

RATP – anatomia unui cadavru

Tramvaie jechoase si criminale, autobuze arhipline, microbuze harbuite, pierderi de milioane de euro, datorii uriase, tunuri peste tunuri. Toate astea se numesc RATP, falimentara regie de transport care a saracit Iasiul cu sute de miliarde. Sub privirile indolente ori cu concursul municipalitatii, RATP a inceput sa putrezeasca. Ce se intimpla acolo nu e un roman de fictiune. E politica pura si inginerie financiara, aplicate zilnic, de zeci de ani, dupa "retete" consacrate care asigura bunastarea unora si disperarea altora.

Cine sint oamenii care au condus destinele regiei? Ce mecanisme au condus la dezastrul actual?

Petru Girlea sau inceputul cosmarului

Supranumit Ghiocel de fostii subordonati, Girlea a fost director al regiei pina in 2002. Din 1997 si pina la final, mandatul sau de director a fost marcat de citeva scandaluri.

Inca de la inceput, Girlea, in ziua onomasticii sale, primeste cadou un costum Steilmann. Citeva zile mai tirziu, cumpara - ce coincidenta! - de la firma constaneana patronata de "omul cu costumul" 4 basculante la mina a treia. In 2000, Regia organizeaza o licitatie pentru achizitionarea a 50 de autobuze second hand.

Cistiga o firma obscura din Bucuresti, Cristal Car Wash, care e intermediara unei firme de leasing - Dunarea Leasing SA, patronata de Costin Francu. Curios este ca, desi Girlea nu a obtinut acordul Consiliului Local, cele doua firme sustineau public ca au livrat la poarta RATC autobuzele.

In decembrie, Girlea rateaza contractarea unui imprumut co-finantat de Guvernul Romaniei, in valoare de 40 milioane dolari, pentru investitii in infrastructura si modernizarea parcului.

Bani aruncati pe fereastra

In 2001 izbucneste scandalul bonurilor de energie. In loc sa asigure serviciile (legal acceptate) in contravaloarea bonurilor de energie primite, RATC le deconteaza (lucru interzis de lege).

Pentru Veltona SRL Timisoara, RATC plateste jumatate de miliard - costul unui studiu (perfect inutil, de altfel) de optimizare a transportului in comun.

O alta firma abonata la banul public manevrat de RATC este Zimpex SRL: livrare de sina de tramvai. Nerespectarea contractului cu Zimpex de catre RATC atrage penalitati - platite cu stoicism de aceeasi falimentara regie de transport.

Mafia RATC si golaniile pe fata

In 2002, RATC cumpara motorina in cantitati uriase, la un pret umflat. Concret, plateste 16.000 lei pe litru, in conditiile in care pretul mediu este de 14.000 lei. Mai mult, o vinde cu 14.000 la pompele proprii... Cine au fost furnizorii celor 250 de tone necesare regiei lunar, si cine au fost beneficiarii "capacului" de jumatate de miliard, lunar? Petru Girlea nu a raspuns niciodata. Contabila sefa, Livia Rusu, a fost indepartata si cazul a fost clasat.

A alta afacere, la fel de murdara: achizitia de cauciucuri. Prin caietul de sarcini, RATC impunea - la pachet cu cele 500 de anvelope - si livrarea a 15 programe de calculator. Regia acorda contractul unei firme obscure, KARUS Impex Iasi - a carei oferta era cu citeva sute de milioane mai mare decat a concurentei. De altfel, KARUS devenise un partener traditional al RATC - oferind regiei motorina, piatra sparta si bonuri de energie.

Finalmente, in martie 2002, exasperat de mafia din RATC, Simirad il schimba pe Girlea cu directorul tehnic Neculai Abalasei. In aprilie, declara ca il vrea pe Girlea dupa gratii;

declaratiiile razboinice ascund o mutare spectaculoasa: artizanul falimentului RATC, Petru Girlea, este angajat la Directia de Servicii Publice Municipale, aflata in subordinea aceluiasi Simirad... In prezent, Girlea isi traieste batranetile intr-o vila-pensiune de patru etaje.

Autobuzul SA – nascut mort!

