

Cum a ajuns CFR un monument al eșecului în România – serie de reportaje Observator

19 aprilie 2022



20.077 km de linii în România. La fel de multe ca acum 100 de ani. 19.000 de vagoane ruginesc în triajele CFR Marfă, 200 de vagoane ale CFR Călători nu s-au clintit de un deceniu numai din depoul Basarab. Unealta de bază a angajatului CFR, chiar și în 2022, rămâne târnăcopul. Este un „monument al nepăsării naționale” pe care reporterii Observator l-au dezgropat.



CFR Marfă și-a tras de una singură un glonț în picior

Vagoanele care ar putea căra cereale și alte mărfuri zac pline de rugină, iar triajul Valu lui Traian pur și simplu nu mai există. După 30 de ani de nepăsare, autoritățile și-au adus aminte că Portul Constanța este un dezastru. Și asta doar pentru că au înțeles că războiul din Ucraina ar putea fi mană cerească pentru transportul de marfă din România. Asta dacă nu ne-am împiedica într-un sistem feroviar care pare din altă epocă. CFR Marfă și-a tras de una singură un glonț în picior – o arată, negru pe alb, un raport al Curții de Conturi. Și o întărește crunta realitate pe care o descoperi dacă mergi de-a lungul drumului de fier.

CFR Călători, „mamă” pentru un cimitir de fiare vechi

Un cimitir de fiare vechi al CFR Călători se află la doi pași de cea mai importantă gară din țară – Gara de Nord din București. Peisajul e dezolant – gunoaie cât vezi cu ochii, vagoane incendiate și buruieni înalte cât fotoliile celor care s-au perindat pe la conducerea companiei.

Infrastructura CFR, ca „după război”

Unealta de bază a angajatului CFR este, și în 2022, tot târnăcopul. Pe șine mâncate de rugină, cu traverse rupte și șuruburi lipsă circulă trenuri de-o seamă cu noi. Cu viteza melcului, că siguranța e mai importantă decât respectarea unui grafic. „80-90 la sută dintre gările și haltele din România arată ca după război” decretează ministrul Transporturilor. Să pună un diagnostic știe orice român. Să găsească o soluție, însă, e o cu totul altă poveste. Cam așa și cu gările CFR, pe care ministrul se gândește acum să le transfere către autoritățile locale, poate au ele bani de investiții.

Reporterii Observator, despre dezastrul CFR

„Rugina, degradarea și nepăsarea sunt, de câteva decenii, parte din peisajul CFR. Infrastructura feroviară și trenurile de călători s-au transformat în monumente ale nepăsării naționale.” – Greta Neagu, reporter Observator

“Dezastrul din Portul Constanța, pe care autoritățile se chinuie, după 30 de ani de nepăsare, să îl repare, pentru că au înțeles că războiul din Ucraina ar putea fi mană cerească pentru transportul de marfă din România e doar prima verigă dintr-un lung lanț al slăbiciunilor. Promisiunile șefilor din transporturi nu se pot transforma în realitate, iar lucrul acesta este întărit de imaginea cruntă din teren. Sute de vagoane abandonate, care nu pot fi clintite, zac și blochează calea ferată. Și asta nu e tot. O altă realitate, cea pe care miniștrii par că nu o văd de zeci de ani, este că și următoarea <<stație>> este

șubredă. Toate stațiile tehnice ale CFR sunt la pământ, la propriu.” – Andreea Filip, reporter Observator

„Am făcut solicitări la CFR pentru că încercam să aflăm ce e cu miile de vagoane lăsate în paragină la Craiova, Brașov și București. Am descoperit un raport al Curții de Conturi în care se arată că, în timp ce CFR Marfă își lasă vagoanele de izbeliște, e nevoită să închirieze, de la privați, vagoane. Pe ale ei nu le repară. Vechimea medie a parcului rulant al CFR Marfa e de 32 de ani. Durata de viață a unui vagon poate fi prelungită, prin revizii tehnice, până la 40 de ani.” – Cristina Oprea, reporter Observator.

„Am luat la pas calea ferată și am văzut atâta ignoranță de-a lungul și de-a latul șinelor și atâta rugină care se scurge dintr-un sistem feroviar obosit încât nici nu-i de mirare că glasul roților de tren nu-l mai aude nimeni. Oficialii CFR sau cei de la Transporturi sunt mai mereu în vreun demers de imagine. Reparații serioase pe magistrala București – Timișoara nu s-au făcut în ultimele decenii, iar restricțiile de viteză sunt singura soluție pentru a evita o tragedie.” – Iulia Pop, reporter Observator.

“E dezolant cum sunt lăsate în paragină sute de vagoane. E dezolant cum un punct pitoresc de pe harta feroviară a României, așa cum e cel mai lung tunel feroviar, cel dintre Teliu și Întorsura Buzăului zace nefolosit de ani de zile după ce un pod a fost luat de viitură. Și, în patru ani, abia abia se văd pilonii de la viitorul pod. Oamenii simpli din aceste locuri se luptă mai mult decât autoritățile pentru ca șuieratul locomotivei să se audă din nou.”

Sursa: <https://www.radardemedia.ro/>