

ERTMS/ETCS o pălărie prea mare pentru România

27 Aprilie 2023



Ministerul Transporturilor propune modificări ale Programului național de implementare a Sistemului european de management al traficului feroviar ERTMS/ETCS, în sensul relaxării cerințelor formulate până acum privind existența sistemului la bordul materialului rulant și pe liniile feroviare. Sunt scoase din zona de obligativitate segmente ale rețelei feroviare naționale, dar și o parte a materialului rulant.

Ministerul Transporturilor a prezentat miercuri un [proiect de act normativ](#) ce conține propuneri de modificare la HG 651/2022 pentru aprobarea [Programului național de acțiune](#) privind implementarea Sistemului european de management al traficului feroviar.

Prevederile par a relaxa semnificativ cerințe ambițioase privind implementarea acestui sistem în România. Practic, mai multe zone ale transporturilor feroviare sunt scoase de sub obligativitatea implementării sistemelor ERTMS/ETCS care garantează siguranța transporturilor feroviare la viteze de 160 kilometri pe oră. Astfel, pot fi introduse pe piață în România vehicule noi fără a fi echipate cu ETCS, în condițiile în care acestea sunt destinate exclusiv serviciilor naționale, cu excepția cazului în care aria de utilizare a acelor vehicule include o secțiune de mai mult de 150 km echipată sau care urmează a fi echipată cu ETCS într-un interval de până la cinci ani după eliberarea autorizației de introducere pe piață a vehiculelor respective, spun propunerile.

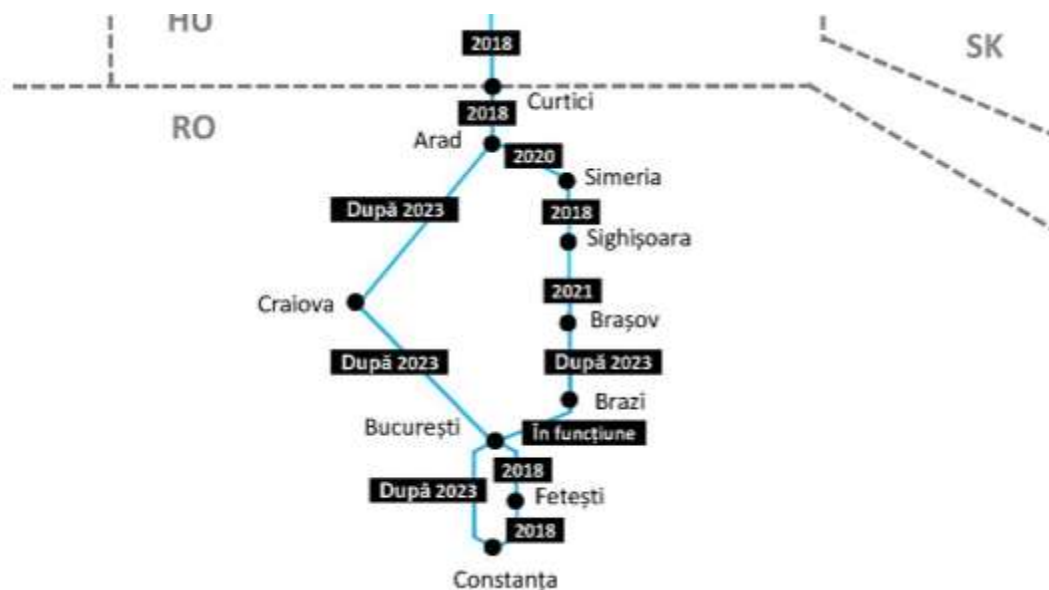
Este însă neclar ce înseamnă arie de utilizare și cât de sigură e folosirea acestui concept. Care sunt garanțiile că un mijloc de transport nedotat ERTMS/ETCS, declarat a fi utilizat pe o linie secundară fără acest sistem nu va ajunge, prin „derogări”, să fie folosit pe un coridor european?

Ministerul mai invocă prevederi din [Anexa](#) la Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei din 27 mai 2016, potrivit cărora nu este obligatorie echiparea cu ETCS a echipamentelor mobile noi de construcție și de întreținere a infrastructurii feroviare, locomotivele de manevră noi.

