

QUADRO GENERALE DELLE LIMITAZIONI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO IN EUROPA.

Austria

L'impatto sul trasporto ferroviario di merci dovrebbe essere minimo, poiché attualmente non ci sono restrizioni. Al contrario, ci sono abbastanza tracce ferroviarie gratuite. Le restrizioni sono dovute alla movimentazione dei treni alla frontiera (ad esempio sarebbe necessario disinfettare, ma il disinfettante è insufficiente) e / o alla disponibilità dei dipendenti. Attualmente le imprese ferroviarie si stanno aiutando a vicenda (ad esempio attraverso lo scambio di macchinisti) per evitare strozzature.

La crisi sta incidendo sulla disponibilità delle officine. Alcune officine non accettano più nuovi lavori e si occupano solo di ordini esistenti. Speriamo che non sorgano colli di bottiglia critici per il sistema. L'attuale situazione delle officine è la seguente:

ÖBB TS: attualmente nessuna restrizione operativa rilevante;

LogServ: nessuna registrazione di nuovi carri, gli ordini esistenti vengono elaborati continuamente;

Werfring: attualmente nessuna grande restrizione operativa;

Lenzing: nessuna immissione di nuovi carri, gli ordini esistenti vengono elaborati continuamente;

GKB: funzionamento ridotto;

StLB: attualmente nessuna restrizione operativa significativa.

Belgio

Attualmente non sono previste misure restrittive per il trasporto ferroviario di merci.

Repubblica Ceca

Il governo ceco ha creato un certificato per i lavoratori del trasporto internazionale che è riconosciuto dalle autorità ceche. Il documento consente di attraversare il confine durante il blocco.

Danimarca

Le imprese ferroviarie hanno avuto difficoltà a portare i conducenti nazionali attraverso il confine tedesco-danese per consentire il trasporto merci in Germania. È fondamentale che il personale ferroviario sia identificato come professionista strategico e facilitato nei movimenti transfrontalieri.

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) ha inviato una lettera al ministro danese dei trasporti Benny Engelbrecht ed esorta la Danimarca a esentare le ferrovie dalle restrizioni.

Francia

Numerose officine di manutenzione hanno indicato che chiuderanno per un periodo indefinito. Le chiusure confermate sono INVEHO UAB Group, Etablissement Claude, Freeman, SDHF, Atelier Joigny e Workshop Atelier de Flandre in FR 59529 Hazebrouck.

Questo arresto è stato deciso dal governo francese e dai sindacati ed era apparentemente una conseguenza del blocco annunciato dal governo francese, combinato con il fatto che le officine di riparazione in Francia non erano considerate sistematicamente rilevanti per la continuazione del trasporto merci.

Un altro argomento importante sono le ispezioni obbligatorie per legge dei carri merci, sia che si tratti di prove sui carri armati per RTC o revisioni del telaio per tutti i carri merci. Qui, i detentori francesi stanno chiedendo che lo stato riconosca la rilevanza sistemica delle officine e consenta la "riapertura" per garantire la libera circolazione delle merci in Francia o che si assuma la responsabilità di consentire l'uso del materiale rotabile con date di revisione scadute.

A seguito di colloqui tra la direzione, le autorità sanitarie e il consiglio dei lavoratori, l'ECM francese, Ateliers de Joigny, che appartiene al gruppo VTG, il 24 marzo ha ripreso a lavorare. Oltre ai servizi di manutenzione mobile, vengono ora offerti di nuovo i servizi fissi per i carri merci.

INVEHO ha informato i suoi partner in una lettera del 20 marzo che spediscono il team di manutenzione mobile nei seguenti 3 casi di estrema urgenza:

deragliamento dei vagoni ferroviari; manutenzione sui carri che trasportano merci pericolose (se il guasto può generare un rischio per la popolazione); recupero di carri che trasportano beni di prima necessità essenziali per la sicurezza e la salute del pubblico durante questa crisi sanitaria;

La SNCF ha informato di poter offrire servizi per tutti i casi urgenti a condizione che i veicoli possano essere consegnati (tranne l'officina di Ternier). Inoltre, possono supportare le imprese ferroviarie con le indagini tecniche (controlli pre-partenza). Sono in corso discussioni con SNCF Fret per riprendere le operazioni dei gruppi di vagoni danneggiati. La SNCF chiede di inviare loro i rispettivi numeri di carro in caso di priorità di alcuni carri.

Germania

Il Ministero dei Trasporti tedesco ha ricevuto una lettera sull'importanza sistemica delle officine di manutenzione;

In particolare, la lettera spiega che senza la manutenzione e la riparazione del materiale rotabile, il trasporto di merci per ferrovia e quindi importanti catene di approvvigionamento per la fornitura della popolazione e dell'economia rischiano di arrestarsi. I carri che presentano un difetto che potrebbe mettere in pericolo le operazioni e devono poter essere riparati immediatamente dalle officine; mentre le officine pongono una grande enfasi sull'igiene e sulla distanza fisica tra i dipendenti, il lavoro agile non è in genere un'opzione per lo svolgimento delle attività delle officine.

Anche il German Transport Forum (DVF) riprende questo aspetto nel proprio recente comunicato stampa sottolineando che le autorità non dovrebbero imporre una quarantena preventiva alla guida e al personale dell'officina senza accertata infezione.

Il ministero dei trasporti sta raccogliendo ulteriori informazioni dalle imprese ferroviarie e dai detentori delle merci.

Italia

Al momento quasi tutte le officine italiane hanno confermato la piena operatività pur adottando tutte le precauzioni e limitazioni previste dalle norme.

Come purtroppo previsto, cominciano a verificarsi i primi ritardi di approvvigionamento di materiali di ricambio nuovi o revisionati provenienti da estero.

