

Personajul colectiv Emil Borisovici Valev, adresa: București, Bd. Dinicu Golescu, nr. 38

14 octombrie 2020



PETRIȘOR PEIU

ANALIST

Petrișor Gabriel Peiu este doctor al Universității Politehnica din București (1996), a fost consilier al premierului Radu Vasile (1998-1999) și al premierului Adrian Nastase (2001-2002), subsecretar de stat pentru politici economice (2002-2003) și vicepreședinte al Agenției pentru Investiții Străine (2003-2004). Este coordonator al Departamentului de Analize Economice al Fundației Universitare a Mării Negre (FUMN).

În anul 1957, Iuri Andropov a fost numit de către Hrușciov șeful aparatului de legătură și control al URSS pentru țările din blocul comunist. În această calitate, Andropov organizează la Moscova, pe 6-7 iunie 1962, conferința statelor membre CAER, ocazie cu care a fost adoptat documentul intitulat „Principiile fundamentale ale diviziunii internaționale a muncii”, elaborat de economistul sovietic Emil Borisovici Valev. Continuând propunerile sale de specializare economică în interiorul „lagărului socialist”, Valev publică, în nr. 2/1964 din Analele Universității din Moscova, articolul „Probleme ale dezvoltării economice a raioanelor dunărene din România, Bulgaria și URSS”. Acest articol era preambulul unui plan criminal de condamnare a României la subdezvoltare, care ar fi redus sudul țării la o mare fermă agricolă. Articolul preconiza alcătuirea unui „complex economic interstatat” în zona Dunării de Jos, care ar fi înglobat sudul URSS (Basarabia și sudul Ucrainei cu o suprafață de 12.000 km²), sud-estul României (100.000 km²) și nordul Bulgariei (38.000 km²), cu o populație de 12 milioane de locuitori. (sursa: [AICI](#) se deschide cu Open Hyperlink).

Ei bine, acest articol a prilejuit conducerii României de atunci, adoptarea, de către comitetul central al Partidului Muncitoresc Român din 15-22 aprilie 1964, „Declarației cu privire la poziția Partidului Muncitoresc Român în problemele mișcării comuniste și muncitorești internaționale”. Această declarație a reprezentat o adevărată „declarație de independență” a României față de Moscova, incluzând dreptul națiunii noastre la dezvoltare industrială modernă, precum și o îndepărtare principială de obiectivele importante ale conducerii sovietice. Tot în această declarație, Bucureștiul și-a afirmat dorința de apropiere de China, sfidând izolarea la care URSS condamnase Beijingul. „Declarația din aprilie” a îndepărtat pentru totdeauna posibilitatea ca Moscova să decidă ceva important în România și a fost baza industrializării masive a țării noastre din deceniile 60 -70.

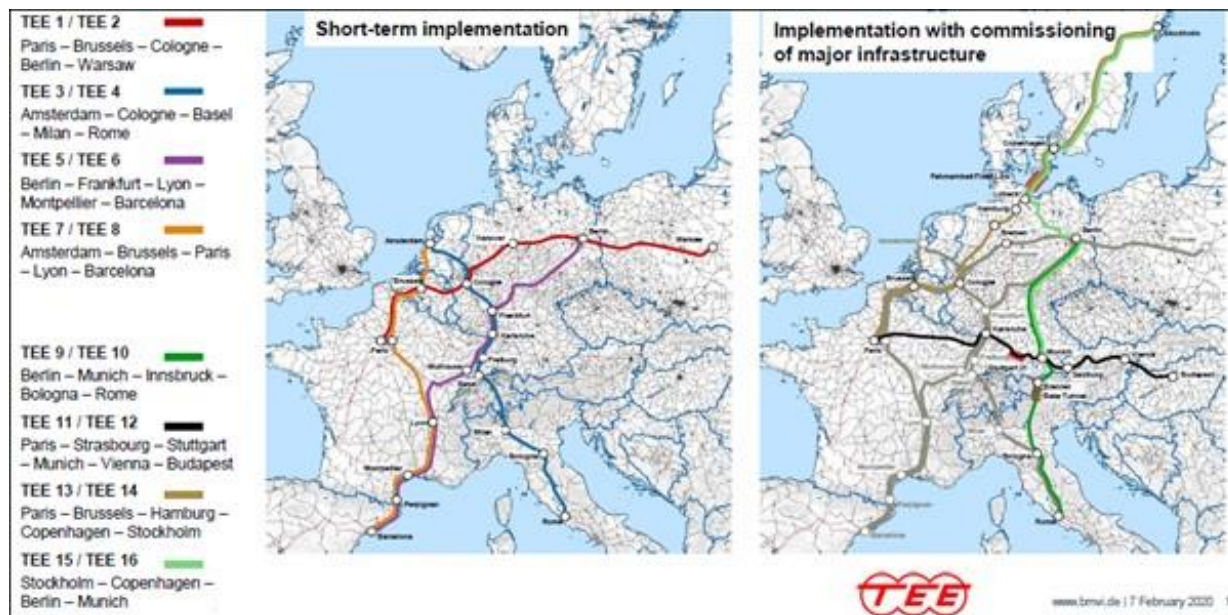
Faptul că unii, adeseori suspect de intens promovați de presa oficioasă, încearcă acum să „reevalueze” planul Valev și să îi nege toxicitatea nu trebuie să ne păcălească deloc. Copiii și nepoții celor care atunci mizau pe Moscova nu fac decât să reia odioasele preocupări ale părinților și bunicilor lor de a transforma România într-o țară amorfă, irelevantă la nivel european.

