



Parlamentul României
Camera Deputaților

PARLAMENTUL
ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR

Hn. 3236 B/10.05.2011

INTERPELARE

Către: Doamna Anca Daniela Boagiu,

Ministrul Transporturilor și Infrastructurii

**De la: Mircea Irimescu, deputat independent colegiul electoral nr. 35
Suceava**

**Subiectul: Semnalarea unor probleme majore referitoare la eficiența
gestionării bunurilor SNCFR**

Stimată doamnă ministru,

Călătoriile săptămânale pe care le fac de la Suceava la București apelând la companiile de stat din subordinea dumneavoastră, m-au adus în situația de a cunoaște nemijlocit aspecte din activitatea acestora. Consider că este de interes public să vă aduc la cunoștință câteva dintre problemele cu care se confruntă călătorii de pe Căile Ferate Române de pe ruta pomenită și să vă rog să-mi comunicați ce aveți în vedere pentru eliminarea urgentă a situațiilor necorespunzătoare. Știu că, obiectiv, sunt mari greutăți. Sutele de hectare de fânețe de prin gări arată ce a mai rămas din cererea de transport feroviar a unei economii descompuse, iar miile de cerșetori care parazitează trenurile, peroanele și sălile de așteptare arată nivelul unei societăți sărăcite peste măsură, fără obișnuința de a respecta bunurile publice. Și, totuși, există situații grave datorate doar lipsei de spirit gospodăresc și neglijenței în măsură să îndepărteze publicul călător. Iată câteva.

1). Gara Suceava Nord (Ițcani).

Construit în a doua jumătate a secolului al XIX-lea de Monarhia Austro-Ungară, obligată să-și respecte blazonul ei imperial, palatul

impunător de la Ițcani, devenit după 1918, „Stația CFR Suceava Nord” era un edificiu corespunzător standardelor europene ale timpului, actualmente clasificat ca monument de patrimoniu. Dacă Stația Suceava, unde s-au executat importante lucrări edilitare de reabilitare, arată așa cum ar trebui să arate o gară provincială din Europa, gara Suceava Nord a fost lăsată de izbeliște, distrugându-se și lucrările executate în ultimii 20 de ani (de exemplu tâmplăria, care a costat destul).

Călătorul, eventual străin, ce trece prin gara Ițcani poate vedea următoarele: sala caselor de bilete nu mai are geamuri și uși. Multe dintre restul geamurilor de la parter au, în loc de sticlă, bucăți rupte din folie de polietilenă. Copertina peronului, în mai multe locuri găurită și gata să cadă, este sprijinită cu stâlpi de lemn improvizați din bârne de brad cioplite grosier de dulgherii unui șantier, probabil demult prezent doar în lumea arhivelor. Alături, o clădire de cel puțin 2000 mp, cu același stăpân, are acoperișul de forma unui ciur imens cu mii de găuri prin care se scurg apa ploilor și lumina zilei. De fațade nu mai vorbesc. De departe, un așa un hal de degradare nu a trăit acest monument de arhitectură în toată existența sa, indiferent de stăpânire și de regim politic.

2). Durata călătoriilor.

Mai întâi vă semnez un fapt pozitiv din experiența ultimilor trei ani: întârzierile sunt foarte rare. Însă, durata călătoriilor s-a mărit prin chiar orarul de călătorie stabilit de unitatea care exploatează căile ferate în România, SNCFR. Cu 40 de ani în urmă o călătorie cu trenul rapid de la Suceava până la București se făcea în aproximativ 6 ore, acum depășește 7 ore. O creștere de circa 17 – 18 %, asta în timp ce toate țările civilizate ale lumii, fructificând progresele tehnice și tehnologice din domeniu, au realizat reduceri spectaculoase ale duratelor de călătorie. O eventuală justificare a acestei supărătoare stări de fapt prin lucrări de reparații la căile de rulare cred că nu se susține pentru că șantierele sunt ... invizibile!

3). Valorificate bunurile statului aflate în gestiunea SNCFR.

Construite, în marea lor majoritate, încă de la inaugurarea transportului feroviar pe această rută și nevoite să se adapteze specificului de trafic din perioada comunistă, stațiile de cale ferată a principalei legături feroviare a Moldovei sunt beneficiarele unor excedente însemnate de spații și de terenuri. În general, fostele depozite de mărfuri, depozitele de materiale specifice necesare desfășurării activității de transport și rampele de încărcare - descărcare a vagoanelor, stau nefolosite sau utilizate într-o mică măsură. Clădirile, mai ales dacă se află în stații secundare, nu au mai beneficiat de lucrări de întreținere (oricât de mici) de ani de zile. În unele situații par a fi

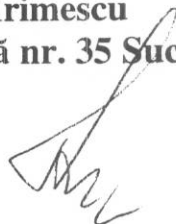
fără stăpân, starea de ruină în care se află este înfiorătoare. Există o inventariere a acestor imobile și un plan de valorificare a lor?

Despre utilizarea eficientă a terenurilor excedentare aflate în gestiunea SNCFR, în situația actuală, nu poate fi vorba. Ele fie sunt utilizate ilegal de diverse persoane fizice sau juridice, fie se găsesc abandonate gunoaielor adunate de-a lungul anilor. Vă semnez ca exemplu cazul unei imense suprafețe de teren, situată la intrarea în București în partea dreaptă a căii ferate. Pe parcursul mai multor sute de metri, privit pe geamul vagonului, terenul are un aspect straniu: din loc în loc, depozitate de-a valma s-au ieșind sinistru din pământ în mijlocul unor vegetații sălbătice, vechi traverse din beton nebăgate în seamă de nimeni.

Locul pare a nu fi fost călcat de picior de om de ani buni. La valoarea pe care o au terenurile în București, aici s-ar putea afla resursele financiare pentru executarea unor lucrări de întreținere absolut necesare. Și soluția ar putea fi extinsă la toate locurile aflate în situații similare.

Cu deosebită considerație,

Deputat Mircea Irimescu
Circumscripția electorală nr. 35 Suceava



Solicit un răspuns scris la cele semnalate.