

România a investit doar 5,5 miliarde euro în ultimii 20 de ani pentru modernizarea căilor ferate, sumă pe care țările dezvoltate o investesc într-un singur an. După 2030 am putea spera să revenim la vitezele din 1989

10 decembrie 2021



Cu investiții tot mai mari am putea spera ca după 2030 să revenim la vitezele medii din 1989 pe rețeaua feroviară care a fost grav subfinanțată în ultimii 30 de ani, a spus șeful CFR Infrastructură, Ioan Pinte. El spune că anul acesta se va încheia cu 100

de km modernizați și speranța este că după 2025, dacă statul va asigura buget, se va ajunge la modernizarea a peste 500 km/an, a mai spus oficialul, la o conferință de presă.

Subfinanțarea cronică din sistemul feroviar se vede în vitezele mici de deplasare și în numărul mic de km reabilitați. Rețeaua are 10.000 km, dintre care doar 40% electrificați.

În anii de dinainte de Revoluție se făceau între 600 și 800 km de reparații capitale asupra structurii căii de rulare pe an, dar după 1989 totul s-a prăbușit și au fost doi ani, 2008 și 2009, în care s-au reparat ZERO km, a spus Ioan Pinte, director general CFR Infrastructură, prezent la conferință feroviară a DC Media Group.

În deceniul trecut media de kilometri reparați anual a fost undeva pe la 12-16, în 2020 au fost refăcuți doar 38 km, iar în 2021 se vor depăși 100 km.

Din cauza întreținerii deficitare au fost instituite restricții, iar viteza medie de deplasare a trenurilor a scăzut, fiind la 80% din ce era acum trei decenii.

În prezent se investesc anual pentru modernizarea căii ferate între 600 milioane euro și un miliard, iar în ultimii 20 de ani România a investit în total 5,5 miliarde euro în modernizarea infrastructurii feroviare. "Pare o sumă mare, dar statele din Vest, Franța UK, Italia, investesc o astfel de sumă într-un singur an și de aici se vede diferența de calitate a sistemului din acele țări, față de cel de la noi.

Pintea spune că lucrurile au mers ceva mai bine în ultimii ani și s-a investit mai mult în tehnică pentru reînnoirea căii, fiind achiziționat și un tren de lucru de mare performanță care va ajuta mult la creșterea numărului de km reparați.

"100 km în acest an nu este mult, dar dacă menținem trendul și dacă primim finanțare din partea proprietarului infrastructurii, la anul ne propunem să depășim 200 km și poate în 3-4 ani să ajungem la o medie anuală de reînnoire de 500, 600, poate chiar 800 km/an. Doar așa văd eu un reviriment al infrastructurii feroviare", spune Pintea care speră că factorii de decizie "își vor întoarce privirea spre calea ferată", pentru a o readuce cel puțin la parametrii care erau acum 30 de ani.

Șeful CFR SA spune că niciodată vitezele maxime pe rețeaua CFR nu au fost extrem de mari - spre exemplu se atingea cel mult 140 km/h pe porțiuni foarte scurte dintre București și Constanța și București - Craiova, în timp ce acum sunt porțiuni lungi de 160 km/h pe București - Constanța și 140 km/h între București și Ploiești. Tot 140 km/h ating și mai multe vor atinge unele trenuri pe porțiunile nou-reabilitate din zona Arad și Mediaș.

Aici trebuie să adăugăm că față de 1995 au crescut grav timpii de parcurs pe unele magistrale, cel mai dramatic fiind cazul magistralei 100 (fostă 900), București - Timișoara. Cele mai rapide trenuri fac 9 ore și jumătate, cu trei ore mai mult decât acum un sfert de secol.

Șeful CFR Infrastructură spune că, dacă s-ar mai cumpăra un tren de lucru, ar fi posibil să se facă în regie proprie 250 - 300 km/an de RK. Compania de stat are în plan și ar putea ca până la final de an să se semneze contracte de achiziții pentru aceste trenuri menite să reînnoiască suprastructura căii ferate într-un ritm mai vioi.

Nu se poate ajunge de la 100 km/an reînnoire la 600 km/an foarte rapid deoarece, analizând obiectiv, furnizorii români de echipamente - traverse, aparate de cale, șine - au capacitățile de producție reduse față de ce aveau acum 30 de ani. "Dacă ar avea garanția că noi vom menține acest ritm de reparație ei vor putea să-și sporească producția și cred că în perspectiva a treia ani am putea ajunge fără probleme la aceste valori (n r, peste 500 km/an)".

Şeful CFR Infrastructură spune că putem spera ca în zece ani, deci după 2030, să revenim la vitezele medii de la 1989, dar asta numai dacă, de la an la an, bugetul alocat va creşte întâi cu 300 milioane lei, apoi cu 500 milioane lei şi în câţiva ani să ajungă să fie cu peste un miliard de lei mai mare.

România nu mai produce şină de cale ferată, ci este adusă din Austria, Germania, Spania, Italia şi Polonia. Restul elementelor de suprastructură se pot produce în România.

Sursa: <http://www.infoziare.ro/>