

Strategia de material rulant a CFR Călători pentru perioada 2021-2024

Strategia actuală a sistemului feroviar românesc constă în modernizarea infrastructurii coridoarelor Europene de transport pentru asigurarea transportului de lung parcurs cu viteze mari la nivel european, modernizare pentru care sunt asigurate fonduri europene și care este în curs de implementare. Planul de viitor pentru serviciile de transport de călători este de a se concentra pe coridoarele principale unde infrastructura feroviară modernizată va putea permite îmbunătățirea serviciilor oferite cu resurse adecvate.

Singura modalitate pentru a se asigura îmbunătățirea serviciilor oferite publicului călător este concentrarea resurselor pentru asigurarea transportului de lung parcurs cu trenuri compuse din material rulant nou sau modernizat, eliminarea serviciilor cu pierderi mari și asigurarea transportului pe rutele secundare cu automotoare și rame electrice, a căror utilizare va conduce la diminuarea costurilor de exploatare.

Strategia de dezvoltare a SNTFC CFR Călători trebuie să se încadreze în planurile strategice multianuale, pe termen mediu și lung din domeniul transporturilor și să se înscrie în tendințele și recomandările pentru România ale Uniunii Europene.

În acest context, reabilitarea coridorului IV Pan-European Rin - Dunăre (Nürnberg – Praga – Viena – Budapesta – Curtici – Simeria – Brașov – București – Constanța cu o lungime de aproximativ 2000 km și care traversează România pe o lungime de 880,2 km) astfel încât să permită circulația trenurilor de călători cu viteze de până la 160 km/h este unul dintre cele mai ambițioase și costisitoare proiecte europene.

Până în prezent a fost reabilitat tronsonul București – Constanța (secție pe care sunt deja operate trenuri de călători cu viteza maximă de circulație de 160 km/h) și sunt în curs de desfășurare lucrări de reabilitare a infrastructurii feroviare pe mai multe secțiuni ale Coridorului IV care, conform prognozei, vor fi date în exploatare la capacitate maximă, respectiv, viteză 160 km/h, astfel:

- Sighișoara – Simeria, începând cu anul 2022;
- Brașov - Sighișoara și Simeria - km 614, începând cu anul 2024;
- Predeal – Brașov, începând cu anul 2027.

Valorificarea acestor investiții prin creșterea efectivă a vitezelor de circulație pe aceste secțiuni și exploatarea eficientă a infrastructurii TEN-T reprezintă o obligație pentru Statul Român și o oportunitate pentru SNTFC CFR Călători.

Având în vedere:

- Existența cererii de transport pentru transportul feroviar, care în perioadele de vârf de trafic nu poate fi preluată integral,
- Existența potențialului de trafic care poate fi atras cu o ofertă feroviară competitivă, față de alte mijloace de transport, în condiții de poluare redusă,
- Necesitatea valorizării investițiilor făcute în infrastructura feroviară,
- Starea parcului de material rulant,

sunt necesare măsuri care să aibă un impact major asupra pieței transporturilor, respectiv, creșterea vitezei și a frecvenței trenurilor și repartizarea uniformă a acestora pe durata zilei, „în cadență” precum și creșterea parcursurilor directe și a conexiunilor internaționale.

Efectul pozitiv al acestor măsuri a fost testat și validat de către CFR Călători care le-a aplicat - în limita parcului său de material rulant apt să circule cu viteze de 160 km/h - pe tronsonul București – Constanța, cu includere și în relația Constanța – București – Brașov.

Astfel, au fost introduse în circulație trenuri care parcurg distanța București – Constanța în mai puțin de 2 ore, iar pentru viitorul plan de mers CFR Călători își propune introducerea unui mers de tren cadențat pe această relație.

