

# **EXCLUSIV CFR Marfă își omoară găina cu ouăle de aur. Câștigă Mitrea și un șef la Cimitire**

6 Septembrie 2022



Sedinta comuna a Senatului si Camerei Deputatilor. In imagine: Miron Mitrea, vicepresedinte al Camerei Deputatilor.

**Aflat cu un picior în groapă, operatorul național CFR Marfă pune cruce singurului centru de profit din cadrul societății. Nici mai mult sau mai puțin, acționarul majoritar al societății, Ministerul Transporturilor, a decis desființarea Rofersped, casa de expediții a CFR Marfă, care a fost dintotdeauna profitabilă. De această decizie managerială cel puțin bizară, pentru a nu o cataloga altfel, profită o firmă de expediții deținută de fostul ministru al Transporturilor Miron Mitrea (trecut între timp și**

## prin spatele gratiilor) și de fiul său, dar și o alta condusă de un administrator al Companiei Municipale Cimitire București SA.

Să o luăm cu începutul. Rofersped SA s-a înființat în anul 1997, este operator feroviar de transport marfă, organizator de logistică pe calea ferată și derulează trafic intern și internațional de mărfuri. Structura acționariatului este următoarea: SNTFM CFR Marfă SA – 91,76% din capitalul social; Rofersped SA – 5,1489%; SOCEP SA – 3,0911%. Societatea deține licență de transport feroviar și Certificatul de siguranță valabile pentru o perioadă de cinci ani, până la data de 7 februarie 2027.

Anul trecut, cu un număr de 83 de salariați, Rofersped a realizat o cifră de afaceri de 112.796.709 lei și un profit net de 3.313.434 lei. De cealaltă parte, societatea-mamă CFR Marfă are 3.904 salariați și a consemnat în anul 2021 o cifră de afaceri de 512.507.150 lei și o pierdere de 351.753.505 lei.

Nu de puține ori, numele societății Rofersped a fost vehiculat ca fiind firma pe care se vor transfera activele viabile ale CFR Marfă, pentru continuarea activității, având în vedere mai ales faptul că procedura de concordat preventiv va expira la data de 12 martie 2023.

## Demersurile privind desființarea Rofersped au început cu șicane



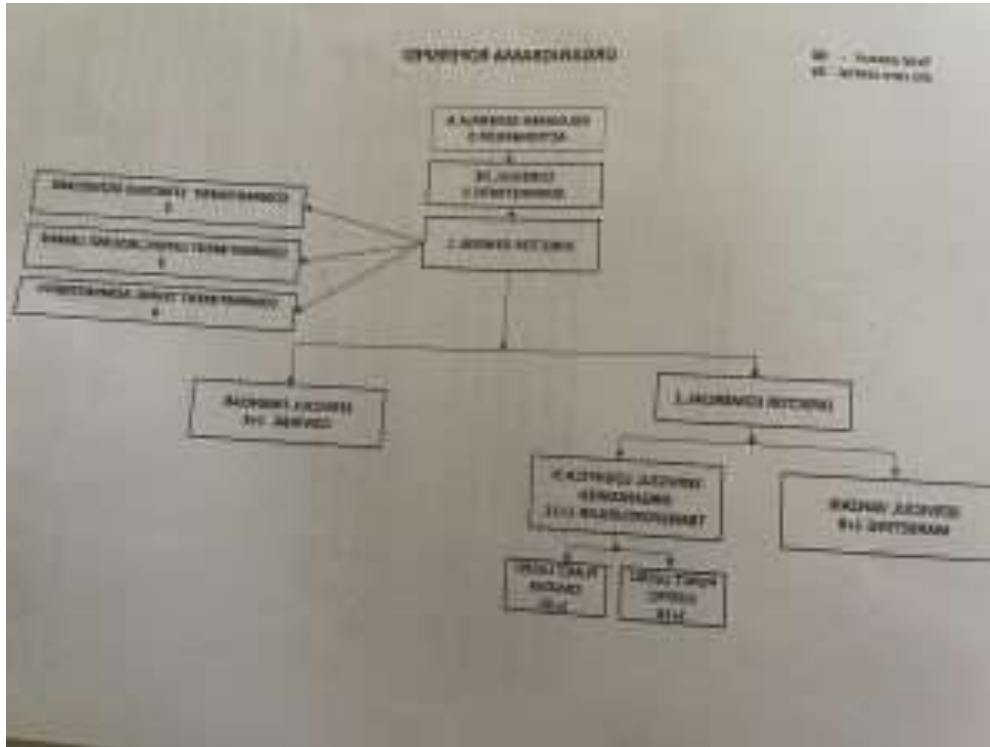
Ei bine, nu a fost așa. Dimpotrivă, Ministerul Transporturilor a decis să omoare ultima entitate de sub umbrela CFR Marfă care mai avea profit. Lucrurile au decurs gradual, dar din ce în ce mai insistent, după ce, la finele lunii iunie, a fost schimbată conducerea casei de expediții, [așa cum a scris la vremea respectivă Club Feroviar](#).

