

Proteste în Germania față de ajutorul de stat dat DB Cargo

29 septembrie 2020

În timp ce în România Comisia Europeană pune presiuni pentru lichidarea CFR Marfă (ce altceva poate reprezenta cererea adresată statului român de a recupera în șase luni 570 milioane de euro, când planul de concordat se întinde pe doi ani), în Germania ochii sunt închiși în privința ajutoarelor acordate DB Cargo, cifrate la miliarde de euro. Aceste ajutoare au ajuns să irite până și pe operatorii privați germani, aflați într-o concurență nedreaptă cu gigantul susținut de statul german, important prin capacitatea sa de a se extinde pe piețele din regiune, inclusiv în România. Luni la Berlin au avut loc proteste importante din acest punct de vedere.



Asociația Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) formată din peste 25 de operatori independenți de marfă a organizat un tren special de protest prin Berlin pe 28 septembrie pentru a atrage atenția asupra eșecului guvernului federal de a oferi sprijin financiar companiilor sale membre, oferind în același timp compensații importante Deutsche Bahn, gigantul deținut de stat. Totul sub pretextul susținerii acestuia în fața pandemiei Covid-19.

Format din 20 de locomotive cu o putere însumată de 100 000 kW, trenul lung de 400 m a plecat de la Wustermark în vestul Berlinului la ora 11.20. A fost direcționat prin inima orașului, unde, cu sirenele pornite a ajuns în imediata apropiere a Parlamentului german.

Acuză: Injecția de capital a permis scoaterea concurenței de pe piață

La plecarea de la Wustermark, directorul executiv al NEE, Peter Westenberger, a cerut în mod specific ca Guvernul federal să nu acorde DB Cargo un tratament preferențial, argumentând că injecția de capital planificată pentru DB a încălcat regulile de concurență ale UE, deoarece „a permis DB Cargo să-și scoată concurenții din piață”.

Călătorind de la vest la est de-a lungul Stadtbahn, trenul colorat a făcut o oprire de 15 minute la Berlin Hauptbahnhof pentru fotografii și discursuri.

Trenul format din locomotive a continuat apoi prin Ostbahnhof cu destinația Grünau, de unde s-a întors, revenind prin Neukölln, Südkreuz și Westkreuz pentru a își încheia călătoria de protest la Westhafen la ora 14.00. Tracțiunea electrică a fost utilizată pe tot parcursul, în afară de o secțiune neelectrificată de-a lungul inelului sudic al Berlinului, unde era necesară alimentarea cu motorină de la una dintre locomotive. La Westhafen a fost organizat un program de 2 ore de discuții care implică personalități de la operatori independenți, experți în transporturi și politicieni.

Oprirea de la Hauptbahnhof trebuia să înceapă la 11.55, simbolizând poziția financiară precară a operatorilor independenți care pierduseră afaceri în timpul pandemiei. Una dintre locomotive a fost decorată în albastru și portocaliu, purtând sloganul : 100% Angajament, 50% Cotă de piață, 0% ajutor COVID.

Experții germani în traficul feroviar au programat trenul astfel încât să evite perturbarea traficului de mărfuri sau de călători.

Ajutorul dat, subiect tabu în România

Măsurile statului german care au trezit protestele operatorilor privați de acolo, în România sunt de neimaginat. Până la acest moment, nici gestionarul infrastructurii CFR SA, nici operatorul feroviar național de marfă CFR Marfă, nici operatorii privați de transport de marfă nu au primit vreun sprijin.

CFR SA a înregistrat o scădere drastică a veniturilor sale provenite din TUI însă Guvernul Orban nu a adoptat nicio măsură de sprijin. Mai mult Ministerul Transporturilor nu a intervenit astfel încât compania să își recupereze datoriile de peste 200 de milioane de lei de la CFR Călători.

În cazul CFR Marfă, potrivit unei decizii din februarie 2020 statul trebuie să recupereze aproape 600 de milioane de euro un așa zis ajutor de stat primit de companie la momentul tentativei de privatizare a sa. Termenul stabilit de Comisia Europeană este de șase luni, prelungit cu dărnicie de la patru luni, cu toate că redresarea companiei prin concordat prevede un termen de doi ani. Pe fondul pandemiei CE păstrează deocamdată tăcerea asupra deciziei sale însă este de așteptat ca în curând dosarul CFR Marfă să fie scos la suprafață.

Cât privește operatorii privați în pofida cererilor repetate adresate guvernului și a propunerilor de susținere a sectorului, aceștia nu au primit nicio formă de ajutor din partea statului.

Sursa: Club Feroviar