

România, alături de Bulgaria, are cele mai proaste căi ferate din Europa

19 februarie 2020

Starea precară a căii ferate din România a ajuns subiect în presa europeană. Un reportaj făcut de Euronews, secțiunea italiană, prezintă România ca fiind țara care, alături de Bulgaria, are cele mai proaste căi ferate și trenuri din Europa. Pasionații germani de trenuri vin în România să fotografieze trenuri din perioada interbelică și care, la noi, sunt încă în circulație. Situația căii ferate este ilustrată de către Euronews cu o fotografie a căii ferate inundate de vegetația sălbatică.



Fotografia „dedicată” de către Euronews căilor ferate din România

Există un sector din Europa în care pe brazda, acum decolorată, a fostei Cortine de Fier, este săpat un semn adânc între cele două emisfere ale Vechiului Continent: calea ferată. În unele țări, panoul cu orarul trenurilor este un adevărat lux, afirmă [it.euronews.com](https://www.euronews.com), citată de RADOR.

Se întâmplă de exemplu în Albania, unde din noiembrie 2019, pe căile ferate naționale nu

au circulat trenuri de călători. Cauza: lipsa de bani pentru a plăti combustibilul pentru locomotivă. Și nu este prima dată. Nicio notificare oficială cu privire la momentul suspendării de către HSH – compania feroviară de stat. Reluarea serviciului, în februarie 2020, a fost anunțată de membrii unui grup de pe Facebook.

În 2018, o anchetă realizată de Forumul Economic Mondial a identificat care sunt cele mai bune și mai proaste companii feroviare din Europa, folosind un indice care evaluează frecvența, punctualitatea, viteza și prețul serviciilor feroviare. Pe primele locuri se situează Olanda, Finlanda, Germania și Spania, în timp ce pe ultimele se află Bulgaria, România, Slovenia, Grecia și Croația. Dacă raza de acțiune se extinde și în țările din afara UE, atunci scorurile devin și mai mici.

Pe o scară de la 1 la 7, Serbia, Bosnia și Herțegovina și Macedonia obțin 2 puncte. Pe ultimul loc al clasamentului se află Albania, cu 1,2 puncte din șapte.

Cu toate acestea, există o zonă care evidențiază o problemă și mai structurală pentru căile ferate din Europa de Sud-Est. Cel mai recent raport al ERA – agenția UE care reunește infrastructura feroviară a UE – a relevat date despre accidente, victime și persoane grav rănite pentru fiecare dintre cele 28 de țări din Uniune. Toate țările Europei Centrale de Est au raportat valori mai slabe decât media europeană în unele cazuri, cum ar fi cazul Ungariei și Bulgariei, incidența fiind de trei ori mai mare, în timp ce în altele, cum ar fi în România și Estonia, chiar de cinci ori mai mare.

România și Bulgaria se află pe ultimele locuri

Trenul Oradea – Arad de la ora 07:05 este unul dintre miile de trenuri regionale care circulă pe rețeaua feroviară românească. Pasagerii călătoresc zilnic cu o locomotivă din 1937 (de fapt automotor Malaxa – n.red.), o adevărată relicvă de dinainte de război, care în majoritatea țărilor din vestul Europei ar fi păstrată ca piesă de muzeu sau folosită pe liniile turistice.

La fel ca celelalte trenuri de pe linie, Oradea – Arad parcurge cei 120 de km care separă cele două orașe din vestul României în 2 ore și 58 minute, ceea ce înseamnă în medie 40 km/h.

„Uneori, câte un pasionat de trenuri sosește din Germania pentru a fotografia această locomotivă”, spune Ion, șef de gară la Zerind, un sat aflat la jumătatea drumului dintre cele două orașe. „Totuși, pentru cei care trebuie să ia trenul în fiecare zi, această călătorie nu este deloc o plimbare”, spune el.