Șicanele, ca să folosim un eufemism, au fost printre cele mai diverse, începând de la neacordarea de către acționarul majoritar de oferte comerciale solicitate de Rofersped pentru relații de import-export, cât și pentru trafic național, până la notificări emise de reprezentanții CFR Marfă privind retragerea unor oferte de transport valabile în relația cu Ucraina. Au mai fost și notificări emise de acționarul majoritar privind retragerea vagoanelor Zas și Uagps închiriate către Rofersped, preluarea și asigurarea acestora spre încărcare către alte case de expediții concurente, care până în acest an nu au avut niciodată contracte comerciale cu CFR Marfă.

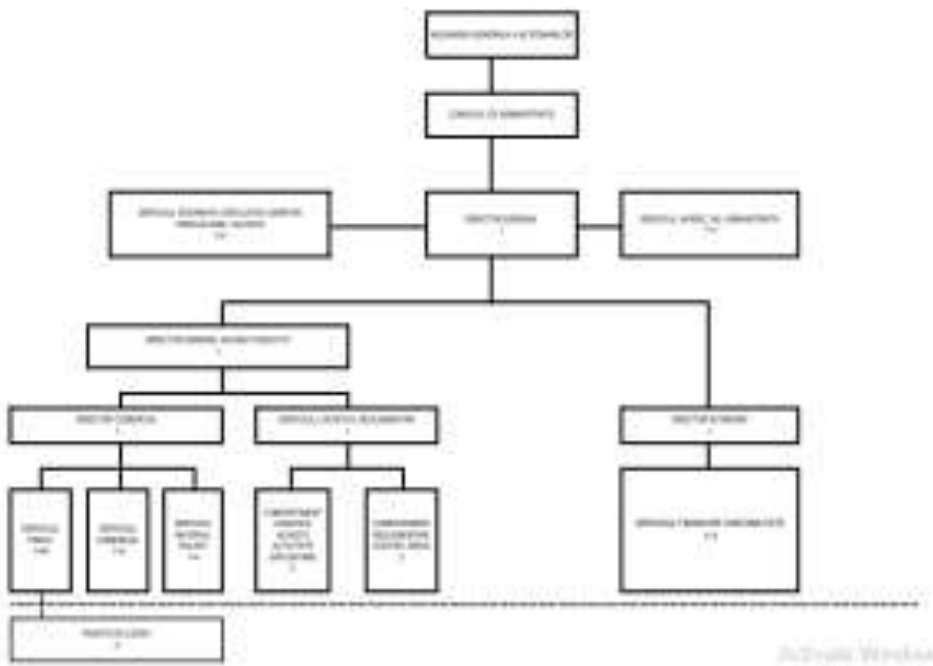


## De la concedieri colective s-a trecut la disponibilizări cu țârâita

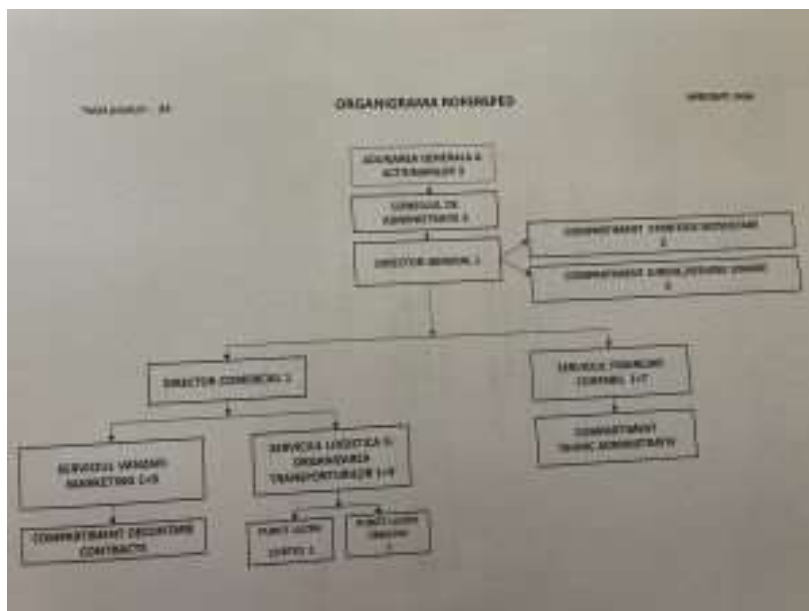
În timp ce aceste firme erau cooptate ca parteneri pentru a face expediții, acționarul unic al CFR Marfă, și anume Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, condus de vicepremierul PSD Sorin Grindeanu, nu acționa "noaptea, ca hoții", ci la lumina zilei, pentru desființarea Rofersped.



Organigrama Rofersped, varianta finală



Organigrama Rofersped, varianta inițială



**Organigrama Rofersped, varianta intermediară**

Inițial, au făcut presiuni asupra conducerii executive a propriei case de expediții, prin întocmirea, avizarea și aprobarea implementării unei noi organigrame care ar fi avut ca efect concedierea colectivă a personalului de exploatare (mecanici de locomotivă, șefi de tren, revizori tehnici vagoane, manevranți vagoane etc).

Studiul de impact întocmit de conducerea executivă a Rofersped a făcut ca acționarul majoritar să facă un pas în spate, probabil speriat de impactul social asupra salariaților și de cel mediatic la adresa conducerii Ministerului Transporturilor. Numai că nu s-a lăsat păgubaș definitiv, ci a venit cu o nouă organigramă, prin a cărei aplicare se va ajunge la același rezultat (încetarea activității), însă nu dintr-odată, ci treptat.

