

Legătura lui Cătălin Drulă cu calea ferată. Deputatul USR e “în cărți” pentru Transporturi

19 decembrie 2020

Ministerul Transporturilor va reveni USR PLUS în viitorul Guvern condus de Florin Cîțu, în care acest partid se va afla alături de PNL și UDMR. Club Feroviar vă prezintă legătura celui mai probabil viitor ministru, Cătălin Drulă cu calea ferată. Ce pregătire are și ce luări de poziție a avut în istoria recentă cel care se bate de ani buni să ajungă în biroul de la etajul 1 al Palatului CFR. Ce va face după ce va fi “uns” rămâne de văzut.



Cătălin Drulă este de profesie inginer software. El a urmat în perioada 1999-2002 cursurile Universității din Toronto, Canada, unde a obținut o licență în Informatică (Bachelor of Science in Computer Science), cu media generală 3,93 din 4.

În 2004-2005 a urmat un Stagiu de cercetare pentru teza de master la Institut National Polytechnique de Grenoble, într-un program de schimb cu Universitatea din Toronto. Apoi a obținut un master în Informatică (Master of Science in Computer Science) la aceeași Universitate din Toronto.

A lucrat majoritar în domeniul privat, dar și la stat, fiind consilier de stat la Cancelaria Prim-Ministrului în 2016, pe infrastructură de transport. Din 2016 este deputat USR, ales în circumscripția Timiș, și este membru în Comisia pentru Transporturi din Camera Deputaților.

La capitolul “Activitate civică” din CV-ul său postat pe site-ul Camerei Deputaților, figurează calitatea de fondator și director executiv al Asociației Pro Infrastructură, poziție din care s-a ocupat de “Monitorizare cetățenească a proiectelor de construcție de infrastructură de transport. Filmări aeriene. Luări de poziție”.

Cătălin Drulă nu are casă, dar are bani în conturi și în acțiuni

Potrivit ultimei sale declarații de avere, deputatul Cătălin Drulă nu are nicio clădire în proprietate, ci doar un teren intravilan la Mogoșoaia, județul Ilfov, cu o suprafață de 1.490 mp.

Autoturismul pe care-l deține este un BMW cam vechi – fabricat în 2012. În schimb, are foarte mulți bani în conturi la bănci și în fonduri de investiții, după cum se poate vedea [AICI](#). De asemenea, are sume investite în acțiuni.

Legătura lui Cătălin Drulă cu calea ferată. A cerut modernizarea Arad-Timișoara-Caransebeș

Legătura lui Cătălin Drulă cu calea ferată este una tangențială, dacă este să judecăm după declarațiile sale, majoritar despre autostrăzi. Nici pregătirea sa de inginer software nu pare a-i conferi o expertiză solidă în domeniul transporturilor, poate doar în cel al automatizării și semnalizării feroviare.

Totuși, în ultima perioadă a făcut și unele declarații legate de domeniul feroviar. Astfel, pe 3 iulie 2020, cu ocazia unei vizite a ministrului Lucian Bode la Timișoara, i-a făcut acestuia o listă de priorități. Majoritatea punctelor de pe listă se refereau la domeniul rutier, însă unul dintre ele viza domeniul feroviar. ”Modernizarea magistralei de cale ferată Arad-Timișoara-Caransebeș. Studiul de fezabilitate contractat în 2016 a fost finalizat în 2019, cu obținerea acordului de mediu. De atunci e liniște totală. Licitația pentru execuția lucrărilor nu a fost lansată până azi”, scria Cătălin Drulă. Deputatul USR i-a cerut ministrului Transporturilor să se implice în deblocarea acestor proiecte, pentru că nu ajung doar „vizitele de lucru”.

Dorința i-a fost îndeplinită, cel puțin parțial, pentru că [pe 19 octombrie Compania Națională de Căi Ferate CFR SA a lansat licitația pentru Timișoara-Arad](#), în valoare de peste 800 milioane de euro.

