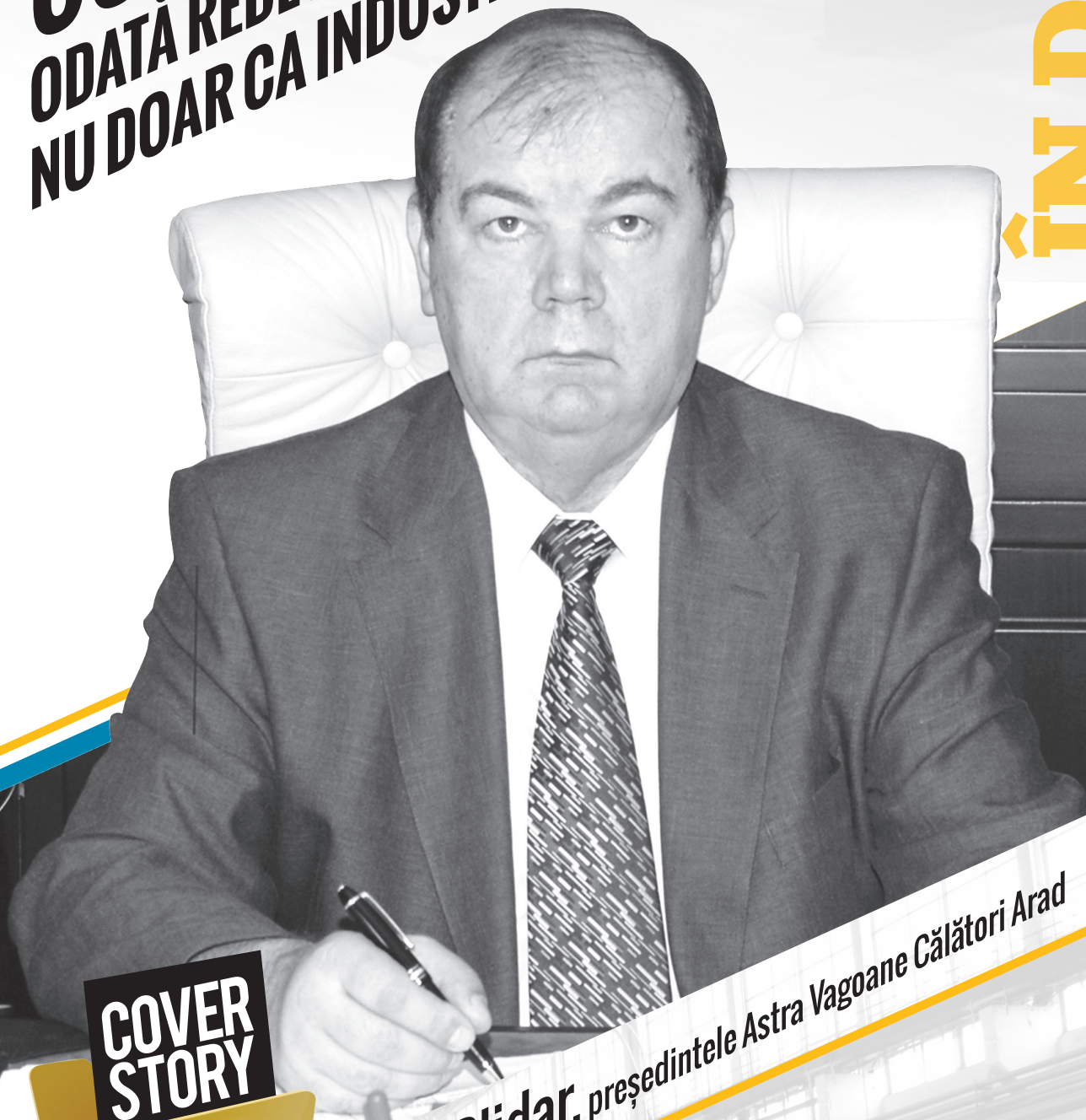


# CULTUL MUNCII, ODATĂ REDESCOPERIT, NE POATE ÎNTĂRI NU DOAR CA INDUSTRIE, CI ȘI CA NAȚIUNE

# ÎN DIALOG



**COVER  
STORY**

**DOSAR  
CU ȘINE**

**Valer Blidar, președintele Astra Vagoane Călători Arad**



ESTRADA DE FERRO  
VITÓRIA A MINAS

Interviu realizat de  
**OCTAVIAN-DRAGOMIR JORA**

**Octavian-Dragomir Jora:** Domnule Președinte, în România postdecembristă, ceea ce avea să fie anunțat drept „democrație originală” a devenit „democrație originală”. Iar aceasta avea să se distingă, între altele, adeseori prin inhibarea singurei forțe care putea să completeze și consolideze democrația autentică: capitalismul antreprenorial, de piață. Cum vi se pare capitalismul românesc actual, fără prea mulți capitaliști, dar cu prea mulți politicieni?

