

# **În timp ce Guvernul a pus în ramă strategia de dezvoltare a căii ferate, sindicaliștii nu-și mai asumă responsabilitatea pentru siguranța feroviară**

**11 august 2021**

Accident feroviar- Astfel de imagini, greu de acceptat până acum câțiva ani, au devenit cotidiene pe căile ferate române



**Declarat de Comisia Europeană „Anul european al căilor ferate”, în România 2021 are toate șansele să se transforme în anul accidentelor feroviare. Aproape nu este zi în care să nu deraieze trenuri sau, mai nou, să se ciocnească, în condițiile în care viteza de mers a scăzut de la un an la altul. Cauza**

**acestui dezastru este una arhicunoscută: lipsa cronică a investițiilor. Deși guvernele s-au tot schimbat, subfinanțarea infrastructurii feroviare, a achizițiilor de vagoane și locomotive moderne a rămas o constantă, de-a lungul anilor. Ceea ce părea de necrezut în urmă cu 20 de ani, s-a petrecut săptămâna aceasta, când sindicaliștii de la calea ferată au anunțat că ei nu-și mai asumă responsabilitatea pentru siguranța transportului feroviar. Până când Guvernul nu începe să aplice strategia de dezvoltare a căii ferate, document aprobat anul trecut, dezastrul în acest sector se va amplifica.**

Într-o scrisoare deschisă, sindicaliștii atrag atenția că industria feroviară a ajuns într-o situație dramatică. „În ultimii 15 ani, deși noi, ceferiștii, am semnalat în repetate rânduri criza sistemică de la calea ferată, clasa politică a ignorat cu indolență colapsul generalizat care este astăzi măsurat statistic de cele mai recente evaluări macrostructurale. Astfel, dezastrul istoric spre care se îndreaptă transportul feroviar are ca principală cauză lipsa cronică a finanțărilor pe termen mediu și lung și incapacitatea statului de a formula un plan multianual de investiții prin care să fie refăcută și dezvoltată infrastructura feroviară și prin care să se achiziționeze vagoane și locomotive moderne, care să asigure circulația feroviară în condiții de siguranță, potrivit reglementărilor și regulamentelor în vigoare”, se

arată în textul scrisorii semnate de Federația Națională Feroviară Mișcare Comercial Vagoane, cea mai mare federație sindicală a lucrătorilor feroviari. Se circulă zilnic la limita siguranței feroviare, motiv pentru care, pentru a garanta totuși siguranța în trafic, vitezele de exploatare au trebuit să fie scăzute constant, de la an la an.

Scăderea vitezelor de exploatare a generat, în cascadă, creșterea necesarului de resursă financiară, pentru aceleași rute și distanțe, deoarece timpul parcurs de un tren între două stații s-a dublat, iar în unele cazuri s-a triplat în ultimii 15 ani.

Parcul care adună întregul material rulant al CFR aparține generației anilor '70-'80, cheltuielile de exploatare sunt din ce în ce mai mari, iar aproape totul este o continuă și periculoasă improvizație. Acesta este motivul pentru care capacitatea structurală de a înlocui o locomotivă care s-a defectat în trafic este aproape imposibilă, spun sindicaliștii.

Nu vrem să mai răspundem noi pentru lipsa de responsabilitate și de viziune, pentru indolența sau incompetența celor care au fost numiți politic să administreze, să reformeze și să dezvolte industria feroviară. (...) Având în vedere situația pandemică și perpetuarea acesteia pe termen nelimitat, lipsa finanțării căii ferate și în 2021 poate însemna începutul celui mai mare dezastru economic din 1989 și până astăzi”.

Scrisoarea deschisă a sindicaliștilor

CFR Călători moare fără investiții

La finele anului 2020, CFR Călători înregistra datorii de 490 de milioane de lei și eșalonări de plată către bugetul de stat și bănci comerciale în valoare de 460 de milioane de lei. „Cauza acestor datorii istorice, rostogolite contabil de la an la an, este lipsa cronică a finanțării căii ferate. În perioada 2020 – 2021, situația pandemică a sufocat pur și simplu capacitatea CFR Călători de a supraviețui din punct de vedere al încasărilor. Orice fel de orizont de revenire fără investiții masive se va prăbuși în acest an”, susțin sindicaliștii în scrisoarea lor.

### **Habarniști numiți politic: aroganți, iresponsabili și incompetenți**

„În ultimii 15-20 de ani s-au perindat în fruntea Ministerului Transporturilor și a instituțiilor subordonate acestuia sute de oameni. Care de care mai șefi și mai «specialiști», care de care mai aroganți și mai suficienți, mai iresponsabili sau incompetenți, mulți dintre ei, nimic altceva decât niște banali clienți politici, care aveau nevoie de un serviciu”, acuză sindicaliștii. În aceste condiții, „prefăcându-ne că lucrurile merg, iar salariile de zeci și sute

de milioane pentru șefii numiți politic vin, simulând preocupare, dar neavând nici cea mai vagă idee despre ce trebuie făcut pentru a pune transportul feroviar din România în rând cu cele din țările Europei civilizate, clasa politică și «specialiștii» ei de la calea ferată aproape au îngropat acest sector economic”, mai susțin aceștia.

### **Numărul incidentelor feroviare a crescut**

Anul trecut, pe infrastructura feroviară publică, administrată de CFR SA, au fost înregistrate 282 de accidente feroviare și 205 incidente feroviare, se arată în raportul de activitate pe anul trecut al companiei care administrează infrastructura de cale ferată. În ceea ce privește numărul accidentelor la trecerile de nivel cu calea ferată, acestea rămân o mare problemă, ele crescând de la 139, în 2019, la 162, anul trecut.

### **Strategia, pusă pe hold**

Cabinetul Orban a adoptat anul trecut Hotărârea de Guvern nr. 985/2020 prin care a fost aprobată Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025. Un program ambițios pentru reabilitarea și modernizarea acestui sector, în care se preciza că în următorii cinci ani este nevoie de investiții-record, valoarea lor atingând 13,58 de miliarde de euro. Numai pentru anul 2021, sumele care trebuie investite se ridică la 1,55 de miliarde de euro. O sumă mult prea mare față de ce se alocă în prezent. De exemplu, în acest an, sumele alocate pentru susținerea programului de investiții la CFR SA sunt de 400 de milioane de lei (circa 82 de milioane de euro). Angajații de la CFR Călători au anunțat deja că pe 30 septembrie vor organiza acțiuni de protest, ei fiind nemulțumiți, printre altele, că bugetul companiei nu include fonduri pentru reparații semnificative la locomotive, pentru plata facturilor restante, iar companiei i s-a interzis în ultimii șapte ani să majoreze tarifele de călătorie.

**Sursa:** <https://jurnalul.ro/special-jurnalul/>