Deputatul USR, preocupat de calea ferată de Otopeni



Cătălin Drulă, care se pregătește să devină ministru al Transporturilor, s-a arătat preocupat și de calea ferată Gara de Nord-Aeroport Henri Coandă.

Pe 3 februarie 2020, el scria pe Facebook că a făcut o tură cu bicicleta pe șantierul căii ferate spre Aeroportul Otopeni, prilej cu care a făcut fotografii și și-a expus impresiile. El remarca faptul că lucrările erau blocate în continuare pe o zonă critică de aproximativ 200 de metri, lângă DN1. ”Dacă nu se permite în curând accesul în

această zonă, nu văd nicio șansă să fie gata lucrarea până în vară”, scria el. La scurt timp, accesul a fost permis, iar lucrările au putut să continue.

Critici la adresa lui Ion Țiriac: “Un caz de potentat care intimidează statul”



Stația de tren de la patinoarul lui Ion Țiriac este în construcție

Deputatul s-a arătat extrem de critic la adresa miliardarului Ion Țiriac, care voia să blocheze construcția racordului feroviar.

”Problema <Ion Țiriac>. În zona patinoarului, viaductul de cale ferată este poziționat pe partea opusă a Drumului Gării Odăii. Deranjul pare minimal. În aceste condiții, pare doar că un om puternic care preferă hoții proștilor, a făcut scandal degeaba. Mai rău, pare un caz de potentat care intimidează statul – în condițiile în care i s-a promis la

patinoar o haltă a trenului, doar pentru că a făcut scandal. Ar urma ca trenul să oprească la doar câteva sute de metri după ce pleacă de la Aeroport, pierzând minute prețioase pe relația cu Gara de Nord. Sper să nu fie serioasă această aberantă cerere”, se arăta în aceeași postare.

În prezent, stația de la patinoarul lui Ion Țiriac este în construcție, iar fostul tenisman a renunțat la proces.

Tangeta lui Cătălin Drulă cu calea ferată: vrea dublarea M700 pe o porțiune cât mai mare

Tot aici, Cătălin Drulă spunea că frecvența trenurilor ar trebui să fie de 20 de minute. Idee pe care a reluat-o și într-o intervenție din 21 septembrie, când a propus dublarea Magistralei 700 pe o distanță cât mai mare.

“Soluția definitivă este dublarea Magistralei M700 pe o lungime cât mai mare, dacă nu se poate chiar de la peron din Gara de Nord (precum la magistralele București-Ploiești sau București-Craiova). Este un proiect care va mai dura.



Între Pajura și Mogoșoaia e linie simplă

Avem nevoie însă de o soluție temporară pentru că va mai dura cel puțin doi ani (un scenariu destul de optimist) până când ar putea fi construită această dublare. Și nu putem sta cu un tren pe oră la Aeroport până atunci. Soluția temporară ar fi ca serviciul la aeroport să fie operat în regim de linie dublă pe o mult mai mare parte din lungimea sa. Iată o posibilă variantă de soluție temporară (...) Un nou macaz (cu schimbările de semnalizare/centralizare aferente) din linia de centură în linia M700 chiar înainte ca acestea să se separe (în zona Chitila/Centura București). Avantajul ar fi că operarea serviciului ar fi în regim de linie dublă pe 8 km. Frecvența de operare ar fi probabil de două

trenuri pe oră, adică un tren la jumătate de oră”, scria Cătălin Drulă pe Facebook.

Acum, trenurile de aeroport circulă la un interval de 40 de minute. Rămâne de văzut dacă în mandatul lui Cătălin Drulă la Ministerul Transporturilor intervalul de succedare va scădea. Și o mică observație – operarea trenurilor prin Chitila și Buciumeni se face pe un traseu deviat, mai lung, care a fost folosit doar când au fost lucrări pe traseul normal. M700 se desprinde din pachetul de linii ce ies din Gara de Nord la Pajura, nu la Chitila.

Sursa: Club Feroviar