

Dumitru Fornea: CFR, o companie sabotată

05 martie 2021



Companiile de stat care asigură transportul feroviar ar putea să beneficieze de investiții, dar sunt sabotate, atrag atenția liderii sindicali.

Statul român a refuzat, timp de mulți ani, să investească în infrastructura de transport feroviar, susține secretarul general al Confederației Naționale Sindicale (CNS) "Meridian", Dumitru Fornea.

RL: În ceea ce privește Germania, vorbim de alt tip de cărbune.

Dumitru Fornea: Exact. Vorbim de alt tip de cărbune, de alt tip de exploatare, vorbim de un termen pe care și l-a fixat Guvernul federal pentru finalul exploatărilor de lignit, anul 2038, dacă mi-aduc bine aminte. Garzweiler se numește această exploatare care se află în apropierea localității Grevenbroich din Bazinul Ruhr. Puteți să o vedeți și pe Google Map. Este o exploatare enormă, are cele mai avansate echipamente miniere din lume, fiind operată de compania germană RWE.

Dacă în 2012 mixul energetic al Germaniei era format din 16% nuclear, 61% fosil, 23% regenerabile; în 2016 arăta în felul următor 13% nuclear, 58% fosil, 29% regenerabile; în 2022 se prevede ca mixul energetic să fie format astfel 5% nuclear, 52% fosil, 43% regenerabile; iar în 2027 se preconizează ca mixul energetic al acestei țări să fie format din 53% fosil și 47% regenerabile. Puterea totală a centralelor de lignit din Renania este de aproximativ 10 000 MW; 20 000 de locuri de muncă în industria regională depind încă de extracția lignitului; 700 milioane de € în salarii brute; investiții anuale care depășesc 800 milioane Euro pentru 3500 de companii locale.

Trei centrale termice utilizează lignitul extras din Cariera Garzweiler: Frimmersdorf (600 MW – care de la 1 octombrie 2017 este utilizată în regim de capacitate de rezervă, iar în 2021 trebuie închisă); Neurath (4300 MW- care din anul 2018 a fost programată să intre în regim de capacitate de rezervă, iar în 2022 trebuie să-și înceteze activitatea) și Niederaußem (3400 MW- care din anul 2019 a fost programată să intre în regim de capacitate de rezervă și care ar trebui să-și înceteze activitatea în 2023);

Cărbunele exploatat în această carieră alimentau aceste centrale care sunt programate să intre în stand-by, deși, dacă le vedeai, ce avem noi în România era cam nimic, știți? Deci, dacă vedeai cum arată, păreau toate a fi foarte noi. Și i-am întrebat: „Merg centralele acestea? Pe acestea le vom ține în stand-by și vor fi plătite de Guvernul german ca să stea”. Cam asta era situația. Numai că situația bazinului minier din Ruhr este atât de diferită din punct de vedere economic și social comparativ cu situația de la noi, pentru că Ruhr este unul dintre cele mai dezvoltate regiuni ale Europei, nu numai ale Germaniei, cu toate localitățile acelea, una după alta, cu o rețea feroviară extraordinară care conectează toate orașele, cu un centru chimic, siderurgic și metalurgic, foarte puternic la Essen și în toată zona de Vest a Germaniei sunt o serie întreagă de oportunități. Deci nu se pune problema disponibilității locurilor de muncă. Vorbind cu oamenii de acolo ne-au spus: noi nu avem probleme cu minierii, nu există o preocupare din acest punct de vedere, pentru că ei imediat își găsesc de lucru în alte domenii de activitate. Având profesii tehnice, noi îi absorbim imediat pe piața muncii și nu a fost nicio problemă. Dar acum se lucrează foarte mult automatizat și sunt necesare competențe noi. În Polonia există modele similare cu România, însă calitatea cărbunelui este incomparabilă, raportat la ceea ce avem noi în Valea Jiului. Există un muzeu la Zabrze în Polonia, iar echipamentul de acolo ar fi lux într-o mină din România la ora actuală. Deci vedeți există diferențe mari cu echiparea. La noi nu s-a mai investit nimic în partea de producție și atunci o mare parte din banii care s-au dus în Valea Jiului au fost dați pentru salarii. Și acesta este motivul pentru care suntem unde suntem. Mai mult, cu câteva decenii în urmă o mare problemă a reprezentat-o prețul reglementat de Guvern al energiei produse în Valea Jiului. Subcompensarea este o problemă pe care o vedem și la CFR în zilele noastre. Că toți spun că aceste companii sunt în pierdere, dar nimeni nu ia în considerare că aceste companii întotdeauna au fost ale statului român. Deci modul în care constitui bugetul este o problemă a statului român. Statul român a obligat companiile prin diverse ordine de ministru să vândă energie la prețuri preferențiale. Și de aici a început cercul vicios. În momentul în care ei și-au dat seama că oricât ar produce va veni un ordin de ministru și acela te va obliga să vinzi energia la un preț preferențial, în timp ce „băieții deștepți”, cum le spuneam noi, o vindeau în piața liberă la prețuri de piață, iar e trebuiau să vândă în regim preferențial pentru că erau companii ale statului, dar și celelalte erau ale statului, știți? Și în felul acesta s-a decimat voința de a fi competitiv și s-a încurajat acest comportament căruia prim-ministrul i-a spus la un