Modul îngrozitor în care am trăit în ultimul deceniu sub Ceaușescu nu trebuie să conducă la o negare a tendinței de dezvoltare a României. O națiune de 20 de milioane de locuitori nu poate să supraviețuiască în Europa de astăzi doar cultivând grâu și porumb. De altfel, în plan strict agricol, conducerea țării din ultimii 20 de ani nu a făcut decât să aplice planul Valev: România a devenit un mare producător european de porumb, grâu și floarea soarelui, dar și-a omorât singură porcii și vitele, astfel încât acum am devenit importatori de mâncare exact de acolo de unde preconiza Valev, din Germania și Ungaria...

Dacă nu ne-ar fi preocupat excesiv de mult mărunta bătălie, dintre Brânzovenescu și Cațavencu, pe pixul cu care se angajează nepoții și amantele în funcțiile guvernamentale și locale, poate am fi observat și o mică bombiță care ne-a venit de la Berlin și care aduce un pic de „valevizare” a României: planul TEE 2.0, pentru serviciul feroviar internațional de noapte și de mare viteză, cu scopul adaptării schimbărilor climatice („International high-speed and overnight rail services to promote climate change mitigation”, sursa: [AICI](#) se deschide cu Open Hyperlink).

Noul plan a fost elaborat chiar la umbra porții Branderburg, de către *Bundesministerium fur Verkehr und Digitale Infrastruktur* , adică ministerul german al transporturilor. Unde credeți că a fost introdus planul german de interconectare a Europei? Păi chiar la conferința ministerială a miniștrilor transporturilor din UE din 21 septembrie 2020 (ținută evident la Berlin), dedicată coridoarelor feroviare europene, conferință pompos intitulată *”Transportul feroviar inovativ- conectare, sustenabilitate și digitalizare”* (Sursa: [AICI](#) se deschide cu Open Hyperlink)

Ei bine, care este planul Berlinului pentru rețeaua de trenuri de noapte de mare viteză? Simplu, conectarea stațiilor din UE pe două mari direcții est-vest și nord-sud cu rețele feroviare de mare viteză, pe care să circule trenuri de noapte. Planul este prevăzut să fie implementat în două faze:



După cum se vede, Europa se vede de la Berlin în variantă simplificată: coridoarele est-vest includ magistralele Paris-Varșovia, Berlin-Barcelona, Paris-Budapesta, iar cele nord-sud conțin magistralele Amsterdam-Roma, Amsterdam-Barcelona, Berlin-Roma, Paris-Stockholm și Stockholm-München. Adică să vă traduc Europa, în germană, înseamnă Europa de Vest plus Ungaria și Polonia.

Da, da, Ungaria și Polonia vor fi astfel exemplar pedepsite de către Frau pentru abaterea de la regulile europene pentru care sunt acuzate. Ce să înțeleagă sărmanii români, bombardați zilnic de televiziunile oficiale și oficioase cu tensiunile dintre UE și Varșovia/Budapesta? Probabil, liniile astea de cale ferată sunt menite a aduce mai repede reproșurile germano-franceze la neascultătorii unguri și polonezi. Și totuși, stimată Frau, explică-ne și nouă care e Germania adevărată: cea care condamnă iliberalismul și conservatorismul maghiar și polonez sau cea care proiectează coridoare directe până la Varșovia și Budapesta? Dacă răspunsul la această întrebare nu vine, ar putea să priceapă românii că ar fi bine să urmeze calea lui Orban Viktor de sfidare a UE...

