 ani pentru a se ajunge la ritmul de reînnoire a căii ferate anterior anilor 1990

10 Decembrie 2021



Dacă înainte de 1990 se reparau anual capital 600-800 kilometri de cale ferată, după 1990 au existat ani, precum 2008-2009 în care nu a fost reparat capital nici un km, a spus vineri, la o masă rotundă organizată de **DC News**, Ioan Pinteș, directorul general al CFR SA.

„E un lucru trist că trebuie să asistăm la așa ceva, că suntem martori a unor astfel de realități. Am încercat să demarăm un program investitional fără precedent, pentru a recupera aceste restanțe”, a spus el.

Ritmul se așteaptă să fie unul în creștere. „Dacă erau 12-14 km reînnoire pe an, în 2020 am făcut 38 iar în 2021 100 km de reînnoire. La anul ne propunem să depășim 200 km, iar în 3-4 ani poate 800 km reînnoire”, a spus el.

Două trenuri de refacție a căii ferate ar ajuta la repararea a 200 de kilometri de cale ferată pe an doar în regie proprie.

Intr-un singur an nu se poate ajunge la reparația a 600 de kilometri căci lipsesc furnizorii. „Șina de tren din nefericire România nu a reușit să producă, șină de cale ferată la Călărași nu s-a mai ajuns în poziție să se producă. Din nefericire o aducem din import din Austria, Germania, Spania, Italia chiar Polonia. E singurul element de suprastructură care nu se produce în România. O alocare de resurse în sistemul feroviar ar putea duce la dezvoltarea industriei orizontale”, a afirmat Pinteș.

Pe partea de modernizare doar pentru lucrări de investiții se duc între 600 mil euro și un mld euro, iar până acum România a investit 5,5 mld euro în modernizare (din banii europeni). Acești bani se alocă în alte țări, precum Marea Britanie, Spania doar într-un singur an.

Banii sunt însă doar pentru modernizare iar pe partea de reînnoire sunt insuficienți. Prezent la discuții ministrul de Finanțe, Adrian Căciu a avertizat că bani sunt, la nivelul de peste 2,8 miliarde lei pe an. Însă – au atenționat vorbitori – aceștia nu merg spre partea de reînnoire/reparație capitală a căii ferate naționale. Nu reprezintă alocări de la stat pentru reparația căii ferate pe care acesta o deține ci intrări din fonduri UE.

Potrivit ministrului de Finanțe, bani vor fi însă problema e capacitatea redusă administrativă a Ministerului de Transporturi de a cheltui banii. Resursele din PNRR merg în proporție de 80% pe proiecte mature și dacă nu vor cheltuiți vor fi mutați în alte proiecte.

„Ministerul de resort trebuie să își întărească puterea de implementare a proiectelor trebuie să iasă din zona asta a întâzierilor. România va avea buget de investiții europene PNRR în 4 ani care nu l-a avut niciodată. Vom avea 7% investiții și aş vrea ca la ultima rectificare (de anul viitor – n.red.) să nu iau bani”, a spus ministrul.

Roşeanu, ARF: Biletul unic feroviar

Potrivit lui Ştefan Roşeanu, preşedinte al Autorităţii pentru Reformă Feroviară (ARF) de la 1 februarie va intra în vigoare un bilet de călătorie care va integra complet transportul feroviar spre Otopeni Bucureşti cu cel de suprafaţă urban. „Noi estimăm că, în săptămânile viitoare, vom avea primele legi propuse pe acest domeniu. Deja, Ministerul Transporturilor are pe circuit un ordin de ministru prin care îmbunătăţeşte sistemul de definire a categoriilor de trenuri, astfel încât să se facă o mai bună distincție între tipurile de servicii pe calea ferată și să apară și acest serviciu de tip metropolitan. Se lucrează la modul de tarifare, astfel încât să se poată cumpăra bilet unic feroviar. După Anul Nou, credem că maximum la 1 februarie, o să avem primul proiect pilot, tot așa, pe linia de Otopeni, unde va exista un bilet integrat feroviar. Sunt doi operatori feroviari – cel de stat și unul dintre operatorii privați care oferă serviciu feroviar – plus operatorul de metrou, care este tot în subordinea Ministerului Transporturilor, plus operatorii de transport local și cei trei din zona Bucureşti-Ilfov. Aceștia vor putea să vândă un titlu de bilet integrat celor care doresc să meargă în transportul public din această zonă”, a spus Ştefan Adrian Roşeanu.

ARF are discuții cu administrațiile a peste 10 orașe mari pentru a stabili un mecanism financiar de susținere a transportului local. „Lucrăm la un cadru ca autoritățile locale să se poate implica financiar, sa completăm sumele care și le permite statul. În grupul de lucru stabilit sunt înscrise 15 mari orașe din toate regiunile, precum Craiova, Iași, Bacău, Cluj, Brașov, Timișoara, Oradea, Satu Mare, Baia Mare, Târgu Mureș”, a spus el.

Pe partea de legislație feroviară directorul general AFER, Vintilă Iordan, a făcut o prezentare a legislației europene în domeniu, implementată în România și a explicat cum

restricțiile de viteză pot asigura siguranța feroviară în absența unei stări corespunzătoare tehnice a liniei.

Adina Vălean. Linie de mare viteză la orizontul anilor 2040

Intrată în dezbateri, comisarul european pentru Transporturi, Adina Vălean a adus două noutăți. O noutate este retrasarea coridoarelor de transport europene astfel încât acestea să corespundă cu cele feroviare – caz în care România va obține beneficii. Modificările vor fi anunțate la data de 14 decembrie. A doua noutate a fost posibilitatea ca Bucureștiul și orașe importante ale României să fie legate de capitale europene printr-o linie de mare viteză în 2040. „Un proiect fezabil până în 2040 linie de mare viteză care să lege Bucureștiul de marile capitale”, a spus ea. Vălean a atenționat asupra proiectelor de trenuri europene de noapte, lăsând să se înțeleagă că dată fiind distanța mare dintre orașe ale Europei de Vest și România, traficul poate fi asigurat de trenuri de noapte, nu neapărat de trenuri de mare viteză. Un exemplu dat este cel al unei linii subvenționate de stat pe ruta Suedia – Danemarca – Germania – Belgia.

Cătălin Drulă: Am palmat bani, căci Florin Cițu nu era fan al căii ferate

Peste 70% din poduri, din lungimea desfășurată sunt scadente la reparații, a spus fostul ministru Cătălin Drulă. „Sunt cel puțin 20 de ani de când nu se mai investește în calea ferată. Pe anul acesta vom avea peste 100 km de cale ferată reînnoită, cum ar fi Buzău Făurei. În 2020 am avut doar 30 km iar în 2019 doar 15 km. Anul viitor 200 km cale ferată reînnoită, iar în 2025 la 600 kilometri”, a afirmat el.

Oana Florea: Un domeniu strategic care nu a fost înțeles

Nu e vorba doar de finanțare ca să ai toalete curate în tren, să ai spațiu curat de depozitare a valizei în tren. Omul sfințește locul a spus Oana Florea, membru Comisia pentru buget, finanțe și bănci, Camera Deputaților. În Bruxelles în Gare du Midi găsești la un loc toate mijloacele de transport. În 2017 am mers ultima dată cu trenul spre Sibiu, tren în care am stat de m-am săturat. Înțeleg că avem 500 de restricții. Ar trebui un pact politic astfel încât cine vine la putere să se țină de treabă.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>