

ANALIZĂ. Autoritatea pentru Reformă Feroviară, o instituție cât de utilă?

16 noiembrie 2020

Luna trecută s-au împlinit patru ani de când OUG 62/ 2016, privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară, a fost publicată în Monitorul Oficial, devenind literă de lege. Și-a atins însă ARF scopul înființării?



Acesta a fost unul clar. O cale ferată mai bună, contracte de servicii publice acordate transparent, prin licitație, linii de cale ferată exploatare eficiente.

Nota de fundamentare a OUG din 2016 menționat stabilea clar scopurile:

- restructurarea rețelei de transport feroviar în sensul concentrării pe o parte a acesteia eficientă astfel încât alocarea de fonduri pentru întreținere, mentenanță și reparații curente să fie sustenabilă din punct de vedere economic;
- atribuirea contractelor de servicii publice pentru operarea transportului public de călători să aibă loc numai pe bază de licitații organizate conform legii pentru operatorii de transport feroviar;
- introducerea indicatorilor de performanță care să stea la baza monitorizării contractelor de servicii publice legal încheiate;
- introducerea unor programe de eficientizare a activităților desfășurate în sectorul de transport feroviar, inclusiv pentru C.N.C.F. CFR S.A., care trebuiau implementate de o structură specializată, organizată sub autoritatea Ministerului Transporturilor;

Zeci de milioane de lei cheltuite de la buget de către nici 40 de oameni

Înainte de a trece în revistă gradul în care ARF a atins cerințele de mai sus, să vedem care au fost costurile de funcționare suportate de la bugetul de stat. În cei patru ani de existență ARF a cheltuit pentru funcționarea sa 20,5 milioane lei, din care 13 milioane lei sunt cheltuielile cu personalul pentru cei 79 de angajați trecuți în buget. Potrivit organigramei însă, numărul de posturi ocupate în octombrie a fost de 36, deci sub

jumătate. ARF are mulți angajați valoroși a căror muncă și creativitate a trebuit fructificată printr-un management eficient. A fost cazul?

Grosul sumelor bugetare a fost prevăzut însă pentru plata compensațiilor către operatorii privați de călători. Lipsa unui sistem electronic, a unei baze de date centralizate privind legitimațiile de transport vândute de operatori adaugă bilanțului negativ pierderi de zeci de milioane de euro cu subvenții plătite operatorilor, dar necuvenite acestora.

Obiectivele ARF, potrivit notei de fundamentare a OUG

Este cazul să comparăm obiectivele trasate ARF la înființare cu rezultatele concrete. Un prim scop al ARF a fost realizarea unui studiu de eficientizare a rețelei feroviare și de identificare a volumului serviciilor de serviciu public, urmând ca ulterior acesta să fie scos la licitație.

ARF a prezentat de abia în vara acestui an, la aproape patru ani de la înființare, un studiu de sustenabilitate și de eficientizare a rețelei feroviare din România.

Prin nota de fundamentare la înființarea ARF se argumenta că Ministerul Transporturilor nu are experții necesari și că de aceea trebuie înființat ARF. Cu toți specialiștii strânși, studiul menționat a fost făcut tot de către firme private. Acestea au fost plătite cu 6,16 milioane lei din fonduri POIM. Întrebarea este: trebuia înființată o autoritate pentru a comanda un studiu făcut tot de alții?

Componenta serviciu public.

Dacă în vară a fost prezentată componenta de sustenabilitate a rețelei, partea de obligație a serviciului public nu a fost prezentată. Studiul prezentat nu a arătat câte trenuri și ce fel de trenuri trebuie să rămână în exploatare, care sunt toate rutele ce trebuie închise. Se menționează mult importanța consultărilor cu autoritățile locale la eventuala închidere a unor linii și cam atât.

Studiile s-au numit „*Analiza de sustenabilitate privind compensația necesară pentru executarea Obligației de Serviciu Public*” și “*Analiza și evaluarea ”Verigilor feroviare lipsă din rețeaua feroviară”*”. Măsurile rezultate urmau să fie implementate de către ARF, CNCF „CFR”-S.A., administratorii de infrastructură privați, precum și de către administrațiile centrale și locale. Ce s-a făcut până acum a rămas în sertare și studiul nu s-a concretizat în niciun proiect de act legislativ.

Contractele prin licitație publică, inexistente

Un alt țel a fost „atribuirea contractelor de servicii publice pentru operarea pe linia de cale ferată pentru transportul public de călători să aibă loc numai pe bază de licitații organizate conform legii pentru operatorii de transport feroviar”.

