

Drulă și ceferiștii

8 septembrie 2021



ilor, cu videoclipuri educative, povești tradiționale, fișe de colorat și multe altele (www.pressalert.ro) * Număr record de decese ale unor pacienți COVID 19.

Prima domnie a lui Drulă la Transporturi s-a încheiat. Nu datorită unui accident feroviar, nu datorită unui avion prăbușit, nu datorită surpării unei autostrăzi, datorită unei crize politice stupide apărute din nimic, până la urmă. Venit în decembrie anul trecut, anul ăsta n-a mai apucat paltonul la sediul din Dinicu Golescu

38. Ceferiștii nu-l regretă, dacă e să fie elegant, așa după cum arată rețelele de socializare. Până la urmă ăsta nu e un semnal rău, majoritatea miniștrilor au plecat așa cum au venit, necunoscuți, nepricepuți, lipsiți de orice inițiativă, oameni care și-au bifat încă o funcție în CV-urile lor artificiale. O excepție a fost Băsescu, un om care a lăsat reforme profunde în domeniul feroviar, imposibil de uitat sau bagatelizat. Au existat voci care l-au comparat pe Drulă cu Băsescu, din acest punct de vedere.

Sectorul feroviar se zbate într-o ineficiență cronică, anchilozat în grupuri de interese, cumetrii, prietenii, pierderi financiare uriașe în creștere de la un mandat la altul. Orice analist onest cu un minim de cunoștințe economice realizează că e vorba de o gaură neagră la bugetul de stat mare și infinită. E nevoie de reforme profunde, drastice, care să corecteze un sistem greșit de funcționare. Experiența trecutului ne arată că sistemul nu se poate reforma din interior, sistemul nu face decât să-și conserve status-quo-ul complicând artificial lucrurile astfel încât să nu poată fi corectat. Reforma nu poate veni decât din afară. Drulă a înțeles lucrul acesta și și-a asumat rolul de a acționa în consecință.

Există două direcții din care a fost atacat ministrul. În primul rând conservatorii, cei care nu-și doresc cu niciun chip schimbarea lucrurilor, profitorii mai mari sau mai mici începând cu simplii salariați până la directorii generali și patronii de firme. Căciula bugetului de stat din care se iau bani pentru acoperirea pierderilor e mare și poate acoperi și incompetența și iresponsabilitate și profituri uriașe. Manageri iresponsabili, în sensul că nu răspund pentru dezastrele financiare lăsate în urmă, reciclați în sistemul feroviar pe care continuă să-l păstorească, contracte date pe sprânceană, blocaje financiare penibile până acolo

încât nu sunt bani de salarii pentru angajați. Toată acesta organizare de gașcă suferă la orice schimbare și se opune cu vehemență reformelor.

O a doua categorie care l-a criticat pe Drulă, mai ales în parte a două a scurtului mandat, categorie din care fac și eu parte, este cea a celor care cred că reformele sunt prea lente, ne-duse la capăt, reversibile, inutile dacă nu sunt complet implementate. Notez cu plus activitatea ministrului la Metrorex, extirparea unei căpușe ilegite de pe corpul statului nu poate fi decât un lucru pozitiv. Tot pozitivă este și restructurarea cu schimbarea managementului de la companiile din subordine cu toate că se putea merge până la desființarea lor. Reformă incompletă la CFR Călători și lipsă la CFR SĂ. Infrastructura feroviară are nevoie de o infuzie masivă de capital, capitalul acesta poate fi luat din pierderile provocate de companiile din subordinea ministerului, cel puțin în parte. Ministrul are ca instrumente de coordonare a activității feroviare organisme precum AFER și ARF. Tocmai de aceste autorități Drulă nu s-a atins deloc. Starea deplorabilă a cailor ferate de astăzi depinde și de aceste entități. ARF-ul a reușit scoaterea chinezilor de la licitația pe care aproape o câștigaseră. Asta nu poate spăla autoritatea de acuzația că până acum nu a reușit să-și realizeze obiectul de activitate, achiziția de material rulant nou pentru căile ferate din România, ba chiar a blocat până acum acțiunea de înnoirea a parcului de locomotive și vagoane. AFER-ul a rămas o instituție supradimensionată, clientelară, nereformată, condusă de un management pus de pe vremea PSD-ului. Sistemul ăsta de holding în care funcționează AFER-ul nu este potrivit unei piețe concurențiale. Armonizarea și integrarea în sistemul autorității feroviare europene (ERA) trebuie să fie prioritară. Având în vedere că în piața feroviară acționează inclusiv operatori de stat nu ar fi un lucru rău ca ASFR-ul să ajungă în subordinea prim-ministrului, ministrul Transporturilor e părtinitor.

După plecarea lui Drulă de la minister reformele se vor opri. Nu peste mult timp se va ajunge exact în punctul în care am fost acum un an. Schimbarea regilor e bucuria nebunilor.

Sursa: <https://nucumorar.ro/>