**Valer Blindar:** Eu am intrat în afaceri (dacă pot să spun așa) încă din 1990, imediat după apariția Decretului 54. Am fost printre primii care au înființat întreprinderi mici, cum se numeau atunci. Am fost extrem de optimist, deși aveam și o oarecare teamă. Noi știam câte ceva despre economia de piață doar din auzite, pentru că literatura de specialitate de tip capitalist nu intra în România și atunci mai învățam doar din ce spicuiam prin anumite relații sau întâmplări, când venea cineva din afară și ne aducea și nouă câte o revistă sau vreun ziar. După înființarea întreprinderii mici, am deschis cont la bancă, la BCR. Am încropit o primă afacere și marea satisfacție a fost în clipa în care am văzut că în cont au apărut banii. Îmi amintesc și acum că prima factură pe care am emis-o a fost de 301.898 de lei. Când am văzut că au intrat banii în cont, am zis, domnule, s-ar putea ca lucrurile să meargă. Am avut mare încredere! Ușor-ușor, mi-am făcut o strategie, am înființat mai multe întreprinderi mici. Am avut un șoc în 1994, când s-a produs o mare devalorizare a leului. M-am trezit în

situația ca, din 4 investiții în curs, cam 80% să fie realizate fizic și să-mi mai trebuia să puțin, ca finanțare, iar acel puțin să nu reușesc să-l aduc. Atunci am hotărât să vând două dintre investiții și am rămas cu două pe care le-am terminat foarte repede. Un al doilea șoc a fost în '96, acea devalorizare de 106% într-o lună și câteva zile, când din decembrie până în ianuarie, anul următor, am pierdut jumătate din avere. Dar am rămas în picioare. Eu am muncit în producție și știam care sunt regulile. Știam că doar prin muncă putem realiza ceva. Cultul muncii e valabil și astăzi, însă constat că dispare și pot să spun că a ajuns să se regăsească doar la cei de vârstă a treia și de vârstă a doua. Văd că preocupările nu mai sunt astăzi orientate spre muncă, ci sunt numai de natura unor tapaje, aranjamente de tot soiul. România este stăpânită astăzi de o caracatiță periculoasă, care a adus țara în situația de astăzi. Văd în atâtea domenii că sunt oameni de afaceri care câștigau mult mai bine decât parlamentarii, dar au făcut tot ce le-a stat în putință ca să intre în politică, în Parlament.

**ODJ:** Sunteți printre puținii mari capitaliști români validat și de piața internațională. Parcă mai ales de piața internațională. Care este ponderea afacerilor dvs. între intern și extern și care sunt principalele deosebiri de calitate a mediului de afaceri dintre România și alte țări?

**VB:** România ar fi avut mari șanse încă de la început, dacă ar fi fost condusă de oameni competenți. Luând-o de la guvernarea lui Petre Roman, cei care

