



RBL FACTS

Respectarea angajamentelor făcute de autorități este principalul factor al dezvoltării infrastructurii feroviare

SPEAKER:

Mihai ROHAN, președintele Patronatului Cimentului (CIROM), membru RBL.

Radiografia căilor ferate din România:

- **Dimensiunea rețelei** - în 2016, România avea 11.000 de kilometri de căi ferate, la fel ca în urmă cu 100 de ani, respectiv sub jumătate din totalul rețelei din 1989 (24.000 de kilometri de căi ferate).
- **Gradul de electrificare** - în 2016, puțin peste o treime (37,4%) din cei 11.000 de kilometri de căi ferate din România erau electrificați.
- **Viteza medie** - astăzi, viteza medie a trenurilor de călători în România este de 45 km/h (include opririle), față de 60 km/h în România interbelică și față de 75 km/h astăzi în Austria și Ungaria. În privința trenurilor de marfă, viteza medie astăzi în România este de 20 km/h (inclusiv opririle).
- **Flota** - În 2015, România avea 35.000 de vagoane (din care 1.700 pentru călători), de peste 4 ori mai puțin decât în 1990, când erau 153.000 de vagoane (din care 11.000 pentru călători, cu o capacitate de 400.000 de persoane pe zi). Diferența de 118.000 de vagoane a fost exportată de România ca fier vechi.
- **Promisiuni neonorate** - În 2017, România era în urmă cu 8 ani față de promisiunile pe care și le-a asumat în cadrul construcției coridorului Pan European. România a construit până în prezent aprox. 406 km de căi ferate dintr-un total de aprox. 890 de km care trebuiau deja finalizați. Chiar și pentru kilometrii finalizați, există probleme majore în execuție (Coslariu și Simeria), iar viteza în cadrul acestui coridor este de 160 km/h pentru călători și 120km/h pentru marfă în România, în timp ce în Europa viteza este de 300 km/h în linie tip I, între 250 și 280 km/h în linie tip mediu II și de 20-230 km/h în linie viteză normală tip III.
- **Rute-cheie inactive** - În 2005, podul de cale ferată de la Grădiștea (ruta București-Giurgiu) s-a rupt și de atunci nu se circulă pe această rută (inclusiv spre Bulgaria se merge prin Videle - 62 km în plus), cu toate că au fost alocate fonduri pentru refacere la inundații. Mai există și alte tronsoane dezafectate care ar necesita urgent să fie repuse în circuit (de exemplu, Constanța - Mangalia, București - Mogoșoia și Putna).



POZIȚIA ROMANIAN BUSINESS LEADERS

Romanian Business Leaders (RBL) cere autorităților române să respecte angajamentele luate față de partenerii europeni și propune și susține următoarele măsuri:

- Recepția în cursul anului 2018 a cel puțin 140 de kilometri din rețeaua europeană de marfă și călători (TEN-T). Fără acești kilometri de cale ferată, viteza medie a trenurilor din România va scădea și mai mult, din cauza faptului că între Simeria și km 614 (4 secțiuni de cale) vor începe lucrări care vor face ca viteza să scadă pe acest tronson la 30 km/h.
- Electrificarea urgentă a celor 58 de kilometri de cale ferată dintre Giurgiu (de la frontiera cu Bulgaria) și Rădulești (Videle), ca rută alternativă la tronsonul București-Giurgiu (prima secțiune de cale ferată de pe teritoriul Țării Românești), care este închisă de peste 12 ani. Urgența propunerii este accentuată de faptul că Bulgaria și Grecia au reclamat la Comisia Europeană că nu se pot conecta la TEN-T din cauza nefuncționării rutei feroviare Giurgiu - București și că trebuie să schimbe partida (locomotiva) deoarece nu există continuitate de la Ruse, respectiv Giurgiu.
- Realizarea urgentă a unui studiu de fezabilitate pentru liniile de mare viteză din România. Cu toate au fost încheiate protocoale pentru realizarea liniei de mare viteză între Viena, Budapesta-București-Constanța, progresul întârzie din cauza părții române. Ungaria a anunțat deja că are asigurate fondurile necesare pentru studiul de fezabilitate pentru o linie de mare viteză între Budapesta și Cluj-Napoca.
- În ciuda suprafeței și a lungimii rețelei feroviare preexistente, România a pierdut poziția dominantă în regiune în fața Austriei și Ungariei, din cauza marilor întârzieri în execuție din zona Simeria și Coslariu. Vecinii României sunt tot mai interesați să se conecteze cu țara noastră, cel mai recent anunț venind din partea Serbiei, care vede necesară o linie de mare viteză între București și Belgrad.
- Realizarea unui coridor rutier și feroviar care să lege cele trei mări europene: Marea Baltică de Marea Adriatică și de Marea Egee.