Este alt punct unde ARF nu și-a atins ținta. Fiind acordate fără licitație contractele de servicii publice au sfârșit prin a avea o valabilitate de doar doi ani (acordarea administrativă a contractelor, indiferent de condițiile de piață, nu este acceptată de către Consiliul Concurenței), operatorii privați riscând să rămână descoperiți din 2023 când se liberalizează piața transporturilor de călători.

Nota de fundamentare privind înființarea ARF menționa și nevoia introducerii unor „indicatori de performanță care să stea la baza monitorizării contractelor de servicii publice legal încheiate”. Anul trecut, la un eveniment Club Feroviar, ARF a prezentat o analiză a performanței operatorilor pe piață. Lipsește însă un sistem informatic centralizat în care să fie verificate vânzările de bilete ale operatorilor privați căci acestea stau la baza subvenției. Un sistem pus la punct de către Informatioca Feroviară nu a fost extins la toți operatorii privați. De aici posibile fraude privind încasarea compensațiilor de la buget.

Indicatorul la baza subvențiilor, motiv de scandal

„Introducerea unor programe de eficientizare a activităților desfășurate în sectorul de transport feroviar, inclusiv pentru C.N.C.F. CFR S.A., care trebuie să fie implementate de o structură specializată organizată sub autoritatea Ministerului Transporturilor” era alt argument de înființare a ARF din nota de fundamentare.

Așa – zisa eficientizare s-a manifestat la începutul anului printr-o încercare de înlocuire a vechiului sistem de plată a compensațiilor (tren – km combinat cu călători – km) cu unul nou care să țină cont de indicatorul tren-km, cu penalizări al neatingerea indicatorului angajat călători – km. Încercarea ARF s-a soldat cu opoziția operatorilor, cu întâzieri majore în plata subvențiilor cu discuții prelungite cu Consiliul Concurenței. Semnarea Contractelor de servicii publice s-a reușit de abia în mai, la cinci luni de la începerea anului.

Achizițiile de material rulant, alt rateu

Investițiile în material rulant sunt un alt capitol negru. „Întrucât măsurile de reformă feroviară trebuie completate cu măsuri care privesc investițiile în materialul rulant precum și cu măsuri care privesc modalitatea de alocare a subvențiilor destinate operatorilor de servicii de transport feroviar public de călători, dar și a facilităților de care beneficiază anumite categorii sociale pentru transportul pe calea ferată”, spunea nota de fundamentare.

Două licitații mari și late au fost organizate până acum de către ARF, una pentru 40 de rame regionale plus mentenanța, alta pentru 20 de rame inter-regionale inclusiv întreținerea. Niciuna nu s-a soldat cu succes până acum și probabil fondurile alocate în

POIM pentru aceasta vor fi pierdute, urmând să se reîntoarcă necheltuite la Comisia Europeană. În condițiile deficitului de parc rulant al CFR Călători și a condițiilor mizerte oferite călătorilor, intrarea noilor trenuri în parcurile operatorilor ar fi ridicat nivelul calitativ.

Cât de necesară este instituția?

Paradoxal este faptul că mai multe țări din regiunea României au reușit achiziția de material rulant pentru operatorii feroviari de transport persoane fără a înființa o instituție „parazitară”, cum o numea la acel moment Dan Costescu, cel care acum este director general CFR Călători, fost ministru al Transporturilor.

Cum justifica CFR Călători inițial nevoia înființării ARF. Achizițiile de material rulant făcute de ARF (Autoritatea de Reformă Feroviară) din fonduri europene accesate în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare (POIM) sunt total insuficiente pentru nevoile CFR Călători, spuneau la momentul înființării oficiali ai CFR Călători. Prin ARF, CFR Călători îi vor reveni doar o parte de unități, care vor fi exploatate însă pe întreaga rețea.

CFR Călători nu are acces la fondurile POIM, ci doar la credite bancare. Cât privește decizia realizării studiilor de către firme străine și nu de CFR Călători, aceasta ar fi preferința bancherilor care vor acorda împrumutul. Băncile ar avea mai multă încredere în astfel de firme decât în CFR Călători, când vine vorba de realizarea acestor studii de specialitate. În prima fază CFR Călători vrea să afle cât costă întocmirea acestor studii, după care va organiza procedura de achiziție publică, potrivit prevederilor legale, spuneau reprezentanții operatorului în decembrie 2017.



foto RFI iulie 2019.

În lipsa trenurilor cumparate de ARF românii circulă cu astfel de vagoane

Însă, cât adevăr este aici? Polonia, Croația, Slovacia au reușit să cumpere material rulant din fonduri europene fără ARF-ul lor.