In 2003, primarul Constantin Simirad impune divizarea RATC. Iau astfel nastere RATEC - regie de transport electric de calatori (tramvaie si troleibuze) si Autobuzul SA. Conduasa de finul lui Simirad, Mihai Giuberna, Autobuzul SA, firma menita sa contracareze concurenta neloiala a firmelor de maxi-taxi care inundasera orasul, a fost moarta inca de la nastere.

In 2003, la Autobuzul SA explodeaza prima mare afacere scandaloasa: afacerea microbuzelor IVECO. 30 de microbuze IVECO au fost inchiriate, de la firma "Bursa Moldovei" SA, de Mihai Giuberna, fara acordul Consiliului de Administratie si fara cel al Adunarii Generale a Asociatilor. Cost: 45.000 euro, lunar, drept plata a chiriei. In leasing, ar fi costat cam tot atit, cu diferenta ca microbuzele ar fi ramas in proprietatea firmei...

Reactia lui Simirad: afacerea este o golanie. In loc de masuri, ceea ce urmeaza frizeaza absurdul: in decembrie 2003, alte 20 de microbuze IVECO sint luate in leasing, de la aceeasi firma, cu o rata lunara de... 1.420 euro per bucata.

Punct final: autobuzele cu capacitate mare de transport sint scoase de pe trasee, datorita costurilor de operare mari, si inlocuite cu microbuzele IVECO.

In locul lui Giuberna, la conducerea Autobuzului SA vine Maricel Gherca.

Nasterea RATP si afacerea MAZ-urilor

2005: Autobuzul este absorbita de RATP, regie care devine "regia autonoma de transport public".

Nume nou, apucaturi vechi: izbucneste afacerea MAZ. RATP achizitioneaza 50 de autobuze MAZ, garant fiind Consiliul Local Iasi. Pret final: 200.000 euro per bucata. Afacerea ajunge la Parchetul National Anticoruptie. Motivele sint evidente: la Sibiu si Pitesti, s-au achizitionat autobuze MAZ la un pret de 93.000 de euro bucata; la Constanta, MAZ-urile au costat 77.000 de euro bucata. In plus, in Iasi nu exista nici un service autorizat pentru autobuze de mare capacitate.

In Iasi, povestea MAZ-urilor s-a cifrat la peste 10 milioane euro, si a grevat bugetul municipalitatii - care a fost nevoit sa plateasca ratele de leasing in locul RATP.

La finalul anilor 2005, Nichita decide inlocuirea lui Abalasei. Cum a ajuns incomod Abalasei? Solicitind Primariei Iasi, in instanta, achitarea datoriilor pe care Municipalityatea le avea la RATP. In 2004 Nichita, ca si Constantin Simirad in 2000, acordase gratuitati de transport pensionarilor. Nota de plata a gargarei electorale o plateste tocmai Regia. La conducere este instalat Maricel Gherca.

Transport public-privat si scandaluri sindicale

In 2000, omul de afaceri Zaharia Schrotter avansa Primariei un plan de redresare a transportului in comun. Concret, acesta propunea sa aduca in Iasi autobuze Mercedes noi, gratie unui contract de leasing cu Tiriac. Pretul – jumătate din cel de achizitie al MAZ-urilor cumparate de Primarie in 2005. Acestea urmau sa fie exploatate de o firma cu capital mixt, rezultata din asocierea lui Schrotter cu RATP. Reactia sindicatelor, aflate in complicitate flagranta cu conducerea Regiei, a stopat un proiect care ar fi putut redresa economic situatia muribundului transport local.

Greva sindicatelor a luat sfirsit odata cu promisiunea ca firmele de maxi-taxi vor fi indepartate pe rute externe. Argumentul era vechimea microbuzelor si – drept consecinta – poluarea generata de acestea. La ora actuala, nimeni nu-si mai bate capul cu ravagiile produse de masinile second-hand ale RATP, mult mai poluante si cel putin la fel de vechi precum microbuzele din 2000. Pe strazile orasului circula masini vechi chiar si de 30 de ani.

