# Repararea căii ferate necesită secole în actualul ritm

**26 Iunie 2023**

**Regula de trei simplă. Dacă în 20 de ani CFR a reconstruit doar 5% din calea ferată, câți ani sunt necesari pentru întreaga rețea? CFR SA și Ministerul Transporturilor ar avea nevoie de secole pentru repararea căii ferate, dacă se menține actualul ritm, aceasta desigur dacă alți kilometri nu se strică concomitent cu repararea primilor.**

Asociația Pro Infrastructura punctează eșecurile României în derularea proiectelor de reparare a infrastructurii feroviare.

„Reconstrucția căilor ferate, o pălărie prea mare pentru guvernul României și CFR", consideră **API într-o postare pe pagina de socializare** de zilele trecute. Intertitlurile de aparțin.

„În urmă cu mai bine de 20 de ani, CFR a pornit o politică de demolare și reconstruire a magistralelor în principal pe fonduri europene și de pre-aderare. „Performanțele" sunt dezolante: dintr-o rețea de peste 8000 km pe care mai circulă călători, în 22 de ani s-a finalizat reconstrucția doar pe vreo 560 kilometri de linie dublă care au înghițit cam toți banii europeni ieftini, cofinanțați de stat cu 20%".

## Șase ani pentru scoaterea unui teren din circuit forestier

„Blocajele birocratice spectaculoase generează întârzieri masive. De exemplu, scoaterea din circuitul forestier la Bătuța a durat 6 ani și descărcarea arheologică la Mintia va ajunge probabil la 7-8 ani.

Lălăiala birocratică a statului dă constructorilor motive să-și justifice întârzierile. La fel face și calitatea slabă a proiectării plătită de CFR în prealabil. Pe scurt, management defectuos și un stat slab care nu poate ține în frâu antreprenorii.

Spre deosebire de autostrăzi, remarcăm și un fapt pozitiv: nu avem niciun contract major reziliat la începutul sau jumătatea lucrărilor. Aceste proiecte sunt ca un marfar foarte lent care ajunge până la urmă la destinație: rezultatele lor vor fi văzute de copiii și nepoții noștri.

Cei aproximativ 560 km finalizați sunt pe coridorul principal Constanța-București-Predeal-Sighișoara-Simeria-Arad-Curtici. Pe Sighișoara-Simeria avem un record: 11 ani până la revenirea trenurilor pe două fire.

București-Câmpina este cea mai veche secțiune (2004). Își arată deja vârsta și necesită tot mai multe reparații. Observăm tergiversarea stațiilor Fetești și Ciulnița, începute abia în 2023, și viteza mică de pe segmentul Florești-Predeal. Restul tronsoanelor de pe coridor sunt proiectate la 140-160 km/h.

## Contractele pentru repararea căii ferate, întârzieri semnificative

Mai există 250 km în execuție. Pe Simeria-Ghioroc, loturi semnate în 2017 pe 3 ani, depășirile de termene variază între 4 și 7-8 ani. Brașov-Sighișoara a pornit în 2020 și acum perspectiva de finalizare este de vreo 5 ani dacă totul merge bine, dar recordul de 11 ani poate fi doborât!

Chiar și după terminarea acestor lucrări, coridorul principal Constanța-Curtici nu va fi complet deoarece lipsește partea critică Predeal-Brașov, cu tunel nou, unde studiul de fezabilitate este întârziat și finanțarea este incertă.

280 de kilometri din PNRR sunt atribuiți și deocamdată sunt în faza de proiectare: Arad-Timișoara, Lugoj-Caransebeș, Cluj Napoca-Episcopia Bihor. Poate jaloanele din PNRR

și faptul că au parțial un singur fir, deci circulația va fi închisă complet, vor ajuta loturile să progreseze mai rapid. Dar slabe speranțe…

320 de kilometri de cale ferată ce urmează a fi modernizată din temelii sunt în licitație și contestații. Craiova-Caransebeș (inclusiv un nou tunel în zona critică Balota) intră pe Programul Transport, urmașul POIM, care are deja mult mai multe lucrări decât bani disponibili. Pe Timișoara-Lugoj avem o licitație întârziată, deci termenul PNRR din 2026 este deja un vis frumos”.

## După 20 de ani, Moldova, o regiune virgină din punct de vedere al lucrărilor feroviare

Întreaga regiune a Moldovei nu a văzut încă bani europeni pe feroviar, spune API.

„Studiile de fezabilitate pe Ploiești-Suceava și Pașcani-Iași sunt în procedura obținerii acordului de mediu, dar finanțarea nerambursabilă este puțin probabilă fiindcă fondurile din Programul Transport nu mai ajung, iar ministrul deja a sugerat că s-ar putea folosi împrumuturi de la Banca Mondială.

Între timp, CFR a reușit să securizeze finanțare din PNRR pentru reînnoiri de cale pe traseul existent. Sunt proiectele „Quick Wins”: mult mai simple birocratic, rapide, ieftine și cu impact semnificativ”.

**Sursa:** https://clubferoviar.ro/