Însă, parcul de material rulant de care dispune în prezent CFR Călători nu poate susține nici din punct de vedere cantitativ, nici calitativ exploatarea întregului potențial al relației București – Constanța (în mod special este necesară creșterea ofertei de trenuri pe relația Constanța – București – Brașov), extinderea modelului de trafic pe întreaga porțiune românească a Coridorului IV sau proiectele viitoare de mers de tren, ale CFR Călători, care vizează:

- **introducerea în circulație a trenurilor Intercity**, în corelație cu îmbunătățirea stării tehnice a rețelei feroviare;
- **dezvoltarea traficului feroviar transfrontalier**, inclusiv realizarea unui mers de tren cadențat (Arad-Budapesta);
- **îmbunătățirea ofertei de transport prin introducerea de relații noi, modificarea unora existente și realizarea unui număr mai mare de legături**;
- **suplimentarea numărului de trenuri de călători pe unele dintre secțiunile aflate deja în operare**, la intervalele orare sustenabile din punct de vedere al cerințelor de trafic;
- **extinderea mersului cadențat la noi relații de circulație** (ex. București – Constanța, București - Ploiești, București – Fetești, București – Roșiori etc);
- **creșterea capacității de transport a trenurilor în funcție de cerințele reale de trafic, în fapt o creștere a capacității de transport cu 25.000-30.000 locuri, o parte din aceste locuri fiind concurente secțiilor neelectrificate** (București – Pitești - Craiova, București - Pitești, București - Târgoviște, Brașov - Sibiu, Sibiu – Râmnicu-Vâlcea, București – Caracal – Râmnicu Vâlcea etc).
- **utilizarea parcului în corelație cu rangul de tren, distanțele și duratele de parcurs** (rame și automotoare pe distanțe scurte și medii, vagoane de dormit/cușetă și vagoane compartimentate/semicompartimentate pe distanțe lungi etc);
- **diminuarea consumului de motorină și implicit reducerea efectului poluării prin utilizarea cu preponderență a automotoarelor Diesel în contrapartidă cu circulația trenurilor în compunere clasică (locomotivă și vagoane)**, pe zone neelectrificate de scurt și mediu parcurs, în corelație și cu cerințele de trafic pentru fiecare tren în parte. Raportat la geografia feroviară națională, 40% din volumul de activitate al CFR Călători se realizează în regim de tracțiune Diesel.
- **retragerea eșalonată din circulație a materialului rulant cu vechime și uzură morală majoră** (ex: automotoarele seria 900 - an construcție 1935-1940, LVT și LVS – an construcție 1963-1968, vagoane de construcție veche și la care de la ultima modernizare au trecut mai bine de 20 ani). Din totalul de 262 de automotoare aflate în parcul inventar o pondere de 50% este reprezentată de automotoarele de construcție veche (AM seriile:700, 900, 1000, respectiv LVT).

În condițiile în care vârsta medie a parcului inventar de vehicule feroviare motoare (locomotive, automotoare și rame electrice) este de 51 ani, iar 40 % din parcul inventar de locomotive electrice nu a atins niciun proces de modernizare, în timp ce parcul inventar de material rulant tractat al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A are vechimea medie de 32 de ani de la data fabricației, este necesară:

- ✓ **creșterea graduală a parcului activ de material rulant și a ponderii vagoanelor apte să circule cu viteze maxime de 160/200km/h**, pentru operaționalizarea planurilor de mers adaptate evoluției condițiilor tehnice ale infrastructurii.

Au fost identificate principalele secțiuni relevante din punct de vedere comercial pentru care proiectarea trenurilor cu viteze maxime de 160/200km/h ar avea un impact maxim atât asupra traficului direct, cât și asupra efectului de sistem:

- Constanța - București – Brașov
- București – Arad
- Arad – Budapesta/Viena,

în compunerea acestor trenuri urmând a fi incluse, în funcție de orarii și vagoane speciale: de dormit și cușetă, pentru transportul bicicletelor și al schiurilor, a persoanelor cu mobilitate redusă etc.

