



PES activists Gorj

Adresa: Str. Confederației, bloc. C3, parter
Mun. Tg-Jiu, jud. Gorj – România
www.pes.ro www.activisti.ro
E-mail: pes_activists@yahoo.com

În atenția domnului **Radu Mircea Berceanu**, Ministrul Transporturilor și Infrastructurii,

MEMORIU

Considerând că sarcina unui Ministru nu e aceea de a constata problemele sistemului pe care îl conduce, ci aceea de a găsi soluții și de a le pune în aplicare, **PES activists Gorj** aduce la cunoștința domnului **Radu Berceanu**, în calitate sa de Ministru al Transporturilor și Infrastructurii în România, următoarele aspecte privind Căile Ferate Române:

1. *La nivelul **infrastructurii** există probleme majore în ceea ce privește:*

1.1. **Terasamentul.** Acesta nu prezintă nicio garanție pentru bunul mers al trenurilor sau pentru siguranța pasagerilor. Restricțiile de viteză, din ce în ce mai dese, fac dovada riscului de a circula cu o viteză normală (înțelegând prin aceasta o viteză de bun-simț, de cca. 80 km/h). Spre exemplu, un tren accelerat ca A 1832 străbate 302 km în 6 h 30 minute, ceea ce înseamnă 2 h la 100 de km, adică practică o viteză de aproximativ 50 km/h (amintim aici că în domeniul rutier 50 km/h înseamnă restricția, nu media!). În aceste condiții, achiziționarea unei locomotive care atinge 200 km/h e mai mult decât o glumă proastă, deși UE a impus României ca deplasarea feroviară să se realizeze cu o viteză minimă de 160 km/h pentru persoane și 120 km/h pentru mărfuri. În plus, în ceea ce privește șinele de cale ferată, există șine nefuncționale, care ruginesc treptat, spre mândria braconierilor de fier vechi ce nu ezită să comercializeze ceea ce statul nu poate întreține.

1.2. **Vagoanele.** Acestea sunt foarte vechi, prost întreținute, în mare parte insalubre. Deși există contracte substanțiale încheiate cu firme de salubritate, densitatea suprafețelor microbiene indică grave nereguli.

1.2.2. **Compartimentele** sunt fie în stadiu de criogenizare, fie de supraîncălzire, însă niciodată temperatura nu este cea normală. Pe timpul iernii se observă fără excepție tendința de irosire a combustibilului prin supraîncălzire. Ele sunt mizere, fie supraîncărcate, fie goale. Densitatea pasagerilor nu e nici ea uniformă.



1.2.3. **Toaletele** reprezintă un subiect tabu. Niciun călător nu dorește să recunoască a fi fost nevoit să le probeze. Imaginile de acolo pot face groază chiar și celor mai curajoși dintre pasageri. Insalubritatea e un termen prea blând pentru acest subiect.

1.3. **Gărilor.** Clădiri masive, neîntreținute și nerenovate, gărilor românești sunt pe măsura trenurilor care le vizitează. Mizere și decrepite. Clădiri care în spațiul UE sunt utilizate în scopuri comerciale, atrăgând traficul uman, la noi fac răsfățul vagabondajului nocturn. Există săli de așteptare fără geamuri, fără scaune, fără căldură, dar cu puternice miasme greu recognoscibile. Toalete insalubre sau inexistente în cazul gărilor mai mici. Peroane prost luminate, inaccesibile persoanelor cu handicap și nesecurizate. Nu există pasaje sau linii de demarcație. Anunțarea trenurilor în gară se face prin intermediul unor difuzoare bruizante care lasă să transpară cu dificultate un mesaj viciat și în mare parte molfăit.

1.4. **Personalul.** În continuă reducere după regretabilele disponibilizări masive ale CFR Marfă și Călători, personalul CFR nu merge pe principiul puțin, dar bun. Din contră. Serviciile sunt de cea mai proastă calitate:

1.4.1. **Controlorii de bilete** sunt lipsiți de orice deontologie, încurajând, prin luarea de mită, călătoria fără bilet și prezentându-se vulgar și arogant, uneori chiar abuzând de așa-zisa lor autoritate pentru a pune la punct pasagerii revoltați pe bună dreptate.

1.4.2. **Funcționarii de la ghișeele** de bilete se disting, la rândul lor, prin agresivitate verbală și indiferență față de problemele călătorilor.

1.4.3. **Consumul de alcool** în rândul angajaților pe timpul desfășurării activităților devine tot mai des o problemă.

1.4.4. **Ținuta vestimentară** a angajaților nu impune niciun fel de respect. Caschetele tip „Garcea” și uniformele soioase fac deliciul pasagerilor cu umor, dar fac, în același timp, și o impresie îngrozitoare străinilor și chiar românilor nu foarte familiarizați cu acest mijloc de transport.

2. *La nivelul **managementului** există numeroase carențe ce vizează:*

2.1. Lipsa ofertelor și a promoțiilor. Trenurile se deplasează cu vagoane semi-goale, în loc să practice un sistem de taxare aleatoriu, pe modelul curselor low-cost de avion.



2.2. Trenurile cu condiții de personal (scaune incomode, spațiu redus pentru bagaje etc.) circulă pe distanțe lungi spre disconfortul și disperarea pasagerilor.

2.3. Spațiile din gări și din fața garilor sunt neexploatate. Ele ar trebui închiriate în scopuri comerciale, într-o formă bine organizată, nu haotică și aleatorie.

2.4. Vagoanele dezafectate nu sunt valorificate, ci sunt abandonate pe liniile moarte pentru a fi valorificate de vânzătorii clandestini de fier vechi.

2.5. Așa numitele „controale de stat” sunt fie prea rare, fie ineficiente. Se călătorește îngrijorător de mult fără bilet. De exemplu, trenul personal Târgu-Jiu - Craiova avea odinioară 6 vagoane. În prezent, același tren circulă cu 2 vagoane, arhipline, reducerea lor datorându-se nu diminuării numărului de călători, ci reducerii cererii oficiale de bilete.

2.6. Deși tinerii alcătuiesc un mare procent al clienților CFR, ei nu beneficiază de reducere până la vârsta de 26 de ani, așa cum se întâmplă în toate țările civilizate ale continentului și ale lumii. Ei au reducere doar cu prezentarea carnetului de elev sau cel de cupoane pe care îl primesc cu întârziere, astfel încât să nu-l poată folosi integral. La casele de bilete figurează reducerea cu cardul ISIC, însă în practică ea nu se aplică niciodată.

2.7. În marile gări lipsesc automatele pentru bilete CFR.

2.8. Lipsa de experiență și profesionalism a S.C. Informatica Feroviara societate aflată în subordinea CFR S.A. (site-ul www.infofer.ro este de foarte multe ori nefuncțional, lipsesc informațiile despre trenurile internaționale etc.).

Având în vedere aceste remarci, care reprezintă, din păcate, o extrem de scurtă radiografie a situației CFR în prezent, realizată prin ochiul călătorului de rând, **PES activists Gorj** solicită luarea urgentă de măsuri în vederea rezolvării problemelor ridicate. În cazul în care semnalările noastre nu par suficient de convingătoare, PES activists Gorj îi lansează domniei sale, Ministrului Transporturilor și Infrastructurii, **Radu Mircea Berceanu**, invitația de a ne însoți într-un **tur al României cu trenul personal**, în intervalul vacanței sale parlamentare..

În așteptarea unei decizii oficiale în această chestiune, **PES activists Gorj** vă mulțumește anticipat,

Cu deosebită considerație,

Ionuț Cătălin Croitoru

Președinte **PES activists Gorj**