

Patronatele feroviare: Percepția este că ministrul Drulă se preocupă doar de imaginea sa. Respingem acuzațiile privind nerespectarea regulilor de siguranță.

2 august 2021

Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR) a remis duminică un comunicat de presă în care respinge acuzele ministrului Transporturilor, Cătălin Drulă, privind o așa zisă nerespectare a regulilor de siguranță de către operatorii privați. OPSFPR detaliază și recenta întâlnire avută cu ministrul Transporturilor, afirmând că impresia generală a fost că ministrul se ocupă doar de imaginea sa.



Redăm comunicatul patronatelor. Intertitlurile ne aparțin.

Accidentele din ultimii ani provocate în egală măsură și de operatori privați și de cel de stat

Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR) consideră nefondată declarația prin care Ministrul Transporturilor, Cătălin Drulă, a acuzat în mod generalizat operatorii feroviari privați de marfă din România de nerespectarea regulilor de siguranță în transportul feroviar.

Reamintim că, într-o intervenție TV din data de 29 iulie, Ministrul Transporturilor a spus: „Vreau să transmit un semnal destul de clar către acești operatori de marfă din zona privată, pentru că, în fine, de la stat a mai rămas un singur operator, că nu se mai pot juca cu siguranța pe sistemul feroviar.”

Este regretabil că, din postura sa de Ministru cu vederi de dreapta, domnul Cătălin Drulă înțelege să tranșeze simplist situația unei întregi industrii, folosind o etichetă ce generează emoție în spațiul public și aduce pe nedrept prejudicii tuturor operatorilor feroviari privați, indiferent de performanță.

De altfel, cifrele oficiale la care domnia sa are acces, fiind gestionate de autorități de control din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, îl contrazic. Astfel, conform Agenției de Investigare Feroviară Română (AGIFER), accidentele feroviare din ultimii ani au fost cauzate în egală măsură de operatori privați, respectiv de singurul operator de stat la care face referire.

Societățile componente ale OPSFPR, toate membre prin organizația noastră, ale Confederației Patronale CONCORDIA, iar unele dintre ele parte din organizații internaționale, au făcut și fac eforturi susținute pentru a se conforma și alinia la cele mai înalte standarde și bune practici Europene în domeniul transportului feroviar.

Operatorii privați contribuții importante la buget în pofida mediului defavorabil

Preocuparea operatorilor privați pentru calitatea și performanța serviciilor oferite este constantă. Aceste companii reușesc, an de an, să obțină rezultate pozitive și să genereze contribuții importante la buget, în pofida unui mediu de activitate complet nefavorabil și discriminatoriu. Industria feroviară din țara noastră se confruntă de ani de zile cu lipsa totală de sprijin și interes manifestat de autoritățile de resort, cu un adevărat dezastru în infrastructura feroviară, care a dus competitivitatea acestei industrii – altădată emblemă pentru România – la coada clasamentului european, precum și cu o criză acută a forței

de muncă, pe care nimeni, cu excepția operatorilor privați, nu pare să își dorească să o rezolve.

OPSFPR a semnalat în repetate rânduri aceste probleme și a propus o serie de măsuri concrete, dar fără succes, în condițiile în care discursul public rămâne, aproape fără excepție, concentrat pe problemele și investițiile din transportul rutier.

Evenimentele regretabile din ultimele zile, care au adus transportul feroviar în prim-planul agendei publice, sunt consecința directă a celor peste 30 de ani de subfinanțare și a lipsei de viziune, voință și înțelegere privind managementul performanței într-o industrie de importanță strategică și care în trecut a fost motorul economiei românești.

Guvernul insistă să ceară bani de autostrăzi, în pofida practicilor europene

Fără excepție, toate marile economii ale lumii investesc în mod susținut și substanțial în transportul feroviar, care este eficient, sustenabil și cel mai ecologic mod de transport din lume. Nu este întâmplător că toate marile proiecte de infrastructură la nivel global pun transportul feroviar în prim plan – Noul Drum al Mătăsii (China), Rail-2-Sea (Statele Unite), alternativa europeană la proiectul Chinei sau inițiativa similară agreată recent de țările G7.

În tot acest context, România – care are poziție geostrategică excelentă și una dintre cele mai mari rețele de cale ferată din Uniunea Europeană – insistă să ceară prin PNRR mai mulți bani pentru proiectele de infrastructură rutieră, ignorând nu numai recomandările partenerilor externi pentru o economie verde (Green Deal) și Legislația Europeană, dar și problemele grave din sistemul feroviar național, care este de fapt și singurul segment economic profitabil din domeniul transporturilor, respectiv acelea ale transportului feroviar de marfă făcut de operatorii privați.