Dintre toti operatorii privati de transport, a supravietuit Vasile Puscasu, patronul firmei Unistil Birlad. Firma a ajuns, de altfel, partener al RATP Iasi. Poate nu intimplator, Vasile Puscasu a devenit cumatrul lui Mihai Chirica. Acesta a fost, insa, doar un intermediar intre primarul Gheorghe Nichita si cel care, in 2008, ii facilita edilului reclama electorala la Prima Tv Iasi, condusa de partenerul de afaceri al lui Puscasu, Petru Frasila.

Dupa cistigarea alegerilor, liniile de tramvai CUG-Podu Ros, cel mai profitabil traseu, sint efectiv ingropate. Peste linii se toarna asfalt. Un asfalt pe care circula masinile UNISTIL. O alta modalitate prin care Gheorghe Nichita a privilegiat transportul privat UNISTIL a fost desfiintarea troleibuselor, trimise, din condei, la fier vechi.

La capitolul clienti fideli ai primarului Nichita, se numara si firma UNICOM, cea care furnizeaza combustibil pentru CET Iasi, RATP Iasi si pentru Directia Serviciilor Publice Municipale Iasi.

Apocalipsa, apud Nichita

Anul 2009. Martin Rose SRL, firma care a cistigat licitatia pentru lucrarile de modernizare a liniilor din Canta, Arcu si Alexandru cel Bun, are intirzieri mari in executie.

2011: Punct final al modernizarii liniilor de tramvai. Spre deosebire de Martin Rose SRL Timisoara - care a finalizat cu succes lucrarile, grecii care au lucrat in Tatarasi au facut treaba de mintuiala. Primaria Iasi nu are, bineinteles, nici o reactie.

Tot in 2011 Primaria si RATP anunta, victorioase, modernizarea transportului local, prin Proiectul Civitas. Pe teren, realitatea celor 4,6 milioane de euro cheltuiti aiurea indica profesionalismul cu care sint conduse afacerile primariei. Ce ar fi trebuit sa apara, in Iasi? Aparare pentru ticketing integrat; acestea lipsesc cu desavirsire. Din cele 30 de autobuze Renault echipate cu instalatii pentru reducerea consumului si a poluarii, functioneaza 7-8, la un cost similar de carburant cu al altor autobuze clasice. Microbuzele dotate cu rampe necesare persoanelor infirme, echipate la un cost de peste 12.000 euro bucata, fata de un cost de 5.000 euro in Timisoara, au capacitatea de transport redusa cu 30 la suta. Modernizarea a 40 de statii s-a lasat cu refacerea acoperisului si inlocuirea panourilor de sticla, majoritatea deja vandalizate. Cit despre pista pentru biciclisti - executata din pavele si inaugurata in ciuda problemelor evidente - nu se mai poate comenta nimic: tronsonul Tudor Vladimirescu - Podul de Piatra va fi practic desfiintat, odata cu lucrarile pentru modernizarea albiei Bahluiului...

Preturi nerusinate, oferta de batjocura

La RATP s-a furat cu pixul. Cu sacosa, stiloul, cu basculanta, cu pompa, cu roaba... s-a furat cu orice si oricum. Nimeni, pina acum, nu a fost gasit vinovat. Curtea de Conturi, Procuratura, DNA-ul au tacut. Pagubele sint uriase, iar regia are conturile blocate. Pierderi declarate: 9,6 milioane lei noi. Pierderi lunare: 400.000 lei. Datorii totale: 117,8 milioane lei. In locul unei strategii de salvare, RATP impreuna cu Consiliul Local ofera iesenilor „sansa” unor bilete si abonamente de lux. La Iasi, un bilet cu doua calatorii costa 3,7 lei, iar un abonament pe o linie costa 63 de lei. La Brasov, biletul dublu costa 3 lei, iar abonamentul 35 de lei. La Constanta, abonamentul e cu aproape 10 lei mai ieftin ca la Iasi. Timisoreni dau pe un abonament lunar cu 20 de lei mai putin, adica 43 lei. Si enumerarile ar putea continua.

Nesimtire? Inconstienta? Tupeu? Sau poate „chipul si asemanarea” unui primar caruia nu ii pasa...