

# SRI a părăsit căile ferate după înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară

**3 iunie 2021**



Sindicatele din CFR spun că problemele căilor ferate, ale trenurilor și locomotivelor din România au apărut după anul 1998, având legătură cu fostul președinte al României, Traian Băsescu, cel care la vremea respectivă era ministru al Transporturilor. Se vorbește de mulți ani despre distrugerea rețelei feroviare și a operatorilor români, pentru facilitarea intrării

pe piață a firmelor din Germania și Austria. Deși au existat mai multe proteste, la începutul acestui an, pentru a atrage atenția asupra problemei personalului CFR, tăierea sporurilor, propusă de ministrul Muncii, a venit ca o lovitură de grație dată operatorului de stat, în ciuda tuturor avertismentelor sindicaliştilor. În plus, de la înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară, totul a mers către distrugere totală, iar ofițerii SRI care mergeau de două ori pe lună să se consulte cu angajații CFR nu a mai cerut date și informații.

Strategia eliminării operatorilor români, pentru înlocuirea lor cu cei germani și austrieci este una dintre principalele cauze ale protestelor ceferiştilor, din ultimii ani. Povestea, pe scurt, este următoarea: Autoritatea pentru Reformă Feroviară s-a ocupat mai mult de distrugerea CFR, a materialului rulant și a infrastructurii feroviare, încă de la înființare - spun sindicaliştii. Cu toate că scandalurile au fost răsunătoare, în tot acest timp, niciun guvern, indiferent de culoarea politică, nu a reușit să desființeze ARF sau să-i schimbe conducerea, chiar dacă președintele acesteia este nimeni altul decât cel care a generat primele probleme ale CFR SA.

Căile ferate din România sunt subfinanțate de 30 de ani. Începând din anul 2011, CFR Călători nu mai primește bani pentru investiții în material rulant nou și pentru reparații. Liberalizarea pieței a-nceput din anul 1999, iar sindicaliştii spun că s-a făcut tot posibilul pentru a avea material rulant învechit. „CFR Călători sau CFR Marfă nu se vor mai vinde nici măcar pe doi lei. Acum nu mai este nimeni interesat să le cumpere. CFR Călători neavând bani proprii pentru a achiziționa material rulant nou ar fi trebuit să beneficieze de bani europeni pentru a face achizițiile.

Autoritatea pentru reformă Feroviară s-a înființat, acum patru ani, pentru a face posibilă absorbția de fonduri europene pentru aceste achiziții, dar nu s-a reușit, până acum, să se facă vreo licitație”, a explicat, pentru Jurnalul, Iulian Mantescu, reprezentantul Federației Mecanicilor de Locomotivă.

## **Trenurile vechi vor garanta pierderea licitației**

ARF n-ar fi făcut, în tot acest timp, decât să stabilească secțiile neinteroperabile – adică cele declarate neproductive și, deci, ineficiente, pentru stat. Acestea sunt scoase la licitație, periodic, pentru a circula pe respectivele porțiuni de cale ferată trenuri private. Dar lipsa de sprijin din partea statului pentru căile ferate române nu va afecta doar operatorul statului – CFR Călători – ci și operatorii privați. Sindicatele au încercat să explice aceste lucruri guvernelor din ultimii ani, dar tot ce s-a întâmplat la ARF arată că, indiferent de partidul sau partidele de la guvernare, strategia acestei autorități a rămas neschimbată. Rezultatul ar urma să fie eliminarea operatorilor din România și înlocuirea lor cu firmele de stat din Germania și Austria – spun sindicaliștii. „CFR Călători și ceilalți cinci operatori autohtoni nu sunt pregătiți să concureze cu marile companii în care Germania și Austria investesc sume enorme, de mai mulți ani, în material rulant nou.

Astfel, când vor participa la licitație, din punct de vedere tehnic, ai noștri vor fi descalificați. Probabil că CFR Călători va rămâne pe câteva secții secundare de care nu vor fi interesați marii operatori, dar pe București-Constanța sau București-Arad, care sunt modernizate, nu vor putea câștiga licitația, pentru că nu vor face față, din punct de vedere tehnic. De aceea am explicat, în nenumărate rânduri, că ARF trage de timp, pentru a nu achiziționa acest material rulant nou”, mai explică sindicalistul.

Marile companii multinaționale care urmează să preia circulația feroviară din România ar urma să vină cu trenuri și locomotive noi, dar să preia o parte importantă din angajații de la CFR Călători. La acest transfer pare a contribui și actualul guvern, pentru a-i determina pe cei mai bine pregătiți să plece primii, după ce s-a anunțat scăderea drastică a salariilor, prin tăierea sporurilor.

„Sunt trei sectoare mari de activitate care trebuie să asigure continuitate și în zilele de sărbătoare, și noaptea. Eliminând aceste sporuri, nu se va mai putea asigura continuitatea. Am avut patru discuții cu Doamna Turcan și i-am explicat acest lucru, dar ei o țin pe a lor. În pandemie, Germania a oferit ajutor de stat ca să ajute operatorii din piață, iar la noi nu s-a făcut nimic în acest sens.

## **Greu de desființat, indiferent de guvern**

Toate guvernele din ultimii ani au declarat că vor să desființeze autoritatea, dar probabil nu se va putea. Jocurile care se fac sunt în dezavantajul României. Nici măcar nu au schimbat conducerea. Distinsul Gigi Gavrilă, președintele ARF, este cel care a făcut parte din echipa lui Traian Băsescu și care a nenorocit CFR în 1998, când a-mpărțit-o în cinci societăți comerciale, ceea ce este un dezastru”, mai spune liderul de sindicat. Acesta a adăugat că toate aceste probleme erau cunoscute și de Serviciul Român de Informații, care a cerut permanent informații de la angajații CFR SA, după anul 2000, dar s-au oprit după înființarea ARF. „Cu SRI ne-am întâlnit până acum patru ani. Veneau cel puțin de două ori pe lună, le dădeam materiale, dar nici ei n-au mai venit, în ultimii patru ani. S-a discutat cu ei inclusiv problema sabotajului, dar mulți au plecat din SRI, fiind nemulțumiți că rapoartele pe care le făceau nu erau luate în seamă. Probabil, de aceea nu mai vin să se intereseze, de patru ani”, spune Iulian Mantescu.

Nu cred că este sabotaj, cred că este mai mult prostie și necunoaștere. Ei iau de bun tot ce le dau alte persoane și nu discută cu specialiștii.

Iulian Mantescu, Federația Mecanicilor de Locomotivă

Deciziile ARF au condus și la desființarea unor porțiuni de cale ferată, mai ales de la capetele de linie, în fiecare an. Șinele de cale ferată ajung la fier vechi, iar celelalte active, mai ales clădirile, ajung la licitație, unde se vând și pe câteva sute de euro.

**Sursa:** <https://jurnalul.ro/>