moment dat de căpușare, adică o formă de tipul acesta, de rezistență, acolo stai, dar nu mai urmărești indicatorii economici și practic ești o companie sub perfuzie. Lucrul acesta se întâmplă nu numai, la noi, se întâmplă și la alții, dar la noi cred, că într-o formă mai agravată.

Să ne îndreptăm atenția și către celelalte domenii în care există un scandal care clocotește în aceste momente. Ne așteaptă un protest al angajaților de la CFR.

Da, exact. Sigur. Este o situație diferită, dar o situație așteptată. Și acolo aceeași problemă de management pentru că toate aceste companii – cercetare, transporturile feroviare de călători, aeroporturile, combinele chimice, toate aveau nevoie de profesioniști: de economiști, de ingineri, de manageri, de strategii, de comitete interministeriale care să poată să pună cap la cap birocrăția aceasta care este necesară pentru derula o afacere la stat în ziua de astăzi și atunci ei s-au împiedicat în toată această poveste și mai mult de atât, voința politică, pentru că niciodată nu s-a înțeles foarte clar ce vor ei de la oamenii aceștia de la companiile de stat. Întotdeauna aceste companii au fost afectate de lipsa de viziune a politicienilor. Ați văzut ce s-a întâmplat la Administrația Națională a Apelor Române. Dar vă dați seama că ceea ce este acolo e doar începutul pentru că sunt probleme similare și la alte companii și atunci ușor-ușor îndepărtându-se de profesioniști, toate aceste companii au rămas cu astfel de carcase goale, incapabile să răspundă obiectivelor pentru care au fost înființate. CFR are această șansă reală să poată fi modernizată, dar din păcate, este sabotată. Aceasta ar fi concluzia noastră. Iar noi am spus că Agenția de Reformă Feroviară – ARF- este călăul CFR Călători pentru că dumneavoastră știți, de acest pachet de liberalizare propus de Comisia Europeană, al patrulea deja, în care se propune liberalizarea piețelor operatorilor feroviari. Și atunci se creează oportunități pentru operatori feroviari din întreaga Europă, numai că nu toți vor intra pe picior de egalitate în această competiție, iar în România se pare că sunt chiar ajutați să intre mai ușor prin această politică pe care o duce ARF-ul de vreo 4-5 ani. Au acolo peste 50 de oameni, au un buget alocat și aveau și ei o misiune de a achiziționa material rulant de cale ferată, automotoare, locomotive noi, tot ce aveau nevoie pentru a moderniza transportul feroviar de călători și a-l face mai competitiv, mai eficient, mai atractiv pentru călători. Ori exact în misiunea aceasta cu care au fost încredințați sau eșuat. Mai mult, voiau să facă două-trei proiecte pentru a atrage fonduri și din bugetul 2021-2027. Nici în această privință nu au nimic. Și atunci se pune întrebarea la ce folosește această autoritate? Ei sunt foarte supărați pentru că sindicatele cer desființarea lor și încearcă să explice că nu e bine, că ar trebui să existe această instituție. Dar noi ne întrebăm care este rezultatul, care este livrabilul, pentru că dacă ar fi să se evalueze o activitate la fel ca și în proiectele europene, aceștia ar fi indicatorii de performanță? În implementarea proiectelor finanțate de UE tot timpul se cere un livrabil. Eu nu știu dacă ei sunt capabili să dea un livrabil în afară de tone de hârtii. Cert este că

o sută de automotoare noi nu au fost achiziționate. Colegul nostru de la Federația Transportatorilor Feroviari din România, domnul Rodrigo Gabriel Maxim, se plânge mereu autorităților și mass-media cu privire la obiceiul Guvernului României de a subcompensa an de an transportul feroviar de călători din România.

Având în vedere că Guvernul a anunțat că va îngheța, va anula practic majorările salariale, că s-au retras voucherele de concediu - am văzut nemulțumirea celor din transport - ne putem aștepta la o grevă majoră, la blocarea transportului din România, cel puțin a celui feroviar?

