

# Infrastructura feroviară este depășită de nevoile industriei. Cum se poate aduce ea la cerințele economiei actuale? Ce spun cei mai mari jucători din industrie

8 aprilie 2021



Mihaela Popescu, Tenaris Silcotub Zalău: În primul rând transportul feroviar este mult mai puțin poluant și cred că astăzi, când vorbim de decarbonizare nu putem să ignorăm acest lucru. Principala direcție ar fi modernizarea liniilor pentru a putea asigura o anumită viteză și a evita situații de criză.

Adrian Popescu, TMK Artrom Slatina: Fără o infrastructură logistică combinată modernă, România nu poate atrage investiții în industrie. Mai grav este că marile companii care au avut curajul și au investit aici își pot pierde entuziasmul.

Trenurile de marfă circulă în România cu o viteză medie de 15-17 km/h și pe multe tronsoane, folosite de marii jucători din industrie, sunt restricții de viteză sau de tonaj. Comisia Europeană a enunțat cu subiect și predicat că unul dintre transporturile viitorului este cel feroviar, în condițiile în care este mult mai puțin poluant. În aceeași vreme, marii jucători din industrie, care produc piese de mare tonaj care nu sunt pretabile transportului rutier, aduc în discuție starea infrastructurii feroviare din România și faptul că actualele condiții descurajează investițiile.

„Infrastructura feroviară este extrem de importantă pentru producătorii industriali pentru că permite transportul de produse în mod eficient. Pentru Tenaris Silcotub, transportul feroviar trebuie să fie soluția sustenabilă de livrare a mărfurilor datorită cantităților mari de scrap/produse din oțel care trebuie gestionate”, spune, pentru ZF, Mihaela Popescu, directorul general al Tenaris Silcotub Zalău, producător de țevi industriale cu afaceri de 2,4 mld. de lei și aproape 1.800 de angajați.

Adrian Popescu, directorul general al TMK Artrom Slatina, producător de țevi industriale, este de părere că infrastructura feroviară din România trebuie refăcută cu totul și adaugă că nu de puține ori urmărește personal „cu sufletul la gură” transporturile de oțel întârziate, care de multe ori au pus în pericol relația cu clienții din Europa și SUA.

„Totul trebuie refăcut. Liniile de parcurs trebuie modernizate și transformate astfel încât să accepte trenuri grele, la viteză mare, vagoane încărcate la capacitate maximă (pentru a asigura diminuarea costurilor de transport pe tonă de produs) parcul de material feroviar trebuie înlocuit în foarte mare măsură, realizarea unor terminale intermodale pentru camioane și containere în centrul marilor centre industriale care să degreveze șoselele de circulația camioanelor etc”, a spus Adrian Popescu.

TMK Artrom derulează afaceri de 1,2 mld. lei în România și are 1.500 de angajați la Slatina.

Investițiile în infrastructura feroviară din România în ultimii 30 de ani au fost minime și astfel s-a ajuns în situația în care nu mai răspunde cerințelor economiei actuale. Petru Ianc, președintele Societății de Metalurgie Române și membru în Consiliul de Administrație al Societății Căilor Ferate Române între 1993 și 1996, explică cum arată infrastructura feroviară în 1989:

„România a avut una dintre cele mai dense rețele de cale ferată din Europa - 11.000 de km de cale ferată. Această cale ferată trebuia să facă față unei producții de circa 15 mil. de tone de oțel care, dus-întors, adică aprovizionare-desfacere, plus materiale auxiliare, trebuia să transporte minim 30 mil. de tone de material.”

Soluțiile, în opinia sa, implică o analiză a situației actuale și modernizarea căilor ferate care au un potențial mare de încărcare, astfel, pe acele tronsoane să se crească substanțial viteza de deplasare a trenurilor. Petru Ianc mai spune că în analiză trebuie avute în vedere și siguranța transportului feroviar și rezolvarea problemelor care pot apărea în urma intemperiilor.

Companiile din siderurgie au fost nevoite să se adapteze la condițiile actuale. Adrian Popescu spune că cele mai multe transporturi ale TMK Artrom se realizează pe șosele,

din cauză că transportul feroviar este, în acest moment, incert și poate fi inclusiv periculos din cauza stării materialului rulant.

„Din cauza vechimii liniilor feroviare și a materialului component (profil șină, traverse, piese de prindere etc.) au avut loc în ultimii ani câteva accidente cu trenuri care transportau marfă (inclusiv din oțel) unde s-au văzut deficiențele tehnice și degradarea unor elemente ale caii de rulare.”

Pentru o companie precum Tenaris Silcotub, care are centrul de producție în Zalău, un transport feroviar spre Portul Constanța, de exemplu, ar dura, în medie, aproape 47 de ore la o viteză de 15 km/h, dacă transportul nu va avea întârzieri sau devieri de la rută. Transportul rutier este mai poluant, iar Mihaela Popescu arată că într-un singur transport feroviar s-ar putea transporta o cantitate de oțel pentru care ar fi nevoie de 75 de camioane până la Constanța.

„Transportul feroviar este mult mai puțin poluant și cred că astăzi, când vorbim de decarbonizare nu putem să ignorăm acest lucru. În al doilea rând, vorbim de cantitățile care pot fi transportate și vedem importanța unui lanț de desfacere eficient în care să putem ajunge la client repede, dar și cu cantitățile necesare. De exemplu, cu un tren putem trimite de la Zalău la Constanța 1.500 de tone de țevi, ceea ce este echivalentul a 75 de camioane.”

**Sursa:** <https://www.zf.ro/business-sustenabil/>