au făcut-o au avut și părți bune, însă două dintre deciziile lor au fost extrem de rele și s-au dovedit păguboase în timp. Prima decizie a fost decimarea agriculturii, prin desființarea tuturor CAP-urilor, IAS-urilor, SMA-urilor ș.a.m.d. Aici, sigur că era nevoie de o reformă, pentru că oamenii erau înfuriați pe acea proprietate de stat care, la rândul ei, a produs multe rele, adică i-a transformat pe unii oameni muncitori și cinștiți într-unii cărora eu le-aș zice chiar hoți. Îmi amintesc că la noi în sat era unul care mai fura. Reprezenta un fel de paria, nimeni nu se întâlnea cu el, nu avea prieteni. Eu am plecat din sat în 1959. După 20 de ani, cei mai șmecheri din sat erau cei care furau cel mai mult; îndeosebi, mecanicii agricoli. Hoția s-a generalizat pentru că răul se răspândește cu o viteză năucitoare. Pe deasupra, era și așa-zisa proprietate colectivă. Știm că acolo unde răspunderea este colectivă, de fapt, nu răspunde nimeni. Însă, după aceea, în furia căreia i-aș zice bezmetică stărnită la Revoluție, în 1989, lucrurile s-au derulat fără pic de chibzuință. Am fost la o licitație, când am cumpărat Fabrica de Strunguri din Arad, iar alături de mine participa un individ care mai cumpărase 37 de întreprinderi mari. Și i-am întrebat pe cei de la Fondul Proprietății de Stat – „Domnule, dar voi nu faceți un calcul, că omului acestuia i-ar trebui un buget egal cu al Germaniei ca să le pună la punct?!”. Sigur că din cauza acestei ieșiri era să pierd licitația. O spun cu simțul răspunderii – aproape tot ce a vândut FPS-ul, a vândut pe bază de relații și de șpagă. După mulți ani, și-au dat seama cei

din conducerea FPS-ului și s-au deplasat la noi, la Arad, ne-au dat diploma pentru cea mai reușită privatizare din România; dar numai noi știm prin ce am trecut!

**ODJ: Problemele au fost de ordin administrativ, legislativ?**

**VB:** Greutățile pe care le-am întâmpinat nu au fost din cauza pieței. Au fost tot felul de controale, tot felul de pârghii. Când se schimba puterea, cei care veneau căutau să-și aducă oamenii lor. Nu conta dacă sunt competenți, dacă au vreo legătură cu domeniul respectiv. Or, Întreprinderea de Vagoane din Arad avea o experiență, livra vagoane, e adevărat că în piața CAER și în țările din lumea a treia. La momentul privatizării, societatea nu deținea niciun contract și avea datorii de peste 1.200 de miliarde, numai la stat, plus alte datorii la bănci sau la furnizori. Societatea a fost scoasă la licitație de 7 ori și, dacă nu se vindea, o lichidau. Până la urmă, am cumpărat-o noi, cu toate datoriile. Așa cum prevedea legislația din acea vreme, documentul care indica și care stabilea îndatoririle către bugete era acel certificat de obligații bugetare, care făcea parte din documentele de privatizare. Ne-am însușit datoriile, acestea au fost reeșalonate pe 5 ani și, culmea, la 3 săptămâni după ce am plătit prețul integral, Direcția de Finanțe Publice a identificat că întreprinderea mai avusese, cu 2 ani înainte, o reeșalonare și nu plătit o rată la timp. Ca urmare, ne-a anulat reeșalonarea și ne-a calculat și vreo 700 de miliarde penalități, în banii din '99. Trei ani ne-am judecat cu ei, timp în care sigur că noi am plătit toate ratele conform graficului stabilit la prima eșalonare. Abia după 3 ani, au ajuns să respecte contractul. Cu mare greutate, am reușit să-i facem să înțeleagă că trebuie să se țină și ei de cuvânt. Noi am plătit în 4 ani și jumătate toate datoriile, până la ultimul leu.

**ODJ: Iar în ceea ce privește recăștigarea piețelor?**

**VB:** Personal, am luat la picior toate țările în care Astra vânduse vagoane. M-a interesat mai puțin regimul politic, banii nu au miros, important este să-i câștigi legal. Tot câștigul l-am reinvestit, nu l-am dus prin bănci străine sau paradisuri fiscale. Eu am căutat să fac din Astra o întreprindere care să trăiască prin competență și seriozitate, nu pe relații și pe spagă. Din păcate, astăzi nu am niciun contract de fabricație în România, deși parcul de vagoane știm cu toții în ce stare este. Faptul că suntem apreciați în afara granițelor îmi dă

un oarecare sentiment de satisfacție.

**ODJ: Și în țară?**

**VB:** Suntem apreciați în afara țării și suntem criticați în țară. Consider că statul român are obligația chiar constituțională de a ne apăra imaginea. Este adevărat că unii așa-zii oameni de afaceri au greșit, mai greșesc. Toți căutăm porțițe legislative ca să ne strecurăm mai ușor prin viață, fiindcă legislația de la noi este aberantă. Am început printr-un set de legi în care ne-am îngăduit toate posibilitățile de a face bani. Am adaptat tot ce-i rău și am aplicat imediat. În schimb, lucrurile bune nu se prea leagă de noi.

