

Căile Ferate Române, pericol public. Trenurile circulă ani de zile fără revizii capitale, pe o rețea dezastruoasă

9 Octombrie 2021



În iunie 2017, un tren ce circula de șapte ani fără revizia capitală obligatorie a rămas fără frâne și a deraiat în Gara Golești din Argeș FOTO: AGIFER

Conform informațiilor furnizate în exclusivitate pentru „Weekend Adevărul” de către Agenția de Investigare Feroviară Română (AGIFER), în perioada 1 ianuarie 2017 –1 iulie 2021, în țara noastră s-au produs nu mai puțin de 141 de accidente feroviare. În 76 de accidente cauzele au fost reprezentate de starea necorespunzătoare a infrastructurii, iar în două cazuri, cauzele au fost întreținerea necorespunzătoare a trenurilor.

„Acțiunile de investigare ce sunt în curs de desfășurare se vor finaliza prin întocmirea rapoartelor de investigare care, conform legislației în vigoare, trebuie finalizate în maximum 12 luni de la data producerii accidentului”, a declarat pentru „Weekend Adevărul” Mircea Nicolescu, director general AGIFER.

Acum doi ani au fost înregistrate cele mai multe accidente feroviare – în aproape 70% dintre ele cauzele fiind reprezentate de starea necorespunzătoare a infrastructurii. „În anul 2019 au fost deschise și finalizate 44 de investigații ale accidentelor feroviare. În cazul a 30 dintre acestea au fost identificați ca factori starea necorespunzătoare a infrastructurii”, a precizat directorul general Mircea Nicolescu.

CFR S.A. a răspuns la solicitarea „Weekend Adevărul” și a transmis o statistică detaliată, defalcat și cumulat, privind accidentele feroviare – coliziuni, deraieri, incendii la materialul rulant – produse în România din 1990 până în prezent.

Astfel, din 1990 și până la începutul lunii septembrie 2021, în România au fost produse 847 de accidente feroviare, dintre care nu mai puțin de 652 au fost deraieri, 155 de incendii la materialul rulant, iar 40 au reprezentat coliziuni. În 1992 au fost cele mai multe accidente feroviare, 48, pe locul doi ca număr de accidente fiind anul 2019, cu 44. Cele

mai puține accidente feroviare, 13, au fost înregistrate în 2009, iar de la începutul acestui an până în septembrie au fost înregistrate 26 de accidente feroviare, conform statisticilor furnizate pentru „Weekend Adevărul” de către CFR S.A.

JUMĂTATE DIN REȚEAUA FEROVIARĂ NECESITĂ REPARAȚII CAPITALE

După cum au declarat pentru „Weekend Adevărul” reprezentanții CFR, lungimea totală a rețelei de cale ferată din România este de 19.784,458 km, iar în ultimii 10 ani au fost reabilitați doar 477 km de cale ferată, pe Coridorul IV paneuropean. În prezent sunt în derulare lucrări de reabilitare a infrastructurii pe tronsoanele Km 614-Simeria (141,17 km) și Brașov-Sighișoara (112 km), în cadrul cărora se vor realiza inclusiv lucrări de modernizare a stațiilor de cale ferată și a punctelor de oprire aflate pe traseu.

Din totalul de 13.676 km linii curente și directe de cale ferată din țara noastră, nu mai puțin de 9.829 km sunt scadenți la reînnoire (reparație capitală), respectiv un procent de 71,87%. „Menționăm faptul că, stabilirea scadenței unei secții de circulație pentru lucrări de reînnoire se face în funcție de mai mulți factori: starea fizică a elementelor constitutive ale suprastructurii căii, traficul zilnic, tonajul brut cumulat (exprimat în milioane de tone brute), clasificarea liniilor (magistrale, principale, secundare) și nu în funcție de vechimea mijlocului fix”, au declarat, pentru „Weekend Adevărul”, reprezentanții Serviciului Comunicare Mass-Media din cadrul CFR SA. Sunt date clare care arată starea jalnică a infrastructurii feroviare din România.

