

OFERTA FERROVIARĂ A ROMÂNIEI PE RELAȚIA ASIA-EUROPA: Smart Transit

17/08/2020

Ministerul Transporturilor va investi, în următorii 10 ani, 19,16 miliarde de euro în modernizarea infrastructurii feroviare, dar și pentru promovarea conceptului Smart Transit – oferta de tranzit a României pentru transportul de mărfuri pe relația Asia-Europa.



Din totalul fondurilor prevăzute în Planul Investițional pentru următorii 10 ani (2020-2030), pentru sectorul feroviar, suma de 14,39 de miliarde de euro va fi alocată rețelei primare, 4,02 miliarde de euro – rețelei secundare și 0,75 miliarde – achiziționării de material rulant.

Documentul stabilește dezvoltarea și promovarea conceptului Smart Transit – oferta de tranzit a României pentru transportul de mărfuri pe relația Asia-Europa. „Pe măsura dezvoltării infrastructurii de transport a României pentru toate sectoarele, țara noastră poate deveni o veritabilă placă turnantă în relația transportului de mărfuri pe relația Asia-

Europa. Astfel, investițiile în dezvoltarea infrastructurii portuare din Constanța, îmbunătățirea condițiilor de navigabilitate pe Dunăre și pe canale, dar și extinderea rețelei de căi ferate moderne și autostrăzi pot avea o valoare adăugată majoră, dacă sunt propuse măsuri eficiente pentru transportatori sau operatori”, se arată în document.

Restanțe de 9.800 km de cale ferată, la investiții

În ultimii 30 de ani, România a reușit să modernizeze mai puțin de 700 din cei peste 10.000 de kilometri de căi ferate, acțiune realizată în principal cu fonduri UE. Autorii planului investițional descriu următorul tablou: „Din 2007 până în prezent, au fost investite aproximativ 5 miliarde de euro pentru modernizarea a 500 km de cale ferată, dintr-un total de aproximativ 2.400 km care aparțin rețelei TEN-T Core.

În afară de finanțarea UE, lucrările de reînnoire efectuate cu resurse naționale sunt extrem de limitate, cu o medie de aproximativ 12 km de cale ferată unică anual, comparativ cu o rată de aproximativ 800 km/an, înainte de 1990. Acest lucru a dus, în timp, la acumularea unui back-log uriaș (restanța la reparații), estimat, în prezent, la 9.800 km (pe o singură cale) pe întreaga rețea.

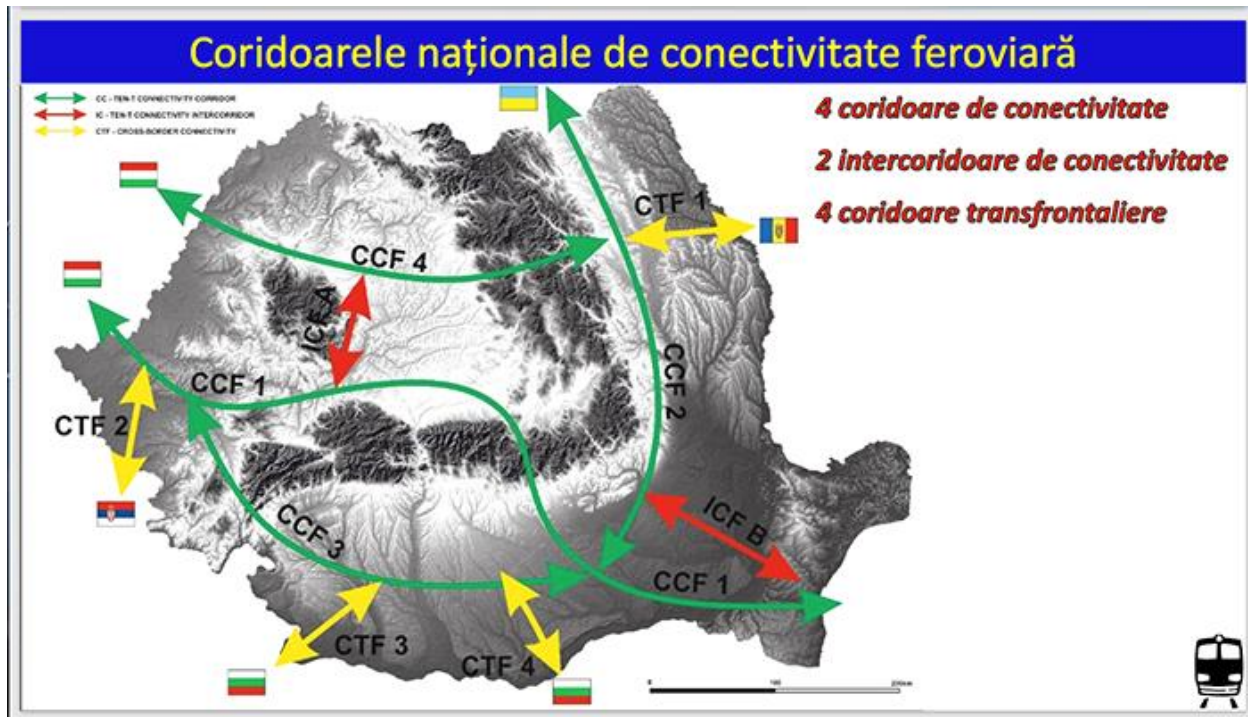
Drept consecință, există un număr mare de restricții de viteză, care afectează performanța sistemului feroviar. Motivele acestor întârzieri sunt multiple și provin din toate segmentele ciclului de viață al activului construit, începând cu actul decizional, pregătire slabă a proiectului, achiziții ineficiente și terminând în managementul contractual slab”.