**ODJ: Care sunt aspectele sensibile în domeniul dvs. de activitate, în mod natural, precum și care sunt cele acuzate artificial de ambientul instituțional? Și cum le gestionați?**

**VB:** Ambientul instituțional conține câteva aspecte sensibile, care ne creează mari probleme. Eu nu cunosc și nici nu mi-am propus să studiez care sunt problemele celor din alte domenii. Mă refer doar la problemele noastre, din industrie. O mare problemă este legislația, de cele mai multe ori făcută de niște oameni care nu au nicio tangență cu economia, oameni cu un bagaj de cunoștințe generale precar, dar care ne stabilesc regulile, deși nu s-au întâlnit niciodată cu ele. Nimeni nu ne consultă, însă toți așa-ziii promovați în diverse funcții ne dau lecții, fără să țină cont că nu au făcut nimic în viața lor și că primele lor locuri de muncă sunt cele de secretar de stat sau de director general prin nu știu ce direcții din ministere. Nu au simțul măsurii și în loc să se consulte cu noi, cu cei care avem o viață petrecută în spiritul muncii și în domeniile în care activăm, mențin o legislație care ar trebui modificată, cel puțin în punctele flagrante.

**ODJ: Concret, cu ce probleme la zi vă confrunțați?**

**VB:** În ultima perioadă, sunt câteva lucruri care ne afectează extrem de grav activitatea. Una dintre probleme ar fi această lege a insolvenței care este o lege în favoarea escrocheriei, cu garanția statului. Indivizi lipsiți de elementare noțiuni de educație (în primul rând, generală și, apoi, de educație economică) au gândit imediat după apariția acestei legi anumite escrocherii de proporții. De exemplu, pe bază de relații, achiziționează materii prime și materiale, pe care fie le revând, fie le transformă în produse și le vând, apoi își scot banii încasați afară din țară și apoi intră în insolvență plini de datorii

față de bănci, față de bugetul statului, față de alți oameni cinști care le-au furnizat materii prime, față de alții care au muncit pentru ei. Și nimeni nu spune nimic. Deci, această lege sancționează victima și apără borfașii. 99% din insolvențele declarate până acum sunt escrocherii. Eu cred că această lege ne afectează extrem de grav activitatea, pentru că băncile refuză să ne mai acorde credite tocmai din cauză că unii iau credite, după care scot banii și intră în insolvență. La rândul lor, furnizorii de materii prime și materiale ne livrează bunurile doar cu plata anticipată. În condițiile astea, volumul producției scade. Eu nu cred în aceste creșteri care se anunță. Eu activez în economie și văd ce se întâmplă. Consider că această lege ar trebui abrogată de urgență, pentru că, pe cel care își declară insolvența, creditorul nu-l mai poate executa. Legea falimentului ar fi suficientă, pentru că atunci când ai intrat în faliment, creditorii se pot îndestula..., mă rog, în măsura în care au de unde. O altă problemă legislativă extrem de gravă și de periculoasă, care cred că numai la noi există, pentru că în țările dezvoltate nu au loc asemenea proceduri, pornește de la situația în care un individ falimentează o societate, rămâne cu o mie de datorii, nu le plătește, iar în ziua următoare își face un SRL, îl numește altfel și escrocheriile îi merg mai departe. Legislația ar trebui să prevadă foarte clar ca un individ care a falimentat o societate din cauze subiective (poți ajunge în faliment și din cauză că piața nu merge, activitatea ta nu mai e vandabilă, nu mai e viabilă), timp de 5 ani, 10 ani să nu aibă voie să facă afaceri nici direct, nici prin interpuși, de felul copilului, nevestei. De asemenea, mari probleme pentru oamenii de afaceri români creează băncile, care au un comportament diferit față de investitorul român, în comparație cu investitorii din țările lor de origine. Aici, instituțiile de protecție a consumatorului și de supraveghere a concurenței, ca și Banca Națională, ar trebui să intervină.