Acum, privind mai îndeaproape chestiunea și ignorând fățărnicia politicianilor germani și neghiobia celor români, aș vrea să vă spun tare și răspicat: de data

aceasta, Valev nu se află la Berlin, ci la București și el este, încă din 1990, ministrul Transporturilor în guvernul României.

Da, noi nu am avut miniștri ai transporturilor care se chemau Băsescu, Mitrea, Orban, Berceanu, Cuc sau Bode. Nu, nu. Toți erau clonele lui Emil Borisovici Valev și toți aplicau planul de sub-dezvoltare a României. Altfel, nu ne-am putea explica niciodată faptul că, după 1990, în România nu s-a mai construit niciun kilometru de cale ferată electrificată. Sau cum altminteri să ne explicăm faptul că Bucureștiul are singurul aeroport din UE conectat la oraș printr-o cale ferată simplă neelectrificată? Sau faptul că de 15 ani stă închisă prima cale ferată din vechiul Regat, București-Giurgiu, parte a coridorului IX european? Sau faptul că viteza medie comercială cu care circulă marfa la noi este de 15km/h, mai mică decât acum 80 de ani? Oameni buni, de la Paris la Budapesta, bunăoară, se va circula cu viteze de peste 160km/h. Ce să caute trenul de mare viteză pe la noi, unde nu putem să circulăm nici măcar cu 100 km/h? Poate nu știți, dar coridorul IV european, adică culoarul Constanța-București-Arad care se modernizează pe bani europeni de vreo 15 ani (și se va mai moderniza încă 150 de ani), era să fie respins de la finanțare pentru că noi doream să circulăm pe acolo cu 120 km/h, iar UE nu avea voie să finanțeze culoare pe care să se circule sub 160km/h?

Dacă s-ar aplica regulile europene, cele ale bunului simț și cele ale economiei, ar fi trebuit să avem trenuri de călători rapide și dese cel puțin pe unele secții cu trafic intens: București-Giurgiu, București-Pitești, Ploiești-Slănic sau Mâneciu, Pitești-Câmpulung sau Curtea de Argeș. Dar, ce să vezi, Valev-ii au uitat să electrifice aceste secții de circulație, ba pe unele nici nu le mai redeschid. Dacă vreți să știți de ce la noi nu se poate circula ca în restul Europei, poate vă întrebați spre ce buzunare merg banii patronilor de microbuze care transportă pasagerii ca pe sacii de cartofi pe aceste rute...

De ce vor nemții (și alți europeni care chiar se comportă ca europenii) cale ferată de mare viteză? Doar ca să ne umilească pe noi? Nu, oameni buni. Uniunea Europeană are un mare obiectiv politic, numit „Green Deal”, care înseamnă o Europă neutră din punct de vedere al emisiilor de carbon până în 2050, în 30 de ani adică. **Și calea ferată europeană (adică electrificată, se aude domnule Valev?) produce mai puțin de 2% din emisiile de carbon din transporturi deși transportă 20% din marfă! Simplu, calea ferată electrificată e de zece ori mai puțin poluantă decât transportul auto. Și e mai ieftină pentru că transportă volume mari cu un singur tren. Singura condiție este să ai o viteză suficient de bună. Și asta ne împiedică Valev să avem: viteză.** Pentru că Valev este un primitiv, căruia îi place să depășească pe contrasens cu Tuaregul. Pentru că un ministru nu e ministru până nu își pune girofarul și nu sfidează cozile de votanți pe Valea Prahovei sau pe Valea Oltului; să meargă cu trenul cu 160km/h poate orice fraier de

profesoraș de provincie, dar să meargă cu 160km/h cu SUV-ul pe contrasens poate numai el, țucu-i mintea lui de ministru!

Acum, să nu uităm că mai toți politicienii importanți, cu vocație europeană de la București sprijină pactul „Green Deal”, toți de la Băsescu la Iohannis și Orban, dar niciunuia nu i-a dat prin cap să electrifice calea ferată! Cine știe, poate le-a fost teamă să fie acuzați că urmează politica lui Ceașescu?