Olanda

Il traffico ferroviario continua come al solito. Si riscontrano più ritardi nei treni internazionali; Le officine rimangono aperte, ma potrebbero avere una capacità limitata a causa del personale infetto contagiato dal virus.

Polonia

I conducenti stranieri di un veicolo destinato al trasporto di merci sono esclusi dalla restrizione d'ingresso prevista per i cittadini non polacchi e dalla sospensione del viaggio ferroviario internazionale.

Mentre tutti i cittadini polacchi che tornano in Polonia devono sottoporsi a una quarantena obbligatoria di 14 giorni, ciò non si applica agli stranieri che guidano un veicolo destinato al trasporto di merci.

Un'esenzione per i lavoratori nell'area di confine è stata annunciata dalla NSA/RB polacca. Copre i lavoratori ferroviari che si occupano di trasporto internazionale.

Slovacchia

il trasporto nazionale di merci su rotaia viene mantenuto in base alle esigenze delle imprese ferroviarie del trasporto merci.

Il trasporto internazionale di merci per ferrovia è soggetto a determinate restrizioni. Un problema è rappresentato dal fatto che il regolamento pubblico OLP / 2567/2020 dell'Autorità di assistenza sanitaria pubblica della Repubblica slovacca identifica solo i "macchinisti" come una professione autorizzata ad attraversare i confini. Altri dipendenti che assicurano il funzionamento e l'esercizio del carro, come i tecnici del carro e il personale dei treni, non sono autorizzati ad attraversare i confini nel territorio slovacco. ZVKV ha chiesto in collaborazione con altre associazioni dei trasporti al Ministero dei trasporti slovacco di modificare questo regolamento che è ancora in discussione;

Il Ministro dei trasporti slovacco ha già ammesso la decisione di prorogare il periodo di validità della visita medica e la competenza professionale per i dipendenti del trasporto ferroviario.

Il 24 marzo il suddetto regolamento pubblico è stato modificato e il riconoscimento ufficiale di una professione autorizzata ad attraversare il confine, che in precedenza era stato riservato ai macchinisti, è stato esteso ad altre professioni (tecnici del carro, formare il personale e il personale di manutenzione). Ciò significa che anche altri dipendenti che garantiscono il funzionamento e l'esercizio del carro merci possono attraversare le frontiere nel territorio slovacco.

Quando queste persone finiranno il loro lavoro dovrebbero essere messe in quarantena. Devono comunque sempre usare l'equipaggiamento protettivo e se mostrano sintomi devono informare le autorità competenti.

Slovenia

Slovenske železnice ha limitato le sue attività e quindi il numero di dipendenti solo a quelli assolutamente necessari per un trasporto ferroviario sicuro e servizi connessi.

Spagna

I treni per passeggeri sono stati ridotti al 25% del totale in condizioni normali. Il trasporto ferroviario di merci rimane pienamente attivo, ma con un forte declino dell'attività in quei trasporti dall'industria automobilistica a causa della chiusura degli impianti. Inoltre, i conducenti spagnoli si trovano ad affrontare problemi nel trovare hotel e ristoranti per riposare una volta giunti a destinazione.

Il personale di alcuni servizi di scambio al confine francese è stato contagiato perché le operazioni richiedono ai team di lavorare senza mettere in atto distanze di sicurezza.

Alcune officine private sono state chiuse.

Svezia

Al momento non ci sono restrizioni per il traffico ferroviario e la maggior parte del traffico merci funziona normalmente. A causa dell'aumento delle dimissioni dei macchinisti, il traffico ferroviario e le operazioni di smistamento sono state leggermente compromesse, ma non è stato rilevato alcun impatto rilevante.

Vi sono stati alcuni ritardi relativi al traffico in uscita verso la Danimarca / Germania.

Per il momento tutte le officine di manutenzione funzionano normalmente e non sono interessate in termini di capacità e / o perdita di produzione.

Svizzera

Il Paese ha assunto la decisione strategica di non chiudere le officine di manutenzione per evitare una paralisi del sistema di trasporto ferroviario di merci (questo vale per tutte le modalità di trasporto).

L'attuale situazione delle officine è la seguente:

Josef Meyer: solo lievi restrizioni, tutte le misure mirano a mantenere le operazioni il più possibile e non ci sono piani per chiudere il seminario;

Stag Maienfeld: la disponibilità è ancora al 100%;

Sersa: non è prevista la chiusura delle officine, al massimo una riduzione delle operazioni;

FFS Bellinzona: alcuni dipendenti sono stati contagiati; si attendono info più dettagliate;
CTX Luterbach: nessuna infezione finora, si lavora al 100% con le necessarie precauzioni e misure igieniche; i piani di emergenza sono già stati discussi con i clienti ma potrebbero sorgere problemi nella fornitura dei pezzi di ricambio;
Müller Gleisbau Frauenfeld: in termini di strozzature del personale e capacità per vagoni merci, non sono previsti colli di bottiglia; le sostituzioni in caso di guasti di qualsiasi tipo sono state definite e regolamentate.

Ungheria

Non ci sono restrizioni generali per il traffico merci, ma i controlli obbligatori alle frontiere e le restrizioni alla libera circolazione transfrontaliera del personale complicano la situazione. I conducenti di locomotive sono esonerati dal divieto, ma altri membri del personale non lo sono (ispettori di vagoni, tecnici di manutenzione).

Sebbene il traffico merci internazionale sia libero da restrizioni, i tempi di consegna sono notevolmente più lunghi dall'estero, a causa del controllo obbligatorio alle frontiere. Alcuni fornitori di servizi di manutenzione hanno segnalato difficoltà nell'ottenere pezzi di ricambio dall'estero che incidono anche sui tempi di consegna.