

Patronatele către Transporturi: Ce aveți de gând să faceți? Viteza mărfurilor e sub 10 kilometri la oră

1 Noiembrie 2021



Sistemul feroviar a devenit unul al paradoxurilor. În urma „modernizărilor”, liniile dispar, marfa circulă mai încet, pe liniile modernizate se merge mai încet decât pe cele nemodernizate. Patronatele feroviare au adresat cinci întrebări CFR SA și Ministerului Transporturilor, iar răspunsurile nu au mulțumit operatorii de transport.

În mai multe adrese trimise în ultima perioadă Ministerului Transporturilor și CFR SA, Organizația Patronatelor Societăților Feroviare Private din România ([OPSFPR](#)) descrie situația critică în care se găsesc transporturile feroviare din România, în pofida oricăror strategii declarate la nivel național sau european. Organizația patronală condusă de Vasile Șeclăman spune că în primul semestru, CFR SA a reușit să finalizeze lucrări de reînnoire a infrastructurii pe câțiva zeci de km. Este mai mult decât în ultimii 10 ani, însă total insuficient pentru nevoile reale ale pieței, transportatorilor și clienților acestora.

Liniile din stații, cu 40% mai puține după modernizare

Una dintre primele probleme expuse este cea a liniilor de primire – expediere din stații. „Întrucât traficul de mărfuri este unul cu prioritate scăzută, conform tehnologiei, în stații trebuie să existe suficiente linii de primire – expediere pe care trenurile să poată aștepta în vederea operațiunilor de trecere înainte sau încrucișare. După cum s-a arătat în numeroase ocazii, pe secțiunile de infrastructură modernizate au fost desființate peste 40% din liniile din stații, în pofida prevederilor din Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030, aprobată prin OMT nr. 508/2008”.

Paradoxal însă, în urma modernizărilor, rezultatele trebuiau să fie altele, astfel:

- mărirea capacității de transport cu 30% până la 100%;
- creșterea accesibilității pe rute și destinații cu 20% – 50%;
- reducerea timpului mediu de călătorie cu 20% până la 40%.

„Așadar, se poate constata că rezultatele modernizării, în ceea ce privește traficul de mărfuri, contrazice în totalitate dezideratele enunțate de către MTI, deziderate care ar fi obligat DTF (Direcția Transport Feroviar -n.red.) să propună și să ia măsuri concrete, de mai bine de 10 ani”.

Pe secțiunile nemodernizate, diminuarea numărului de linii destinate operațiunilor specifice transportului de mărfuri a fost în afara oricărui control și, mai grav, „continuă să scadă”. În aceste condiții, s-a ajuns în situația în care cele mai multe stații (care nu au fost desființate) au cel mult o singură linie, pentru trenurile de marfă în așteptare pentru încrucișări și treceri înainte, total insuficient pentru asigurarea unui transport de mărfuri competitiv.

Diminuarea exagerată a dispozitivelor de linii au adus rețeaua într-o situație în care redundanța este la nivelul „zero”. Orice închidere de linie are impact direct și foarte vizibil asupra circulației trenurilor de marfă.

În plus, lipsa liniilor din stații face ca ferestrele libere de circulație să nu poată fi folosite eficace, pe liniile dotate cu bloc de linie automat fiind anulată posibilitatea circulației în pachet.

Viteza mărfurilor pe calea ferată, sub 10 kilometri la oră

Este cunoscut faptul că printre primele simptome vizibile ale deficitului de capacitate a unei infrastructuri se află diminuarea indicatorilor de calitate ai traficului, cum ar fi viteza și regularitatea. Măsurile de sporire a capacității prin redarea în circulație a liniilor închise, întârzie să apară.

Astfel, diminuarea vitezei comerciale a mărfii (a nu se confundă cu viteza comercială a trenurilor) sub pragurile minime asumate prin lege de statul român, de 8,33 km/h în trafic intern și 16,66 km/h în trafic internațional, accentuează în mod artificial (și abuziv) lipsa de personal itinerant și de mijloace de transport, cu efecte imediate în creșterea însemnată a costurilor pentru operatorii de transport, indiferent de forma de proprietate.

Pe aceeași rețea, de patru ori mai multă marfă în 1990

Patronatele reamintesc faptul că în anii 1989-1990 volumul total al prestațiilor transportului feroviar de marfă era de circa 4 (patru) ori mai mare decât cel actual. „Având în vedere că rețeaua feroviară nu a suferit modificări majore de configurație în această perioadă, rezultă că poate asigura suportul logistic al unei astfel de creșteri, evident cu condiția readucerii sale la parametrii proiectați.

„O astfel de creștere nu este posibilă fără eliminarea actualelor distorsionări ale pieței transporturilor terestre de mărfuri. În plus, este necesară reabilitarea facilităților infrastructurii feroviare strict necesare pentru derularea transportului intermodal și a transportului în vagoane izolate. De asemenea, trebuie avut în vedere că o eventuală creștere a transportului feroviar de mărfuri, simultan cu creșterea transportului feroviar de pasageri, va genera probleme de management al circulației trenurilor care va fi foarte dificil de gestionat cu mijloacele tehnice actuale”.

