

Patronatele feroviare îi cer sprijinul lui Drulă: 40% din trenurile de marfă au întârzieri

30 august 2021

Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România i-a adresat luni o scrisoare deschisă ministrului Transporturilor, Cătălin Drulă, prin care îi semnaleză faptul că 30-40% din trenurile de marfă au întârzieri. Organizația patronală îi cere sprijin ministrului în rezolvarea unor probleme legate de închiderile de linii pentru reînnoire și de dispariția multor linii din stații, după încheierea proiectelor de modernizare.



OPSFPR amintește faptul că strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare pentru perioada 2021-2025 prevede, în primul an, reînnoirea infrastructurii feroviare pe 70 km de cale ferată, urmând ca succesiv, prin creșterea alocațiilor bugetare, să se realizeze lucrări de reînnoire a infrastructurii pe 650-700 km de cale ferată anual.

Astfel, Compania Națională de Căi Ferate CFR SA a anunțat la începutul lunii iulie că sunt deschise 21 de șantiere pe calea ferată, urmând să înceapă lucrările pe alte 13 șantiere, odată cu finalizarea procedurilor de achiziție de lucrări și servicii feroviare aflate în derulare. "Aceste lucrări 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. Aceste lucrări de infrastructură generează creșterea timpului de parcurs al trenurilor și reprezintă o provocare în ceea ce privește: productivitatea resurselor, menținerea între limitele luate în calcul la semnarea contractelor, a costurilor companiilor și onorarea cu succes a cerințelor clienților, angajate", se arată în scrisoarea deschisă.

Trenurile de marfă au întârzieri pe tronsoanele unde se lucrează la infrastructură



Președintele OPSFPR, Vasile Șeclăman, arată că tronsoanele de infrastructură cu cele mai mari probleme sunt cele care intră în procese de rehabilitare anunțate din scurt timp, fără corelarea cu operatorii de transport feroviar. Din această cauză, peste 30-40% din trenurile operatorilor feroviari de marfă au întârzieri.

Organizația patronală dă și o listă de tronsoane pe care apar mari întârzieri în circulația marfarelor. În primul rând este vorba de axa Curtici – Port Constanța, zona de Vest, zona Banatului și zona Curtici – Episcopia – Valea lui Mihai și zonele de frontieră. Cele mai multe probleme sunt în zona Curtici – Deva – Simeria, la accesul spre Curtici și zonele de încărcare pentru cereale în zona Banatului, Timișoara, Moldova (zona Buzăului). Blocajele la granițe sau la preluarea trenurilor în portul Constanța generează și ele gâtuiuri pe lanțul de transport și duc la întârzieri la descărcarea trenurilor, dar și la asigurarea la timp a vagoanelor pentru clienți.

Probleme majore în transportul feroviar de cereale



“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. Astfel, este de menționat și faptul că majoritatea stațiilor au doar o linie abătută în care să poată fi oprite trenurile de marfă, pe secția saturată Brașov – Sighișoara – Deva – Glogovăț 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 frontieră”, atrage atenția Vasile Șeclăman.

El adaugă faptul că 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 de linie.

În altă ordine de idei, închidere permanentă a liniilor în zona Buzăului afectează tot traficul la/de la Portul Constanta către toată zona Moldovei. Astfel, se blochează transportul de produse petroliere, cereale, containere, precum și traficul internațional.

Trenurile de marfă au întâzieri, pentru că restricțiile nu sunt anunțate din timp



“În foarte multe dintre cazurile de restricții temporare, constatăm că nu sunt întrunite condițiile prevăzute la pct. 14 din Anexa nr. VII pentru aplicarea derogării de către CFR SA. De cele mai multe ori, CNCF CFR SA nu publică restricțiile temporare de capacitate și rezultatele preliminare ale unei consultări cu

solicitanții în termenele prevăzute la pct.8 din Anexa nr.VII – Calendarul procesului de alocare (prevăzut la art. 43) din Legea nr.202/2016, completată și modificată prin OUG nr.52/25.06.2019 și nu creează un mecanism prin care să discute această limitare de capacitate, înaintea schimbării Mersului de tren și nu informează operatorii de transport feroviar. Neconsultarea operatorilor poate determina, în cazul soluțiilor oferite, prelungirea timpului de tranzit către client sau lipsa capacității de preluare de trafic suplimentar”, se mai arată în scrisoarea patronatelor.

Din ce în ce mai puține linii abătute în stații



Organizația patronală readuce în discuție o problemă ridicată în mai multe rânduri, și anume cea a scăderii numărului de linii abătute din stații, după încheierea proiectelor de modernizare. Scăderea este de peste 40%.

Problema este și mai gravă pe secțiile nemodernizate, unde diminuarea numărului de linii destinate operațiunilor specifice transportului de mărfuri a fost ”în afara oricărui control”. În aceste condiții, spune Vasile Șeclăman, 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.

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, mai spun patronatele.

Apel către ministrul Cătălin Drulă



Reprezentanții OPSFPR s-au adresat în nenumărate rânduri Direcției de Transport Feroviar din cadrul Ministerului Transporturilor. Fără ca însă să primească și un răspuns, astfel că OPSFPR a decis să-i solicite ajutorul ministrului Cătălin Drulă.

”Ministerul pe care îl conduceți și care vorbește, prin reprezentanți, în presă și în apariții televizate despre modernizarea și dezvoltarea sectorului de transport feroviar, nu-și va putea atinge obiectivul fără a aplica o politică transparentă în activitatea desfășurată și fără a pune în practică măsuri coerente și pertinente care pot veni din partea oricărui actor din piața de transport feroviar, care trebuie să își desfășoare activitatea în condiții de concurență reală”, se arată în finalul misivei.

Sursa: Club Feroviar