

# **Cătălin Drulă, ministrul Transporturilor: Despre trenuri de mare viteză putem vorbi după 2030/ Întâi să ajungem să facem 6 ore și jumătate între București și Timișoara, și nu 10 ore ca în prezent**

21 ianuarie 2021



**Nu are rost să vorbim despre trenuri de mare viteză mai repede de 2030, până atunci trebuie să facem ca vitezele de circulație să fie decente și să reparăm nu doar magistralele mari, ci și liniile secundare, a spus ministrul Transporturilor, Cătălin Drulă, într-un interviu video pentru HotNews.ro. El a calificat drept "compromis prost" modernizarea liniei București - Constanța care a**

**costat un miliard de euro și viteza maximă este de 160 km/h, costurile totale nefiind departe de cele ale unei linii de mare viteză.**

Până la trenuri de mare viteză, spune noul ministru al transporturilor, mai sunt foarte multe de rezolvat: vitezele sunt mici, multe linii sunt în paragină, CFR Călători a avut pierderi de 400 milioane lei și repară prea puține vagoane și, în general, investim extrem de puțin în infrastructură.

Despre trenuri de mare viteză putem discuta abia după 2030, mai ales că nicio strategie investițională nu poate fi schimbată rapid. Referindu-se la linia București - Constanța, refăcută pentru viteze de maxim 160 km/h, ministrul spune că "vorbim despre "un compromis prost între un cost mare al investiției, apropiat de costurile unei linii de mare viteză, iar ca beneficii depășești cu puțin o reparare a liniei existente".

"Adică ajungi cu 10 minute mai repede de la București la Constanța după ce ai investit un miliard de euro și, dacă te uiți cât era costul de a face o linie de mare viteză, adică de

peste 230 km/h, ești la un cost probabil, dacă puneați 1,5 - 2 miliarde euro, nu vreau să dau cifre greșite, dar aceasta a fost strategia investițională pornită în anii 2000 și aceste proiecte mari trebuie duse la bun sfârșit".

Aici trebuie spus că în 1995 - 1998 cele mai rapide trenuri făceau 127-130 de minute de la București la Constanța, iar după modernizare cele mai rapide fac 118-120 minute.

Trebuie menționat că mai mulți specialiști din domeniul feroviar au spus că România ar fi putut moderniza linia București - Constanța pentru viteză maximă de 200 km/h, mai ales că o astfel de lucrare se face greu (la linie s-a lucrat 6 ani și au fost multe amânări". Și pentru proiectele de pe coridorul IV au fost voci care spun că s-au ales soluții complicate și foarte scumpe, iar lucrările durează enorm (au început din 2012 și vor fi total gata probabil în 2024 sau 2025).

Drulă spune că România a subfinațat sectorul feroviar și mai ales întreținerea rețelei, în afara unui coridor principal. "Pentru politicieni este foarte ușor să se concentreze pe proiecte majore, cum ar fi Simeria - Sighișoara, o linie construită de la zero cu segmente de 160 km/h, iată o floare să mi-o pun la butonieră. Este un proiect bun, la fel ca și cel de două miliarde euro dintre Simeria și Arad sau Brașov - Sighișoara, un miliard de euro".

Însă nu este suficient să duci 100 km de rețea la un standard decent "Avem mii și mii de km, până la 10.000 km de cale ferată care zac abandonate. Când de uiți la alocări financiare făcute de statul român, banii lipsesc".

Spre 2030 rețeaua ar trebui să ajungă la viteze decente, astfel încât drumul cu trenul să nu mai dureze 10 ore între București și Timișoara, ci șase ore jumătate "și apoi poți discuta despre cele trei ore cu trenul de mare viteză". Între cele două orașe sunt 533 km și cel mai rapid timp de parcurs a fost în 1995: șase ore și 25 de minute. În prezent, călătoria durează mai mult decât în 1939: peste 10 ore.

Ministrul spune că CFR Călători are "1.000 de vagoane care stau la gard și reușește să modernizeze din banii pe care-i primește și generează 20 de vagoane pe an. Este nimic: în acest timp se mai strică poate 100 care ajung și ele la gard".

Drulă spune că rețeaua trebuie "scoasă din marasm" și trebuie luați bani de la PNRR (Planul Național de Redresare și Reziliență) pentru operațiunile de reparații și modernizare. "Trebuie o injecție de capital și întrebarea este: de unde?, în condițiile unui deficit bugetar mare cauzat de criza economică și în condițiile limitative an de an ale bugetului. O sursă externă care să ajute sistemul și noi să ne asumăm condiții în schimb, mi se pare o soluție ce poate fi exploatată".

Va fi important și ca România să cumpere trenuri de lucru care să facă reparațiile rapid: există unul la Brașov dar și altele trebuie cumpărate.

El spune că va fi o schimbare de optică pentru a reface cât mai mult din rețea și pentru a aduce cât mai mulți călători pe calea ferată.

Ținta pentru anii către 2030 este nu doar să refacem coridoarele mari, ci și liniile secundare, mai spune ministrul.

Despre trenul către aeroport, Cătălin Drulă spune că frecvența de acum, cea de 40 de minute, nu este un factor limitativ pentru că sunt pasageri puțini cât timp este scăzut traficul pe aeroport. El mai spune că există o soluție relativ simplă pentru a crește cadența trenurilor de la 40 de minute, la 30 de minute. "Am discutat cu CFR Infrastructură care se uită la soluții: una ar fi un nou schimbător de cale care să permită încrucișarea trenurilor între Mogoșoaia și Pajura din mers, ca să zic așa. În prezent trenurile se încrucișează în gara Mogoșoaia și un tren stă pe loc, așteptându-l pe celălalt".

Schimbătorul de cale este aparatul de cale cel mai adesea folosit pentru schimbarea direcției de mers a trenului și se compune din macaz, inimă de încrucișare, șine intermediare și dispozitiv de manevrare.

**Sursa:** <https://m.hotnews.ro/>