Lucrările de modernizare închid liniile

Lucrările de modernizare a căii ferate reprezintă o serie de provocări operaționale pentru companiile care prestează servicii de transport feroviar de marfă și pentru clienții acestora, venind la pachet cu restricții de viteză și tonaj în multe zone, ceea ce duce inevitabil la întârzierea trenurilor.

CFR SA anunța la începutul lunii iulie că sunt deschise 21 de șantiere pe calea ferată, urmând să fie demarate lucrările pe alte 13 șantiere, odată cu finalizarea procedurilor de achiziție de lucrări și servicii feroviare aflate în derulare.

Ca urmare a strategiilor deficitare de finanțare și dezvoltare de până acum, practicate de conducerile succesive ale Ministerului și Direcției Feroviare, rețeaua, deși nu s-a diminuat semnificativ ca lungime, s-a „subțiat” substanțial, în sensul în care mare parte a dispozitivelor de linii din stații sau stații în întregul lor, au dispărut.

„Tronsoanele de infrastructură cu cele mai mari probleme sunt cele care intră în procese de reabilitare anunțate în timp scurt, fără să existe o corelare cu nevoile operatorilor de transport feroviar.

Astfel, peste 30-40% din trenurile operate de către operatorii feroviari de marfă privați întâmpina întârzieri”.

Exemple sunt: Axa Curtici – Port Constanța, zona de Vest, zona Banatului și zona Curtici – Episcopia – Valea lui Mihai, Vîntu de Jos, Târgu Mureș, zonele de frontieră. „Cele mai multe probleme le întâlnim în zona Curtici – Deva – Simeria, la accesul spre Curtici și zonele de încărcare pentru cereale în zona Banatului, Timișoara, Moldova și zona Buzău. Blocajele la granițe sau la preluarea trenurilor în portul Constanța generează gâturi pe

lanțul de transport și duc la întârzieri la descărcarea trenurilor, dar și la asigurarea la timp a vagoanelor pentru clienți.

Patronatele dau exemple numeroase linii cu doar una abătută, linii cu un fir, închideri totale sau parțiale, toate într-o perioadă în care pe calea ferată trebuie transportate cantități mari de cereale, rodul unui an agricol bogat.

Cele cinci întrebări adresate Ministerului Transporturilor și CFR SA

În urma celor prezentate, OPSFPR a adresat următoarele cinci întrebări:

1. Pe ce se bazează afirmația că „rețeaua feroviară nu a suferit modificări majore de configurație”?
2. Ce prevăd planurile de modernizare pentru coridorul IV în ceea ce privește suprimarea liniilor și a stațiilor, având în vedere că, din analizele noastre, pe porțiunile deja „modernizate” au fost amputate aproape jumătate din linii ?
3. Ce măsuri a întreprins și intenționează să întreprindă Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru respectarea „Regulamentului European 913/2010” cu privire la transportul feroviar de mărfuri competitiv ?
4. Cum monitorizează statul român, prin MTI, respectarea Convenției privind „Transporturile Feroviare Internaționale” la care a aderat, câtă vreme nu cere de la actorii implicați nicio statistică cu privire la viteza comercială a mărfii (care trebuie să fie de minimum 400 km/zi sau 16,66 km/h în trafic internațional) ?
5. Cum monitorizează statul român, prin MTI, și ce măsuri a luat pentru respectarea Legii 110/2006 (Regulamentul privind transportul pe căile ferate din România), câtă vreme nu cere de la actorii implicați nicio statistică cu privire la viteza comercială a mărfii (care trebuie să fie de minimum 200 km/zi sau 8,33 km/h în trafic local)?

OPSFPR spune că în ultimii patru ani a transmis o serie de adrese, analize și materiale, inclusiv la nivelul DTF, care au conținut informații și propuneri concrete cu principalele probleme din sistemul de transport feroviar. Discuțiile purtate cu unii oficiali nu s-au soldat cu niciun rezultat.

Ce au răspuns Ministerul Transporturilor și CFR SA

La problemele ridicate de operatori, Ministerul Transporturilor spune că:

- a introdus ghișee unice pentru solicitarea de trase pe Coridoarele europene de transport;
- aplică prevederile internaționale privind recunoașterea reviziilor făcute la plecare și în tranzit în statele vecine;
- controlul de frontieră cu Bulgaria se face ă la punct unic și urmează să se procedeze la fel și în relația cu Ungaria;
- au fost armonizate regulile privind transporturile mărfurilor periculoase.

Răspunsuri au fost oferite și de CFR, chiar dacă nu satisfacătoare pentru Patronate. Potrivit CFR SA:

- degradarea infrastructurii e consecința unei „subfinanțări severe și continue” a căii ferate;
- limitarea capacităților de transport e consecință inevitabilă a eforturilor de reabilitare a căii ferate;
- În problema liniilor din stații, CFR SA acceptă problema, însă spune că proiectele de modernizare trebuie să respecte „reguli și restricții impuse de Comisia Europeană cu privire la configurarea proiectelor”, de natură să asigure îndeplinirea „obiectivelor de interes comunitar”. CFR are în derulare dublări de linii pentru creșterea vitezelor de circulație, însă în cazul liniilor abătute sunt necesare alocări suplimentare de fonduri de la bugetul de stat.

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