**ODJ: În continuare, vă propun să vă referiți la situația CFR Marfă. Care este opinia dvs.?**

**VB:** Este o firmă ale cărei câștiguri

totale, de când a intrat pe piață, în ultimii 10 ani, nu ajung la 50 de milioane de euro. Activele societății CFR Marfă sunt astăzi de minimum 1,5 miliarde de euro, vorbind de o subevaluare de 25% față de valoarea de acomodare. Or, nu este normal să schimbi regula jocului și să ierți societatea de datorii, după ce nu ai lăsat pe nimeni să se apropie. Dacă scutirea de datorii ar fi avut loc înainte de anunțarea licitației, ar fi venit firme mari din Germania, Austria, Franța. Or, ai lăsat în ceață astfel de firme și, după ce ai scăpat de ele și ai rămas cu două firme de trei surcele, anunți că reduci datoriile!

**ODJ:** Ca să îngustăm discuția, cât de ușor vă este, de pildă, să mobilizați capital și forță de muncă educată responsabil de pe piața românească? De ce este așa?

**VB:** Din 1990 până în 2012, în 22 de ani, eu nu am avut niciun credit, niciodată. Am avut ani în care am câștigat destul de bine, iar câștigul l-am investit și reinvestit, astfel încât să pot spune as-

tăzi că am transformat Astra Vagoane Călători din niște ruine, fără contracte, în două întreprinderi care sunt la standarde europene. Fabrica de vagoane, când am ajuns eu aici, n-avea niciun contract, avea numai datorii. Foarte repede, în mai puțin de 2 ani, am reușit să încheiem un contract avantajos cu Egiptul, care a reprezentat pentru noi prima gură de oxigen, pentru că ne asigura, pe lângă susținerea producției, și plata ratelor. Apoi am ieșit și în alte țări, au mai cumpărat și ai noștri câteva vagoane, nu multe, dar acesta a fost începutul. După primul contract a venit al doilea. Am făcut apoi un contract cu Iranul. Am luat un contract de 200 de vagoane, apoi am mai luat unul, care a fost oprit din cauza embargoului, contract care nici azi nu e reziliat. Am reușit apoi să încheiem un contract cu o firmă din Franța. Am făcut 100 de vagoane pentru ei și ei le-au vândut mai departe. După aceea, am făcut Săgeata Albastră pentru nemți și, tot așa, am obținut mai multe colaborări de subantrepriză cu firmele respective. Adică am avut de lucru. Nici la vagoane și nici de la Strungul n-am disponibilizat niciodată vreun om. Față de efectivul pe care l-am preluat la prima vânzare, noi ne-am mărit. În 23 de ani, nu am dat afară decât bețivi și hoți. Dar alta-i problema care ne depășește, în privința forței de muncă. În industrie, nu numai la noi, forța de muncă este îmbătrânită. 80% dintre persoane au peste 55 de ani și doar 8% sunt sub 30 de ani. Actualul sistem de învățământ este un eșec – nici nu pregătește specialiști, nici nu asigură măcar un minim de cultură generală. Am vă-

zut deseori că în media suntem acuzați că nu angajăm tineri, pentru că nu au experiență. Nu e adevărat. Noi nu-i angajăm pentru că nu știu carte. În prezent, am peste 80 de tineri cu studii superioare; s-au prezentat și tineri care nu știau tabla înmulțirii, însă aveau diplomă de inginer. Transformarea instituțiilor de învățământ în fabrici de diplome este o soluție falimentară. Am văzut scandalul referitor la fraudarea examenului de bacalaureat și modul cum se încerca victimizarea unor „băiețași buni”. Tocmai acei „băiețași buni” și părinții lor trebuiau băgați în dubă; în primul rând, părinții! Instituțiile statului trebuie să-i învețe că locul celor care încearcă să fraudeze, indiferent ce, e în dubă. Principalii vinovați și autorii morali sunt părinții, care le-au dat valută să-și cumpere examenul, după ce în 4 ani n-au verificat cum se duc copiii lor la școală. La ora 11, terasele sunt pline de elevi, puștani și june cu fusta de-o palmă; ce „băiat bun” și ce „fată bună și cuminte”! Și eu, și alții îi acuzăm pe polițiști, pe procurori că nu și-au făcut meseria. Păi, acel părinte cu comportament de derbedeu, care a sărit să se bată cu poliția, merita să fie băgat în dubă. Așa se întâmplă în altă țară! La noi, toți de felul acesta sunt considerați victime ale sistemului, în timp ce ei sunt niște infractori!

**ODJ:** Din perspectiva agentului economic, a beneficiarului de calificare profesională, ce se poate face pentru o pregătire adecvată, strict pornind de la specificul activității industriale?

