

Costurile ascunse ale neglijării infrastructurii feroviare!

4 Aprilie 2023

Accidentele de tren din ultima vreme au arătat că infrastructura feroviară învechită reprezintă o amenințare la adresa siguranței publice. Siguranța pasagerilor trebuie să fie o prioritate zero pentru autorități, care trebuie să acorde mai multă atenție accesibilității la transportul feroviar și să investească în modernizarea căilor ferate pentru a asigura siguranța călătorilor. Am discutat despre toate acestea cu Ionuț Ciurea – director Asociația Pro Infrastructura, invitatul lui Răzvan Ursuleanu [#InComunitate](#).

„Sunt atât de multe probleme și lucruri care trebuiau făcute, nu de ieri de azi, de 10-15-20, chiar 30 de ani. E, până la urmă, misiune imposibilă pentru acel ministru și pentru orice director CFR infrastructură.

Nu este interes pentru a se rezolva birocrăția rapid pe feroviar, pe investiții, de obicei pe coridoare, acolo unde facem varianta de viteză, adică în loc să mergem cu trenul șerpuit pe versanți sau să mergem șerpuit prin localități, pentru că trebuie să trecem Mureșul de vreo 6, 7, 8, 9 ori. Da, se construiesc 9 poduri noi peste Mureș. Cumva trebuie să scoți utilitățile din locul respectiv, să scoți și copacii și toate lucrurile care deranjează, exproprieri, tot tacâmul. Și toată partea asta de birocrăție este rezolvată la feroviar mult mai greu, pentru că, pe de o parte, nu se pune presiune de la vârf, de la politic pentru a se face lucrul ăsta. Presiune pe ce sau pe cine, presiune, în primul rând, pe funcționarii care trebuie să facă asta, exproprierile, relocările de utilități, scoaterea copacilor din circuitul forestier.

Și pe de altă parte, și asta este mult mai grav, nici nu există o presiune majoră din partea societății, pe factorul politic, ca să facă trenurile și rețeaua feroviară, așa cum a fost ea în vremurile ei de glorie.”, a spus Ionuț Ciurea, director Asociația Pro Infrastructura

Investițiile în modernizarea infrastructurii feroviare și în garniturile noi și performante au fost răspunsul perfect pentru economiile și cetățenii altor țări. Trenul reprezintă, de cele mai multe ori, prima opțiune pentru mulți dintre cetățenii europeni, care pot călători în siguranță și se pot deplasa rapid pe distanțe mari. Echipamentele moderne pot detecta problemele mai devreme și pot preveni accidentele. De asemenea, o infrastructură feroviară modernă poate reduce riscul de blocaje și de întâzieri, și poate îmbunătăți experiența de călătorie a pasagerilor.

„În alte țări s-a pus foarte mult accentul, nu de ieri de azi, pe feroviar, din multe puncte de vedere. În primul și în primul rând, varianta optimă de transport pe distanțe medii ce înseamnă de la 250 km până pe la vreo 500 de km, după 500 km începe să sune bine avionul, mai ales dacă îți iei bilet din timp. Dar între 255 și 600 km mergi cu trenul, nu mergi cu mașina. De ce să mergi cu mașina? Te urci frumos în tren, ai temperatura optimă, în funcție de anotimp. Ai un restaurant să îți iei ceva de mâncare, ai o priză, un pic de wireless pe telefon, poate până ajungi la destinație mai rezolvi ceva, poate vezi un film”.

Există multe cauze ale accidentelor feroviare, dar cele mai frecvente sunt cele legate de infrastructura feroviară deficitară. Din cauza vechimii și lipsei de mentenanță a infrastructurii, șinele și podurile pot ceda sub greutatea trenurilor. În plus, defecțiunile la nivelul semnalizării pot duce la coliziuni între trenuri. Din păcate, *„un procent de aproximativ 70-75% este scadent la reparație capitală, adică are zone, linia respectivă, unde se circulă cu niște restricții fantastice, tocmai ca trenul să nu sară de pe șine, să nu pice podul cu trenul, să nu iasă de pe șine într-o curbă sau la un aparat de cale, la un macaz.”*, a precizat Ionuț Ciurea, director Asociația Pro Infrastructura

„Problemele astea nu datează de ieri, de azi, datează de 30 de ani. Și sunt 3 clase mari de probleme la feroviară.

Avem probleme cu infrastructura, cu liniile, cu șina propriu-zisă, cu terasamente, poduri, podețe, unele stau să pice, altele au picat deja. Deci, prima clasă de probleme este cea legată de starea infrastructurii, undeva la 3/4 din rețea, rețeaua de magistrale și secundare pe feroviară în România e undeva la 13.500 km, plus minus ceva kilometri, în funcție de ce statistică iei, din care un procent de aproximativ 70-75% este scadent la reparație capitală, adică are zone, linia respectivă, unde se circulă cu niște restricții fantastice, tocmai ca trenul să nu sară de pe șine, să nu pice podul cu trenul, să nu iasă de pe șine într-o curbă sau la un aparat de cale, la un macaz.”

Garniturile de tren vechi și insuficient întreținute pot fi, de asemenea, o cauză majoră a accidentelor feroviare, iar locomotivele sunt de multe ori prea uzate pentru a fi operate în siguranță. Statisticile ne arată că problemele sunt chiar mai mari decât ne-am putea imagina.

„Deci asta este starea infrastructurii și asta este prima mare problemă. La fel de gravă este și cea care ține de materialul rulant, pentru că, până la urmă, spre deosebire de rutier, unde materialul rulant este după portofoliul propriu, aici este după portofoliul statului. Materialul rulant are două mari componente: una este materialul rulant motor,

locomotivele, automotoarele și ramele. Cealaltă parte din materialul rulant sunt vagoanele.

(...) în momentul ăsta, pe parcul motor sunt mai multe locomotive și automotoare trase la gard, decât cele în circulație. Nu sunt în circulație nici măcar 40 %, deci mai bine de 60 % sunt trase la gard.”, a mai spus Ionuț Ciurea, director Asociația Pro Infrastructura

O altă problemă în domeniul feroviar este lipsa personalului calificat. Este esențial să existe oameni calificați, care să poată conduce trenurile și să se asigure că garniturile sunt întreținute și operate în siguranță. Prin urmare, investiția în pregătirea personalului de specialitate este crucială pentru a asigura siguranța călătorilor. Din păcate, nu prea există oameni care să își dorească aceste locuri de muncă. Riscul este prea mare.

„A treia categorie o reprezintă personalul, muncitorii, oamenii care lucrează în acest domeniu. Oameni care au niște roluri importante. Poate cel mai important personaj din toată povestea asta este mecanicul de locomotivă, pentru că este echivalentul șoferului pe rutier. Iar mecanicul de locomotivă, din păcate, are un pomelnic foarte mare de probleme. Din acest motiv vin mecanici, dar de la pensie, la propriu, vin din nou la serviciu, că nu vine nimeni din urmă. Păi, pe ce să vină? Pe material rulant de 50 de ani vechime, locomotive de 40 de ani, pe locomotive de 50 de ani?”, a spus Ionuț Ciurea, director Asociația Pro Infrastructura, care a mai adăugat:

„Ne trebuie 9 miliarde de euro, din estimările noastre, ca să readucem calea ferată la concurență mare, nu doar cu rutierul, ci și cu avionul. (...) Ca să se schimbe ceva e nevoie de decizii, e nevoie de un efort al întregii societăți. Ca să facem ceva, să salvăm calea ferată, pentru că altfel în ritmul ăsta se alege praful de tot și o să rămână doar un schelet.”

Sursa: <http://www.bucurestifm.ro/>