Dacă vă uitați pe toate forumurile acestea, acum, cu rețelele sociale, lumea se exprimă destul de repede, instantaneu. Toți solicită acest lucru. De multe ori reproșează organizațiilor sindicale incapacitatea lor de a reacționa mai rapid în a organiza muncitorii și a declanșa aceste mișcări de protest. Noi, din păcate, pe legislația actuală, Legea 62 din 2011, a dialogului social, avem condiții foarte restrictive privind organizarea grevelor.

Da, într-adevăr, este aproape imposibil, legal.

Aproape. Desigur. Dar vedeți în cazul Văii Jiului, de data aceasta s-au îndeplinit condițiile pentru că CEH, nerespectând contractul colectiv de muncă, automat au intrat în conflict de muncă. Motiv pentru care bănuim că Guvernul României a încercat să rezolve repede problema pentru că nu mai aveau ce să facă în cazul acesta. Ori, dacă se ajunge în situație de blocaj de acest tip, noi am transmis un apel și domnului prim-ministru Cișu, că indiferent de ideologia politică, indiferent de cât de mult îți place mediul de afaceri, trebuie să iei în considerare că într-un stat există și un puternic sector public. Și acest lucru nu se întâmplă numai la noi. Dacă se va merge pe această politică laissez-faire, laissez passer, care bun, e specifică, statului minimalist, în fine, Guvernul privat și tot felul de formulări de acest tip va fi destul de periculos pentru că avem și interese politice în partea cealaltă, care stau la pândă, gata să-ți demonstreze că ai greșit. Celelalte partide care sunt de stânga sau cine sunt ele, populiste – acum or să apară tot felul, de formulări de tipul acesta - nu cred că vor rata această oportunitate, iar pe de altă parte, ai nemulțumirea concretă a muncitorilor care nu vor accepta politica de austeritate. De exemplu, muncitorii CFR-iști sunt foarte nemulțumiți că o promisiune legislativă - deci vorbim de promisiuni legislative, nu de promisiuni electorale - adică ai o lege 195 privind statutul personalului feroviar, adoptată de Parlamentul României, care a ajuns să nu fie aplicată la termen datorită unei prorogări printr-o ordonanță de urgență a Guvernului României. Da, OUG-ul se va duce în Parlament și va fi acolo confirmată sau nu știu ce, dar nu e normal știți? Și aici se vede populismul. Pentru că normal, toate aceste acte legislative nu sunt corecte, pentru că o ordonanță de urgență nu ar trebui să bată o lege

organică. Și totuși ele trec în Parlament. De aici pleacă criza. De aici pleacă problema. Și pe urmă vine și spune politicianul: „Domnule, noi am vrut, dar nu s-a putut”, dar faptul că acest lucru a trecut în Parlament este un mare semn de întrebare cu privire la procesul democratic și modul în care sunt fabricate legile în România. Ori dacă nici legile nu mai sunt o garanție, vedeți ce s-a întâmplat? Dai drumul la formule de protest, violențe, convulsii sociale pe care nu le mai poți controla. Vor apărea din ce în ce mai multe proteste spontane și acest lucru este un coșmar pentru oricine. Cei care sunt apărători ai economiei de piață și ai investițiilor ar trebui să-și facă probleme, pentru că o țară în convulsii sociale nu este privită bine și atunci cad ratingurile de țară, ai probleme cu politica externă, ai probleme cu atragerea investitorilor, iar pe termen mediu și lung, a guverna o țară de acest tip, poate să devină un coșmar. Ori nu vrem să ne întoarcem la acest stadiu. Sperăm că inclusiv un guvern liberal poate să gândească, mai ales în aceste condiții de criză pandemică, cu efecte puternice în plan economic și social, să gândească și din perspectivă socială. Pentru că nu întâmplător în America, în Europa Occidentală se iau măsuri de natură socială în această perioadă. Nu poți să neglijezi acest aspect. Altfel, te îndrepti către formele acestea extreme. Astăzi legal pot să protesteze o sută, pentru că acesta este numărul maxim de persoane permis la adunări publice. Dar tot astăzi, am văzut protest al polițiștilor la care nu mai erau o sută, erau 20-30 de pâlcuri, care împreună au făcut două, trei mii de oameni. Dacă vom continua tot așa - în Valea Jiului am avut deja proteste, silvicultorii sunt și ei nemulțumiți, mai avem polițiștii nemulțumiți, militarii sunt nemulțumiți - toată lumea este nemulțumită. Și atunci e o mare problemă. De ce s-a ajuns în situația aceasta? Tocmai pentru nerespectarea legii. Se fac promisiuni legale care sunt înfrânte după alegeri și atunci oamenii sunt total dezamăgiți. Spun: ”Domnule, cui să mă adresez? Și așa apare populismul, așa apar acești unicorni politici de tip doamna Șoșoacă sau colegii din alte formațiuni care au apărut recent.

Sursa: <https://www.diacaf.com/stiri/actualitate/>