**VB:** Școlile noastre nu pregătesc oameni pentru muncă. Șomajul în rândul tinerilor a atins cote alarmante. Important e să avem diplome fără să învățăm carte! Școlile profesionale nu trebuiau desființate. Trebuie revenit asupra lor! Eu încerc de 8 ani să înfiin-

**Banii nu au miros, important este să-i câștigi legal. Tot câștigul l-am reinvestit, nu l-am dus prin bănci străine sau paradisuri fiscale.**

țez o școală profesională, dar inspectoratul școlar județean, prin intermediul cadrelor didactice, duce o adevărată muncă de lămurire a copiilor că ar fi o mare greșeală să se ducă la o școală profesională (vezi, Doamne, privată!). Dar e mai bine să fii șomer cu diplomă, decât să ai un loc de muncă asigurat?!

**ODJ:** Cum ați construit afacerea dvs., „de la primul până la ultimul vagon și / sau milion de dolari”? Deși vremurile nu au fost „astrale”, faceți-ne, pe scurt, odiseea „vagoanelor de călători” de la Arad.

**VB:** Primul milion l-am câștigat în '90. De fapt, prima mea investiție după apariția Decretului 54 a fost într-o vizită de documentare. Mi-am cumpărat vize cu sume cuprinse între 600 și 1.200 de dolari (pentru că toate ambasadere vindeau vize) și am plecat în Germania, Austria, Polonia, Italia, Franța. După ce m-am întors, la circa o lună de zile, am hotărât să fac o producție; asta știam să fac. Împreună cu 2 prieteni, am încercat să fac un business, dar ideile noastre erau total diferite. După câteva luni, am înființat o întreprindere mică și, din ceea ce știiu eu, a fost și prima pe producție. Eu aveam niște bani la Revoluție și mi-am cumpărat niște utilaje, materii prime. Am pornit cu un produs pe care îl fabricam și înainte, dar am făcut o inovație, astfel încât să reduc costurile la 30 la sută și cu aceasta m-am privatizat. Primul milion l-am făcut la aproximativ 4 luni de la începerea activității.

**ODJ:** În România, a făcut și face epocă goana disperată după „ultimul tren”. În domeniul transportului feroviar, impresia este că-l așteptăm pe „următorul”. Până când?

**VB:** Eu cred că am pierdut și ultimul tren pe care îl aveam în vizor. Speranțele, într-adevăr, se îndreaptă spre un tren următor, însă cu instituții ale statului în care lipsa de viziune este dominantă, iar profesionalismul lipsește, e greu să privești spre trenul următorul. Eu nu-mi explic cum se face că, de douăzeci și ceva de ani, în guvern nu au loc oameni pricepuți, oameni de cuvânt, care să încerce să facă ceva. Deocamdată, interesul național se vede că e doar o lozincă pentru fraieri. Interesul de grup primează!

**ODJ:** Cum vedeți viitorul global al transporturilor feroviare, între segmentele călători și marfă? Cum ar putea România să trăiască mai devreme acest viitor?

**VB:** Noi, cei mai vechi, știm că CFR era a doua armată a țării; chiar mai

disciplinată decât prima armată! Era într-un foc continuu. După 1990, profesioniștii din sistem au fost înlăturați unul câte unul. Și-au făcut apariția carierişti, pe care nu i-a interesat calea ferată...

**ODJ:** ...decât fierul vechi.

**VB:** Da; și interesul de grup. Acum ne găsim porniți într-o cursă bezmetică a prafului în acest domeniu. Vagoanele sunt din ce în ce mai îmbătrânite, viteza scade de la un an la altul, în loc să crească. La un moment dat, s-a neglijat total transportul pe calea ferată, încurajând transportul rutier. Faptul că au murit și mor în continuare mii de români în tot felul de accidente rutiere nu contează. După ce au făcut praf societatea de transport feroviar de marfă, acum își îndreaptă privirea spre CFR Călători, deși în toate țările transportul feroviar de călători este de stat. Transportul de călători pe căile ferate

## **Legislația ar trebui să prevadă foarte clar ca un individ care a falimentat o societate din cauze subiective să nu mai aibă voie, timp de 5-10 ani, să facă afaceri, nici direct, nici prin interpuși.**

este și o măsură de protecție socială. Toate țările subvenționează transportul. Anglia a fost singura țară care l-a privatizat, iar după 11 ani a revenit.

