

Comisia Europeană a ordonat închiderea CFR Marfă. Se vând vagoanele și locomotivele

13 Iulie 2023



Fără negocieri dure cu Comisia Europeană, CFR Marfă nu va supraviețui

Comisia Europeană insistă că societatea de stat CFR Marfă să fie desființată, invocându-se un ajutor de stat acordat în 2013, când s-a încercat o privatizare gen Petrom, ajutor care trebuie acum returnat. Cu penalități și accesorii, datoria CFR Marfă către stat nu va putea fi achitată nici dacă își vinde, integral, patrimoniul. În urmă cu o săptămână, a apărut un anunț, ascuns în subsolurile site-ului, prin care CFR Marfă scotea la vânzare, cu ANAF, jumătate din locomotive și peste 7.000 de vagoane.

Anunțul de vânzare a peste 7.000 de vagoane și peste 500 de locomotive din patrimoniul CFR Marfă a fost cel puțin dubios. Plasat în subsolul site-ului, sub anunțuri mai vechi și cu condiții legate de timpul scurt, imposibilitatea fizică a vizionării bunurilor și de depunerea unei cereri de vizionare la conducerea societății, anunțul de vânzare a bunurilor companiei aflate în executare silită de către ANAF pare a fi unul cu dedicație. ANAF și CFR Marfă vor să obțină, astfel, o sumă de 165 milioane de euro, din locomotivele și vagoanele împrăștiate în toată țara. Dacă nu este niciun aranjament, deși e puțin probabil, vânzarea ar fi un lucru benefic, după cum consideră conducerea Federației Mecanicilor de Locomotivă de la CFR Marfă, care mai speră că statul român se va lupta cu cei de la Comisia Europeană pentru a păstra această companie de o importanță strategică națională.

“Vând activele ca să plătească datoria Ministerului Finanțelor. Fără penalități, CFR Marfă trebuie să plătească statului 1,6 miliarde de lei, dar cu penalități și accesorii din 2013, depășește 3 miliarde de lei. În 2013, Victor Ponta a vrut să vândă CFR Marfă și a făcut o curățire a întregului sistem, care avea datorii la bugetul de stat. S-a făcut capitalizarea, ștergând toate datoriile lui CFR Marfă și ale CFR SA. La momentul respectiv, la licitație a fost declarat câștigător GFR, care nu s-a încadrat să plătească cele 200 milioane de euro și s-a anulat privatizarea, în condițiile în care CFR Marfă era evaluată la 2 miliarde de euro. Atunci au depus o garanție de 10 milioane de euro și garanția a fost recuperată, deși banii aceia ar fi trebuit să intre în posesia statului român. După eșuarea privatizării, președintele Organizației Patronale a Operatorilor Feroviari Privati din România, Valentin Dorobanțu, a făcut plângere la Comisia Europeană, spunând că CFR Marfă beneficiază de ajutor de stat care a distorsionat piața din România. Atunci s-a făcut o anchetă la nivelul Uniunii Europene și s-a decis că trebuie returnat ajutorul de stat”, ne-a declarat Iulică Măntescu, președintele Federației Mecanicilor de Locomotivă de la CFR Marfă.

Statul român nu a negociat în interesul țării

Decizia Comisiei Europene a fost de închidere a CFR Marfă și se insistă în continuare pe acest aspect, susțin sindicaliștii din sector. “Comisia Europeană își permite orice, dacă statul român nu a știut să negocieze în interesul țării și al salariaților. Statul român trebuie să înțeleagă, până la urmă, că CFR Marfă este o companie strategică și nu poți să rămâi fără ea, mai ales în conjunctura Green Deal, cu transport nepoluant”, susține Iulică Măntescu, președintele Federației Mecanicilor de Locomotivă. Acesta arată că, din 1998, când a fost înființată, CFR Marfă a plecat la drum cu 32.000 de salariați, cu 68.000 de vagoane, 1.000 de locomotive. Restructurarea s-a făcut numai pe partea de personal, nu și pe partea de capital. Astăzi, CFR Marfă mai are doar 3.200 de salariați, cu care nu se pot exploata toate bunurile pe care le are CFR Marfă. La ultima evaluare, patrimoniul este

de 4,6 miliarde de lei. Numai pentru vagoanele care stau nefolosite pe infrastructura feroviară se plătește undeva la 23 milioane de lei lunar.

“Mai sunt și locomotive uzate, care au fost descompletate, s-a furat de pe ele, și toate trebuie valorificate ca să eliminăm acele pierderi. Eu m-aș bucura dacă ar reuși să valorifice vagoanele și locomotivele scoase la vânzare și să scape de ele. În felul acesta, CFR va deveni o societate funcțională și profitabilă. Cel puțin acum se vor valorifica împreună cu ANAF-ul. În urmă cu vreo 3 ani de zile, începuseră executările silite și avem exemplul Hotelului Astoria, care a fost vândut pe nimic, pentru o datorie de 20.000 de euro. Dacă se va ajunge să fie executate și vagoanele și locomotivele, atunci ele vor fi valorificate la un preț foarte scăzut. Dacă nu se fac alte aranjamente, prin vânzarea vagoanelor și locomotivelor de către ANAF și CFR Marfă se pot scoate bani frumoși, cu care să se plătească datoriile către ANAF și către CFR SA”, ne-a precizat președintele Federației Mecanicilor de Locomotivă, Iulică Măndescu.

Compania este pe profit

Chiar dacă s-a ordonat, de la Comisia Europeană, închiderea CFR Marfă, sindicaliștii consideră că mai sunt șanse să nu se întâmple acest lucru. În opinia acestora, societatea trebuie să se curețe, să elimine toate pierderile și, dacă ar scăpa de balastul datoriilor stabilite de Comisia Europeană ca ajutor de stat care trebuie returnat, CFR Marfă ar fi profitabilă, pentru că de doi ani se lucrează pe profit. ”Datoria aceea, cu penalități și accesorii, nu are cum s-o achite CFR Marfă, nici dacă se vinde toată. Dar măcar să demonstreze Comisiei Europene că s-a făcut ceva și s-a recuperat o parte din bani și că societatea devine profitabilă pentru statul român. În momentul în care CFR Marfă va dispărea, vor prelua transportul de marfă pe calea ferată operatorii concurenți organizați într-un cartel, care vor impune prețurile pe piață, vor deveni un monopol pe care nimeni nu-l va mai putea controla. În plus, evenimentele care s-au produs în ultimii 5 ani, cele mai grave la privați, sunt cauzate de haosul generalizat, în care nimeni nu respectă nimic. A dispărut acea disciplină militarizată care exista în rândul salariaților CFR, iar acum s-a ajuns să depisteze mecanici de locomotivă sub influența băuturilor alcoolice, ceea ce este de neacceptat”, a mai afirmat Iulică Măntescu, președintele Federației Mecanicilor de Locomotivă.

Sursa: <https://www.national.ro/>