

Proiectul restructurării CFR Marfă, aproape finalizat. „Pot să dea afară și o treime din oameni, dacă nu se vor lua și alte tipuri de măsuri de sprijin”

5 iunie 2020



După 30 de ani de experimente politice, CFR Marfă urmează să fie restructurată din temelii în această vară, într-un moment prost pentru compania statului român, marcat de criza economică generată de pandemia de COVID-19. De asemenea, statul român trebuie să recupereze de la CFR Marfă circa 570 milioane de euro

împreună cu dobânzile aferente întrucât Comisia Europeană a considerat această sumă drept ajutor de stat ilegal. În acest context, surse din domeniul feroviar au declarat, pentru Jurnalisti.ro, că directorul general interimar al CFR Marfă, Traian Preoteasa, ar urma să primească proiectul de la Comisia însărcinată cu întocmirea planului de restructurare pentru primele discuții preliminare asupra direcțiilor de lucru.

“Este o comisie care lucrează la programul de restructurare al CFR Marfă. Au depășit demult termenul de predare și mâine (n.r. vineri) ar urma să se întâlnească cu directorul Preoteasa pentru a discuta forma finală a proiectului. Este posibil ca miercuri să fie prezentat și liderilor de sindicat. Ei pot să dea în momentul de față și o treime din personalul de la CFR Marfă, dar nu vor rezolva nimic dacă nu vor veni cu o serie de măsuri complementare de sprijin. Deocamdată, tăcerea domnește la Administrație. Este un argument greșit care ar putea duce la explozie socială în perioada imediat

următoare dacă se va acționa în logica aceasta. CFR Marfă nu are de unde să dea banii înapoi și vor urma o serie de măsuri drastice de la sfârșitul lunii august. Trebuie venit cu un pachet de sprijin din partea statului ca să fie lăsați oameni în stradă. ANAF-ul ar putea valorifica în contul datoriei o parte din bunuri. CFR Marfă a mai trecut în ultimii 20 de ani prin măsuri de genul reorganizare cu disponibilizare de personal și nu a adus nimic bun. CFR Marfă a ajuns de la 32.000 la 5000 de salariați, dar final va crăpa. Va aduce implicit și la pierderi de venituri pentru că nu mai ai cu cine să lucrezi”, au declarat, pentru Jurnalisti.ro, surse din domeniul feroviar.

Pe de altă parte, sursele noastre mai spun că liderii de sindicat ar urma ca pe 10 iunie, de la ora 10.00 să se întâlnească cu membrii Comisiei de restructurare a CFR Marfă pentru a se discuta liniile directe din cadrul planului.

„13 directori lucrează la program și mâine (n.r. vineri) îl finalizează. Pe 10 iunie, de la ora 10.00 îl vor prezenta și liderilor de sindicat pentru a se vedea și poziția acestora. Oricum lucrurile o vor lua razna întrucât după mintea unora trebuie să se angajeze oameni, deși avem personal în companie care taie frunză la câini. În planul acesta, s-ar putea putea muta oamenii din zonele unde nu se lucrează spre punctele unde există un deficit de personal. Nu se mai poate merge înainte cu o mie de șefi și cu oamenii în stații care nu muncesc deloc. Nu mai pot fi plătiți așa la infinit”, au adăugat sursele din domeniul feroviar, pentru Jurnalisti.ro.

La sfârșitul lunii februarie, premierul Ludovic Orban declara că CFR Marfă va trebui să facă vânzări de active pentru a înapoia la buget cei 570 milioane de euro considerate de Bruxelles ajutor de stat ilegal.

„Noi vom lua toate măsurile pentru a salva compania. În aceeași vreme, CFR Marfă, care are și datorii de 1,3 mld. lei, a anunțat că va intra într-un proces de restructurare care include vânzarea de active, reorganizarea regionalelor și investiții în vagoane proprii. CITR, parte a Impetum Group, a depus vineri 21 februarie la Tribunalul

București planul de concordat al CFR Marfă, procedură de restructurare care permite continuarea activității companiei și rambursarea datoriilor”, declara premierul.

Pe de altă parte și CFR Marfă are de recuperat o serie de datorii de la firmele pentru care a prestat servicii: complexurile energetice, Salrom sau companiile miniere. Dacă se va opta pentru niște măsuri pertinente cu ceea ce se află pe teren, CFR Marfă ar putea fi salvat de statul român, chiar și acum în vreme de pandemie economică printr-o fuziune cu CFR Infrastructură sau printr-o serie de reeșalonări de datorii.

În momentul de față, Guvernul liberal este singurul care poate oferi soluții și chiar un răspuns la următoarea întrebare:

De ce să mai fie salvată CFR Marfă?

În primul rând, în bătălia geopolitică din Flancul Estic al Alianței, CFR Marfă ar putea fi un jucător în transportul hidrocarburilor de la Marea Neagră și chiar pentru partenerul nostru strategic SUA, din următoarele considerente: dispune de suficiente vagoane de transport și locomotive și poate să asigure capacitățile de transport ale forțelor americane dislocate pe teritoriul țării noastre.

Astfel, prin convențiile și protocoalele încheiate cu SUA și MApN, CFR Marfă este un jucător cheie în diverse situații în satisfacerea nevoilor de apărare ale țării noastre. Aceasta este unul dintre motivele care ar trebui să le dea gândit politicienilor de la Palatul Victoria și de la Ministerul Transporturilor Infrastructurii și Comunicatiilor în momentul în care vor tranșa din nou ceea ce a mai rămas vandabil din CFR Marfă.