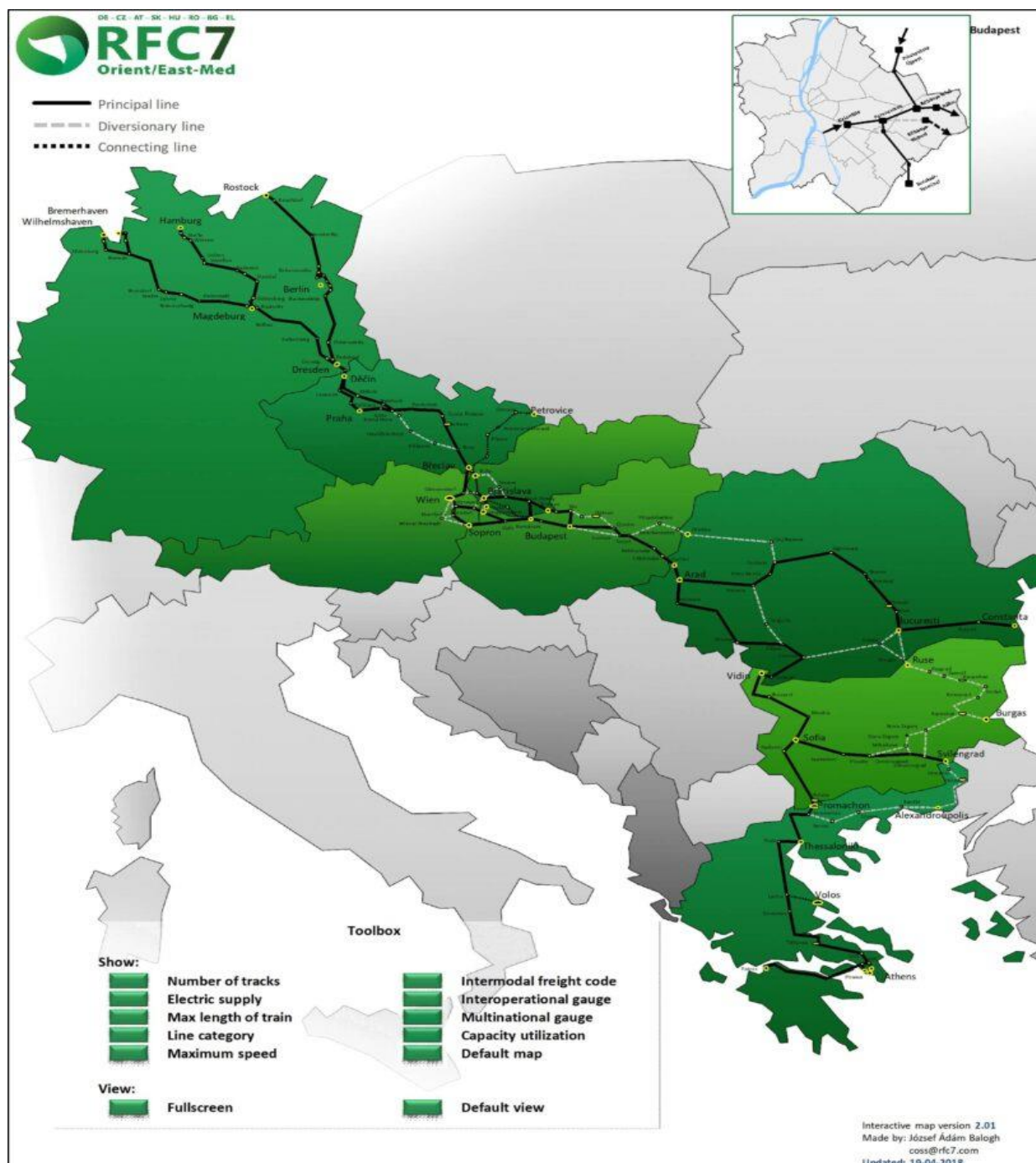
Poate nu știți, dar încă din 2010, Europa normală se preocupă de coridoarele pan-europene de cale ferată, motiv pentru care a identificat nouă mari coridoare feroviare pentru transportul competitiv al mărfurilor:

