

Autoritatile pregatesc terenul pentru intrarea pe calea ferata a multinationalelor; companiile nationale "vor fi spulberate", susțin syndicatele



Proiectul de Hotarâre a Guvernului pentru aprobarea contractelor de servicii publice pentru perioada 1 ianuarie 2020 - 31 decembrie 2023 în transportul feroviar public de calatori este un dezastru pentru toate cele sase companii cu capital românesc, inclusiv CFR Calatori, care vor fi "spulberate", sustine Iulian Mantescu, presedintele Federatiei Mecanicilor de Locomotiva (FML).

Potrivit acestuia, documentul nu face altceva decât sa pregateasca terenul pentru intrarea în România a multinationalelor, respectiv DB (Deutsche Bahn AG) si OBB.

În context, liderul de sindicat a precizat ca syndicatele din transporturi pregatesc o serie de amendamente pe care le vor aduce acestui proiect de act normativ, care, în forma actuala, va determina scoaterea de pe piata a companiilor românești.

"Lucram la ele (la amendamente - n. r.) ca sa ne încadram în termenul de 10 zile sa le depunem, pentru ca în forma în care acest proiect a fost promovat de Autoritatea de Reforma Feroviara este un dezastru nu doar pentru CFR Calatori, ci si pentru celelalte cinci societati cu capital privat românesc. Vor fi spulberate. De fapt, HG pregateste terenul pentru multinationale, pentru multinationala DB-ului si a OBB-ului pentru intrarea în România. Nu suntem de acord cu forma actuala. Vor fi afectate si celelalte 5 societati cu capital românesc. Vor fi scoase de pe piata si ele", a declarat, pentru AGERPRES, Iulian Mantescu.

Potrivit acestuia, proiectul de HG, în forma actuala, va genera pierderi de peste 600 de milioane de lei în anul 2020 pentru CFR Calatori.

"Afecteaza si compania CFR Calatori, pentru ca pâna acum subventia acordata era pe doi indicatori: unul cantitativ si unul calitativ, respectiv km-tren si calatori-km. Scotând calatori-km, au împartit în doua aceasta subventie pe km-tren în 36%, care se da pe trenurile InterRegio si restul de 64% pe Regio. În cazul CFR Calatori, din cele 48 de milioane 660 si ceva de mii de tren-km, aproape 30 de milioane sunt InterRegio si, atunci, subventia nu va asigura diferenta dintre venituri si costurile de operare si va duce undeva la o pierdere de peste 600 de milioane de lei pentru anul 2020. ARF nu trebuia sa intervina în zona comerciala! Ei intervin în zona comerciala, impunând un numar de calatori. Daca nu se realizeaza numarul de calatori impus, atunci vin cu acele penalitati - 3%, 6% sau daca sunt mai mari de 30% cu cât nu realizeaza se penalizeaza compensatia, se reduce din compensatie, ceea ce

este un dezastru pentru toti cei sase operatori, nu doar pentru CFR Calatori. Numai ca CFR Calatori va fi mai afectata, pentru ca are un numar foarte mare de trenuri, cam undeva la 1.100 de trenuri care circula în 24 de ore, astfel ca la ei efectul va fi mult mai mare decât la ceilalti cinci operatori. Acestia fiind mai micuti si având un numar de tren-km si trenuri mai putine, sunt afectati mai putin", a explicat Mantescu.

Întrebat daca ia în calcul un protest în cazul în care amendamentele nu vor fi acceptate, presedintele FML a raspuns: "Nici nu ma gândesc sa ramâna la forma asta, pentru ca atunci unde este interesul statului român?".

"Noi vom depune amendamente si nu suntem de acord cu aceasta mizerie. Nici nu ma gândesc sa ramâna la forma asta, pentru ca atunci unde este interesul statului român? Cele doua firme care au facut consultanta si au venit cu acest proiect, eu spun clar ca în cazul lor este un conflict de interese. Șeful celor care au lucrat pe aceasta consultanta este un reprezentant si angajat al DB. Deci, este un conflict major. Una dintre firme este spaniola. Vreau sa va spun ca în Spania nu exista nicio firma de transport de calatori privata, nici cu capital spaniol, nici cu capital strain. Mai mult, ei si-au securizat, si-au derogat de la Regulamentul 1370 prin legislatia nationala si interzic aparitia de operatori privati pe piata spaniola pâna în 2032, însa vin sa ne faca reguli noua în tara, ceea ce este inadmisibil pentru noi, ca cetateni ai statului român!", considera Iulian Mantescu.

