

Vrem trenuri de mare viteză, dar rețeaua nu ne permite

19 AUGUST 2022



Foto cu caracter ilustrativ / Arhivă

Sorin Grindeanu vrea trenuri care ajung la viteza de 200 de km/h, dar licitează locomotive care merg doar cu 160 de kilometri/h, adică atât cât permite momentan rețeaua, în teorie. Totuși, realitatea arată că în România unele trenuri circulă la o viteză de doar 10 km/h. Ministerul Transporturilor a propus un proiect de act normativ ce prevede achiziția a 16 locomotive care costă peste 88 de milioane de euro. Iar finanțarea proiectului ar urma să se facă prin PNRR.

Ce este însă neclar este... de ce, în condițiile în care pe piața europeană există locomotive ce ating viteza de 200 de kilometri la oră, Autoritatea pentru Reformă Feroviară cumpără unele de până la 160 kilometri pe oră. Aceasta cu atât mai mult cu

cât autoritatea pretinde că vom vedea, cât de curând, și trenuri care să circule cu această viteză la noi.

Iar tot ARF a venit cu o cerință greu de înțeles, potrivit clubferoviar.ro: scaune tip Shinkansen pe trenurile regionale. După ce a văzut această doleanță, producătorul mondial de echipamente de transport a contestat licitația de achiziție a 62 de trenuri electrice regionale. Cerința spunea că scaunele clasei I să se rotească la 180 de grade. La câteva zile însă, ARF a modificat cerințele licitației, iar gigantul mondial și-a retras contestația.

Totuși Autoritatea pentru Reformă Feroviară nu s-a lăsat! A urmat aceeași cerință, dar pe trenurile inter-regionale. Astfel de scaune se găsesc doar pe unele trenuri din Japonia și pe trenurile de lux din Statele Unite. În documentația de licitație scrie că „Pentru clasa I vor avea următoarele dotări minime: (...) scaunele vor permite rotirea la 180 de grade și vor avea posibilitatea reglării automate a spătarului sus-jos pentru o mai bună susținere a regiunii lombare, adâncimii șezutului, spătarului ce va permite blocare în trei poziții și o rabatare de până la 135 grade”.

Dar ce este anormal în aceste cerințe ale ARF? După cum spun producătorii, o astfel de dotare majorează cu un milion de euro prețul pe ramă, în condițiile în care costul uneia ajunge până la 8 milioane de euro.

Potrivit celor de la clubferoviar.ro, cerințele Autorității pentru Reformă Feroviară ar putea duce la blocarea licitației.

Sursa: <https://www.realitatea.net/stiri/actual/>