

Asociația Pro Infrastructură: Clasa politică, urcată în automobile și interesată numai de autostrăzi, neglijează de 3 decenii calea ferată. Cu puține excepții, locomotivele CFR au peste 40 de ani, nu e de mirare că iau foc, rămân fără frâne sau accelerează necontrolat

30 Martie 2023



sursa foto: Inquam Photos/ Ovidiu Iordachi

„Clasa politică, urcată în automobile și interesată numai de autostrăzi, neglijează de 3 decenii calea ferată”, a transmis duminică, pe Facebook, Asociația Pro Infrastructură, după tragedia feroviară de la Galați.

„Cu puține excepții, locomotivele CFR au peste 40 de ani, fiind proiectate în anii '50. Nu e de mirare că iau foc, rămân fără frâne sau accelerează necontrolat”, au mai transmis reprezentanții asociației.

„De zeci de ani operatorii cârlesc material rulant de la o zi la alta, neavând bani și legislație pentru unul nou. Este nevoie de un pact transpartinic care să prevadă înlocuirea locomotivelor mai vechi de 30 de ani”, se mai arată în postare.

Redăm mesajul integral transmis de Asociația Pro Infrastructură:

Politicieni, dacă nu vă ocupați de feroviar, se vor ocupa victimele de imaginea voastră!

Accidentele feroviare se țin lanț. Sunt doar câteva zile între Roșiori și Galați. Din păcate, acum avem și un deces. Nu este o întâmplare! Clasa politică, urcată în automobile și interesată numai de autostrăzi, neglijează de 3 decenii calea ferată.

Cu puține excepții, locomotivele CFR au peste 40 de ani, fiind proiectate în anii '50. Nu e de mirare că iau foc, rămân fără frâne sau accelerează necontrolat. De zeci de ani operatorii cârlesc material rulant de la o zi la alta, neavând bani și legislație pentru unul nou. Este nevoie de un pact transpartinic care să prevadă înlocuirea locomotivelor mai vechi de 30 de ani.

Nu este doar o problemă de bani. Există bani europeni. Este vorba de nepăsarea și incompetența crasă a autorităților. Din lipsă de material rulant s-a ajuns ca trenul de la Galați (și multe alte garnituri Regio) să fie format din locomotivă și un singur vagon.

România putea achiziționa rame Regio și Inter-Regio prin POIM încă din 2016, dar licitația a fost lansată abia în 2019 de către ARF, Autoritatea pentru „Reformă” Feroviară. După îndelungi chinuri, cea de trenuri Regio a fost anulată, apoi relansată însă nici astăzi nu este atribuită!

Reconstrucția magistralelor costă foarte mult pe kilometru și durează peste dublul termenului contractual. Un exemplu: scoaterea unor copaci din circuitul forestier durează și 5 ani pe feroviar și doar 3-6 luni la autostrăzi. Antreprenorii știu că politicienilor nu le pasă, așa că nu se grăbesc niciodată pe calea ferată.

Mai mult, în afara modernizărilor de pe coridorul principal, autoritățile nu au fost în stare să repara calea ferată pe fonduri europene. Legislația necesară proiectelor de tip „Quick Wins” din PNRR a fost emisă abia în 2022.

Un pact transpartinic ar trebui să prevadă generalizarea programului Quick Wins pe toată rețeaua, reducerea la zero în termen de 5-7 ani a numărului de kilometri scadenți la reparație capitală și eliminarea centralizărilor mecanice sau electromagnetice în următorii 5 ani. De asemenea, reconstrucțiile să nu țină mai mult de 4-5 ani, cu sancțiuni clare pentru antreprenorii și funcționarii care nu-și fac treaba.

Dacă politicienii vor să doarmă liniștiți, e timpul să finanțeze aparate de cale (macazuri) și instalații de siguranță digitale (centralizări electronice). Cele mai moderne instalații de

siguranță feroviară sunt proiectate în anii '60, când președintele țării era ceferist, iar cele mai vechi datează dinaintea Primului Război Mondial! În afara investițiilor majore de reconstrucție nu a fost digitalizată nicio stație cu fonduri nerambursabile. Cele mai multe accidente (de exemplu cele recente de la Fetești, Roșiori și Galați) au loc în stații.

Clasa politică e datoare să arate că, spre deosebire de Grecia, putem pune în funcțiune sistemul digital de siguranță ETCS. Pe Curtici-Ghioroc și Sighișoara-Simeria acesta ar urma să fie folosit de cel puțin 4 trenuri pe zi începând cu 2024. Operatorii trebuie ajutați să-și doteze locomotivele și ramele cu acest sistem care ar fi prevenit multe din accidentele din ultimii ani.

Lipsa resursei umane este și ea o problemă acută și contribuie la accidente. S-a ajuns ca mecanicii pensionați reveniți la lucru să stea continuu zeci de ore pe locomotivă.

Meseria de ceferist trebuie readusă la demnitatea pe care o merită. Iar cei care sunt răniți sau mor în timpul serviciului trebuie cinstiți cum se cuvine. Condoleanțele noastre familiei îndoliate.

Sursa: <https://www.g4media.ro/>