

Guvernul și-a povestit visul feroviar: 1 miliard de lei pentru modernizarea a 160 de bariere CFR. Din 3.000!

4 Ianuarie 2022



După ce zeci de ani investițiile în calea ferată au fost la limita supraviețuirii, sumele necesare acum pentru refacerea ei și modernizarea parcului de material rulant au ajuns la sume astronomice.

Zeci de miliarde de euro ar trebui investiți de România până în 2026 și, ulterior în a doua fază, până în 2030 pentru a avea un transport pe calea ferată performant, arată Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare publicat în Monitorul Oficial în ultima zi a anului trecut. De exemplu, numai pentru creșterea vitezei de circulație, creșterea eficienței energetice și a competitivității transportului feroviar, păstrarea gradului de siguranță în circulație și creșterea eficienței economice a activității de administrare a infrastructurii feroviare ar fi nevoie de fonduri publice în valoare de 4,13 miliarde de euro până în 2025.

În timp ce trenurile acumulează mii de minute de întârziere pe an, deraiază sau locomotivele iau foc în mers, analize în ceea ce privește infrastructura feroviară evidențiază că finanțarea publică a acesteia s-a situat constant cu mult sub nivelul necesităților. Astfel, începând cu anul 2012, în ceea ce privește întreținerea infrastructurii, fondurile publice alocate au acoperit doar 60,3% din necesitățile de finanțare, iar alocările pentru repararea ei au acoperit mai puțin de 20% din necesar. Situația cea mai gravă se înregistrează însă la capitolul reînnoirea infrastructurii, unde media alocărilor a acoperit doar 3% din necesar. Consecința directă a finanțării necorespunzătoare a întreținerii, reparării și reînnoirii infrastructurii feroviare este degradarea progresivă a acesteia și apariția din ce în ce mai frecventă a unor defectări care necesită limitarea vitezei de circulație a trenurilor pentru asigurarea condițiilor minime de siguranță. „Efectul mai puțin vizibil, dar mai periculos, al subfinanțării infrastructurii feroviare, coroborat cu distorsionarea mediului competițional de pe piața transporturilor, constă în faptul că se

întreține o vulnerabilitate a economiei naționale prin promovarea artificială a unui mod de transport mai scump, care generează costuri globale, inclusiv costuri bugetare, substanțial mai mari. Calculele efectuate pe baza rezultatelor unui studiu internațional arată că transferul către calea ferată a fiecărei cuante de 10% din traficul rutier derulat în România ar genera, la nivel național, economii anuale de peste două miliarde de euro. Având în vedere că infrastructura feroviară are o capacitate de transport care ar putea permite preluarea a cel puțin 30% din traficul rutier actual, rezultă că subfinanțarea infrastructurii feroviare generează la nivelul economiei naționale pierderi anuale de peste 6 miliarde de euro”, arată documentul guvernamental

„Promovarea artificială și excesivă a transportului rutier contribuie inclusiv la menținerea unui nivel ridicat de dependență față de produsele petroliere, ceea ce creează o vulnerabilitate semnificativă din perspectiva siguranței energetice. În România, nivelul de dependență față de petrol în sectorul transporturilor este mai mare de 97%, depășind chiar media europeană”.

Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare

3.493 de treceri, dotate doar cu indicatoare

Trecerile la nivel de calea ferată sunt un mare pericol în România, în condițiile în care nu mai puțin de 3.493 sunt marcate cu indicatoare. Deși de ani avem cea mai ridicată rată a accidentelor la aceste treceri, doar 217 sunt prevăzute cu bariere automate, în timp ce 901 sunt prevăzute cu sisteme de semnalizare, iar 469 - cu bariere mecanice. La nivel național, Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare prevede reabilitarea doar a 160 de treceri în următorii ani.

Valoarea investiției nu este însă una mică, estimările indicând un cost de 800 de milioane de lei, fără TVA (162 de milioane de euro).

Fonduri publice necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare în perioada 2021-2025, structurate pe obiective strategice generale și specifice

Eliminarea restricțiilor de viteză pe 2.163 km

Un alt obiectiv asumat este și creșterea vitezei de circulație a trenurilor care astăzi a coborât la un nivel catastrofal. Pentru aceasta se are în vedere modernizarea 1.149 de kilometri de cale ferată până la sfârșitul anului 2026, respectiv eliminarea restricțiilor de viteză pe 2.163 de kilometri. Costurile acestei operațiuni sunt imense pentru România, ele fiind evaluate la 3,34 de miliarde de euro. De asemenea, din fonduri publice ar mai trebui alocați 1,81 de miliarde de euro pentru întreținere și reparații curente.

Avalanșă de trenuri noi

Dacă în ultimii 15 ani CFR Călători nu a mai achiziționat material rulant, nici operatorii privați care au intrat pe cale ferată nu s-au omorât cu firea, atrage atenția documentul citat. Astfel, aceste companii au preferat, datorită costurilor mai mici, să achiziționeze material rulant second hand, cu o vechime considerabilă, sacrificând, de cele mai multe ori, confortul pasagerilor. Tocmai pentru a corecta această situație, Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare anunță achiziționarea a minimum 48 de vehicule feroviare, iar 242 de locomotive și vagoane vor fi modernizate. Cele 48 de vehicule feroviare vor fi achiziționate prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), costul lor fiind estimat la 464 de milioane de euro.

De asemenea, prin POT sunt prevăzute achiziția a 159 de rame electrice cu o valoare de 2,64 de miliarde de euro. Nu în ultimul rând, tot prin PNRR se vrea modernizarea a 55 de locomotive electrice și 139 de vagoane de călători, investiția în acest caz fiind de 166 de milioane de euro.

Sursa: <https://jurnalul.ro/bani-afaceri/economia/>