- ✓ **modernizarea vagoanelor apte să circule cu viteze de până la 140km/h**, acestea urmând, pe de o parte, să conducă la creșterea ofertei de transport a CFR Călători, la nivel de rețea națională, dar în același timp și să permită retragerea etapizată din circulație a vagoanelor modernizate în anii 2000 și care nu mai pot comporta un nou proces de modernizare.
- ✓ **modernizarea și remorcarea trenurilor pe secțiile electrificate, cu preponderență**, cu locomotivele electrice de 3400 kW Bo-Bo clasice, în corelație cu tonajul trenurilor și caracteristicile secției.
- ✓ **utilizarea în complexe feroviare, în cadrul proceselor tehnologice de manevră, a locomotivelor hybrid (locomotive electrice pe acumulatori)**, ca și modalitate de reducere a costurilor operaționale și a poluării.
- ✓ **modernizarea, unui număr redus de locomotive electrice de 5100 kW Co-Co clasice**, pentru asigurarea remorcării trenurilor de călători acolo unde condițiile de circulație nu se pot asigura cu locomotive LE 3400 kW Bo-Bo.
- ✓ **remotorizarea locomotivelor diesel-electrice de 2100 CP clasice.**
- ✓ **efectuarea reparațiilor planificate la locomotivele electrice EA 5100 kw clasice** pentru asigurarea creșterii veniturilor din închirierea acestora.

Modernizarea locomotivelor se va realiza într-un număr limitat ca și etapa intermediară pentru trecerea la utilizarea cu preponderență a trenurilor compuse din automotoare diesel/rame electrice, compunerea clasică urmând a se regăsi în principal la trenurile de lung parcurs.

Principalele măsuri în conjuncție cu cele prezentate vor viza următoarele aspecte:

A. Vagoane

1. creșterea numărului de vagoane apte de circulație cu 160 km/h respectiv 200 km/h, realizată prin:

- efectuarea constantă a reparațiilor planificate (vagoane salon construcție nouă produse de Astra Arad în perioada 2005-2011);
- efectuarea de reparații generale-RG (cu modernizare) pentru vagoanele fabricate de Astra Arad în perioada 1996 – 2005 (seria 2190), pentru vagoanele importate la începutul anilor '90 (seriile 1980,

2180 și a vagoanelor cu locuri de dormit, seria 7180), respectiv pentru vagoanele echipate cu boghiuri Y32 la începutul anilor 2000 (seriile 1976, 2076)

- analiza posibilităților de reactivare și eventual reamenajare multiserviciu (pentru transportul persoanelor cu mobilitate redusă, a bicicletelor și schiurilor etc) a vagoanelor apte de circulație cu viteza de 160 km/h, în prezent retrase din circulație (vagoane bar-bistro, vagoanele destinate serviciului business, vagonul prototip 2081)
 2. **continuarea derulării de programe de modernizare pentru vagoanele apte de circulație cu viteza maximă de 140 km/h, prin modernizarea vagoanelor echipate cu boghiuri tip Gorlitz V (seriile 1950,2050,3950).**
 3. **retragerea din utilizare și introducerea în procesele de casare a vagoanelor ce nu sunt echipate cu instalații de climatizare, ce au o vechime de peste 40 de ani de la data fabricației, respectiv 20 de ani de la data ultimei reamenajări, a căror structură nu se pretează extinderii duratei de folosire (135 unități, echipate cu frână cu saboți, boghiuri tip MD, seriile 1056, 1954, 1955, 2054, 2055) simultan cu disponibilizarea parcului cu o vechime de peste 35 de ani de la data fabricației, în cazul căruia nu s-au efectuat lucrări ulterioare de investiții (550 de unități, seriile 1147, 1947, 1957, 2047, 2057, 2059, 2147, 2157, 1617/2617)**

B. Tracțiune

1. **Montare instalație de comandă locomotivă ICOL cu ocazia efectuării reparației planificate tip RG la locomotivele electrice de 3400 kW Bo-Bo clasice.**
2. **Montare instalație de comandă locomotivă ICOL cu ocazia efectuării reparației planificate tip RG la locomotivele electrice de 5100 kW Co-Co clasice.**
3. **Remotorizare cu ocazia efectuării reparației planificate tip RG la locomotivele diesel-electrice de 2100 CP clasice.**
4. **Modernizare locomotive diesel hidraulice prin transformarea lor în locomotive electrice pe acumulatori, pentru utilizarea în activitatea de manevră.**
5. **Efectuarea reparațiilor planificate tip R7, R8 și R9 la automotoarele Desiro**

Modernizarea vagoanelor și a locomotivelor existente în parc „CFR Călători” reprezintă modalitatea cea mai rapidă și eficientă din punct de vedere financiar pentru îndeplinirea dezideratelor propuse, modernizare care se va face concomitent cu reparațiile planificate.