

Calea ferată, o instituție complet nereformată,

7 noiembrie 2021



În ultima perioada am avut niște contre pe teme feroviare cu instituțiile de resort din România. Pentru un cetățean, imaginea CFR-ului începe și se termină cu o călătorie cu trenul, realitatea este că în spate există un sistem complex care susține activitatea pe calea ferată. Oamenii sunt nemulțumiți de călătoria lor feroviară dar de fapt sunt nemulțumiți de toată structura de conducere și

coordonare. Cetățeanul obișnuit interacționează cu un controlor de bilete, o casierită, o toaletă înfundată, o banchetă ruptă, întârzieri din ce în ce mai mari, locomotive defecte, lipsa informațiilor, accidente, deraieri, etc. Responsabilitatea, niciodată asumată, aparține unor șefi, care au și ei alți șefi, directori, secretari de stat până la ministru. Aparatul ăsta administrativ este anchilozat în mentalități vechi, cu relații de familie, de rudenie, de prietenie, cu șantaje, cu obligații, cu servicii contra servicii, toate acestea cu un singur scop, să se păstreze starea de fapt existentă. Ce speranță poate să aibă un simplu cetățean că se vor schimba lucrurile când el se confruntă cu colos birocratic kafkian.

Ministrul Drula a spus că sistemul feroviar este rezistent la reformă. Este corectă afirmația, dar nu poate constitui o scuză, un ministru care acceptă Transporturile trebuie să-și asume această stare de fapt și să acționeze în consecință. La nivel european are loc o revoluționare a modul de organizare a transporturilor feroviare, se urmărește eficientizarea acestui tip de transport în perspectiva transferării unui procent semnificativ de volume de pe calea rutieră pe calea feroviară. Uniunea Europeană sprijină transportul pe sine însă nu în orice condiții. Procesul, denumit liberalizarea transportului feroviar, a început din 1996. Odată cu aderarea României la UE noi a trebuit să facem aceste reforme mai mult forțat decât din convingere. Ultimul pachet legislativ care trebuia implementat, Pachetul 4 Feroviar cu Pilonul Tehnic, a întârziat foarte mult, astfel încât în 2019 am fost amenințați cu declanșarea procedurii de infringement. Chiar și după acesta situație limită, care în alte state are loc pentru mize mult mai mari, pachetul a fost implementat greșit, după cum arată Comisia Europeană într-o scrisoare adresată

Ministerului Transporturilor. Situația este trecută sub tăcere ca și cum așa e normal să se întâmple, nu există răspundere, doar justificări neinspirate, "așa e procedura". Realitatea e mult mai simplă și mai evidentă, prin birourile ministerului și ale autorităților din subordine se plimbă nestingherită o fantomă, o stafie, amintirea nostalgică a vremurilor trecute, a comunismului, chiar a dejismului. Nu de puține ori am auzit oameni cu influență din calea ferată manifestând o mare părere de rău pentru fosta cale ferată comunistă. În dezbateri, în conferințe, sunt nelipsiți directorii fostului regim care fac apologia unor timpuri negre, pentru ei albe. Nimeni nu-i combate arătându-le că nu poți să conduci un sector de activitate în mod comunist într-o economie capitalistă iar comparațiile nu au niciun sens. Are loc o luptă de mentalități, o luptă între convingerile deprinse înainte și realitatea zilelor noastre. Calea ferată nu mai este de mult a doua armată a țării, nici prima armata nu mai e ce-a fost odată, astăzi totul se reduce la eficiență economică, profit și pierdere. Gândirea lor este de genul : "de ce ne învață ăia ce trebuie să facem la noi acasă, știm noi mai bine". Rezultatele sunt cele observabile cu ochiul liber, un dezastru generalizat. Conectarea rețelei feroviare românești la rețeaua feroviară europeană este esențială pentru economia noastră, noi trebuie să avem un mod comun de a organiza această activitate în UE, trebuie să avem același nivel de calitate. Inițial s-au dat derogări de la respectarea normelor de calitate, ulterior excepția a devenit regulă, iar astăzi avem în mare majoritate material rulant pentru exploatat intern și foarte puțin pentru exploatat în trafic internațional. O greșeală fundamentală de strategie.

Acest ultim pachet legislativ feroviar va deschide poarta spre o liberalizare mai mare, orice operator feroviar internațional autorizat de ERA poate să vină în România să efectueze transport feroviar pe orice rută. Spre exemplu, vom putea călători cu DB(operatorul național feroviar german) de la București la Constanța în baza unei recunoașteri și autorizări centralizate. Nouă nu ne mai rămâne decât să aducem infrastructura la nivelul de calitate din UE, o operațiune greoaie și mult întârziată tot din cauza mentalităților expuse mai sus. Modul ăsta pompieristic și haiducesc în care se conduc instituțiile statului, întârziind din neștiință sau chiar din rea-voință orice schimbare, ne-a adus aici.

Reformarea caili ferate, susținută de UE dar și de necesitatea obiectivă economică de la noi, nu se poate face cu aceiași oameni care au bătut pasul pe loc timp de 30 de ani.

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