Number	Corridor	Length in km	crossing EU countries
1	Rhine-Alpine	3900	Italy, Netherland, Belgium, Switzerland, Germany
2	North Sea-Mediterranean	5300	United Kingdom, Belgium, Netherlands, Switzerland, Luxemburg, France
3	Scandinavian-Mediterranean	7000	Norway, Sweden, Denmark, Germany, Austria and Italy
4	Atlantic	6200	Portugal, Spain, France, Germany
5	Baltic-Adriatic	4825	Poland, Czech Republic, Slovakia, Austria and Italy
6	Mediterranean	7000	Spain, France, Italy, Slovenia and Hungary, Croatia
7	Orient-East Med	7700	Czech Republic, Austria, Hungary, Romania, Greece, Bulgaria, Slovakia
8	North Sea-Baltic	6000	Belgium, Netherlands, Germany, Czech Republic, Poland, Latvia
9	Rhine-Danube	970	Czech Republic, Slovakia

(Sursa: [AICI](#) se deschide cu Open Hyperlink)

După cum se vede, geografia e și ea bună la ceva, germanii fiind parte la patru din cele nouă coridoare. Ei, aici noi ne găsim doar pe coridorul 7, Orient-East Med, în vreme ce ungurii se găsesc pe două coridoare, polonezii și ei pe două. Acum, așa de amorul artei, mă întreb și eu: cum de s-a creat un coridor baltico-adriatic, din Polonia până în Italia dar s-a uitat un coridor baltico-pontic, care să ne lege și pe noi cu nordul continentului? Sau cum de a ajuns Ungaria să facă parte din coridorul mediteranean, alături de Spania, Franța, Italia, Slovenia și Croația? Ce legătură au, dragi comisari europeni, ungurii cu coasta mediteraneană? A, am uitat, pe amiralul Horthy care conducea o țară fără ieșire la mare...

În fine, la politică pan-europeană se pare că nu ne pricepem. Poate suntem o țară harnică, cu vocație europeană neluată în seamă de nemți și de olandezi. Hai să vedem cum arată coridorul 7 feroviar de marfă, pe care ne aflăm și noi:



Pe teritoriul german sunt aproape 60 de secții de circulație cu viteze maxime de 160 km/h (majoritatea), 120km/h și 120km/h, toate echipate cu sisteme de dirijare a circulației GSM-R. Cehii au și 25 de secții, cu aceleași viteze maxime (două au 80km/h) și echipate

cu GSM-R, austriecii au și ei cam aceleași viteze (medie 140km/h) și dotări moderne (ECTS sau GSM-R) pe cele 15 secții de circulație, slovacii au viteze maxime de 140km/h și două din cele 15 secții de circulație echipate cu GSM-R și una ECTS, ungurii au 30 de secții, toate cu viteze maxime de peste 100km/h, șase dintre ele ECTS și una cu GSM-R. Hai să vedem cam cum stă treaba la noi:

Country	Corridor Line		Line Section From - To	Length of line (km)	Number of Tracks	Electric Traction (kV/Hz)	Maximum length of train (m)	Line category regarding axle load	Maximum speed (km/h)	Maximum gradient (‰)		Loading gauge			ERTMS equipment (ETCS, GSM-R)
	Start - End	Category								From to	Back	Intermodal freight code (PIC)	Interoperational gauge	Multinational gauge	
Romania	Lăcășchiaș - Arad	principal line	Cutici - Arad	17	2	25 kV/50 Hz	720	C3	120	3	0	45/375	C	n.a.	n.a.
Romania	Arad - Timisoara	principal line	Arad - Timisoara	57.3	2	25 kV/50 Hz	720	C3	60	5	5	45/375	C	n.a.	n.a.
Romania	Timisoara - Craiova	principal line	Timisoara - Orsova	186.5	1	25 kV/50 Hz	720	C3	70	21	1	45/375	B	n.a.	n.a.
Romania	Timisoara - Craiova	principal line	Orsova - Filiasi	101.9	1	25 kV/50 Hz	720	C3	80	30	2	45/375	B	n.a.	n.a.
Romania	Timisoara - Craiova	principal line	Filiasi - Craiova	35.9	2	25 kV/50 Hz	750	C3	80	9	6	45/375	C	n.a.	n.a.
Romania	Craiova - Vidin	principal line	Craiova - Golteni	107.7	1	Non-electrified	600	C3	60	13	0	45/375	C	n.a.	n.a.
Romania	Craiova - Vidin	principal line	Golteni - Vidin	21.7	1	Non-electrified	750	C3	60			45/375	n.a.	n.a.	n.a.
Romania	Arad - Simeria	principal line	Arad - Simeria	157.3	2	25 kV/50 Hz	720	C3	60	4	0	45/375	C	n.a.	n.a.
Romania	Simeria - Brasov	principal line	Simeria - Coslariu	69.3	2	25 kV/50 Hz	675	C3	60	5	8	45/375	C	n.a.	n.a.