Polonia. Aceasta a cumpărat pentru PKP Intercity (companie de stat) 20 de rame electrice, proiect în valoare de 193,48

milioane euro, din care 154 milioane euro a venit prin Programul operațional Infrastructură și Mediu perioada 2007-2013. [Detalii aici.](#)

Tot Polonia a mai cumpărat pentru un operator regional Koleje Malopolskie 13 rame electrice proiect finanțat prin Programul Operațional Regional pentru Malopolska în

valoare totală de 71 milioane euro din care 41 milioane euro asigurați de către Fondul de Dezvoltare Regională al CE (FEDR). [Detalii aici.](#)

Croatia. Și această țară a cumpărat pentru operatorul de stat HZPP 21 de trenuri electrice, investiție în valoare de 175 milioane euro din care 119 milioane euro fonduri europene nermbursabile. Programul operațional croat se numește „competitivitate și coeziune”. [Detalii aici.](#)

Nu în ultimul rând, material rulant din fonduri europene pentru operatorul național a cumpărat fără a avea un ARF al său și Slovacia. Țara central – europeană a cumpărat 25 de trenuri în Programul Infrastructură Integrată. Investiția totală a fost de 159 milioane euro, din care 134 milioane euro au venit de la Comisia Europeană aferent perioadei de programare 2014-2020 (cea în care și instituția condusă de Gigi Gavrila trebuia să cumpere trenuri).

Ce a reușit în schimb de-a lungul anilor au fost câteva scandaluri și acuze de parazitism.

Un geograf la conducerea ARF, așa a debutat autoritatea în septembrie 2016. Apropiat al lui Dacian Cioloș, Robert Răzvan Dobre a fost primul președinte al ARF, având rang de subsecretar de stat. El lucra pentru Guvern încă din 2014, ca și coordonator al Master Planului General de Transport al României.



Dobre, un geograf la cârma ARF

Dobre era însă licențiat în geografie al Facultății de Geografie, secția Geomorfologie-Pedologie, Universitatea din București, cu lucrarea “Studiu de geomorfologie aplicată în Culoarul Prahovei cu privire specială asupra rețelei de drumuri și căi ferate”. Dobre este acum director în Ministerul Transporturilor pe Proiecte Strategice, conferențiar universitar și

reușește să participe printre picături să participe și la ședințele C.A. Porturi Dunărea Maritimă Galați de unde mai încasează niște bani. Dobre n-a avut multe zile la cârma ARF. În martie 2017, după câteva luni de condus o instituție funcțională doar pe hârtie, a fost înlocuit prin decizie a premierului PSD, Sorin Grindeanu, cu Marian Păun.



De profesie inginer de căi ferate, Păun a reușit să se impună atenției publice printr-un interviu plin de dificultăți de exprimare și inclusiv prin măsuri contestate de sector. Și în fine ultimul președinte, Gigi Gavrilă. El a condus perioada cea mai îndelungată a autorității, însă fără rezultate palpabile. Marele „merit” este blocarea licitațiilor de rame regionale și inter-regionale, deși el arată cu degetul spre numeroasele contestații din instanțele de judecată.



Actualul șef al ARF, Gigi Gavrilă, a fost angajat al Astra Vagoane Călători

Costescu ridică cortina privind înființarea Autorității. ARF, opera lui Cioloș

Șeful CFR Călători este acum discret în ceea ce privește înființarea autorității și non-combativ privind utilitatea acesteia. În februarie 2018, probabil deranjat de destituirea sa de către Dacian Cioloș din funcția de ministru al Transporturilor,

Costescu era foarte caustic în privința instituției înființate prin decizia premierului de atunci, Dacian Cioloș.

Câteva idei ale sale: ARF a fost o instituție înființată „smecherește”, pentru a nu rezolva nimic. Înființarea ARF a fost o idee românească contrară trendului european. Dacă CE ne-a văzut că ținem atât de mult la ideile, ne-a cerut să ne asumăm măsura drept condiționalitate, comenta el măsurile luate prin decizia lui Cioloș.



Majoritatea angajaților au salarii superioare chiar și raportat la nivelul mediu din sectorul bugetar, spunea Costescu în postarea sa. Principala problemă a căii ferate este lipsa de finanțare venită din partea statului și nu lipsa unor strategii făcute la nivel de birou de către oameni care nu se pricep, opina fostul ministru. Deși se ocupă tocmai de reforma

căii ferate, ARF a scos recent la licitație o așa zisă activitate de expertizare a căii ferate

și a nevoilor acesteia. Există riscul ca în spatele firmei selectate pentru expertiză să se găsească interesele în România ale marilor companii feroviare din regiune.

