

Peste o treime dintre trenurile private de marfă au întârzieri. Transportul feroviar de marfă, în special de cereale, este afectat de restricțiile pe care le impune CFR Infrastructură – Scrisoare deschisă adresată Ministrului Transporturilor

1 septembrie 2021



Aproximativ 30-40% din trenurile private de marfă înregistrează întârzieri inclusiv din cauza lucrărilor și a restricțiilor pe care le introduce CFR Infrastructură, unele fără informarea și consultarea transportatorilor feroviari, arată Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR).

Într-o [Scrisoare Deschisă](#) adresată Ministerului Transporturilor, organizația care reunește 14 societăți cu o cotă de piață de 70% arată starea precară a infrastructurii feroviare și problemele care apar pe tronsoanele care intră în programele de reabilitare sau reînnoire.

În afară de cele arătate, considerăm că problemele și închiderile grave, în această perioadă de vârf de trafic, afectează transportul feroviar de marfă, pentru toate mărfurile, mai ales pentru cereale. Majoritatea stațiilor au doar 1 linie abătută în care să poată fi oprite trenurile de marfă, pe secția saturată Brașov – Sighișoara – Deva – Glogovat se circulă pe un singur fir, care, și acesta este afectat de închideri totale, în general de 3 ori/săptămână, între 6 și 10 ore. În lunile iunie, august, octombrie, au fost, sau se prevăd, închideri totale de 7-8 zile, care vor paraliza complet traficul din Zona de Vest a României și la frontiere. Devierea traficului se face pe o linie simplă – Arad-Timișoara – Caransebeș – Drobeta Turnu Severin – Filiași, obligând la tonaj redus, cu restricții și închideri, și care este și supraaglomerată. Magistrala 900 este grevată de închideri pe fire de circulație, susțin transportatorii feroviari privați.

Închiderea permanentă a liniilor în zona Buzăului afectează tot traficul la/de la Port Constanta către toată zona Moldovei (blochează transportul de produse petroliere, cereale, containere, precum și traficul internațional), mai arată OPSFPR.

De asemenea, CFR Infrastructură nu ar informa conform legii cu privire la noile restricții: „De cele mai multe ori, CNCF CFR SA nu publică restricțiile temporare de capacitate și rezultatele preliminare ale unei consultări cu solicitanții în termenele prevazute la pct.8 din Anexa nr.VII – Calendarul procesului de alocare (prevazut la art. 43) din Legea nr.202/2016, completată și modificată prin OUG nr.52/25.06.2019 și nu crează un mecanism prin care să discute această limitare de capacitate, înaintea schimbării Mersului de tren și nu informează operatorii de transport feroviar”

Scrisoarea deschisă vine și în contextul discuțiilor de la sfârșitul lunii iulie atunci când Ministerul Transporturilor a propus mai multe [măsuri](#) pentru îmbunătățirea siguranței feroviare după valul de deraieri la trenurile de marfă. Atunci, ministrul transporturilor, Cătălin Drulă le-a transmis operatorilor privați că „rupe pisica în două” cu referire la normele de siguranță feroviară.

Prin PNRR, Ministerul Transporturilor a propus un program amplu de intervenții de tip reînnoiri, „quick-wins”, centralizări și electrificări de aproximativ 1 miliard de euro, care va îmbunătăți viteza și calitatea infrastructurii pe circa 2.500 de km de cale ferată, într-un timp mai scurt decât cel alocat modernizărilor (care vor continua în paralel pentru 315 km de cale ferată), preciza ministrul Drulă.

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