

## Contractele de servicii publice vor fi semnate doar pe doi ani

10 februarie 2020

**Față de cei 15 ani ceruți de sindicate sau față de cei patru ani de până acum, durată recomandată și de specialiștii în industria feroviară, cei doi ani pentru care vor fi semnate viitoarele contracte de servicii publice în transportul feroviar de călători reprezintă o durată mică. Termenul de doi ani a fost convenit luni în cadrul dezbaterilor din Comisia de Dialog Social de la Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicatiilor organizate de această instituție împreună cu Autoritatea pentru Reformă Feroviară (ARF) în totală secretomanie.**

*Potrivit liderului de sindicat, Iulian Măntescu, Consiliul Concurenței presează, fără a fi în stare să explice clar de ce, pentru o durată de un an a contractelor publice. „Vom veni cu amendamente. Poziția noastră e consultativă dar ar trebui să conteze dacă se dorește pacea socială”, spune liderul sindical.*



Se apropie primăvara și operatorii nu au contracte de servicii. În foto, șeful ARF, Gigi Gavrilă

Surse din cadrul dezbaterilor ne-au declarat că instituția de Concurență, anume Consiliul Concurenței (CC), ar fi dorit chiar ca durata contractelor să fie doar de un an. Aceasta indică o reală necunoaștere a problemelor de către Consiliul Concurenței, un dezinteres al acestei instituții față de sector în condițiile în care orice plan de afaceri din domeniul

transporturilor feroviare de călători presupune – ca oriunde în economie – o minimă predictibilitate.

De altfel, inclusiv oficialii Ministerului Transporturilor au pledat pentru durata de patru ani ca până acum. Forțați de situație aceștia par a fi acceptat doi ani. „Dacă CC îți menține poziția sistemul va intra în blocaj”, ne-au declarat experți din domeniul feroviar, informați asupra dezbaterilor de luni.

Termenul de doi ani pare o ușă deschisă anticipat marilor operatori feroviari europeni care ar putea intra pe piață peste doi ani în România. În 2023 va avea loc liberalizarea pieței iar operatori importanți cu putere financiară precum DB (Germania), OBB (Austria) vor face concurență fragilelor companii românești, printre care CFR Călători.

De altfel, sindicatele feroviare propuseseră 15 ani perioada de valabilitate a contractelor.

Noul proiect de hotărâre de guvern nu ține cont deloc de observațiile făcute de operatorii de pe calea ferată și nici de opinia sindicatelor. Dacă în proiectul retras în 20 ianuarie

contractele de servicii urmau să fie încheiate pe o perioadă de patru ani (de la 1 ianuarie 2020 până la 31 decembrie 2023), în viziunea pusă în dezbatere publică săptămâna trecută, ARF, instituția din subordinea Ministerului Transporturilor, s-a sucit și dorește ca respectivele contracte să fie încheiate numai pentru doi ani (1 ianuarie 2020-31 decembrie 2021).

### **Iulian Măntescu: Nu este în interesul statului**

Iulian Măntescu, președintele Federației Mecanicilor de Locomotivă din România (FMLR) – sindicat care a propus ca termenul contractual să fie de 15 ani – a declarat recent pentru Bursa: “Nu înțeleg această reducere la doi ani. Cu cât perioada contractuală este mai mare, cu atât este în favoarea operatorilor autohtoni de transport feroviar de persoane, care au nevoie de credite bancare pentru investiții în materialul rulant și pentru modernizare. Dacă inițial FMLR a solicitat contracte pe 10 ani, apoi a cerut pe 15 ani, pentru a da operatorilor posibilitatea contractării unor împrumuturi pentru investiții și pentru achiziția de material rulant.

Legislația europeană permite ca termenul maxim pentru contractele de servicii să fie de 15 ani, dar ARF nu a vrut acest lucru. În decembrie 2018, ARF a notificat, inițial, Comisia Europeană pentru ca termenul contractual să fie de 10 ani, după care, la numai două zile, a revenit și a întocmit o nouă notificare, pentru doar patru ani. Noua prevedere – de numai doi ani contractuali – nu este în interesul nimănui. Interesul statului este dezvoltarea sistemului, iar acest lucru nu se poate face fără credite”.

El susține că băncile din țara noastră vor fi reticente să crediteze operatorii de transport feroviar de persoane, din cauza perioadei foarte scurte pentru care aceștia derulează contract de servicii publice cu statul român.

Iulian Măntescu a precizat: “*Probabil că noul termen a fost introdus de ARF pe ideea că, la sfârșitul celor doi ani, va avea pregătite documentele pentru atribuirea secțiilor prin licitație publică. Iar acest lucru va permite cu doi ani mai devreme liberalizarea pieței de transport feroviar de persoane din țara noastră, pătrunderea pe secții a operatorilor străini din țările Uniunii Europene dezvoltate din punct de vedere al infrastructurii feroviare și înlăturarea de pe piață a operatorilor autohtoni, inclusiv a CFR Călători. Nu înțeleg de ce ARF face asta pentru că este în dezavantajul ei, ca instituție a statului care coordonează activitatea din domeniul feroviar*”.

Nemulțumit de modul în care ARF dorește să reglementeze transportul feroviar de persoane a fost și Gabriel Rodrigo Maxim, președintele Federației Sindicatelor Transportatorilor Feroviari din România (FSTFR).

### **Mai catolici decât legislația europeană**

Abordările statului sunt de neînțeles (din punct de vedere al interesului operatorilor autohtoni) în condițiile în care Regulamentul CE nr. 1370 permite acordarea contractelor

pe durate de până la 30 de ani pe proceduri competitive sau pentru cinci ani prin atribuire directă.

O altă prevedere, anume **OUG 12 din 1998**, permite acordarea contractelor pe patru ani.

Disputele, întârzierile, situațiile neconvenabile au ca sursă ARF, entitate care a avut întregul an 2019 la dispoziție pentru a creiona și promova noile contracte ce încep din 2020.

În loc de contracte valide, ARF a oferit operatorilor o situație incertă în care absența contractelor ridică semne de întrebare inclusiv asupra încasării compensațiilor convenite de către operatori.

Toate aceste probleme se desfășoară departe de ochii presei. Ministerul Transporturilor, prin Direcția de Comunicare ce are în gestiune ședințele Comisiei de Dialog Social, a respins participarea presei invocând faptul că presa nu e parte a „dialogului social”.

Oricum legislația dialogului social permite participarea presei cu invitarea acesteia de către responsabilii CDS, posibilitate nedorită de Ministerul Transporturilor.

**Sursa: Club Feroviar**