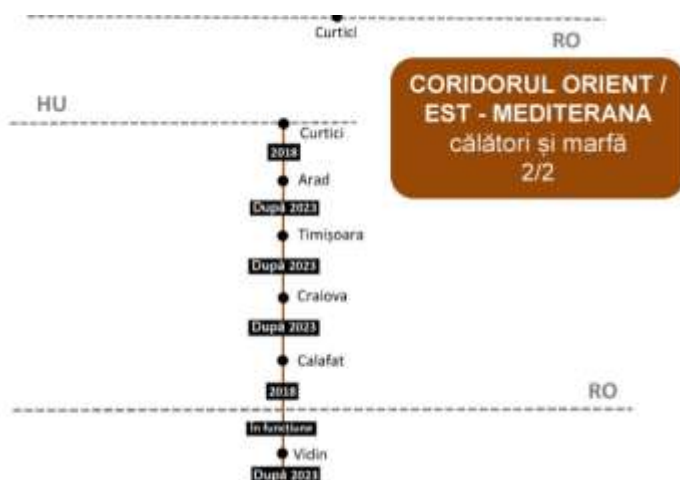
Excepții de la ERTMS/ETCS

Nu în ultimul rând, apar scutite „alte vehicule noi care nu sunt destinate liniilor de mare viteză dacă acestea sunt destinate exclusiv serviciilor naționale exploatate în afara coridoarelor definite în anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/6 și în afara liniilor care asigură conexiunile către principalele porturi, stații de triaj, terminale de marfă și zone de transport marfă europene, definite la articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/6 sau dacă acestea sunt destinate exploatării transfrontaliere în afara TEN, și anume exploatarea până la prima stație din țara vecină sau până la prima stație unde există conexiuni pentru continuarea călătoriei în țara vecină, utilizând doar linii din afara TEN.”

Or, Anexa 1 (vezi grafic mai jos) la care se face referire recunoaște României doar sectoarele Constanța – București – Brașov – Simeria – Curtici, precum și Calafat – Craiova/București – Craiova – Timișoara – Arad – Curtici, neexistând un sector de cale ferată din Moldova.



Excluderea Moldovei și a altor regiuni, precum nordul Transilvaniei nu este menționată explicit, ci doar posibilă, dat fiind că acestea nu figurează în Anexa 1 la Regulamentul 2017/6. Comisia Europeană are însă în vedere modificarea rețelei TEN-T în sensul extinderii acesteia către Republica Moldova și Ucraina, fapt ce ar duce la includerea estului țării noastre pe Coridoarele recunoscute.



Anexa la proiect argumentează și scoaterea locomotivelor vechi din parcul celor care trebuie dotate ERTMS/ETCS. „Modernizarea locomotivelor se face păstrând sistemul de bază, cu motoare electrice de tracțiune sincrone, în curent continuu, cu graduator, fără reglarea continuă a frecvenței. Implementarea sistemului ERTMS/ETCS on board pe acest tip de locomotive

electrice ar necesita intervenții mult mai ample asupra instalației de tracțiune, comandă și control, dar și comunicarea sistemului cu un calculator al locomotivei, precum și montarea de noi cablaje. De asemenea, locomotiva ar trebui echipată cu instalație DMI (Driver Man Interface) și unitatea de interfață a trenului (TIU), intervenții care ar crește semnificativ costurile de modernizare și ar scădea rentabilitatea investiției. **Astfel, în ceea ce privește modernizarea locomotivelor electrice (retrofit), considerăm că nu**

este eficientă instalarea sistemului ERTMS/ETCS on board nivel 2 pe acestea”, stă scris în Aexa la proiect.

Mențiunea este o relaxare a prevederilor inițiale. Conform Programului Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport din România pentru perioada 2021 – 2030 toate achizițiile de material rulant nou (din programele operaționale și PNRR) vor avea prevăzute echipamente ERTMS/ETCS on board.

În prezent, pe rețeaua feroviară din România, operează un număr de aproximativ 54 de vehicule feroviare echipate sau cu posibilitatea rapidă de echipare cu instalație ERTMS/ETCS. Aceste vehicule feroviare sunt reprezentate atât de locomotive electrice pe patru osii (de tip Bo-Bo) sau șase osii (de tip Co-Co), de călători sau de marfă, cât și de rame electrice.

În ceea ce privește implementarea sistemului on track, aceasta s-a făcut doar pe secțiunile Constanța – București – Buftea și Brazi – Câmpina – Predeal, dar și acestea trebuie actualizate la ERTMS 2.



Care sunt costurile

Costul mediu actualizat pentru un echipament ERTMS/ETCS instalat pe o cale ferată modernizată, a fost stabilit la 0.4 mil.EUR/km. Această sumă cuprinde, de asemenea, toate costurile necesare pentru certificare și punerea în funcțiune a instalației ERTMS. În acest context, rezultă că lungimea tuturor secțiunilor de cale

ferată aparținând rețelei TEN-T Core, TEN-T Comprehensive și transfrontalieră este de aproximativ 2800 km. Astfel, costul total estimat pentru instalarea ERTMS/ETCS pe aceste secțiuni este de aproximativ de 1.13 mld. EUR. Această sumă cuprinde costurile atât pentru secțiunile cu ERTMS deja instalat, cât și pentru proiectele aflate în lucru (0.21 mil.EUR), dar și pentru proiectele care urmează a fi implementate (919 mil. EUR).

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>

