

75% din calea ferată trebuie scoasă din uz. Statul cumpăra trenuri de mare viteză

15 august 2022



Ministerul Transporturilor visează trenuri de mare viteză în România

În timp ce 75% din liniile ferate din România ar fi trebuit să intre de mult timp în reparații capitale, Ministerul Transporturilor a decis, prin Autoritatea de Reformă Feroviară, să cumpere 20 de

trenuri de mare viteză, care să circule cu 200 km/h. Viteza medie de circulație pentru trenurile de călători este, în acest moment, de circa 50 km/h, iar fără reparații capitale, această viteză va scădea sub 40 de km/h, atrage atenția Asociația Pro Infrastructura.

Dacă tot sunt bani din PNRR, deși jumătate din suma alocată României sunt împrumuturi, Ministerul Transporturilor a decis să scape repede de ei și să achiziționeze lucruri scumpe și inutile. Astfel, în loc să cumpere mai multe trenuri cu aceeași bani, ministerul s-a aruncat direct la 20 de rame electrice cu viteză mare, de 200 km/h, în condițiile în care viteza maximă pe un singur coridor din România, mai de Doamne ajută, este de 160 km/h.

Mai mult, viteza medie a trenurilor de călători în țară este, în acest moment, de circa 50 de km/h și asta din cauza infrastructurii dezastruoase pe care circulă acestea.

”Banii din fonduri europene s-au investit doar pentru un coridor european, cel de la Curtici, Deva, Cluj, Timișoara, Brașov, București și Constanța. Au fost greșeli de strategie, dar și reparațiile curente și a reparațiile capitale au fost subfinanțate. În ultimii 30 de ani, s-au alocat sub 10% din banii necesari pentru reparațiile infrastructurii. Astfel, conform datelor oficiale, în acest moment 75% dintre liniile ferate trebuie bătute în reparații capitale. Deci, practic, noi avem doar un coridor și niște pâlcuri, pe ici, pe colo, de linii cât de cât la parametri decenti, iar restul, de 75%, sunt praf. Și, în aceste condiții, cumpărăm trenuri de mare viteză”, ne spune Ionuț Ciurea, director executiv al Asociației Pro Infrastructură. Acesta arată că viteza medie cu care circulă trenurile de călători este de 50-55 de km/h, iar asta spune totul și că, fără reparații capitale, viteza va scădea și mai mult, pentru că vor fi restricții din ce în ce mai dure, ca să nu sară trenurile de pe linii.

“Nici în 20 de ani nu vom avea linii pentru 200 km/h”

Ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu, a fost criticat pentru faptul că a postat poze cu trenuri din Elveția când a anunțat licitația pentru cele 20 de rame electrice care vor atinge, pe hârtie, nu și pe liniile românești, 200 km/h. ”În România nu există linii unde trenurile pot atinge 200 km/h și, probabil, nici nu vor exista mai devreme de 20 de ani. Viteza maximă a trenurilor autohtone este 160 km/h, pe aproximativ 170 km din cei 225 km de pe București-Constanța. În următorii ani, proiectele de reconstrucție întârziate cu câte 5-8 ani vor mai adăuga 475 km cu 160 km/h pe coridorul Brașov-Curtici. Segmentele Sighișoara-Simeria și Ghioroc-Curtici permit deja 160 km/h, dar sunt operate cu 140 km/h. Se mai află în licitație vreo 200 km cu 160 km/h (Arad-Caransebeș și Aleșd-Oradea). În pregătire avem Ploiești-Vicșani, Pașcani-Iași, o parte din Cluj-Coșlariu și tunelurile Predeal și Balota de 7 km fiecare. Din experiența de până acum, între pregătire și dare în trafic trec cam 20 de ani. Este aproape indecent să vorbim de asemenea viteze în timp ce, cu toate reconstrucțiile faraonice de 160 km/h, unele finalizate, în sfârșit, după 10 ani de execuție, altele în lucru și deja întârziate, altele în pregătire, restul rețelei CFR este aproape de colaps, mare parte având scadență la reparație capitală”, se arată într-un comunicat al Asociației Pro Infrastructura.

Licitații fără finalizare

Autoritatea pentru Reformă Feroviară se chinuie de câțiva ani de zile să finalizeze achiziția de rame electrice din fonduri europene. Singura finalizată este cea pentru trenurile interregio, dar și acel contract este compromis. ”Autoritatea pentru Reformă Feroviară a făcut o prostie majoră. A dat copy-paste la caietul de sarcini de la trenuri regio la trenuri interregio, în loc să ceară rame interregio, pentru trenuri de lung parcurs, cu scaune mai bune, mai încăpătoare, cu vagoane de capacitate mai mare, cu toalete mai mari. Și acum, după ce avem contractul semnat pentru trenuri interregio cu Alstom, cu specificații tehnice de regio, se chinuie să le modifice, deși nu cred că are șanse de reușită. Asta se adaugă la faptul că prima licitație pe trenuri regio a fost anulată, iar acum a fost relansată. Iar acum avem și licitația asta cu cele 20 de rame electrice cu viteză de 200 km/h, tot pentru interregio”, ne-a declarat directorul executiv al Asociației Pro Infrastructura, Ionuț Ciurea.

Sursa: <https://www.national.ro/diverse/>