Redăm postarea fostului ministru al Transporturilor:

„Tăvălugul înființării instituțiilor inutile pare de neoprit. Cine acuză funcționarii de stat de lipsa de idei și lipsa de preocupare pentru inovație le face o mare nedreptate.

În stilul absolut românesc, s-a propus soluția șmecherească de a înființa o instituție care să poată trage de timp amânând cât mai multe deciziile și măsurile concrete. Așa a luat naștere, ARF botezată pompos „autoritate de reformă” care urma să mai tragă niște ani de timp cu niște studii și comisii pentru ca apoi să îngroape definitiv problema, tot nerezolvată.

Ghinionul lor a fost ca reprezentanții Comisiei Europene erau deja familiarizați cu tertipurile de acest gen și după ce ne-au întrebat apăsător dacă MT chiar asta își dorește pentru ca soluția era total în contradicție cu trendul celorlalte state membre, a solicitat Guvernului să-și asume transformarea propriei propuneri în condiționalitate ex-ante. Un caz tipic, în care lipsa profesionalismului și corectitudinii unor funcționari se întoarce împotriva intereselor întregii țări, pentru că România a fost pusă din acel moment într-o situație în care orice ar fi făcut ar fi pierdut:

- *dacă înființa ARF nu avea nimic de câștigat, ci doar trebuia să mai încarce cu încă un parazit inutil și ineficient bugetul de stat.*
- *dacă nu înființa ARF se declanșa procedura infringementului cu amenzi foarte mari.*

Am susținut întodeauna că trebuie să ne respectăm angajamentele față de parteneri dar în acest caz trebuia să mergem la momentul potrivit la Comisie (Europeană – n.red.), cu curaj, și să spunem că ne-am asumat împreună o direcție greșită că noi putem să ne respectăm angajamentul dar acesta nu va aduce nimic bun pentru niciun din părți. Sunt convins că UE ar fi înțeles și ne-ar fi scutit de un nou parazit bugetar, dar numai dacă le-am fi prezentat la pachet și o soluție concretă prin care să rezolvăm problema inițială, un CFR sustenabil.

De ce insist pe termenul de parazit? Pentru ca în opinia mea ARF nu va aduce nicio valoare adăugată sistemului feroviar. Deși termenul de reformă s-a introdus special în numele autorității pentru a închide gura oricărui contestatar, contând pe faptul că niciun „om de bine” nu ar fi împotriva reformei, ARF nu va putea face ce și-a propus. ARF nu are cum să facă reformă, deși vă angaja 80 de funcționari pentru că nicăieri în lume aceasta nu este făcută de funcționari. Nu știu însă nici unde va găsi atâția „reformatori” care să aibă experiență în asemenea procese și care să accepte să fie plătiți la nivel de bugetari.

Cu siguranță, după ce vor umple curtea autorității cu 80 de prieteni, nepoți, veri și alte rubedenii vor ajunge la concluzia că nu pot să facă nimic și că vor trebui să platesca pe

altcineva pentru a face studiul de reformă, probabil o firmă de consultanță (în prezent ARF are angajați copii ai unor sindicaliști de la calea ferată, potrivit informațiilor Digi24.ro – n.red.).

La fel se va întâmpla și cu celălalt obiectiv al ARF care le-a fost pus în sarcină tocmai pentru ca strategii de ocazie care au gândit-o și-au dat seama că reforma n-are substanță și că trebuie să le mai dea ceva concret de făcut. Din păcate și aici se înșală pentru că tema e mult mai complexă decât pare. Este vorba mai întâi de a face o strategie pentru materialul rulant și apoi de a defini mecanismele și procedurile de licitare, finanțare, leasing, și franchizing care nu s-au mai făcut până acum în România, deci experiența este zero. Pronosticul meu este că după ce se vor învăța luni întregi în jurul cozii își vor recunoste incompetența ca instituție și în domeniul achiziției de locomotive și vagoane și vor cheltui alți bani pentru a plăti un consultant.

Și atunci întrebarea firească, dacă externalizez cele două sarcini mari ale ARF, singurele, de ce am mai înființat-o și de ce i-am angajat 80 de oameni?”.

Trecerea anilor i-a dat dreptate lui Costescu. După patru ani de funcționare, sectorul feroviar nu are trenuri noi, nu are contracte de servicii publice date prin licitație, compensatiile se dau pe declarații pe propria răspundere, liniile rămân la fel de ineficiente economic ca și înainte de înființare, nu a fost nicio propusă politică publică de reformare a căii ferate.

Sursa: Club Feroviar