

Îndrumar pentru ministrul Grindeanu: Ce este AFER, ce este ARF. Plan de acțiune la CFR Marfă pentru... 2021

3 Ianuarie 2022



Intervenția ministrului Transporturilor, Sorin Grindeanu, duminică seara, la Digi24, pe tema căii ferate a fost un șir de gafe ale acestuia, dincolo de platitudinile rostite. Ministrul a confundat cu insistență AFER cu ARF (la peste o lună de la numirea sa) și a vorbit de un plan de restructurare la CFR Marfă care va trebui urmat în... 2021, deși

ministrul se afla în a doua zi a anului 2022.

Punctul de plecare al confuziei a fost o întrebare a jurnalistului Digi24 privind posibila reacție a AFER la incidentul din gara Brazi de duminică după-amiază când o locomotivă a luat foc, punând în pericol încărcătura și perturbând serios traficul pe Valea Prahovei (minutul 1:26 din înregistrarea video disponibilă [aici](#)).

„AFER este o instituție în subordinea domniei voastre, am sesizat mai multe incendii, ce face AFER pentru a rezolva această situație?” I-a întrebat jurnalistul pe ministru. Primul făcea referire probabil la posibile reacții ale Autorității Feroviare Române (AFER) în urma incidentului, cum ar fi verificări ale operatorului, sancțiuni etc.

Răspunsul eronat al ministrului nu a întârziat să apară. „Toate acestea se schimbă cu investiție, iar pe partea de investiție, AFER (Autoritatea Feroviară Română n.r.) are prevăzuți bani prin care să cumpere material rulant nou, doar că dincolo de această achiziție pe care o vor face cei de pe feroviar mai trebuie să și circule pe linii modernizate, astfel încât atunci când ai material rulant nou să poată fi folosit la capacitate maximă. De aceea, trebuie să se întâmple ambele lucruri: pe de o parte, modernizarea infrastructurii și pe de altă parte, achiziția de material rulant”, a spus oficialul de la Transporturi. Or, achizițiile de material rulant și modernizările centralizate ale acestuia, pe baza unor fonduri europene, sunt în sarcina Autorității pentru Reformă Feroviară, entitate care doar prin denumirea sa aduce cumva cu cea a AFER.

Grindeanu: multe de făcut în... 2021

Eroarea fie nu a fost sesizată de jurnalistul Digi24, fie a fost trecută cu vederea. Însă aceasta nu a fost singura eroare. Vorbind de soarta operatorilor feroviari de marfă, Sorin Grindeanu s-a oprit la CFR Marfă (minutul 4:15 din înregistrare): „Unde vom fi obligați, obligați, pe parcursul anului 2021 să punem în aplicare ceea ce s-a angajat statul român odată cu restructurarea PNRR, restructurare care nu înseamnă dați oamenii afară”.

Diferențele AFER-ARF

Chiar dacă a doua instituție are în denumire o literă lipsă față de prima, diferențele sunt mult mai mari. Pe partea de istoric se poate spune că AFER are cel puțin 24 ani vechime, fiind înființată în 1998. Însă istoria sa vine din anul 1880, când fost înființată Direcția Princiara a Căilor Ferate Române, de unde mai târziu s-au născut Institutul Tehnologic CFR, Institutul Cercetare CFR etc. Instituția are un rol central în industria feroviară, fiind responsabilă, prin diferite compartimente, de emiterea licențelor, autorizațiilor feroviare, testare, monitorizarea respectării prevederilor legale, investigații ale incidentelor feroviare, reglementare, asigurarea interoperabilității cu sistemul european.

Spre deosebire, istoria ARF este mult mai recentă și politizată. Înființată mai degrabă la cererea unor organisme financiare europene, ARF a apărut în 2016 cu pretenția de a fi un organism independent de Ministerul Transporturilor, plin de experți care să compenseze lipsa de experiență a cadrelor de la stat. ARF urma să stabilească cererea de servicii publice de transport feroviar, mecanismele de acordare a compensațiilor și să achiziționeze materialul rulant. Cam nimic din toate acestea până acum nu au fost realizate. Materialul rulant lipsește, serviciile publice la fel. Experții din ARF au lipsit și ei și, ca urmare, pentru a-și îndeplini obiectivele, ARF a ajuns să apeleze tot la experți externi, mulți cu conexiuni bune cu instituțiile financiare internaționale.

Mai multe voci au pus în ultimii ani problema desființării ARF, ca urmare a lipsei acesteia de performanță. Inclusiv Dan Costescu, fost ministru al Transporturilor și director general al CFR SA, apoi al CFR Călători, considera **intr-o postare a sa** ARF dovadă a „parazitismului bugetar”.

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