

**DRULA SI-A PUS IN CAP OPERATORII
FEROVIARI PRIVATI – Reactie din partea
OPSFPR dupa gafele ministrului Transporturilor,
acuzat ca este avid dupa imagine: „Domnule
Ministru, pentru a fi parteneri trebuie in primul
rand sa ne respectati si sa nu ne mai chemati la
astfel de intalniri folosite numai pentru a va crea
o imagine in fata presei”**

2 august 2021



Organizatia Patronala a Societatilor Feroviare Private din Romania (OPSFPR) condusa de Vasile Seclaman reactioneaza dupa ce ministrul Transporturilor si Infrastructurii **Catalin Drula (foto)** a lansat acuzatii la adresa operatorilor feroviari privati sustinand ca acestia nu respecta regulile de siguranta in transportul feroviar. **Intr-un comunicat de presa transmis Lumea Infrastructurii, OPSFPR puncteaza ca cifrele la care Drula are acces ii contrazic sustinerile, fiind astfel regretabil ca un ministru al Transporturilor „cu vederi de dreapta” foloseste etichete care prejudiciaza pe nedrept operatorii feroviari privati.**

In acelasi comunicat, presedintele Organizatiei Patronale a Societatilor Feroviare Private din Romania, Vasile Seclaman, evidentiaza ca evenimentele din ultimele zile de pe calea ferata sunt consecinta directa a celor peste 30 de ani de „subfinantare si lipsa de viziune, vointa si intelegere privind managementul performantei intr-o industrie de importanta strategica si care in trecut a fost motorul economiei romanesti”.

OPSFPR: „Dupa o intarziere de 20 de minute, strangeri de mana si prezentari din partea fiecarui participant toata intalnirea a durat mai putin de 10 minute ... Terminand scurt cu un „va multumesc pentru participare” s-a ridicat si a parasit sala, pentru a putea, probabil, sa ajunga la timp la conferinta de presa pe care o convocase”

Mai grav este ca nici in prezent, cu actualul ministru al Transporturilor lucurile nu stau prea bine, de vreme ce, dezvaluie OPSFPR, „asa-zisele discutii” pe care Catalin Drula le poarta cu reprezentatii Organizatiei sunt mai mult de fatada, fara propuneri concrete si masuri clare.

In acest sens, Vasile Seclaman dezvaluie in ce a constatat intalnirea pe care reprezentantii Organizatiei au avut-o vineri, 30 iulie 2021, la Ministerul Transporturilor: „Dezamagirea ne-a fost mare cand am constatat ca dupa o intarziere de 20 de minute, strangeri de mana si prezentari din partea fiecarui participant toata intalnirea a durat mai putin de 10 minute, timp in care ne-a spus de cel putin 10 ori ca Dumnezeu „doreste sa fie partenerul nostru” si de cel putin 5 ori ca „de atazi schimbam foaia” deoarece “s-a ajuns la timpul T 0”. Terminand scurt cu un „va multumesc pentru participare” s-a ridicat si a parasit sala, pentru a putea, probabil, sa ajunga la timp la conferinta de presa pe care o convocase”.

In fata acestei realitati, reprezentatii OPSFPR fac un apel la ministrul Catalin Drula sa ii trateze cu respect si sa tina cont de faptul ca „acesti privati” care au venit din toata tara pentru a participa la o intalnire de fatada sunt cei care „au facut demersuri, de mai bine de 5 ani, pentru modificarea certificatului complementar, astfel incat sa se poata aplica suspendarea dreptului de conducere, pentru o perioada de timp sau definitiv, a persoanelor care sunt gasite sub influenta bauturilor alcoolice, sau care suspenda sistemul de siguranta de oprire automata (indusi) in timpul mersului”.

Redam in continuare comunicatul de presa al OPSFPR:

„Operatorii feroviari privati resping acuzațiile privind nerespectarea regulilor de siguranță lansate de Ministrul Transporturilor și Infrastructurii, Catalin Drula

Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR) considera nefondată declarația prin care Ministrul Transporturilor, Catalin Drula, a acuzat în mod generalizat operatorii feroviari privati 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, ca nu se mai pot juca cu siguranță pe sistemul feroviar.”

Este regretabil că, din postura sa de Ministru cu vederi de dreapta, domnul Catalin Drula înțelege să transeze simplist situația unei întregi industrii, folosind o etichetă ce generează emoție în spațiul public și aduce pe nedrept prejudicii tuturor operatorilor feroviari privati, 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 egala măsură de operatori privati, 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 sustinute pentru a se conforma și alinia la cele mai înalte standarde și bune practici Europene în domeniul transportului feroviar. Preocuparea operatorilor privati 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 emblema pentru România – la coada clasamentului european, precum și cu o criză acută a forței de muncă, pe care nimeni, cu excepția operatorilor privati, 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 in prim-planul agendei publice, sunt consecinta directa a celor peste 30 de ani de subfinantare si a lipsei de viziune, vointa si intelegere privind managementul performantei intr-o industrie de importanta strategica si care in trecut a fost motorul economiei romanesti.

