

Răpuși de covid în microbuze. Clasa politică a transformat România într-o țară de dube

4 noiembrie 2020

În plină pandemie, românii sunt expuși la infectarea cu covid în microbuze, mijloc de transport care a devenit predominant în țara noastră, în ciuda faptului că avem una dintre cele mai dense rețele de cale ferată din Europa. Nepăsarea politicienilor (indiferent de culoarea lor) față de calea ferată, dar mai ales interesele acestora în domeniul transportului rutier au transformat România într-o țară de dube.



Club Feroviar a semnalat această tendință antieuropeană a României și anul trecut, cu prilejul cumplitului accident din județul Ialomița, când zece oameni din Munteni-Buzău care se duceau cu microbuzul la muncă și-au pierdut viața.

Sigur, la vremea respectivă a fost un context nefericit, o situație pe care nu o întâlnim în fiecare zi. Numai că șoselele din România sunt cele mai periculoase din Uniunea Europeană, cu cea mai mare rată a deceselor din accidente, iar o tragedie precum cea din vara lui 2019 se poate repeta oricând.

Pericolul nu a dispărut, ci a fost amplificat de un altul, mult mai tăcut, dar și mult mai ucigaș – pandemia de coronoavirus cu care se luptă și România, alături de restul lumii, de mai bine de opt luni de zile. În acest punct se naște întrebarea (legitimă, la prima vedere) “ce legătură este între transportul rutier și infectarea cu Sars-Cov-2?”. Ei, bine, este o legătură extrem de strânsă.

Cum au “contribuit” Marian Vanghelie și Gabriela Firea



“Transportul în comun e principalul furnizor de cazuri noi în Capitală”, spunea deunăzi profesorul Alexandru Rafila. Și afirmația reprezentantului României la OMS poate fi extinsă la nivelul întregii țări.

Să începem cu Capitala. Trenurile de metrou sunt supraaglomerate la orele de vârf, chiar în condițiile în care multă lume lucrează de acasă. Pentru lipsa de material rulant trebuie să-i “mulțumim” fostului director general al Metrorex Aurel Radu, mâna dreaptă a lui Marian Vanghelie, în mandatul căruia a fost organizată licitația pentru achiziționarea de trenuri ce apoi a fost anulată, după ce DNA a descoperit numeroase ilegalități.



Transportul cu autobuzele s-a mai îmbunătățit, după ce numărul lor a crescut considerabil prin achiziția celor 400 de vehicule Otokar. Nu același lucru se poate spune despre tramvaie, unde fostul edil Gabriela Firea s-a încăpățânat să conteste decizia CNSC privind rezultatul licitației și abia acum se va semna contractul cu Astra Vagoane Călători, după un an de tergiversări prin tribunale.

Amenințarea covid în microbuze pentru cei care fac naveta la București

Dar în București nu lucrează numai bucureșteni, ci și mulți locuitori din județele Ilfov sau Giurgiu. În mare parte, aceștia ajung în Capitală cu microbuze supraaglomerate. Pe unele trasee preorășenești, ce-i drept, STB a introdus autobuze, ceea ce reduce întrucâtva riscul de infectare (numai dacă luăm în calcul volumul habitaculului, sporit de faptul că tavanul este la o înălțime mult mai mare).



Din comunele din județul Giurgiu însă naveta spre București se face cu microbuzele, până la Gara Progresul. Gară care este pustie de mai bine de 15 ani, după prăbușirea podului de la Grădiștea, peste râul Argeș. Abia acum licitația pentru reconstrucția podului pare să se apropie de final, însă rezultatul se tot lasă așteptat, după multiple amânări, chit că există un singur ofertant. Așa se întâmplă și cu mulți navetiști din județul Călărași, care

vin în București cu microbuzele până la Granitul, la Cora Pantelimon. Și se expun astfel pericolului covid în microbuze.

Și exemplele ar putea continua la nesfârșit și nu numai în ceea ce-i privește pe cei care fac naveta la București. Situația este similară și la Constanța, la Iași, la Craiova, la Cluj-Napoca sau la Timișoara. Și asta pentru că, în ultimii 30 de ani România a devenit o țară de dube, unde transportul interurban se face cu microbuzele, nu pe calea ferată, așa cum se întâmplă în toate statele civilizate din Uniunea Europeană.

Covid în microbuze. Controalele Poliției combat efectul, nu cauza



În ultima perioadă, în toate județele țării Poliția a făcut controale în transportul public de persoane cu microbuzele, tocmai pentru a verifica respectarea regulilor de protecție față de răspândirea infectării cu noul coronavirus. Așa cum era de așteptat, au fost constatate nereguli pe bandă rulantă – de la șoferi care nu purtau mască de protecție până la pasageri în picioare, îngrămădiți laolaltă într-un spațiu de câțiva metri cubi.

Sunt binevenite aceste controale, însă ele combat efectul, nu cauza. Microbuzul a devenit principalul mijloc de transport din România din cauza dezinteresului politicienilor față de calea ferată sau, mai rău, al intereselor acestora în promovarea transportului rutier de persoane. Toate partidele care se află acum în prim planul scenei politice s-au aflat, la un moment dat, la guvernare în ultimii 30. Și spun “toate”, pentru că și USR-PLUS intră în această categorie – Dacian Cioloș a fost prim ministru. Și toate sunt vinovate de faptul că România a ajuns o țară de dube.

Lucian Bode nu a mers în ultimul an cu trenul la Zalău



Relevant în acest context este și faptul că miniștrii Transporturilor au evitat să meargă cu trenul. Bunăoară, actualul ocupant al portofoliului, Lucian Bode, nu s-a dus niciodată cu trenul acasă, la Zalău.

Iar Raportul de activitate al primului său an de mandat, prezentat marți, începe cu sectorul rutier, căruia îi sunt dedicate opt pagini față de doar șase celui feroviar (opt cu tot cu metrou).

Avalanșă de proiecte de trenuri metropolitane. Să sperăm că nu vor rămâne simple promisiuni electorale



Pentru a încheia într-o notă ceva mai optimistă, nu pot să nu remarc avalanșa de proiecte din ultima perioadă ce vizează punerea în funcțiune a unor trenuri metropolitane în interiorul și în jurul marilor aglomerări urbane. Este cazul lui Emil Boc la Cluj-Napoca și al lui Nicușor Dan la București, dar pe listă se înscriu și orașe ca Târgu Mureș, Sibiu, Reșița sau Timișoara.

Să sperăm că aceste promisiuni nu se vor sparge ca niște baloane de săpun după alegerile generale de pe 6 decembrie.

Sursa: Club Feroviar