

Vasile Șeclăman către studenți: N-aveți nicio șansă la CFR, doar dacă faceți o școală de pedichiuriști

19 Octombrie 2022



Președintele Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR), Vasile Șeclăman, a făcut la Zilele Feroviare 2022 o radiografie acidă a problemelor din sistemul feroviar din România. În

stilul său caracteristic, el nu s-a ferit să aducă critici celor care conduc destinele transportului pe calea ferată și a lansat o aluzie extrem de transparentă la modul în care au fost aleși membrii Consiliului de Administrație al CNCF CFR SA și al Electrificare CFR SA.

„La noi (oficialii guvernamentali – n.red.) se ocupă să pună coafeze și veterinari prin consiliile de administrație. Voi, studenții, n-aveți nicio șansă, doar dacă faceți o școală de pedichiuriști”, a spus reprezentantul patronal. Declarația a fost făcută la Zilele Feroviare, eveniment organizat de Club Feroviar și Universitatea POLITEHNICA București, cu sprijinul Asociației Industriei Feroviare, în fața unei săli pline cu reprezentanți ai companiilor din domeniu, dar și cu studenți ai Facultății de Transporturi.

Veterinarul de la CFR SA și patroana de coafor de la Electrificare CFR SA

Pentru cunoscători, Vasile Șeclăman s-a referit la Consiliul de Administrație al [Companiei Naționale de Căi Ferate CFR SA](#), din care face parte un medic veterinar – Ionel Sabin Emil Bociu, fostul primar al comunei Jebel din județul Timiș, un apropiat al ministrului Transporturilor, Sorin Grindeanu, [așa cum a scris recent Club Feroviar](#).

O altă persoană la care a făcut aluzie președintele OPSFPR este Monica Hunyadi, care a fost numită la începutul anului în Consiliul de Administrație al Electrificare CFR SA. Ea este din 2020 asociat și administrator unic al firmei Hunymoo SRL, cu profil de ”coaforă și alte activități de înfrumusețare”, care operează salonul de profil Aspect Studio din București.

Vasile Șeclăman la Zilele Feroviare 2022:

Marfa se deplasează cu 8 km/oră

În timp ce Ministerul Transporturilor face astfel de numiri controversate în conducerile societăților și companiilor feroviare de stat, situația transportului pe calea ferată din România este dezastruoasă. Vasile Șeclăman a precizat că, pe modul feroviar, marfa nu are o viteză mai mare de 8 km/oră de la furnizor la beneficiar.

„Neglijarea continuă a mentenanței infrastructurii dublată de lentoarea cu care au fost accesate fondurile europene necesare pentru reconstrucția rețelei TEN-T au dus, din motive de siguranță, la reducerea permanentă a vitezei de circulație maxime admise. Subfinanțarea sistematică de către MTI a sectorului feroviar în favoarea celui rutier, în contradicție cu recomandările UE, a dus la creșterea numărului de restricții de circulație,

scăderea drastică a vitezelor de circulație și, în general, a performanțelor tehnice ale infrastructurii feroviare”, a spus el.

Tarifele la energie electrică creează discriminare pe piață

Potrivit oficialului patronal, în România, operatorii feroviari de transport de marfă își desfășoară activitatea pe o piață concurențială, dar cu mari greutăți din partea administratorului de infrastructură și mai ales din partea furnizorului de energie electrică – Electricitate CFR SA: „Deși disponibilitatea materialului rulant este mică, raportată la unitățile de material rulant existente, aceasta nu pare să influențeze negativ volumul de marfă transportat, constatându-se, an de an, creșteri semnificative ale acestei activități, dar care încă nu se ridică la nivelul cerințelor pieței europene. Cele mai mari dificultăți pe care le întâmpină operatorii de transport feroviar de marfă se referă la finanțarea achiziționării materialului rulant nou, la starea infrastructurii și la creșterea tarifelor la energie electrică”.

În legătură cu acest ultim aspect, el a detaliat, arătând că pe piața transportului feroviar sunt în general ”firme mici”, cu excepția a patru-cinci firme foarte mari, dintre care două ale statului român. Ei bine, acestea din urmă nu au dreptul la compensarea tarifului la energie electrică, potrivit actelor normative în vigoare, adoptate de Guvern și de Parlament, și astfel se creează discriminare pe piață.

La Zilele Feroviare 2022, operatorii au cerut investiții în infrastructură

În concluzie, operatorii privați de transport feroviar de marfă cer investiții din partea statului român, care să ducă la stoparea declinului acestui mod de transport.

Pentru rețeaua centrală de infrastructură feroviară, se impune electrificarea completă a firelor principale de cale ferată și, în măsura în care acest lucru este necesar pentru operațiunile trenurilor electrice, a liniilor secundare. Liniile aferente transportului de mărfuri din cadrul rețelei centrale ar trebui să permită o sarcină pe osie de cel puțin 22,5 t, o viteză de croazieră de 100 km/oră și posibilitatea de a exploata trenuri cu o lungime de 740 m.

De asemenea, OTF privați cer implementarea urgentă a sistemului european de management al traficului ERTMS.

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