Fara exceptie, toate marile economii ale lumii investesc in mod sustinut si substantial in transportul feroviar, care este eficient, sustenabil si cel mai ecologic mod de transport din lume. Nu este intamplator ca toate marile proiecte de infrastructura la nivel global pun transportul feroviar in prim plan – Noul Drum al Matasii (China), Rail-2-Sea (Statele Unite), alternativa europeana la proiectul Chinei sau initiativa similara agreata recent de tarile G7.

In tot acest context, Romania – care are pozitie geostrategica excelenta si una dintre cele mai mari retele de cale ferata din Uniunea Europeana – insista sa ceara prin PNRR mai multi bani pentru proiectele de infrastructura rutiera, ignorand nu numai recomandarile partenerilor externi pentru o economie verde (Green Deal) si Legislatia Europeana, dar si problemele grave din sistemul feroviar national, care este de fapt si singurul segment economic profitabil din domeniul transporturilor, respectiv acelea ale transportului feroviar de marfa facut de operatorii privati.

Ne-am bucurat ca, in contextul dat, Ministrul Transporturilor si Infrastructurii ne-a invitat la “asa-zise” discutii. Precizam ca, de la preluarea mandatului sau, am inaintat domnului Ministru trei cereri oficiale in acest sens, ramase insa fara raspuns. Din pacate, perceptia organizatiei noastre este ca toate eforturile domniei sale s-au concentrat pana acum pe crearea unei imagini personale pozitive si pe nevoile operatorilor de stat, ignorand in totalitate cealalta jumatate din aceasta industrie romaneasca, dar care din punct de vedere al cotei de piata reprezinta peste 80% in prezent.

Am mers cu speranta ca intalnirea de vineri 30 iulie a.c., cu domnul Ministru Catalin Drula, va fi constructiva pentru toate partile implicate, si va constitui un punct de pornire pentru un proiect national pe termen lung, care sa creasca industria feroviara romaneasca, privata si de stat deopotriva.

Dezamagirea ne-a fost mare cand am constatat ca dupa o intarziere de 20 de minute, strangeri de mana si prezentari din partea fiecarui participant toata intalnirea a durat mai putin de 10 minute, timp in care ne-a spus de cel putin 10 ori ca Dumnezeu “doreste sa fie partenerul nostru” si de cel putin 5 ori ca „de atazi schimbam foaia” deoarece “s-a ajuns la timpul T 0”. Terminand scurt cu un „va multumesc pentru participare” s-a ridicat si a parasit sala, pentru a putea, probabil, sa ajunga la timp la conferinta de presa pe care o convocase.

Domnule Ministru,

Pentru a fi parteneri trebuie in primul rind sa ne respectati si sa nu ne mai chemati la astfel de intalniri folosite numai pentru a va crea o imagine in fata presei. Directorii

generali ai operatorilor privati de transport feroviar, care au ajuns la intalnire, au venit de la Timisoara, Cluj, Craiova, Constanta, etc. pentru a participa la o intalnire serioasa, in care sa se dezbata, obiectiv si cu profesionalism, problemele nerezolvate care stau, sau pot sta, la baza provocarii accidentelor feroviare.

“ACESTI privati”, asa cum i-ati numit Dumneavoastra, au facut demersuri, de mai bine de 5 ani, pentru modificarea certificatului complementar, astfel incat sa se poata aplica suspendarea dreptului de conducere, pentru o perioada de timp sau definitiv, a persoanelor care sunt gasite sub influenta bauturilor alcoolice, sau care suspenda sistemul de siguranta de oprire automata (indusi) in timpul mersului. Deasemenea, am aratat criza de forta de munca in activitatea desfasurata, in mod special a mecanicilor de locomotive, propunand o serie de masuri de rezolvare a problemei, dar pana in prezent nu s-a intamplat absolut nimic.

Nu intelegem cum in Germania, Austria si alte state membre reglementarea nationala pentru scolarizarea mecanicilor de locomotive permite calificarea acestora pe module, raportate la nevoile pietei nationale, iar la noi nu se poate realiza o norma nationala care sa permit acest lucru.

In ultimi ani, cei mai multi mecanici au fost scolarizati de operatorii privati, dar foarte multi dintre acestia nu au ramas la operatorii feroviari care au facut cheltuielile pentru scolarizarea lor migrand catre Metrorex, unde sunt salarizati mai bine, programul este mult mai lejer, si au conditii de pensionare speciale. O parte din ei pleaca sa lucreze in alte state membre din Uniunea Europeana, unde sunt platiti mult mai bine si care le acorda si prima de instalare.

Consideram ca pedepsirea operatorului feroviar, indirect si a beneficiarilor activitatii de transport pentru care acesta o realizeaza pentru ei si ante-pronuntarea Dumneavoastra, cu privire la masura care trebuie luata, inainte de finalizarea investigatiei AGIFER, pot conduce si la alte viitoare abuzuri impotriva investitorilor privati din domeniul feroviar.

Reamintim ca Organizatia Patronala a Societatilor Feroviare Private din Romania reprezinta principalele 14 companii private de transport feroviar de marfa, agenti economici ce ofera peste 11.000 de locuri de munca si platesc taxe si impozite, la zi, in valoare de peste 80 de milioane de euro anual si in procent de 100% Tariful de utilizare a infrastructurii (TUI) catre CNCF CFR SA, aferent parcursurilor inregistrate.

31.07.2021

Presedinte,

Vasile SECLAMAN”

Sursa: <https://infrapress.ro/>