GARA NOASTRĂ MICĂ ȘI UITATĂ, DIN VREMEA LUI BRĂTIANU

O altă problemă majoră: multe dintre gările din România arată dezastruos. Pe întreaga rețea feroviară se află 905 stații de căi ferate și halte de mișcare, iar din 2000 până în prezent au fost modernizate sau reabilite doar 51 de stații și halte. CFR SA are în derulare programul de „Modernizare/reabilitare a 47 stații de cale ferată din România” – parte integrantă a Programului Operațional Infrastructură Mare –, ajuns în etapa elaborării studiilor de fezabilitate. Valoarea financiară estimativă pentru elaborarea studiilor de fezabilitate este de 18,12 milioane lei, fără TVA. Însă, așa cum recunosc reprezentanții CFR SA, încă nu a fost găsită sursa de finanțare pentru reabilitarea celor 47 de gări: „Ulterior finalizării Studiilor de Fezabilitate se vor efectua demersuri pentru identificarea sursei de finanțare”, au transmis aceștia.



Gara Golești, realizată din inițiativa lui Ion C. Brătianu, a ajuns o ruină, iar peronul arată ca după război FOTO: Denis Grigorescu

La Gara Golești din orașul argeșean Ștefănești – fosta Gară Florica, realizată în 1887, la inițiativa lui Ion C. Brătianu – au fost produse din 2017 și până în prezent patru accidente feroviare, ultimul fiind pe 1 iunie 2021, după ce un tren a rămas fără frâne.

Două dintre accidente, produse în acest an, sunt încă investigate.

Gara Golești se află pe traseul Pitești-Curtea de Argeș, unul frecventat zilnic de mii de călători. Gara Golești din Ștefănești, aflată la doar câteva sute de metri de Muzeul Golești, era o bijuterie acum mai bine de un secol. A fost construită în anul 1887, când s-a dat în exploatare calea ferată Golești-Câmpulung Muscel. Gara Florica, așa cum se numea la vremea aceea, a fost ridicată la inițiativa lui Ion C. Brătianu, prim-ministru al României, ea numărându-se printre realizările importante din timpul guvernării sale. „Calea ferată Golești-Câmpulung a fost proiectată și construită numai de specialiști români și la construcția ei și-a făcut ucenicia și Ion I.C. Brătianu, care își desăvârșea studiile pentru a deveni inginer feroviar. După 62 de ani de funcționare sub acest nume, denumirea Gării Florica a fost schimbată de regimul comunist în Gara Golești. Numele se menține și în prezent“, precizează pentru „Weekend Adevărul“ Lavinia Năstase, fost director al Centrului Cultural Ștefănești.

RETROSPECTIVA UNUI BĂTRÂN CONTROLOR

Am vizitat Gara Golești, iar impresia lăsată a fost că am greșit cumva secolul și că am nimerit într-o zonă uitată de autorități pentru totdeauna. O mare parte din acoperișul clădirii pentru călători este plin de rugină, tencuiala este căzută în zeci de porțiuni, iar geamurile arată ca după război. Practic, ai senzația că te afli într-un film de epocă.

La un moment dat, pe peronul Gării Golești întâlnim un domn cu chip blând, trecut de ceva ani de prima și a doua tinerețe, care poartă o haină veche de angajat al căilor ferate. Intrăm în vorbă și aflăm că e chiar pensionar CFR și locuiește în Ștefănești. E supărat când vede în ce stare au ajuns șinele și gara. „Domne, pe vremuri, acu vreo treizeci și ceva de ani, pe aici era totul ordonat, peronul arăta cum trebuie, nu ca acum, vai de

mama lui. Îmi vine să plâng! Cum să lași așa în paragină gara făcută de Brătianu?! Ăstora de la putere nu le pasă, pur și simplu nu le pasă. În toate țările civilizate transportul cu trenul e foarte important, au rețele de nu-ți vine să crezi, numai la noi în România a ajuns la pământ. Ca să nu mai zic de toate accidenteale astea multe cu trenurile și de atâtea întârzieri – nu e normal, e trist. Am bilete gratis pe tren și mă mai duc la fiică-mea, la București, dar când văd cum arată trenurile, parcă îmi vine să cobor”, a spus Alexandru P. (73 de ani), fost controlor CFR timp de câteva decenii.