Sau:

Country	Corridor Line		Line Section From - To	Length of line (km)	Number of Tracks	Electric Traction (kV/Hz)	Maximum length of train (m)	Line category regarding axle load	Maximum speed (km/h)	Maximum gradient (‰)		Loading gauge			ERTMS equipment (ETCS, GSM-R)
	Start - End	Category								From to	Back	Intermodal freight code (PIC)	Interoperational gauge	Multinational gauge	
Romania	Simeria - Brasov	principal line	Coslariu - Sighisoara	98.4	2	25 kV/50 Hz	600	C3	60	6	6	45/375	C	n.a.	n.a.
Romania	Simeria - Brasov	principal line	Sighisoara - Brasov	128.6	2	25 kV/50 Hz	600	C3	60	12	0	45/375	C	n.a.	n.a.
Romania	Brasov - Bucuresti	principal line	Brasov - Predeal	26.2	2	25 kV/50 Hz	650	C3	35	28	5	45/375	B	n.a.	n.a.
Romania	Brasov - Bucuresti	principal line	Predeal - Brazi	92.2	2	25 kV/50 Hz	640	C3	60	17	3	45/375	C	n.a.	n.a.
Romania	Brasov - Bucuresti	principal line	Brazi - Chitila Bucuresti	51.8	2	25 kV/50 Hz	720	D4	120	5	5	45/375	C	n.a.	ETCS
Romania	Bucuresti - Constanta	principal line	Chitila Bucuresti - Fetesti	146.6	2	25 kV/50 Hz	720	D4	120	6	3	45/375	C	n.a.	n.a.
Romania	Bucuresti - Constanta	principal line	Fetesti - Constanta	78.4	2	25 kV/50 Hz	720	D4	120	15	3	45/375	C	n.a.	ETCS
Romania	Biharkeresztes - Coslariu	diversionary line	Biharkeresztes - Oradea Est	21.9	1	Non-electrified	750	C3	60	5	7	45/375	C	n.a.	n.a.
Romania	Biharkeresztes - Coslariu	diversionary line	Oradea Est - Cluj Napoca Est	155	2	Non-electrified	600	C3	70	20	0	45/375	C	n.a.	n.a.

Sau:

Country	Corridor Line		Line Section From - To	Length of line (km)	Number of Tracks	Electric Traction (kVHz)	Maximum length of train (m)	Line category regarding axle load	Maximum speed (km/h)	Maximum gradient (‰)		Loading gauge			ERTMS equipment (ETCS, GSM-R)
	Start - End	Category								From to	Back	Intermodal freight code (PIC)	Interoperational gauge	Multinational gauge	
Romania	Biharkeresztes - Cotelui	diversionary line	Cluj Napoca Est - Cotelui	98.9	2	25 kV/50 Hz	600	C3	70	20	0	45/375	C	n.a.	n.a.
Romania	Craiova - Bucuresti	diversionary line	Craiova - Videle	158	2	25 kV/50 Hz	750	C3	80	9	8	45/375	C	n.a.	n.a.
Romania	Craiova - Bucuresti	diversionary line	Videle - Chitila Bucuresti	50	2	25 kV/50 Hz	750	C3	70	9	8	45/375	C	n.a.	n.a.
Romania	Videle - Ruse	diversionary line	Videle - Giurgiu Nord	63	1	Non-electrified	600	C3	60	16	8	45/375	C	n.a.	n.a.
Romania	Videle - Ruse	diversionary line	Giurgiu Nord - Ruse	4.8	1	Non-electrified	600	C3	60	10	0	45/375	C	n.a.	n.a.
Romania	Bucuresti - Giurgiu	diversionary line	Chitila - Giurgiu Nord	64	1	Non-electrified	740	C3	60	10	4	45/375	C	n.a.	n.a.
Romania	Simeria - Filiasi	diversionary line	Simeria - Filiasi	2016	1	25 kV/50 Hz	550	C3	60	18	0	45/375	B	n.a.	n.a.

