

# Cine se face vinovat de dezastrul de la CFR Marfă?

## Curtea de Conturi face dezvăluiri fulminante

20 august 2021



**Curtea de Conturi a României a dat publicității raportul privind auditul efectuat la Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă” SA. Documentul este o radiografie a acestei „găuri negre” din transportul feroviar românesc.**

Acțiunea de audit a vizat perioada ianuarie 2014 - iunie 2020 și a fost efectuată la: CFR Marfă, Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA și Ministerul Transporturilor. Auditorii au constatat că CFR Marfă a înregistrat pierderi financiare uriașe în perioada 2014-2019, în timp ce principalii concurenți de pe piața transportului feroviar de marfă din România au realizat preponderent profit.

Ponderea transportului feroviar de marfă în totalul transportului terestru de marfă din România a scăzut continuu, coborând de la 20,4%, în anul 2014, la 15,4%, în anul 2018.

Această involuție a avut loc pe fondul agravării stării infrastructurii feroviare și a creșterii numărului restricțiilor de viteză. Astfel că viteza medie a trenurilor de marfă (viteza comercială) a scăzut de la 18,92 km/oră, în 2014, la 16,49 km/oră, în 2019, situându-se cu mult sub nivelul vitezei medii proiectate (86,30 km/oră) și vitezei medii tehnice (68,90 km/oră).

## **Parcul de vagoane în moarte clinică**

Curtea de Conturi a constatat că CFR Marfă nu are o strategie coerentă în domeniul investițiilor și că întocmirea documentațiilor tehnice pentru modernizarea materialului rulant este deficitară. Activitatea de reparare a parcului de locomotive și vagoane a fost subfinanțată, fapt ce a dus la scăderea numărului de locomotive și vagoane din parcul activ. Astfel că 58,8% din parcul de vagoane al companiei nu a putut fi utilizat, în perioada 2014-2018, doar din cauza stării tehnice.

În loc să își repare propriile vagoane, CFR Marfă a preferat să închirieze vagoane de la alți operatori feroviari, fapt ce i-a afectat și mai mult situația financiară.

Din cauza slabei calități a serviciilor prestate, cota de piață a CFR Marfă scade continuu. Mai mult, societatea este nevoită să scoată bani din buzunar. În perioada 2014-2019, CFR Marfă le-a achitat clienților despăgubiri în valoare de 2,6 milioane de lei pentru pierderea sau avarierea mărfurilor transportate.

## **Un management dezastruos**

Auditul a pus în evidență criza administrativă și managerială profundă de la CFR Marfă. În opinia echipei de audit, numeroasele schimbări produse în managementul societății, în perioada ianuarie 2014 - iunie 2020, au reprezentat un factor perturbator. Conducerea companiei a fost asigurată preponderent de directori și administratori provizorii, ale căror contracte de mandat nu conțin obiective și criterii de performanță.

Reprezentanții Ministerului Transporturilor în adunarea generală a acționarilor de la CFR Marfă, membrii consiliului de administrație și directorul general „nu au acționat în toate cazurile pentru apărarea intereselor societății și nu s-au implicat suficient în urmărirea modului de implementare a deciziilor. Controlul exercitat de AGA asupra activității membrilor consiliului de administrație nu a fost în toate cazurile eficient, nereușind să elimine riscul acordării către directorul general și către membrii CA a unor drepturi nejustificate în raport cu îndatoririle specifice și cu situația economică a societății. Au existat cazuri în care reprezentanții statului în AGA nu au întreprins demersurile necesare și adecvate pentru recuperarea daunelor cauzate societății de către membrii CA.

Consiliul de administrație nu a implementat un sistem riguros de urmărire a modului de implementare a deciziilor sale de către conducerea executivă, menținându-se astfel efectele nefavorabile ale unor investiții din perioadele anterioare asupra performanței societății.”

Concluzia generală a auditorilor este că: „Performanța CFR Marfă a fost influențată nefavorabil și de inacțiunea autorității publice tutelare”, respectiv Ministerul Transporturilor.

## **Ajutor de stat ilegal**

În anul 2013, statul român a efectuat conversia în acțiuni a datoriilor CFR Marfă către CN CFR și către bugetul statului. Volumul acestora se ridică la 1,66 miliarde de lei. Autoritățile române au informat Comisia Europeană cu privire la intenția de a realiza conversia datoriilor în acțiuni, urmată de privatizarea societății, susținând că măsura în cauză nu ar reprezenta ajutor de stat. Privatizarea promisă a rămas doar pe hârtie, în schimb conversia datoriilor a fost efectuată. Drept urmare, în martie 2017, Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România a sesizat Comisia Europeană despre ajutorul de stat acordat societății CFR Marfă.

În consecință, la 24 februarie 2020, Comisia a emis o decizie prin care obligă CFR Marfă să restituie ajutorul de stat nelegal, împreună cu dobânda de recuperare aferentă. Continuitatea activității CFR Marfă depinde de capacitatea autorităților române de a prezenta un plan viabil de recuperare a ajutorului de stat, care să fie acceptat de Comisia Europeană.

În raportul de audit se arată că, în perioada 2014-2018, guvernării români s-au angajat în repetate rânduri că vor elabora o strategie de restructurare și privatizare a CFR Marfă. „Insuficienta implicare a conducerii Ministerului Transporturilor și a conducerii CFR Marfă au dus însă la nepunerea acestora în practică și a creat premisele declanșării investigației Comisiei Europene privind măsurile de ajutor de stat acordate CFR Marfă, cu consecința repunerii datoriilor pe rolul companiei și afectării semnificative a capacității de plată a societății auditate”, precizează Curtea de Conturi.

**Sursa:** <https://www.cugetliber.ro/stiri-economie>