Gara Golești nu mai e nici gară pentru noi, nici gară pentru doi FOTO: Denis Grigorescu

După cum au confirmat reprezentanții CFR SA, „în anul 2000 au fost efectuate lucrări de igienizare exterioare la clădirea de călători în stația CF Golești și la toaleta publică”. În rest, de 21 de ani, în clădirea de călători nu s-a mai investit vreun leu.

Și peronul Gării Golești este la pământ, fiind plin de gropi, găuri și denivelări. În numeroase locuri a dispărut asfaltul turnat acum multe decenii și fâșii neregulate de pământ i-au luat locul. În anul de grație 2021, Gara Golești nu mai e nici gară pentru noi, nici gară pentru doi. E o gară pentru nimeni.

TRAVERSE DE CALE FERATĂ NECORESPUNZĂTOARE

Am consultat rapoartele de investigații finalizate de AGIFER la două dintre cele patru accidente feroviare produse în Gara Golești în ultimii patru ani, rapoarte ce arată clar că într-unul dintre accidente infrastructura feroviară necorespunzătoare, iar la celălalt accident, cu un tren deraiat, cauza a fost întreținerea necorespunzătoare a trenului – accidentul s-a produs în iunie 2017, iar trenul avea scadența la revizia capitală în 2010.

Pe 29 ianuarie 2020, în Gara Golești a deraiat un vagon aflat în componența unui tren de marfă. Vagonul a circulat în stare deraiată aproape 40 de metri. Conform anchetei realizate de către experții AGIFER, cauza directă a producerii accidentului feroviar a fost constituită de căderea între firele căii a roții din partea dreaptă a primei osii de la al 27-lea vagon din compunerea trenului, în condițiile unui ecartament al căii în afara toleranțelor admise în exploatare.



În ianuarie 2020, din cauza unor traverse ce nu mai erau fixate, vagonul unui tren a deraiat 40 de metri în Gara Golești FOTO: AGIFER

Cei de la AGIFER detaliază clar în raportul investigației factorii ce au contribuit la accidentul feroviar: „Existența a 9 traverse speciale necorespunzătoare, la rând, pe zona producerii deraierii, traverse care nu mai asigurau sistemul de prindere a șinei și care au permis deplasarea pe

direcție radială a ansamblului șină-placă metalică în sensul creșterii valorii ecartamentului căii, sub acțiunea dinamică a materialului rulant“. Și cauzele primare sunt scrise negru pe alb: neexecutarea lucrărilor de întreținere și reparații periodice a liniilor de cale ferată.

UN TREN A CIRCULAT ȘAPTE ANI FĂRĂ REVIZIA CAPITALĂ OBLIGATORIE

Un alt accident feroviar produs în Gara Golești, accident ce se putea solda cu consecințe extrem de grave, a scos la iveală faptul că un tren de călători a fost lăsat să circule șapte ani fără să îi fie făcută revizia capitală, care era scadentă în 2010. Trenul trebuia retras din circulație, însă a fost lăsat să circule fără vreo problemă de către cei de la CFR SA.

Concret, așa cum arată raportul de investigație întocmit de AGIFER, pe data de 7 iunie 2017, un tren de călători a deraiat în Gara Golești. Accidentul nu s-a soldat cu victime, iar cauza directă a producerii accidentului a fost funcționarea necorespunzătoare a echipamentului de frână al trenului. Accidentul s-a soldat cu pagube materiale de 28.000 de lei, reprezentând costurile pentru repunerea pe șine a trenului

În ancheta AGIFER se precizează că factorii care au contribuit la accidentul din iunie 2017 au fost „întreținerea necorespunzătoare a automotorului, fapt ce a condus la apariția unor defecte în funcționarea instalației de frână în momentul efectuării operațiilor de frânare a automotorului Desiro 2053; menținerea în exploatare a automotorului Desiro 2053, după realizarea normei de timp pentru efectuarea reparațiilor planificate”.

Sursa: <https://m.adevarul.ro/>