Cereri oficiale trimise ministrului, fără răspuns

Ne-am bucurat că, în contextul dat, Ministrul Transporturilor și Infrastructurii ne-a invitat la “așa-zise” discuții. Precizăm că, de la preluarea mandatului său, am înaintat domnului Ministru trei cereri oficiale în acest sens, rămase însă fără răspuns. Din păcate, percepția organizației noastre este că toate eforturile domniei sale s-au concentrat până acum pe crearea unei imagini personale pozitive și pe nevoile operatorilor de stat, ignorând în totalitate cealaltă jumătate din această industrie românească, dar care din punct de vedere al cotei de piață reprezintă peste 80% în prezent.

Întâlnirea ministrului cu operatorii, bătaie de joc cu finalitate de imagine

Am mers cu speranța că întâlnirea de vineri 30 iulie a.c., cu domnul Ministru Cătălin Drulă, va fi constructivă pentru toate părțile implicate, și va constitui un punct de pornire pentru un proiect național pe termen lung, care să crească industria feroviară românească, privată și de stat deopotrivă.

Dezamăgirea ne-a fost mare când am constatat că după o întârziere de 20 de minute, strângeri de mână și prezentări din partea fiecărui participant toată întâlnirea a durat mai puțin de 10 minute, timp în care ne-a spus de cel puțin 10 ori că Dumnealui “dorește să fie partenerul nostru” și de cel puțin 5 ori că „de atăzi schimbăm foaia” deoarece “s-a ajuns la timpul T 0”. Terminând scurt cu un „vă mulțumesc pentru participare” s-a ridicat și a părăsit sala, pentru a putea, probabil, să ajungă la timp la conferința de presă pe care o convocase.

Domnule Ministru,

Pentru a fi parteneri trebuie în primul rând să ne respectați și să nu ne mai chemați la astfel de întâlniri folosite numai pentru a vă crea o imagine în fața presei. Directorii generali ai operatorilor privați de transport feroviar, care au ajuns la întâlnire, au venit de la Timișoara, Cluj, Craiova, Constanța, etc. pentru a participa la o întâlnire serioasă, în care să se dezbată, obiectiv și cu profesionalism, problemele nerezolvate care stau, sau pot sta, la baza provocării accidentelor feroviare.

“ACESTI privați”, așa cum i-ați numit Dumneavoastră, au făcut demersuri, de mai bine de 5 ani, pentru modificarea certificatului complementar, astfel încât să se poată aplica suspendarea dreptului de conducere, pentru o perioadă de timp sau definitiv, a persoanelor care sunt găsite sub influența băuturilor alcoolice, sau care suspendă sistemul de siguranță de oprire automata (induși) în timpul mersului. Deasemenea, am arătat criza de forță de muncă în activitatea desfășurată, în mod special a mecanicilor de locomotive, propunând o serie de măsuri de rezolvare a problemei, dar până în prezent nu s-a întâmplat absolut nimic.

Nu înțelegem cum în Germania, Austria și alte state membre reglementarea națională pentru școlarizarea mecanicilor de locomotive permite calificarea acestora pe module, raportate la nevoile pieței naționale, iar la noi nu se poate realiza o normă națională care să permit acest lucru.

În ultimi ani, cei mai multi mecanici au fost școlarizați de operatorii privați, dar foarte multi dintre aceștia nu au ramas la operatorii feroviari care au făcut cheltuielile pentru școlarizarea lor migrând către Metrex, unde sunt salarizați mai bine, programul este

mult mai lejer, si au condiții de pensionare speciale. O parte din ei pleacă să lucreze în alte state membre din Uniunea Europeană, unde sunt plătiți mult mai bine și care le acordă și primă de instalare.

Operator sancționat înainte de rezoluția AGIFER

Considerăm ca pedepsirea operatorului feroviar, indirect și a beneficiarilor activității de transport pentru care acesta o realizează pentru ei și ante-pronunțarea Dumneavoastră, cu privire la măsura care trebuie luată, înainte de finalizarea investigației AGIFER, pot conduce și la alte viitoare abuzuri împotriva investitorilor privați din domeniul feroviar.

Reamintim că Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România reprezintă principalele 14 companii private de transport feroviar de marfă, agenți economici ce oferă peste 11.000 de locuri de muncă și plătesc taxe și impozite, la zi, în valoare de peste 80 de milioane de euro anual și în procent de 100% Tariful de utilizare a infrastructurii (TUI) către CNCF CFR SA, aferent parcursurilor înregistrate.

Sursa: Club Feroviar