Sursa: [AICI](#) (se deschide cu Open Hyperlink)

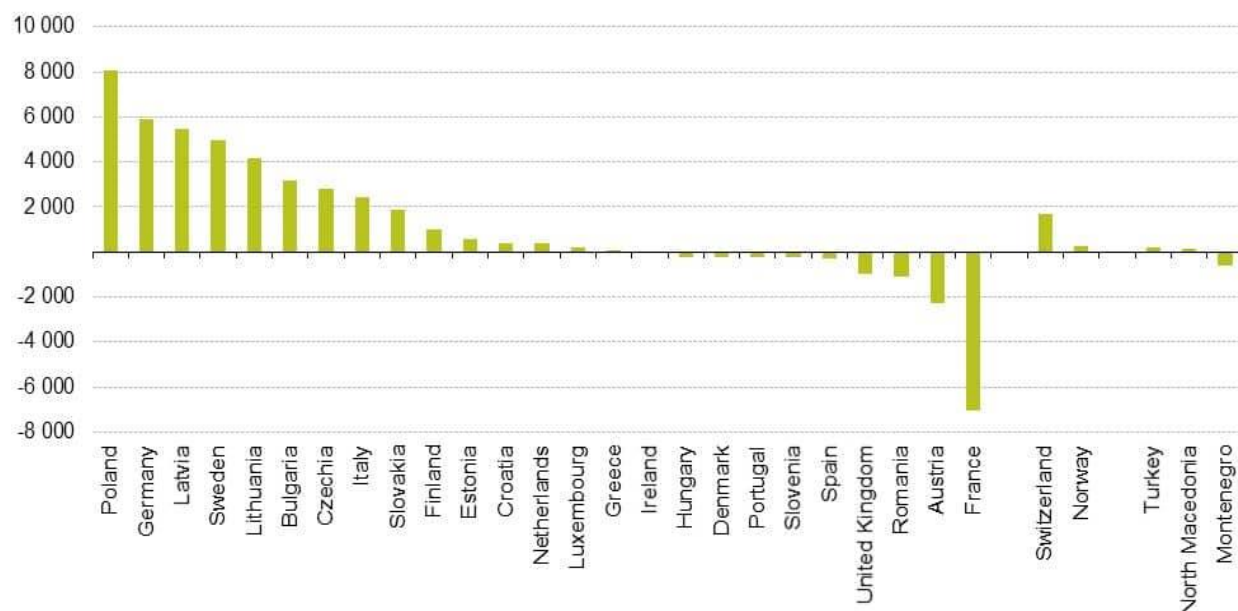
Să tragem o linie și să observăm că avem 120 km neelectrificați între Craiova și Vidin, 150 km neelectrificați între Cluj Napoca și Oradea (da, da, între două din primele trei orașe din Transilvania!), 64 de km neelectrificați între București și Giurgiu și cei 70 km între Videle și Ruse neelectrificați. Se pot atinge 120 km/h doar între Brazi –București și București-Constanța, acolo avem și singurele secții cu ECTS, în rest viteza maximă este 60km/h, rar mai avem și 80km/h, iar la Predeal se poate circula cu maxim 35km/h.

Cei interesați pot să admire situațiile din Grecia și Bulgaria (mai bune decât la noi), dar pe mine mă interesează conexiunea cu Vestul, cu Germania din inima continentului. Oameni buni, voi înțelegeți că trenurile cu marfă care circulă prin Germania, Austria, Cehia, Slovacia și Ungaria cu 120-160 km/h ar urma să se poticnească la noi cu 60km/h? Acum înțelegeți de ce nu pe nemți trebuie să-i blamăm pentru excluderea României din proiectul TEE 2.0, ci pe ministrul Valev din guvernele de la București?

Ceea ce am citit noi în tabelul cu vitezele pentru trenurile de marfă pot citi și transportatorii. Transportatori care au păstrat o activitate ridicol de mică pe căile noastre ferate. În anul 2017, calea ferată română a transportat un total de 56 de milioane de tone, ceva mai mult decât micuța Ungarie (52 de milioane de tone) și de patru ori și jumătate mai puțin decât Polonia (233 milioane de tone). Vi se par cifre prea mici? Ia să vedeți că în 2018 am transportat și mai puțin: 55 de milioane de tone, ungurii rămânând la 52 de milioane de tone, iar polonezii urcând la 242 de milioane de tone (sursa: [AICI](#) se deschide cu Open Hyperlink). Dacă ne raportăm și la distanțele parcurse (produsul masă x distanță) stăm la fel de prost: noi avem 13 miliarde de tonexkilometri, ungurii 10,5 miliarde de tonexkilometri, iar polonezii 50 de miliarde de tonexkilometri (sursa: [AICI](#) se deschide cu Open Hyperlink). Și ca să fie clar, ne situăm

pe locul III în UE la scăderea cantității de marfă transportată, iar Polonia este campioana la creștere:

