

# **ANALIZĂ Cu diesel sub catenară.**

## **De la Miron Mitrea la Costel Comana, Călin Mitică și Gigi Gavrilă**

27 decembrie 2020

**Doar 40% din rețeaua feroviară a României este electrificată, dar nici pe aceste tronsoane nu circulă exclusiv trenuri cu tracțiune electrică. Anomalia diesel sub catenară a fost "brevetată" de fostul ministru al Transporturilor Miron Mitrea și perpetuată în prezent de actualul președinte al Autorității pentru Reformă Feroviară, Gigi Gavrilă. La ea au "contribuit" și Costel Comana, și Călin Mitică.**



Transportul feroviar este considerat cel mai ecologic mod de transport la nivelul Uniunii Europene. Însă atunci când el este făcut cu automotoare vechi de decenii bune, nu putem să nu ne ridicăm semne de întrebare în legătură cu această categorisire.

Pe rețeaua feroviară din România circulă și acum bătrânele automotoare Malaxa (și nu ca trenuri turistice!), cu un consum ridicat de motorină și cu emisii poluante pe care nimeni nu se încumetă să le măsoare. Unii operatori privați pun și ei în circulație automotoare cu vârste venerabile, tot cu tracțiune diesel. Evident, ei asigură un serviciu social pe linii care altminteri ar fi fost de mult închise dacă ar fi rămas în sarcina operatorului feroviar de stat și merită felicitări pentru asta.

Dar nu aici este problema pe care o semnalăm în acest articol. Chiar și pe liniile electrificate, unele dintre ele modernizate cu bani europeni, circulă și în prezent automotoare diesel, nu toate de ultimă generație.

### **Miron Mitrea a introdus primele automotoare diesel sub catenară**



În decembrie 2002, grupul german Siemens a livrat primele două automotoare Siemens Desiro către România, prima livrare în cadrul unui contract în valoare de aproximativ 300 milioane de euro, după cum anunța la vremea respectivă Dietrich Moller, președintele departamentului Trenuri din cadrul diviziei Transporturi a Siemens.

Contractul încheiat de CFR Călători cu grupul german Siemens, care prevedea livrarea a 120 de automotoare Desiro până în 2007, era cel mai mare contract de achiziție de material rulant din industria feroviară românească semnat după 1990. Și a rămas cel mai mare până în zilele noastre.



Automotoarele, botezate rapid "Săgeata Albastră" de ministrul Transporturilor de la acea vreme, Miron Mitrea, erau concepute pentru a fi utilizate pe distanțe scurte și medii, ca trenuri Personale (actualele Regio). Numai că, cel puțin la început, nu a fost așa. Conducerea ministerului decide ca ele să fie folosite ca trenuri Intercity, iar una dintre primele rute pe care au fost introduse a fost București-Brașov (prima electrificată din țară, după cum a scris Club Feroviar), ca

"Trenurile Zăpezii". Un tren Intercity cu automotor Desiro a circulat ani buni pe relația București Nord-Bicaz, linie electrificată până la Bacău. Deci cu diesel sub catenară.

Inițial, pasagerii au fost încântați de noul material rulant, cu design-ul lui futurist, însă apoi au început să conștientizeze inconvenientele: spațiul prea mic dintre scaune și loc insuficient pentru bagaje. Deh, ele erau proiectate pentru transportul navetiștilor, pe distanțe scurte și cu bagaj minimal.

## Și Costel Comana introduce diesel sub catenară



În 2007, omul de afaceri Costel Comana, coproprietar, alături de Iorgu Ganea, al operatorului feroviar brașovean Regiotrans (redenumit între timp Regio Călători) introducea primele trenuri la concurență cu CFR Călători, pe ruta Brașov-București (am anunțat în premieră știrea la vremea respectivă, [AICI](#)).

Era vorba de primul operator privat de transport feroviar de călători care intra pe o secție interoperabilă. Însă și în acest caz, într-o primă fază, garniturile erau cu tracțiune

diesel – automotoare cumpărate la mâna a doua din Franța, de tip X4523 sau echivalent. Abia ulterior au fost cumpărate locomotive electrice care să tracteze trenurile Regiotrans pe secțiile electrificate.

## Aglomeratie de automotoare diesel pe Valea Prahovei



De ani buni, CFR Călători a renunțat la operarea automotoarelor diesel Siemens Desiro pe Valea Prahovei.

Însă între timp pe această rută au apărut alte garnituri cu tracțiune diesel. Regio Călători pune în mișcare trenuri pe relația București-Brașov, cu automotoare Alstom seria 72500, fabricate la finele anilor 90. Ele oferă un confort sporit, însă tot nu au tracțiune electrică.

Pe relația București-Brașov mai circulă și alți doi operatori privați – Softrans și Astra Trans Carpatic – însă aceștia utilizează tracțiune electrică (automotoare, respectiv trenuri clasice remorcate de locomotive electrice).