Transport multimodal sau combinat

Autorii Planului Investițional pentru următorii 10 ani au identificat câteva rute de tranzit feroviar care pot deveni veritabile artere internaționale de mărfuri. „În aceste condiții, stimularea operatorilor și a gestionarului infrastructurii pentru dezvoltarea activității de tranzit constituie o inițiativă care va avea beneficii majore, prin preluarea și atragerea fluxurilor de mărfuri pentru a fi transportate pe calea ferată, în regim multimodal sau combinat. Aceste măsuri se aliniază cu alte inițiative asemănătoare din Europa Centrală și de Vest, dar și cu politicile și acțiunile Comisiei Europene”, se arată în document.

4 coridoare transfrontaliere

Sunt identificate patru coridoare de conectivitate feroviară, două intercoridoare și patru coridoare transfrontaliere. Totodată, sunt schițate rețeaua primară, rețeaua secundară și rețeaua terțiară. Rețeaua feroviară primară conectează toate regiunile de dezvoltare și cei mai importanți poli de creștere economică din România. Rețeaua feroviară primară traversează lanțul montan carpatic cu cinci sectoare de cale ferată: Dr. Tr. Severin-Caransebeș, Comarnic-Brașov, Gura Humorului-Ilva Mică, Cluj Napoca-Aleșd și Deva-Radna.



În cadrul rețelei primare, a fost introdusă și noua legătură feroviară la Aeroportul „Henri Coandă”, deoarece prezintă un potențial uriaș pentru conexiunea celui mai important aeroport al României cu tot spațiul sudic al României sau chiar cu parte nordică din Bulgaria, se precizează în Planul Investițional pentru perioada 2020-2030.

TEN-T Core, TEN-T Comprehensive, TEN-T Rin-Dunăre și Ten-T Orient East-Med

Rețeaua feroviară primară din România se suprapune întregii rețele europene TEN-T Core și în parte rețelei TEN-T Comprehensive din România, cât și celor două coridoare europene de transport multimodal: Coridorul TEN-T Rin-Dunăre (cu ambele ramuri) și Coridorul Ten-T Orient East-Med. Lista proiectelor feroviare de pe rețeaua primară conține atât proiecte aflate la faza de concept, cât și proiecte care sunt în diverse faze de construire sau au deja contracte de lucrări semnate.

Rețeaua feroviară secundară asigură conectivitatea unor zone economice importante:

- CF 202 dublă/simplă, electrificată Filiași-Tg. Jiu-Petroșani-Simeria (asigură accesibilitatea spre și de la bazinele lignitifer Motru-Rovinari și huilifer Petroșani)
- CF 901 simplă, neelectrificată Pitești-Slatina-Craiova (accesul facil la două centre industriale, importante pentru industria constructoare de autovehicule, dar și la o importantă fabrică de producție a aluminiului)

- CF 700 dublă electrificată Filiași-Brăila-Galați (conectează două importante porturi fluvio-maritime, dar și cel mai mare combinat siderurgic din România)
- Calea ferată simplă, neelectrificată Pitești-Rm. Vâlcea-Sibiu-Vințu de Jos (o alternativă la coridorul feroviar central, însă cu un sector lipsă între Vâlcele și Rm. Vâlcea)
- CF 906, 201, 200 simplă neelectrificată Arad-Oradea-Satu Mare-Baia Mare-Dej (reprezintă o axă feroviară importantă în partea de vest a țării, cu potențial de dezvoltarea a traficului, atât de călători cât și de mărfuri).

Proiecte pe rețeaua secundară și terțiară

Potrivit Planului Investițional pentru următorii 10 ani, rețeaua feroviară terțiară este reprezentată de sectoarele de cale ferată, altele decât cele cuprinse în rețelele primare și secundare interoperabile sau neinteroperabile. Rețeaua terțiară cuprinde, de asemenea, sectoare de cale ferată importante, care se conectează la rețelele feroviare primare și secundare prin nodurile feroviare: CF 400 Brașov-Sf. Gheorghe-Miercurea Ciuc-Deda-Beclean; CF 600 Mărășești-Tecuci-Bârlad-Vaslui-Iași; CF 700 București-Urziceni-Făurei; CF 501 Adjud-Comănești-Siculeni.



750 de milioane de euro, pentru material rulant

Pe lângă proiectele de infrastructură feroviară, strategia investițională prevede propuneri cu caracter aplicativ:

- Dotarea locomotivelor cu dispozitive ERTMS. „În intervenția complexă de modernizarea a sectoarelor de cale ferată sunt prevăzute și lucrări pentru realizarea de instalații de semnalizare, ERTMS, GSM-R, centralizare electronică și control moderne, în conformitatea cu cerințele europene. Astfel, sectoarele de cale ferată modernizate sau în curs de modernizare dispun de astfel de instalații care, în relație cu dispozitivele și echipamentele cu care materialul rulant este echipat, pot crește cu până la 30% capacitatea de transport al sectorului de cale ferată (printr-un management modern al traficului), creșterea siguranței (se reduce la minimum eroarea umană) și se poate circula în regim de interoperabilitate (trenuri internaționale directe pentru care nu este nevoie de schimbarea mijlocului de remorcare la frontieră)”, se arată în document.
- Achiziția de material rulant. „Necesarul de finanțare pentru achiziția de material rulant este de aproximativ 1 miliard de euro, din care, pentru scenariul de referință, este alocată o sumă de aproximativ 250 de milioane de euro. Pentru proiectul nou de înnoire a parcului de material rulant este estimată o alocare de aproximativ 750 de milioane de euro”.

Sursa: <https://www.ziuacargo.ro/>