

Ministerul Transporturilor dă o lovitură reparatorilor de material rulant. Siguranța feroviară, în pericol

1 Aprilie 2022



FOTO cu rol pur ilustrativ

Ministerul Transporturilor a emis un proiect de act normativ care amână cu șase luni termenul scadent la reparațiile generale sau planificate ale vagoanelor de călători. Aprobarea proiectului de Ordin este o lovitură dată industriei reparatoare în condițiile în care oricum reparațiile Săgeților Albastre tip R7 și R9 stau blocate din cauza contestațiilor. În plus, reparațiile vor fi mai scumpe, făcute cu șase luni întârziere, iar siguranța circulației feroviare va avea de suferit.

Proiectul de Ordin propune amânarea cu până la șase luni a reparațiilor la vagoanele de călători scadente la reparații în perioada 1 aprilie 2022 – finele anului. Este vorba de reparațiile tip RTG (revizie tehnică generală a vagoanelor de călători, cu ridicarea de pe osii/boghiuri) sau RP (reparație planificată la vagoane, cu ridicarea vagonului de pe osii/boghiuri).

La cât timp se fac reparațiile

Potrivit normativelor, reparațiile de tipul celor amânate acum se fac la 2-2,5 ani, cu o abatere de trei luni în plus sau în minus sau la atingerea a 500 mii de kilometri.

Proiectul de ordin propune:

- efectuarea unei revizii planificate de tip revizie tehnică intermediară – RTI 2 în subunitățile proprii operatorului de transport feroviar, menționate în anexă la Certificatul ERI pentru efectuarea acestui tip de serviciu, pe baza unei specificații tehnice avizate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR;
- vagoanele de călători la care se va aplica majorarea normei de timp pentru termenul de reparație planificată de tip revizie tehnică generală – RTG sau de tip reparație planificată – RP vor circula numai în trenurile de călători din traficul intern, cu o viteză maximă de circulație de maximum 140km/h conform livretelor de mers;
- prelungirea termenului de reparație planificată se poate efectua o singură dată în intervalul dintre două reparații planificate de tip RP sau RTG și nu se aplică vagoanelor care au beneficiat în trecut de prelungirea termenului de reparație planificată de tip revizie tehnică generală – RTG sau de tip reparație planificată – RP în urma efectuării unei revizii tehnice intermediare tip RTI 2.

Ministerul pretinde că și în condițiile amânării are loc menținerea unui nivel ridicat de siguranță în exploatare, a siguranței și calității serviciilor publice de transport. Prevederile prezentului proiect de ordin nu afectează obligația operatorilor de transport feroviar de a aplica prevederile Regulamentului (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009, cu modificările și completările ulterioare.

Surse consultate de Club Feroviar spun însă că prelungirea cu șase luni a termenului de reparație va duce la o deteriorare semnificativă a stării tehnice a boghiurilor cu riscuri crescute în privința siguranței feroviare.

Cum justifică Ministerul necesitatea

Proiectul de Ordin cuprinde și așa-zise argumente pentru adoptarea măsurii. „Având în vedere situația dificilă a parcului de vagoane al operatorilor de transport feroviar de călători, capacitatea limitată a industriei de a furniza servicii de reparații de material rulant

la nivelul necesar, precum și faptul că cererea de transport a crescut ca urmare a situației din Ucraina”, spun autorii propunerii în condițiile în care la trenurile ce sosesc din regiunea Moldovei nu există mai mult de 20-30 de refugiați în acest zile. „Lipsa unui parc suficient de vagoane de călători ar putea conduce la imposibilitatea transportului persoanelor evacuate din Ucraina ca urmare a conflictului militar, migrarea publicului călător către alte moduri de transport și crearea unei imagini defavorabile a serviciului de transport feroviar de călători”. Proiectul nu menționează câte vagoane ar putea fi afectate, dacă lucrările tip RTG sau RP ar fi făcute la timp.

În ceea ce privește așa-zisa capacitate limitată a industriei de a oferi servicii de reparație trebuie precizat că la acest moment există capacitate neacoperită. Pe cele câteva zeci de Săgeți Albastre ale CFR Călători se bat trei companii autohtone pentru a executa lucrările de tip R7 sau R9. Este vorba de Reloc Craiova (R7), Electroputere VFU Pașcani (R9) și Remarul 16 Februarie (atât R7 cât și R9). Licitările stau blocate la CNSC sau Curtea de Apel.

Mai trebuie precizat și faptul că numeroasele lucrări de reparație ce ar trebui executate în 2022 de către CFR Călători la parcul de material rulant au fost scuza găsită pentru pierderile mari ale companiei de stat.

„Pentru respectarea Normativelor Tehnice în vigoare și pentru asigurarea condițiilor de calitate, regularitate și siguranță a circulației, este necesară executarea reparațiilor programate la vehiculele cu termenul de scadență depășit, respectiv 600 de vehicule.

Suma bugetată pentru anul 2022, la capitolul “Cheltuieli cu reparații și întreținere” este de 218.000 mii lei. În același timp, au fost programate și reparații de natura investițiilor la materialul rulant, care majorează valoarea de inventar cu suma de 148.462 de mii de lei. Cheltuielile cu amortizarea mijloacelor fixe sunt estimate la valoarea de 402.000 mii de lei. Reparațiile care majorează valoarea de inventar a materialului rulant se vor înregistra pe cheltuieli cu amortizarea, pe durata cuprinsă între două reparații capitale, conform normativelor în vigoare”, se arată în nota de fundamentare a bugetului CFR Călători.

Cel mai probabil însă decizia de amânare a lucrărilor de reparație are legătură nu cu evacuarea cetățenilor ucraineni refugiați, ci cu dorința conducerii Ministerului Transporturilor de a obține – pe o cale nefirească – reducerea pierderilor operatorului de transport feroviar călători de stat.

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