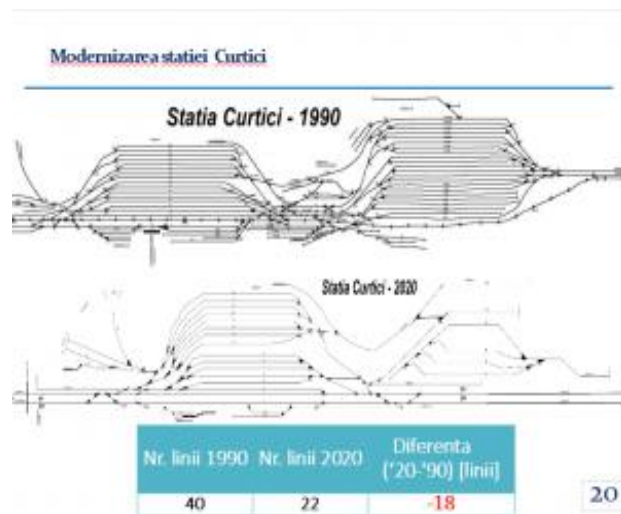


Marfa merge „la picior” cu trenul în România, după miliarde de euro investite în infrastructura feroviară

23 martie 2021

După miliarde de euro investire în calea ferată din România rezultatele sunt departe de așteptări. Viteză comercială a mărfurilor transportate în vagoane izolate e aproape de viteză de deplasare a unui om, anumite secțiuni modernizare sunt strângulate de aglomerație și inclusiv portul Constanța riscă subdezvoltarea căci calea ferată nu are puterea de a îi prelua fluxurile. Pe granița de vest, containerele sunt descărcate de pe trenuri și sunt suite pe camioane.



Mia multe date privind evoluțiile capacităților căii ferate din România au fost prezentate marți la Zilele Club Feroviar – Conferințele Infrastructură de către Amedeo Neculcea, director general adjunct al operatorului privat GFR.

Neculcea a atras atenția că trebuie avută în vedere, în final, satisfacția clientului care finanțează sistemul feroviar, anume beneficiarul serviciilor de transport, client final. Ori, din punctul de vedere al acestuia, lucrurile nu stau strălucit.

România se găsește în mijlocul unei competiții pentru preluarea fluxurilor de marfă dinspre Turcia spre Europa Centrală. Aici competiția vine din partea Coridorului X care trece pe la sud de România. Avantajul acestuia este că e mai scurt cu câteva sute de kilometri față de Coridorul nostru sudic.

Un studiu de piață a Consiliului Feroviar pune problema competiției pentru aducerea mărfurilor către Budapesta dinspre Turcia. Prin Brașov ar fi 1.520 de kilometri față de 1.102 kilometri pe Coridorul X, prin Vidin – Craiova ar fi 1334, cu 21% mai mare decât pe Coridorul X, e o diferență mare”, spune Neculcea.

România ar putea prezenta avantajul doar că permite trenuri mai grele și de gabarit mai mare. Rămâne însă problema tronsonului Arad – Curtici, foarte intens utilizat. „Se pune întrebarea, deține Curtici capacitatea pentru fluxuri de trafic?” întreabă el.

Ori lucrările de modernizare ale tronsonului din vestul țării nu au dus la creșterea vitezelor trenurilor de marfă. Neculcea a făcut o comparație cu traficul prin nordul țării la Dornești, județul Suceava, și a observat că dacă acolo vitezele s-au menținut constante, în vestul țării au scăzut, inclusiv după modernizare. „Viteza comercială a trenurilor la Dornești a rămas constantă dar către Curtici a scăzut dramatic. Ne – am fi așteptat ca după 2016 viteza să crească, am ajuns la 3,86 kilometri la oră (viteză comercială a mărfurilor -n.red.), un om merge mai repede”, spune el.

Prezentarea directorului general adjunct GFR e disponibilă aici

El a prezentat date extrase din regulamentele de circulație care arată că acum se circulă mai încet decât inclusiv în perioada interbelică. Astfel dacă standardul actual COTIF cere ca un tren să parcurgă 800 de kilometri în 48 de ore, standardele interbelice cereau parcurgerea unei distanțe de 250 – 500 kilometri (mică-mare viteză), 400 kilometri standardul din 2005 și media din prezent, cea mai mică, de doar 185 kilometri. Dacă pe șosele viteza mărfurilor este egală cu cea a transporturilor de persoane, pe feroviar e la jumătate.

Care sunt motivele?

Amedeo Neculcea menționează că motive lucrările de modernizare realizate chiar cu desființarea unor linii. Ironic menționând o stație afirmă că „a fost un noroc că aceasta nu a fost modernizată”.

Modernizările s-au soldat cu reduceri ale numărului de linii din stații. Astfel Arad avea 45 de linii iar în 2020 după modernizare sunt 29. Curtici a scăzut de la 40 la 22. În unele cazuri a dispărut 40% din capacitatea de garare.

„Această dispariție lovește în traficul de mărfuri ce necesită garare, staționare, aceasta duce la încetinirea fluxurilor de marfă”, explică directorul general adjunct al GFR. Similar, pe Fetești Palas său pierdut 43% din linii. Cu toate acestea strategiile Ministerului Transporturilor prevăd capacități de creștere cu 400% a fluxurilor de marfă.

Ce consecințe negative au aceste situații

Portul Constanța cu o capacitate foarte mare de trafic de marfă riscă să fie sufocat neputând trimite mai departe marfa, pe rețeaua feroviară. În partea cealaltă a țării la Curtici, containerele sunt date jos de pe trenuri pentru a fi suite pe camioane, în proporție de jumătate.

„15 trenuri cu containere se opresc la Curtici după care sute de containere invadează România pe rutier, cel puțin jumătate ar putea veni pe feroviar”, spune Neculcea. În concluzie Neculcea recomandă că lucrările de modernizare a Coridorului IX să urmeze un alt modern în care nu mai sunt desființare liniile din stații.

Gabriel Stanciu: Lipsesc echipamente îmbarcate

Câteva explicații au fost oferite de către Gabriel Stanciu, director general Alstom România, moderator al primului modul al evenimentului.

El a explicat că la momentul elaborării proiectului există premisa intrării României în spațiul Schengen ceea ce ar fi făcut ca traficul de mărfuri să fie unul cursiv. S-a ajuns ca stația Curtici să fie tăiată în două, o parte albă, alta neagră, din punct de vedere al centralizării feroviare. Apoi trenurile dotate cu echipamente îmbarcate parte a sistemelor ERTMS. Aceasta ar permite rutarea automată a trenurilor. Investițiile în linie sunt incomplete dacă operatorii feroviari nu fac investiții, spune el.

Potrivit lui Gabriel Stanciu în programul actual al UE, Europe Rail (vechiul program Shift2Rail) proiectele trebuie realizate de către gestionarii infrastructurii împreună cu operatorii de transport. „Programul va trebui pregătit împreună între operatori și gestionarii de infrastructură”, spune el. Oricum dacă înainte 10% ne gândeam și 90% făceam și reparăm ceea ce am stricat, acum proiectele trebuie făcute după ce două treimi ai gândit și o treime am făcut, recomandă el. „Pe viitor să gândim foarte bine împreună, companiile, constructorii, proiectanții înainte de a da drumul la studii”, spune el.

Sursa: Club Feroviar