

Sindicatul propun ministrului Drulă: CFR să redevină holding, după modelul german și polonez

14 ianuarie 2021

Federația Mecanicilor de Locomotivă din România (FMLR) a trimis o scrisoare proaspătului ministru al Transporturilor, Cătălin Drulă în care propune acestuia reorganizarea societăților de cale ferată ca holding, după modelul german sau polonez. FMLR acuză și faptul că nu se face nimic pentru salvarea CFR Marfă de la faliment, ba dimpotrivă, parcă tot Guvernul ar dori scufundarea companiei.

MINISTERUL TRANSPORTURILOR
Domnului Ministru Cătălin Drulă

Direcția Feroviară
Doamnei director Daniela Mirela Șerbu

Direcția de Comunicare, Relații cu Sindicatul, Patronatele și Organizațiile
Neguvernamentale
Domnului director Laurențiu Voica

Federația Mecanicilor de Locomotivă din România, reprezentată legal prin președintele Iulică Mănescu vă transmitem profunda îngrijorare în legătură cu situația operatorului național feroviar de marfă - SNTEF „CFR Marfă” SA.

Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă - CFR Marfă SA s-a înființat la 01.10.1998, în temeiul HG 582/1998, ca societate comercială pe acțiuni, cu ocazia deciziei referitoare a Guvernului României de a desființa Societatea Națională a Cailor Ferate Române - SNCFR și de a separa instituțional activitățile de operare de marfă și de cele ale infrastructurii feroviare.

Deși reglementările europene recomandau doar separarea contabilă a activităților de operare și întreținere a infrastructurii feroviare, separarea instituțională, respectiv spargerea SNCFR a fost dictată, de fapt, de grupuri de interese din cadrul ministerului Transporturilor în materie de cale ferată și nu de cele mai multe ori directorii societăților de stat desprinse din fostul SNCFR. La rândul lor, directorii astfel numiți lucrează în strânsă legătură cu grupurile de interese care i-au susținut, subminând activitatea societăților de stat spre avantajul unor societăți private, mergându-se până la scheme de căpușare a societăților de stat. Acest tip de (dez)organizare a dus la distrugerea întregului sistem feroviar, de altfel singurul model de acest tip din UE, majoritatea statelor optând în continuare pe o organizare de tip Holding, vezi Germania, Austria, Spania, Franța, Polonia, etc., organizare care asigură o cale ferată performantă, sigură și civilizată.

În deschiderea scrisorii sindicaliștii susțin că spargerea societății a fost rodul intereselor din domeniul feroviar, grupurile numindu-și proprii oameni la conducerea societăților de cale ferată.

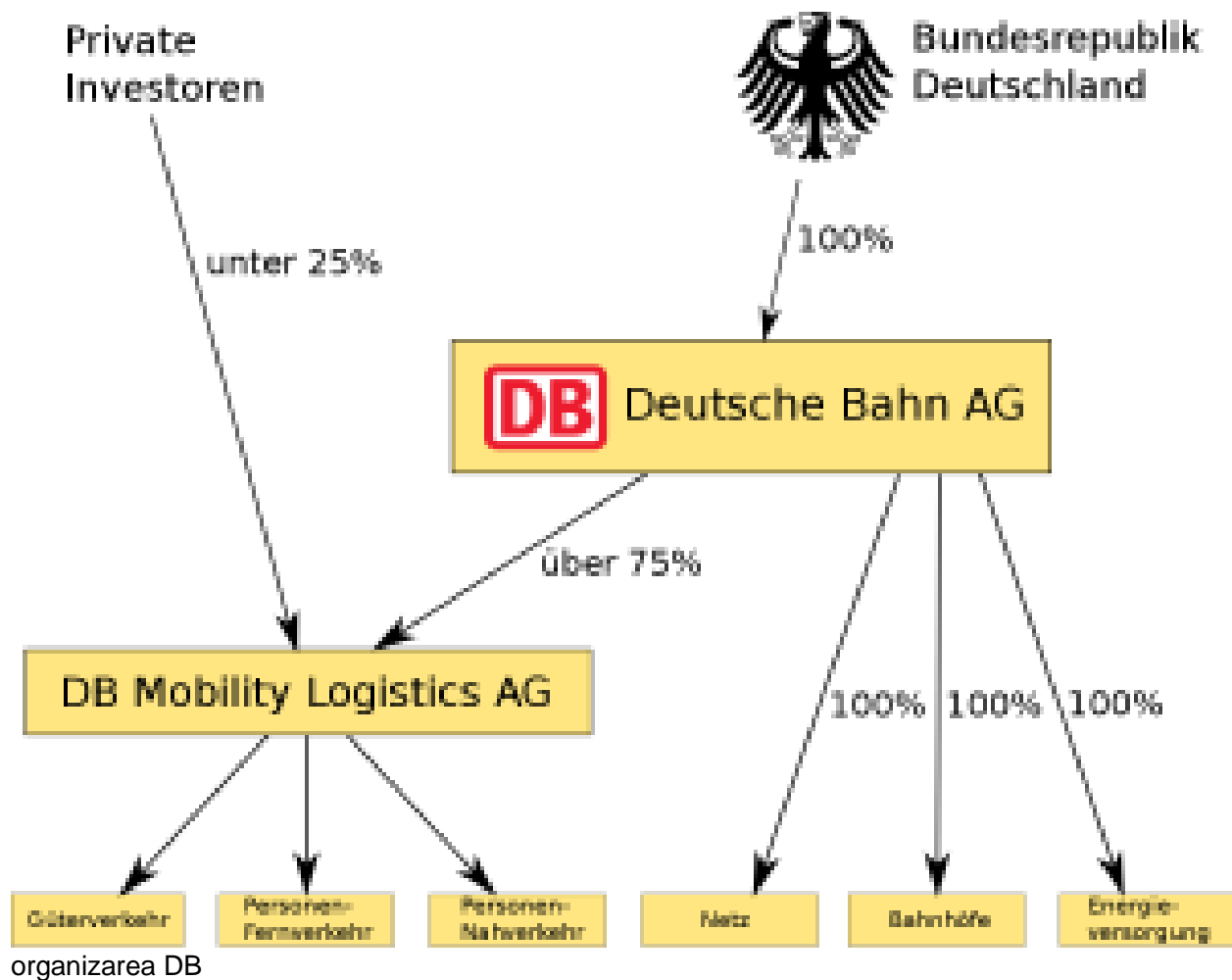
„Deși reglementările europene recomandau doar separarea contabilă a activităților de operare și întreținere a infrastructurii feroviare, separarea instituțională, respectiv spargerea SNCFR a fost dictată, de fapt, de apariția anumitor grupuri de interese în domeniul feroviar. De mai bine de 20 de ani, aceste grupuri de interese dictează politica

