

Cine vrea să cumpere vagoanele CFR Marfă: Bercea Mondialu, Călin Mitică și Gruia Stoica

14 Iulie 2023



Locomotivile și vagoanele CFR Marfă care sunt scoase vineri la prânz la licitație, pentru reducerea datoriei către ANAF, au stârnit agitație în piață. De o săptămână de când informația a devenit publică, oameni de afaceri mai mult sau mai puțin onorabili se chinuie să facă rost de bani pentru a încerca să-și adjudece o felie cât mai mare din acest tort. Unii vor să cumpere materialul rulant pentru a-l tăia și a-l vinde apoi la fier vechi, alții analizează posibilitatea de a mai salva câte ceva din el. Să repare unele vagoane și locomotive și să le reintroducă pe piață, pentru că cerere de transport există.

Facturi amânate către furnizori, telefoane date către prieteni sau parteneri, vânzare de acțiuni, consultarea conturilor bancare cu bani albi puși deoparte pentru zile negre. Cu asta s-au ocupat mulți oameni de afaceri din România în ultima săptămână, pentru care cuvântul de ordine a fost cash-ul. Bine, nu întodeauna în adevăratul sens al cuvântului, prin cash înțelegându-se de fapt lichidități, bani disponibili, fie ei numerar sau în conturi bancare.

Peste 7.000 de vagoane și 500 de locomotive scoase la mezat



Toată această efervescență a fost provocată de anunțul-bombă făcut vinerea trecută de CFR Marfă privind scoaterea la mezat a nu mai puțin de 7.153 de vagoane și 508 locomotive care sunt grevate de sechestrul ANAF, așa cum a scris la vremea respectivă Club Feroviar.

Unitățile de material rulant vor fi valorificate prin "înțelegerea părților", după modelul "așa cum sunt, acolo unde sunt". Data limită de depunere a ofertelor este 14 iulie 2023, ora 12,00. Cele mai multe vagoane și locomotive sunt "trase la gard" de mai bine de zece ani. Asta nu înseamnă însă că toate sunt de dat la fier vechi, pur și simplu CFR Marfă n-a avut bani să le repare.

Și în 2007 au fost salvate sute de vagoane



Așa s-a întâmplat și în 2007, când CFR Marfă a creat împreună cu Grup Feroviar Român, operatorul feroviar controlat de Gruia Stoica și Vasile Didilă, Rolling Stock Company SA (RSCO).

Și atunci a fost vorba tot de câteva sute de vagoane care nu mai erau utilizate de operatorul feroviar național din simplul motiv că nu avea bani pentru reparațiile pe care le necesitau pentru a fi repuse în circulație.

GFR a venit cu banii respectivi, vagoanele au fost reparate și circulă și acum bine-mersi pe rețeaua feroviară națională. Iar, spre deosebire de CFR Marfă, care începând chiar din acel an, 2007, termină exercițiile financiare doar pe pierdere, RSCO generează profit an de an.

Spre o nouă companie Rolling Stock, dar fără statul român



Acum, este momentul în care ar putea fi creată o nouă companie de tipul RSCO, însă, din păcate, fără participarea CFR Marfă. Din informațiile deținute de Club Feroviar, unul dintre cei care s-a arătat interesat de cumpărarea locomotivelor și vagoanelor scoase la mezat de CFR Marfă este tocmai Gruia Stoica.

Intenția omului de afaceri, care este posibil să participe la licitație prin interpuși, așa cum ar putea proceda și ceilalți doi despre care vom face vorbire mai jos, este de a prelua cât mai multe dintre locomotivele și vagoanele CFR Marfă scoase la licitație. Apoi, va face o evaluare a stării acestora, iar cele care se va dovedi că merită vor fi reparate. Mai ales că din Grupul Grampet face parte și REVA Simeria, reparator de material rulant care are capacitatea de a repune pe șine vagoanele. Iar locomotivele ar putea fi reparate la o altă unitate a grupului lui Gruia Stoica, Reloc Craiova.

Statul român, prin politicieni, și-a bătut joc de CFR Marfă

Aceasta ar fi varianta fericită, dacă putem spune așa. Fericită pentru transportul feroviar de marfă din România în general, căci unele vagoane și locomotive ar putea fi repuse în circulație, în contextul cererii de transport feroviar în creștere de pe piață.

Nefericită însă pentru CFR Marfă, societate care a fost batjocorită încă de la înființare de propriul său părinte, statul român, reprezentat de politicieni. Într-o economie de piață normală, acționarul face tot posibilul pentru a-și salva activele, pentru a face apoi profit cu ele. Nu și la noi, din păcate, cel puțin nu în sistemul de stat.

Călin Mitică n-a fost în stare să repare Săgețile, dar vrea locomotivele și vagoanele CFR Marfă



Să vedem însă care ar fi celelalte variante, mult mai rele, de la licitația de azi. Un alt om de afaceri care râvnește la locomotivele și vagoanele CFR Marfă scoase la licitație este Călin Mitică, patronul Remarul 16 Februarie Cluj-Napoca, al Transferoviar Grup și al Transferoviar Călători.

Potrivit surselor noastre, și el va participa tot prin interpuși la procedura inițiată de SNTFM CFR Marfă.

Un neinițiat în domeniu ar putea crede că și el are intenția de a salva ce se mai

poate salva din materialul rulant pe care-l va cumpăra, pentru a-l repune în circulație. Doar are afaceri în industria feroviară de atâta amar de ani și se pricepe la acest lucru, nu?

Ei bine, experiența ne face să credem că nu aceasta este intenția lui Călin Mitică. Și vom aminti aici, în context, doar cele 12 automotoare Siemens Desiro pe care le-a luat de la CFR Călători, pe bază de contract, pentru a le repara, acum cinci ani și din care la operatorul feroviar de stat au mai ajuns înapoi doar șase. Celelalte sunt în continuare în curtea Remarul 16 Februarie, descompletate, căci au fost luate piese de pe ele pentru a fi puse pe cele care au fost livrate CFR Călători. Nu mai vorbim despre modul în care reparatorul clujean de material rulant este pe cale să devină 100% o afacere imobiliară, prin diluarea la minimum a obiectului principal de activitate.

Vagoanele CFR Marfă, râvnite și de Bercea Mondial



Ei bine, cu voia dumneavoastră, ultimul pe lista (cel puțin cea știută de noi, deoarece nu sunt excluse surprizele) celor care vor să cumpere locomotivele și vagoanele de care vrea să scape CFR Marfă este nimeni altul decât interlopul Sandu Anghel, cunoscut ca Bercea Mondial.

În ultimele zile, el a dat zeci de telefoane unor responsabili din domeniul feroviar pentru a se interesa de licitația CFR Marfă. Interesul său pentru vagoanele și locomotivele CFR Marfă a fost prezentat inclusiv de [presa locală](#).

Vă amintiți de el din dosarul în care a fost implicat Mircea Băsescu, fratele fostului președinte al României Traian Băsescu. Nu vom intra aici în detalii, deoarece aceste "picanterii" nu fac obiectul publicației noastre.

Și îi lăsăm pe cititorii noștri să spună dacă cred că materialul rulant ce va fi, eventual, cumpărat de acest personaj va fi reparat sau va ajunge direct la fier vechi.

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