**ODJ:** Un segment interesant al transporturilor pe șine este cel urban, cu tramvaie, într-un trend care încearcă să relaxeze și să curețe spațiul altminteri sufocant al orașului „modern, dar nemodernizat”. România a colecționat deja destule nerealizări sub aspectul înțelepciunii alegerilor publice. Componenta dvs. de fabricare de tramvaie traversează oceane, însă nu și orașele României? De ce?

**VB:** Prin 2008-2009, noi am făcut un studiu de piață și am ajuns la concluzia că în următorii 10-12 ani România va avea nevoie de aproximativ 1.200-1.500 de tramvaie. Și atunci, am zis că dacă vom obține 20-25 la sută din această

cantitate, timp de 10 ani vom avea de lucru. Pe această bază, am achiziționat o licență de fabricație de la Siemens Germania pentru un tramvai de top, cel mai economic tramvai din lume. Toate elementele sunt de ultimă generație. Noi nu am vrut să redescoperim cercul. Aveam și un proiect al nostru, dar am zis să ieșim cu un produs cu care putem concura pe orice piață din Europa sau de oriunde din lume. Anul trecut am fost prezenți la Târgul Internațional de Material Rulant de la Berlin. Am crezut că aducerea în România a unei noi industrii va fi un lucru apreciat, pentru că în România nu fabrica nimeni tramvaie; înainte, le luam de la cehi și le mai modernizam noi. Nu am avut în vedere că cele 1.200-1.500 de tramvaie înseamnă circa 3 miliarde de euro. Mi-am dat seama că acest lucru a creat panică în România. Și mă gândesc ce socoteli și-or fi făcut primarii noștri, gândindu-se la aceste sume. Sigur le-am încurcat socotelile și, ca urmare, avem parte de o presă anti-produse românești. Noi, fiind o firmă cu acționari nelegitimați politic și care nu vrem tutelă de natură politică, întâmpinăm mari probleme în România.

**ODJ:** Deciptați-ne povestea de la București, în care Fabrica de Tramvaie Lizeanu, realizată între Astra și RATB, este deocamdată un muzeu înainte de a avea istorie. Șina care se oprește în poartă, la nici 100 de metri de interconectarea cu rețeaua Capitalei, este metaforă a ostracizării inițiativelor de afaceri obraznice de productive. Sub imperiul speranței, pe când prima cursă cu Imperio?

**VB:** Tramvaiul nostru este destinat atât orașelor cu linii cu ecartament îngust, cât și orașelor cu linii cu ecartament normal. Sunt omologate amândouă tipurile. După montaj și după teste statice, trebuie făcute probele de parcurs, dar în Arad avem numai linii cu ecartament îngust, așa că nu putem face probe de parcurs pentru tramvai cu ecartament normal. Atunci, am considerat, pe baza unor calcule, că ar fi mai ușor să înființăm o fabrică într-un oraș cu o linie normală. Ne-am gândit, în primul rând, la Timișoara. Apoi, sub presiunea celor de la Siemens, am purtat discuții și cu Bucureștiul. Spun sub presiunea celor de la Siemens, pentru că RATB-ul și-a dorit o colaborare cu Siemens. Numai că, pe baza achiziționării de licență, Siemens nu poate derula afaceri în România decât prin partenerul local, adică prin noi. Așa am ajuns la o înțelegere cu RATB-ul, să folosim o hală în

care nu se desfășura nicio activitate. Acolo erau depozitate grămezi de fiare, de circa 40-50 de ani. Am convenit să folosim forță de muncă de la RATB-URAC, unde exista și există și astăzi forță de muncă excedentară. Aranjamentul a fost de așa natură încât RATB-ul să nu cheltuiască niciun ban pentru aranjarea acestei fabrici, a dotărilor sale, iar toate cheltuielile să le suporte Astra, care, în următorii 10 ani, să fabrice tramvaie, atât pentru România, cât și pentru alte contracte în afara țării. Contrar tuturor așteptărilor, nu numai că n-am fost bine primiți de administrația locală, așa cum ar fi fost normal, pentru că noi veneam cu o nouă industrie în capitala României, ci ni s-a solicitat o anchetă privind acest caz. Anchetă o consider cu o anume logică, pentru că ar fi prima dată când un privat ar duce bani la stat. Pentru unii, pare normal ca privatul să fie anchetat, în timp ce jaful generalizat, prin care se scurg banii din buget către diverse firme-căpușă, să func-

