

Ce ascunde ministrul Cătălin Drulă legat de accidente feroviare

4 august 2021



Trenurile au ajuns să aibă în România întârziere de mai bine de o jumătate de zi în plină vară, pe fondul unor accidente în lanț. Ministrul Drulă nu a identificat cauzele acestor incidente, nu a prezentat niciun plan de stopare a acestor situații și nici măcar nu l-a demis pe actualul director de la CFR Călători. Dar cel mai grav lucru este că ascunde și susține decizii aberante luate în Ministerul Transporturilor.

Cu ani în urmă, din dorința de a reduce personalul CFR, Ministerul Transporturilor a luat decizii ce au dus la actualele accidente. La orice transport feroviar era prevăzut un mecanic și un ajutor de mecanic. Cei doi puteau face cu schimbul pentru a se odihni un pic.

Prima decizie aberantă a Ministerului Transporturilor a fost înlocuirea, prin ordin de ministru, a ajutorului de mecanic cu șeful trenului, scrie subiectulzilei.net. Ajutorul de mecanic avea pregătirea necesară pentru a conduce trenul, pe când șeful de tren este

specializat în a menține confortul și respectarea normelor de călătorie pentru o rută. Peste ceva timp același Minister al Transporturilor a eliminat și pe șeful de tren din schema de personal navigant al trenului. Practic l-a lăsat pe mecanic să conducă singur, uneori și câte 20 ore, o garnitură de tren. Există un regulament european care prevede ca un mecanic de locomotivă să facă pauză la 4-5 ore, sau să fie schimbat de alt coleg. La noi se aplică doar în teorie acest regulament, mecanicii ajungând să meargă chiar și 20 de ore fără să fie schimbați. De aici apar accidentele, pentru că nu sunt schimbați pe traseu de alți colegi. De altfel, nici nu mai au unde să se odihnească pentru că imobilele de serviciu au fost vândute.

În plus, pentru a preîntâmpina accidentele, mecanicul are obligația de a apăsa la un interval de timp o clapetă numită popular “butonul de om mort”, această acțiune fiind dovada că este lucid și în stare de sănătate optimă conducerii unui tren. În cazul în care nu apasă pe această clapetă trenul este frânat automat. Pentru a putea conduce trenul deși se lasă pradă somnului unii mecanici blochează clapeta respectivă. În primul accident, cel de la Fetești, a fost o astfel de situație. Ministerul Transporturilor, ministrul însuși au ascuns acest amănunt, fiindcă neregula s-a produs din cauză că nu este suficient personal navigant, mecanicii trebuind să recurgă la astfel de șmecherii pentru a putea conduce peste norma impusă de regulamentele europene.

Sursa: <https://www.realitatea.net/stiri/actual>