Soarta CFR Marfă, secret de serviciu la Ministerul Transporturilor și Guvern

18 iunie 2021

Au câștigat alegerile cu promisiuni de transparență. În pofida mesajului transmis când erau în opoziție, PNL și USR tratează în mare secret situația dificilă a CFR Marfă. La începutul acestei luni Guvernul a aprobat un Memorandum privind societatea, document pe care refuză să îl prezinte public.

sursa foto: Cătălin Drulă, Facebook

Un Memorandum privind situația CFR Marfă a fost aprobat de către Guvern în ședința sa din 3 iunie, a declarat joi pentru Club Feroviar liderul Federației Sindicatului Mecanicilor de Locomotivă, Iulică Mântescu. Dezbaterile privind situația CFR Marfă au figurat și pe agenda Comisie de Dialog Social a Ministerului Transporturilor de joi, participanților însă nefiindu-le furnizată nicio informație.

Un Memorandum s-a aprobat de Guvern în data de 3 iunie, spune Iulică Mântescu. Ordinea publică de zi de pe situl Guvernului nu a menționat însă nicio dezbatere cu acest subiect. Joi, sindicaliștilor li s-a spus că nu pot avea acces la document căci e secret. „E bagat la secret, au zis că e confidențial și nu pot să îl pună la dispoziție. Voiam și noi să îl vedem, dar nu am înțeles de ce trebuie să fie confidențial un Memorandum”, spun lidericul sindical. Nu stiu ce sa transmit colegilor. Ni s-a spus ca e aprobat si confidențial, adaugă el.

Dealtfel liderul sindical e unul dintre cei care au tras ponoasele transparenței privind soarta societății. El a fost acuzat de management că a ieșit în presă cu informații privitoare la soarta companiei și, într-un final, **liderul sindical a fost trecut pe lista disponibilizaților de la compania la care era angajat, anume CFR Marfă**.

Atitudinea conducerii Ministerului Transporturilor atât în mandatul actualului ministru, Cătălin Drulă, cât și a fostului ministru Lucian Bode s-a caracterizat prin o tăcere desăvârșită privind soarta companiei. Mai precis cei doi au ieșit la declarații doar dacă presa a dezvăluit informații îngrijorătoare privitoare la soarta companiei, venite pe canale paralele. Și aceasta doar ca să spună opiniei publice cât de bine merg lucrurile, tocmai atunci când, în fapt, soarta companiei de stat scârțâia.

Toate semnele de îngrijorare venite de la mComisia Europeană, toate criticile Bruxellesului privind programele guvernamentale de la CFR Marfă au fost atent filtrate pentru a rămâne în final un piesaj idilic, fără nicio legătură cu realitatea tristă a societății.

Soarta CFR Marfă, în mâinele Comisiei Europene

Soarta companiei se joacă acum la Bruxelles. România a propus o schemă în care activitatea CFR Marfă va fi în viitor derulată de o altă companie de stat care ulterior ar trebui privatizată. Comisia Europeană nu acceptă în niciun fel continuarea activității CFR Marfă atât timp cât compania nu își achită integral datoriile. Mai mult sistemul de dare in plată a activelor CFR Marfă către creditori nu este unul pe deplin legiferat in România. Planul de reorganizare a companiei prevede cedarea a 600 de locomotive și 20.000 de vagoane. ROFERSPED ar urma să devină un operator de transport feroviar care ulterior va trebui privatizat.

O scrisoare a Comisiei Europene către România a fost prezentată recent de către publicația 7 Iași, fără a indica însă cererile formulate de către Comisia Europeană, **a indicat aici Club Feroviar**.

În condițiile în care companii feroviare europene au beneficiat de facilități de miliarde de euro pe durata pandemiei, C.E. atenționează România că termenul de recuperare a ajutorului de stat a expirat la 25 august 2020.

Într-un mod alambicat (sau poate doar traducerea în română este astfel), în scrisoare se spune că procedurile de salvare prin insolvență trebuie „lăsate neaplicate” dacă „împiedică încetarea și lichidarea activităților beneficiarului ajutorului”.

Mai mult, oficialii de la Bruxelles au și un sfat pentru judecătorii români „independenți”. „Instanțele naționale nu ar trebui să continue astfel de proceduri”. Sfatul riscă să fie interpretat drept o imixtiune în deciziile judecătorești, o încercare de influențare a acestora.

CFR Marfă este vinovată în cadrul a trei măsuri, suma totală de recuperat atingând 3,9 miliarde lei. Din această sumă, un miliard de lei este reprezentat de dobânda de

recuperare, termen folosit pentru a desemna dobânda de plată în cazul ajutoarelor de stat ilegale.

Mai mult, Comisia înaintează o listă cu peste 20 de solicitări privind modul de calcul a dobânzilor, cauzele pentru care anumite sume nu au fost incluse la calculul dobânzii, informații privind activitatea viitoare a ROFERSPED (plan de afaceri, active primite, cauza pentru care personalul societății ar putea fi 55% din cel al CFR Marfă). Ca unui elev lipsit de credibilitate în fața profesorului, României i se cere să prezinte ordinele de plată astfel încât serviciile Comisiei să poată examina (a se citi verifica) sumele și scadențele acestora.

Planul de reorganizare

Potrivit planului de reorganizare consultat de Club Feroviar (**atașat aici**), CFR Marfă va mai rămâne cu 284 de locomotive (128 de locomotive electrice, dintre care 50 de 6.600 kW, 77 de 5100 kW și 4 de 3.400 kW) din totalul de 907 locomotive (315 electrice). La capitolul vagoane, vor mai exista 8.553 din totalul de 28 801 vagoane. Se prevede desființarea a 2800 de posturi din companie, însă doar 1.400 sunt ocupate cu personal.

Sursa: Club Feroviar