Rail transport for main undertakings: change between 2017 and 2018 (thousand tonnes)



Note: Cyprus and Malta have no railways. Data are confidential for Belgium.
Source: Eurostat (online data codes: rail_go_typepas and rail_go_quartal)

eurostat 

(Sursa: [AICI](#) se deschide cu Open Hyperlink)

Acum să nu credeți că la călători stăm mai bine. Aici, marea performanță a guvernelor din ultimii 20 de ani este înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară (ARF), care are două scopuri mari în viață. Primul este de a plăti operatorilor feroviari subvenția pentru transportul călătorilor și a doua este cumpărarea trenurilor de călători, în locul CFR Călători, demult falimentată de politrucii care au condus-o spre binele partidelor lor. **Ei bine, aflați dragi contribuabili că statul român este atât de prost încât plătește o subvenție pe distanța parcursă de fiecare tren, nu pe călătorii transportați și pe distanța parcursă. Adică, ai, n-ai călători, primești aceeași subvenție.** Păi și atunci de ce să mai muncească nababii care conduc CFR Călători să schimbe ceva? Iar cât privește cumpărarea de trenuri de călători pe bani europeni, **liberalo-pesedistul Gigi Gavrila (nume predestinat) din fruntea ARF a reușit performanța rară prin Europa de a anula de două ori licitația pentru achiziționarea celor 40 de rame pentru**

trenurile intercity. Așa că, dragi români, când vă mai plângeți de condițiile din tren să vă rugați să afle și Orban Ludovic ce om destoinic are în fruntea ARF (sursa: [AICI](#) se deschide cu Open Hyperlink).

Și până la urmă, la ce să ne propunem să construim căi ferate de mare viteză? Să cerșim pe la vecini niște milioane de tone de oțel beton? România a importat, conform statisticilor, nu mai puțin de un milion de tone de fier beton pe primele 6 luni ale anului. Și asta în condițiile în care, în 2002, România avea 7 mari producători. Miliardarul rus Igor Vladimirovich Zyuzin, priten cu toți miniștrii privatizări, a avut inspirația să plătească 2 milioane de dolari pentru 76,7% din acțiunile Combinatului de Oțeluri Speciale Târgoviște. Un an mai târziu, rusul cumpără și combinatul de sârmă de la Câmpia Turzii. În 2008, pune mâna și pe uzina de sârmă și plase Ductil Steel Buzău, alături de punctul de lucru de la Oțelu Roșu. În 2010, la două decenii de la Revoluție, Mechel achiziționează și Laminorul Brăila. Toate combinatele deținute de Mechel sunt vândute la începutul lui 2013 societății Invest Nikarom pentru doar 52 de euro și toate intră automat în procedură de insolvență. În prezent, în România au mai rămas două combinate care mai produc oțel beton, COS Târgoviște și Ductil Steel Buzău. La Buzău, patronii au anunțat că vor concedia 452 din cei 550 de angajați. În schimb, cei 1.000 de angajați de la Târgoviște se află în șomaj tehnic. Și noi cumpărăm milioane de tone de oțel beton, că oricum la ce deficit comercial avem, nu se mai simte....

Închei cu obsedantele întrebări:

- **De ce toți conducătorii teutonizați ai României fac zilnic temenele programului „Green Deal” dacă aici, unde au puterea deplină, nu au catadicsit să electrifice niciun kilometru de cale ferată în ultimii 30 de ani?**
- **De ce nu vede nimeni că Gigi de la reformă feroviară sabotează cumpărarea de rame din bani europeni?**
- **De ce îi presează prea-puternicii de la București pe specialiști să mușamalizeze accidentele provocate la metrou de trenurile bascilor de la CAF?**
- **De ce nu are nimeni voie să întrebe cum de plătește Metrorex cea mai scumpă întreținere din Europa francezilor de la Alstom?**
- **De ce, domnilor miniștri Valev?**

Sursa: <https://spotmedia.ro/stiri/opinii-si-analize>