Ministerului Transporturilor în materie de cale ferată și numesc de cele mai multe ori directorii societăților de stat desprinse din fostul SNCFR. La rândul lor, directorii astfel numiți lucrează în strânsă legătură cu grupurile de interese care i-au susținut, subminând activitatea societăților de stat spre avantajul unor societăți private, mergându-se până la scheme de căpușare a societăților de stat. Acest tip de (dez)organizare a dus la distrugerea întregului sistem feroviar, de altfel singurul model de acest tip din UE, majoritatea statelor optând în continuare pe o organizare de tip Holding, vezi Germania, Austria, Spania, Franța, Polonia, etc., organizare care asigură o cale ferată performantă, sigură și civilizată”, spune scrisoarea adresată lui Cătălin Drulă.

Într-adevăr, legislația UE permite funcționarea societăților de cale ferată sub umbrela unui holding cu obligația ca societățile să aibă între ele relații bazate pe principiile pieței libere și să aibă independență de decizie.

CFR Marfă are de recuperat peste 500 milioane lei de la companiile de stat

Un alt subiect deschis de sindicate privește situația CFR Marfă. FMLR spune că nu numai că nu se face nimic pentru salvarea societății dar se și pun piedici din partea instituțiilor de stat. „Îngrijorarea noastră provine și din faptul că, nu numai că nu se face nimic pentru salvarea CFR Marfă, dar constatăm că se pun și piedici de către anumite institutii ale statului, precum, ANAF, creditorul majoritar, CN CFR SA, Consiliul Concurenței, pentru a preveni un iminent faliment al CFR Marfă. Federația Mecanicilor de Locomotivă din România a făcut nenumărate demersuri către Guvernul României și către Ministerul Transporturilor, în vederea redresării atât a operatorului național de transport feroviar de marfă, cât și a sistemului feroviar în intregul său. Din păcate, cu toate că au fost propuse și soluii de rezolvare, demersurile noastre au rămas fără ecou”, spun sindicatele afirmând că privatizarea companiei a fost o încercare de trecere a operatorului în mâna unor grupuri locale de interese.



Nivel ridicat al TUI

Sindicatul mai spun că recuperarea supraaccizei la combustibilul de transport nu s-a reușit, TUI este cel mai mare din UE (echivalentul a 3,6 euro/tren-km), iar CFR Marfă are de recuperat 570 de milioane de lei de la societăți de stat la care a prestat servicii. „Stimate domnule ministru, considerăm că aveți obligația morală față de interesele statului român să interveniți prin elaborarea și implementarea unei strategii care să rezolve problemele expuse mai sus, în vederea redresării operatorului național de transport feroviar de marfă – CFR Marfă SA, societate de interes strategic pentru România de a cărei bună funcționare depinde soarta a 6.000 de salariați împreună cu familiile lor (4.816 CFR Marfă și 1285 la CFR IRLU)”, spune sindicatul.

Sindicaliștii acuză conflicte de interese. “Este imperios necesară eradicarea influenței nefaste a grupurilor de interese care dictează politica în domeniul feroviar în Ministerul Transporturilor, precum și impunerea prin contractele de mandat ale conducătorilor de la nivelul societăților de cale ferată a anumitor restricții, gen interzicerea angajării pe o perioadă de minim 3 ani la o firmă concurentă”.

Investițiile în rutier, de cel puțin cinci ori mai mari

Scrisoarea mai afirmă că investițiile în sectorul rutier sunt de 5-8 ori mai mari decât cele în zona feroviară ceea ce duce la apariția unor situații „inadmisibile” de discriminare. Sindicaliștii arată cu degetul activitatea inexistentă a Autorității pentru Reformă feroviară în domeniul achiziției de material rulant și cer ca nivelul de salarizare să ajungă să fie unul reonabil.

Sursa: Club Feroviar