## Magistrala 800, “invadată” de trenuri pe motorină



Și pe Magistrala 800 București-Constanța e plin de trenuri cu tracțiune pe motorină. Pe această rută profitabilă în perioada sezonului estival au intrat trei operatori privați: Softrans, Astra Trans Carpatic și Regio Călători.

Softrans circulă cu ramele sale electrice produse la Craiova, iar ATC cu trenuri clasice remorcate de locomotive electrice, la fel ca CFR Călători. Numai că de câțiva ani, operatorii privați au “prins gustul” prelungirii traseului până la Mangalia. Cum secția

Constanța-Mangalia nu este electrificată, au fost introduse din start, de la București sau Brașov, automotoare Diesel – este cazul Regio Călători și ATC.

De vara viitoare, vor intra pe litoral și cei de la Transferoviar Călători, societate controlată de omul de afaceri Călin Mitică, ce vor pune în mișcare un tren (automotor diesel) Buzău-Mangalia, trecând prin Făurei, Țândărei, Fetești, Constanța (până aici linie electrificată).

## **Diesel sub catenară și pe București-Fundulea și București-Buftea**



La finele anului trecut, CFR Călători a introdus primele trenuri de navetiști cu program cadențat pe relația București Nord-Fundulea și București Nord-Buftea. Despre aceste trenuri, Club Feroviar a scris AICI.

Ei bine, este vorba tot de automotoare Siemens Desiro, pe motorină. Pe relația București-Ploiești (și mai departe, spre Buzău sau Slănic) circulă deja de ani buni automotoarele diesel ale TFC, care preiau fluxul de navetiști.

În ceea ce privește București-Fundulea, aici CFR Călători va avea parte de la 1 ianuarie 2021 de concurență, tot de la TFC, care va introduce o pereche de trenuri București Nord-Fetești. Tot cu automotoare diesel.

## **Automotoarele electrice ale CFR Călători au avut viață scurtă, pentru că scurtau viețile pasagerilor**



Pentru rutele de navetiști de pe secțiile electrificate, CFR Călători a utilizat câțiva ani automotoare electrice.

În 2005, când la conducerea Ministerului Transporturilor se afla ceferistul Gheorghe Dobre, operatorul feroviar de stat s-a "pricopsit" cu 34 de automotoare electrice cumpărate la mâna a doua din Franța. Ulterior, a ieșit la iveală faptul că ele au fost achiziționate la prețuri exorbitante și, în plus, conțineau în pereți azbest, substanță interzisă în Uniunea Europeană. Nu de

altceva, dar azbestul este cancerigen, adică scurtează viețile pasagerilor.

Pe cale de consecință, automotoarele cu pricina au fost retrase treptat din circulație.



## Gigi Gavrilă trebuia să cumpere automotoare electrice. N-a finalizat nicio licitație



În mod firesc, remedierea acestei anomalii – trenuri diesel pe linii electrificate – trebuia să vină de la Autoritatea pentru Reformă Feroviară, instituție al cărei președinte este Gigi Gavrilă, numit în funcție de fostul premier Viorica Dăncilă.

De ani buni, ARF nu a reușit să ducă la bun sfârșit două licitații pentru achiziția de automotoare electrice, care ar trebui distribuite tuturor operatorilor feroviari de călători pe bază de act adițional la contractele de servicii publice. Prima licitație prevede achiziția a 20 de rame electrice (cu posibilitatea suplimentării la 40) destinate serviciilor feroviare de transport călători pe rutele inter-regionale. Valoarea estimată este cuprinsă între 1.311 milioane lei, fără TVA și 3.711 milioane lei, fără TVA.

În cazul ramelor regionale, este vorba de 40 până la 80 de rame electrice, iar valoarea estimată este de 1.707.125.000 lei fără TVA. Finanțarea ambelor proiecte este asigurată prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020.

Niciuna dintre cele două licitații nu a fost însă dusă la bun sfârșit și riscăm să pierdem banii europeni.

## Pe cea mai nouă cale ferată circulă tot automotoare diesel



Cea mai nouă cale ferată din România, cea de la Gara de Nord din București la Aeroportul Internațional Henri Coandă, este neelectrificată, din rațiuni legate de securitatea aviatică.

În consecință, spre Aeroportul Otopeni circulă rame diesel aparținând de trei operatori – CFR Călători, Regio Călători și Transferoviar Călători. Aici, soluția ar putea consta în trenurile cu hidrogen, care sunt fabricate de doi mari producători europeni – Alstom și Siemens. Ele ar fi utile și pentru a

parcurge, de exemplu, ruta București-Mangalia, mai ecologic și fără a mai fi necesară schimbarea tracțiunii la Constanța.

**Sursa: Club Frovlar**