Nu se va mai face o concediere colectivă, lucru care ar fi implicat și acordarea de plăți compensatorii, dar și un “taifun” social. Se vor disponibiliza câte nouă salariați în fiecare lună, până la reducerea la minimum a numărului acestora și, implicit, desființarea Rofersped de facto.

Deja începând cu data de 1 septembrie au fost emise primele notificări către salariați, în vederea concedierii. Cele trei organigrame ale Rofersped – cea inițială, cea intermediară, care presupunea concedieri colective, și cea finală, cu concedieri treptate – pot fi consultate în facsimilele alăturate.

## **Desființarea Rofersped, o chestiune de câteva luni. Societatea este încă profitabilă**

Conform informațiilor financiare, de la data înființării societății și până în prezent, Rofersped a realizat o cifră de afaceri de 1,8 miliarde de lei, din care 1,54 miliarde de lei doar în perioada 2011-2022.

Profitul net repartizat acționarilor a fost de 32,5 milioane de lei. La nivelul lunii iunie a acestui an, situația financiară a Rofersped se menținea pozitivă, cu o cifră de afaceri realizată de 54 de milioane de lei și un profit net de 2,4 milioane de lei. Însă nu se știe cât timp va mai rămâne această situație pe verde, în condițiile restrângerii de activitate și reducerii drastice a numărului de personal.

Așa cum spuneam anterior, concordatul preventiv al CFR Marfă, măsura controversată introdusă în urmă cu doi ani de Traian Preoteasa, se va încheia în luna martie a anului viitor. După aceea, soarta transportatorului național va fi pecetluită, în condițiile în care, prin desființarea Rofersped, nu va mai exista o umbrelă salvatoare, sub care să fie plasate activele viabile ale CFR Marfă

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