

Dezvoltarea transportului intermodal necesită o reformă a orarelor feroviare

1 august 2022



Comisia Europeană a organizat o consultare publică privind dezvoltarea conexiunilor feroviare transfrontaliere. Reprezentanții sectorului feroviar de marfă au evidențiat nevoile specifice ale transportului intermodal în ceea ce privește alocarea capacității rețelei și planificarea orarelor în secțiunile de frontieră. Potrivit organizațiilor din domeniu, consultarea ar trebui să fie urmată de o reformă ambițioasă a

normelor de stabilire a orarelor și de gestionare a capacității.

Îndeplinirea obiectivului Strategiei de mobilitate inteligentă a UE de creștere a volumului de transport feroviar de marfă cu 50% până în 2030 este o sarcină ambițioasă, iar problemele de capacitate ale rețelei feroviare din Europa pot constitui un obstacol în calea atingerii acestui obiectiv. Acest lucru este valabil în special pentru liniile transfrontaliere, care se confruntă în prezent cu blocaje pentru traficul feroviar.

Această problemă afectează în special transportatorii intermodali, deoarece majoritatea acestor servicii sunt de natură internațională. În timp ce transportatorii rutieri beneficiază de facilitățile aduse de crearea Spațiului Schengen, pe calea ferată, frontierele interne ale Uniunii Europene reprezintă încă o barieră semnificativă în calea traficului.

Blocajele de la frontieră nu se datorează doar problemelor de infrastructură, ci și problemelor organizaționale. Administratorii de infrastructură se concentrează în principal pe legăturile naționale atunci când stabilesc orarele, ceea ce este de înțeles, având în vedere că marea majoritate a traficului de călători pe căile ferate este în prezent de această natură. Cu toate acestea, rezultatul este o slabă coordonare a orarelor între statele membre, ceea ce este evident în special în cazul trenurilor de marfă, care trebuie să aștepte multe ore înainte de a trece granițele.

„Dimensiunea actuală a perturbărilor și coordonarea deficitară a capacității pe rețeaua europeană arată în mod clar modul în care funcționează un cadru de gestionare a infrastructurii care nu răspunde nevoilor traficului transfrontalier. Având în vedere că mai

mult de 50% din traficul feroviar de marfă traversează cel puțin o frontieră, acest lucru este foarte important. Dacă dorim cu adevărat să atingem obiectivele de transfer modal, trebuie să stabilizăm situația pe termen scurt, dezvoltând în același timp un sistem mai puternic pentru viitor”, a declarat Dirk Stahl, președintele Asociației Europene de Transport Feroviar de Marfă (ERFA).

Organizația industrială a propus trei măsuri pentru a îmbunătăți transportul transfrontalier de mărfuri. În primul rând, introducerea unor norme uniforme pentru gestionarea capacității și stabilirea priorităților pentru tipurile de trenuri. În al doilea rând, introducerea unor reguli de alocare a capacității în situații de perturbare a traficului. În al treilea rând, simplificarea normelor internaționale de rezervare a capacității. Probleme similare au fost evidențiate în timpul activității inițiativei Rail Freight Forward, care lucrează la un proiect de reformare a normelor de construire a orarelor.

„În calitate de țară de tranzit, Germania se caracterizează printr-o proporție mare de transport internațional și se confruntă în prezent cu procese de capacitate care nu au fost încă armonizate la nivel internațional. Acest lucru ridică o serie de dificultăți. De exemplu, lucrările de construcție pe rețea trebuie să fie mai bine coordonate. Clienții cer o calitate ridicată a serviciilor. Există mulți concurenți în sectorul feroviar internațional, dar și multă cooperare, chiar și cu rivalii”, a scris Rail Freight Forward.

Printre propunerile ERFA se numără înființarea unui organism format din reprezentanți ai companiilor feroviare și ai administratorilor de infrastructură, care să coordoneze acțiunile în situații de perturbare a traficului. Planificarea orarelor anuale trebuie, de asemenea, să fie schimbată. Deși rutele prestabilite au un rol important, acestea nu reflectă nevoile transportului feroviar de marfă. Spre deosebire de traficul de pasageri, este dificil să se planifice fluxurile de marfă cu un an înainte, deoarece nevoile clienților se schimbă. Prin urmare, după cum s-a menționat mai devreme, trebuie să se garanteze capacitatea pentru transportul feroviar de marfă, ceea ce permite planificarea și soluții ad-hoc, se arată în documentul de poziție al organizației.

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