

CFR în vizorul Asociația Pro Infrastructura

18 ianuarie 2020



Membrii Asociației Pro Infrastructura desființează acțiunile de imagine prezentate în ultima perioadă de oficialii CFR Călători. Redăm, mai jos, mesajul postat pe pagina de Facebook a grupului Pro Infrastructura:

În ultimele zile, CFR Călători ne-a surprins neplăcut cu o serie de tichii de mărgăritar prezentate ca mari realizări. Calea ferată arde, nu sunt vagoane, nu sunt locomotive, dar, în loc de soluții, ni s-au prezentat... uniforme noi. Și strategii sforăitoare. Și trenuri de probă.

Prima din seria de tichii a fost schimbarea uniformelor. Chiar era necesară o asemenea cheltuială, în condițiile în care este criză permanentă de vagoane și locomotive? Uniforma sclipitoare a șefului de tren nu schimbă faptul că trenul este un automotor Malaxa construit în 1938, cu scaune de plastic (care și acum circulă în mare parte din țară), sau că vagonul de dormit (seria 71-31, încă cel mai comun tip de vagon România) are mai bine de jumătate de secol de când a ieșit pe poarta fabricii, iar aerul condiționat nu a mai funcționat de mai bine de un deceniu pentru că freonul este un model ilegal... Nu schimbă nici înghesuiala de nedescris din vagoanele de pe rute populare, unde criza de vagoane face să avem și trenuri de 3 vagoane pe București-Brașov... Poate că în loc de uniforme sclipitoare, banii și energia respectivă ar fi trebuit bătute în achiziția de material rulant.

Arad – Brad

A doua din serie a fost „trenul de probă” de pe Arad-Ineu-Brad. În primul rând, nu înțelegem la ce e nevoie de tren de probă – linia a fost circulată de un alt operator (Regio Călători) cu trenuri de călători până acum câteva zile (nu e ca și cum a fost redeschisă după o pauză lungă). În al doilea rând, nu vedem cum orarul propus (cu trenuri care fac 4 ore pe 170 km, cu plecări înainte de 5 dimineața, cu doar 2 trenuri pe zi) poate fi în vreun fel rentabil: mai ales că Regio Călători a renunțat la secție pe motiv de neprofitabilitate și lipsă de călători, cu mai multe curse și un orar mai atractiv. Din nou,

poate că energia ar fi trebuit pusă în a oferi un orar mai bun pe secțiile atractive – unde orarele și mersurile sunt adesea neschimbate de ani și ani, și nu mai reflectă cererea.

A treia e repetata discrepanța între declarațiile sforăitoare (gen „CFR-ul renaște”) și realitate. Club Feroviar a făcut recent o analiză asupra contractelor de modernizare semnate în 2020 – o analiză simplă – numărul de contracte fiind ZERO. Deci, aceleași promisiuni, cu sute și mii de vagoane, s-au făcut în ultimii cinci ani aproape constant, dar fără vagoane. În plus, chiar și atunci când se modernizează vagoane, se iau decizii care mai de care mai ciudate.

De exemplu, în loc să se cumpere vagoane noi, se duc la reconstrucție vagoane vechi de 30-40 de ani sau mai bine (precum 20-49 sau 20-68), în care se bagă foarte mulți bani pe interioare noi, deși mai au o durată foarte mică de viață. La fel, în ultimii 10 ani, în loc să se dea la topit, s-au pompat bani în Malaxe: avem acum cele mai vechi automotoare din Europa în exploatare comercială, vechi de pe vremea Regelui Carol al II-lea, pe suspensii de vagon de marfă (cu arcuri de foi), – foto limitate la 50 km/h, dar pe care s-a pus... diagnoză computerizată. Este timpul pentru o strategie profesionistă la calea ferată. Nu doar la infrastructură (unde dezastrul e încă și mai mare), dar și la operatori. Declarații de PR de genul „afară e vopsit gardul, înăuntru leopardul” nu mai pot continua. E nevoie de o schimbare de macaz.

Sursa: <https://ziare.com/social/stiri-sociale>