700 de kilometri mai la sud, în Bulgaria, trenul parcurge – însă doar de trei ori pe săptămână – cei 34 de kilometri care separă orașele Kyustendil și Gueshevo într-o oră și 40 de minute. Starea infrastructurii permite o viteză maximă de 25 km/h, care în unele porțiuni ale traseului scade la 15 km/h.

În acest colț al Europei, starea înapoiată a căilor ferate se observă privind mai ales trenurile și infrastructurile.

Potrivit estimărilor realizate de portalul financiar profit.ro, starea înapoiată a acestor două elemente a cauzat căilor ferate române, doar în 2017, întârzieri de 4,5 milioane de minute, circa 8,6 ani de întârziere în 365 de zile de circulație. Și vorbim despre o țară care – conform celui mai recent raport al UIC – Uniunea Internațională a Căilor Ferate, a transportat în 2019 aproximativ 53 de milioane de pasageri.

În 2017, firma de consultanță Boston a realizat un studiu care calculează performanța feroviară a țărilor UE prin adăugarea nivelurilor de siguranță, intensitate de utilizare și calitatea serviciilor. Pe ultimele locuri se află România și Bulgaria, cu un scor de 2 din 10. Prima țară de peste Cortină este Cehia, cu 5 puncte.

O pensie care nu sosește niciodată

În țări precum Bulgaria sau România, circulă zilnic trenuri de mâna a doua sau a treia, aruncate la începutul anilor 2000 de căile ferate franceze, engleze, germane sau daneze. Însă în afara granițelor Uniunii, situația este și mai gravă.



Căile ferate din Albania. Nu departe de cele din România

Valon este mecanic la Durres, în Albania. În așteptarea colegilor săi, care manevrează un tren de marfă, ne spune că toate vehiculele sunt vandalizate, vagoanele călătoresc fără lumină și cu geamurile sparte de pietre. „Până și locomotivele sunt deteriorate,” spune, indicând farurile. „Au furat chiar și becurile farurilor.”

În Moldova, locomotivele vechi din epoca sovietică continuă să circule cu vagoane din anii 1960, unde pasagerii stau pe băncuțe de lemn, iar în Bosnia și Herțegovina, unele exploatări miniere transportă zilnic vagoane pline cu cărbune trase de locomotive cu aburi construite în 1942.

Nici pe frontul conexiunilor internaționale lucrurile nu stau mai bine: în ultimul deceniu, în Bosnia și Herțegovina au fost eliminate singurele trei convoiuri care legau Sarajevo de Belgrad, Zagreb și Budapesta. Brano este un croat din Sisak, însă lucrează la Sarajevo: „până acum câțiva ani mergeam să îmi vizitez mama cu trenul”, spune el, „astăzi sunt obligat să folosesc autobuzul și să mai folosesc apoi un alt mijloc de transport. Și cu trenul era o călătorie lungă, dar acum, este mult mai incomod”.

Pentru a depăși acest decalaj față de restul continentului, căile ferate din țările Europei Centrale și de Est și din Balcani sunt obiectul unui proces de restaurare și reînnoire. Datorită investițiilor UE, în Bulgaria și în România sunt în desfășurare lucrări masive pentru adaptarea principalelor infrastructuri la standardele europene cu scopul de a crește viteza maximă a unor secțiuni până la 140 -160 km/h.

În Macedonia de Nord, Serbia, Muntenegru și Bosnia și Herțegovina, au fost achiziționate noi materiale de proveniență chineză, rusă și spaniolă pentru a integra parcul de locomotive și vagoane. Totuși, acestea sunt intervenții care afectează în mare parte principalele artere de trafic: intenția declarată de Uniunea Europeană este consolidarea coridoarelor de transport transeuropene TEN pentru a reduce decalajul de siguranță și viteză cu alte țări ale UE. Cu toate acestea, există riscul ca pasagerii care locuiesc departe de rutele principale să continue să fie deserviți de o cale ferată de a doua sau chiar de a treia clasă, care folosește trenuri postbelice ale căror uși rămân deschise.

Sursa: Club Feroviar