Acel tramvai „Bucur”, care rulează în prezent prin București, este o caricatură: au tăiat tramvaiul la jumătate, au sudat o platformă, când treci peste boghiu urci trei trepte, la o oprire bruscă îți rupi picioarele. Deci, un asemenea tramvai nu are voie să circule. Este și fără aer condiționat. Cei care sunt plătiți otova mint primăria că ei fac tramvai cu 600 și nu știi câte mii de euro. Am făcut un calcul și numai materialele folosite de ei, fără aer condiționat, costă 700.000. Cu ineficiența lor, au făcut 5 tramvaie în 7 ani. După cotele pe care le aplică ei la materiile prime, tramvaiul ajunge la 8 milioane și jumătate de euro.

**ODJ: Îngust, contabilicește, singurul element ar fi că acesta nou e mai scump decât cel vechi. Dar, culmea, dacă stai și judeci econo-**

bunurilor. Înainte de asta, vine un corp de control al primăriei, care, în cazul contractelor la care ne referim, spune că directorii direcției, inclusiv cea juridică, cea de transport, au semnat pe baza aprobării consiliului de administrație, în concordanță cu prevederile legale și cu reglementările interne din acea dată ale Corpului de Control al primăriei. Deci, contractul de asociere a fost semnat fără cunoștința și informarea Consiliului General al Municipiului București. Dar mai jos, tot Corpul de Control al primăriei zice că nu există nicio prevedere legală sau procedurală privind obligația Regiei de informare a primăriei sau a directorilor. Așa cum este



țio-  
neze în continuare, ca rețetă de succes și lecție pentru noi, ca să ne lecuim. Înțeleg că primăria s-a ofensat că acest contract nu a fost aprobat de consiliu (mă rog, de primărie), deși RATB-ul încheie circa 2.000 de contracte anual, toate finanțate din bugetul primăriei, fără ca vreunul să fie aprobat de primărie. Mă întreb de ce ar trebui aprobat acesta, în care primăria nu dă niciun leu, dimpotrivă, RATB-ul ar urma să participe la profitul acestei asocieri. Sunt lucruri care nu pot fi înțelese! Probabil, în final, se va găsi un răspuns. La lansarea prototipului, au venit primari din țară, ambasadori din 7 țări, politicieni, dar primarul Capitalei nu s-a prezentat. Și acesta era un semnal referitor la primăria noastră! Dacă nu ne-am fi lăsat influențați de reprezentanții Siemens și am fi continuat negocierile cu Timișoara, astăzi fabrica ar fi fost în plină desfășurare, cu aprecieri pe măsură.

mic,  
nu-i niciodată mai scump.  
Are altă durată de viață, alte servicii, alte dotări.  
**VB:** Recuperează energie electrică. Tramvaiele vechi au alt impact asupra șinei. Uzura este de 30 de ori mai mare față de cel nou, pe care ei îl consideră prea scump. Siemens îi spune RATB-ului că nu poate lucra decât prin noi. Am cerut la ANRAP să ne spună dacă va fi nevoie de o licitație și am primit răspuns că, față de cele de mai sus, este posibilă încheierea unui contract de asociere în participațiune în scopul dezvoltării de activități de producție. Avem și de la juridicul primăriei răspuns că nu trebuie să semneze primăria și că n-a semnat pentru niciun contract. De asemenea, constatările Corpului de Control al primăriei conțin susținere în acest sens. Regia este obligată să facă anual inventarul

regle-  
mentat prin contract, asocierea reprezintă o modalitate avantajoasă prin care se creează premisele ca RATB și, implicit, Primăria Municipiului București să poată oferi un serviciu public de transport de calitate. Deci, asta spun oamenii primăriei. Prin semnarea unui contract de asociere, nu au fost afectate fonduri ale Regiei și nu au fost afectate nici sarcini în activul propriu. Consiliul General al Municipiului București controlează în prezent Regia exclusiv prin intermediul membrilor numiți de consiliul de administrație. Sigur că, pentru creșterea șanselor de reușită și pentru asigurarea condițiilor financiare la nivel corespunzător, se va analiza posibilitatea antrenării în contract și a unui alt asociat. Deci, asta spune corpul de control al lor. ■