Acesta a subliniat ca România mai are de liberalizat atribuirea sectiilor de circulatie, cu termen pâna în decembrie 2023, desi ARF ar fi putut cere o derogare pe 10 ani.

"Noi am liberalizat piata, mai avem de transpus Pachetul 4 Feroviar, mai avem de liberalizat doar atribuirea. Acum se face încredintare directa tuturor celor care s-au autorizat si au mers la Infrastructura si si-au luat trasee de circulatie. Ei (ARF - n. r.) au încercat din decembrie 2018 sa scoata la licitatie inclusiv traseele. Eu, cu colegul Maxim Rodrigo (presedintele Federatiei Sindicatelor Transportatorilor Feroviari din România - n. r.) ne-am opus, am amenintat ca oprim lucrul, ca scoatem oamenii în strada si au cerut o derogare. Normal, derogarea trebuia sa fie ceruta pe 10 ani si ne-au mintit ca au cerut-o pe 10 ani si de fapt ne-am trezit ca derogarea a fost ceruta numai pe 4 ani, asa cum de altfel este si termenul limita în Regulamentul 1370. Termenul limita de liberalizare a atribuirii sectiilor este în 2023 decembrie. Și, atunci, ei au atribuit pâna la limita maxima a Regulamentului, dar puteau sa ceara pe 10 ani. Ma refer la ARF, ei trebuiau sa se ocupe cu aceasta solicitare. Îi banuim de alte interese", a aratat sindicalistul.

El a atras atentia ca nicio companie nationala de transport feroviar de calatori nu este rentabila, însa guvernele respective fac infuzie de capital în aceste societati, iar eventualele pierderi sunt trecute la sfârșitul anului la datoria publica, pentru a nu genera penalitati si accesorii. De altfel, în cazul lor nu exista penalitati impuse pentru nerespectarea indicatorilor ca tren-km sau calatori-km.

"La companiile de cale ferata straine subventia este undeva la peste 70%, la noi subventia este între 45-55%. De la an la an, subventia a fost mai mica. Printr-o HG, ca strategie a Ministerului Transporturilor, CFR Calatori în 2018 trebuia sa ajunga la 80 de milioane tren-km ca si pachet social. Nu numai ca nu au crescut pachetul social, dar l-au redus, pentru ca s-a redus si subventia, si am ajuns ca, daca în urma cu trei ani aveam 60 de milioane tren-km, acum mai avem 48,661 milioane. În afara, nicio cale ferata nu este rentabila, dar statele respective - Germania, Austria, Italia, Spania, Elvetia - fac infuzie de capital puternica, iar în cazul în care, la sfârșitul anului, societatea statului este pe pierdere, acea pierdere trece la datoria publica a statului si le sterge datoria, ca sa nu plece în anul urmator cu datorie care sa le creeze penalitati si accesorii, care sa le nenoroceasca, asa cum se întâmpla la noi cu CFR Marfa si CFR Calatori. Noi avem o politica proasta, în sensul ca am acceptat toate mizeriile si experimentele altora si n-am facut nimic în interesul statului român", a precizat Mantescu.

Presedintele FML nu s-a aratat încrezator nici în actuala guvernare cu privire la o deschidere în ceea ce priveste sprijinirea caii ferate române mentionând ca a primit promisiuni cu privire la posibilitatea primirii unor sume mai mari de bani la rectificarea bugetara din vara.

"Deocamdata nu este mai deschisa. Au dat-o pe mostenirea grea de la PSD. Am discutat si cu domnul Cîtu (ministrul Finantelor - n. r.) si cu domnul Antonel Tanase (secretar general al Guvernului - n. r.), toti ne promit ca, daca este posibil, la rectificarea din vara ne vor da mai multi bani. CFR Calatori ar trebui sa aiba cam aceiasi bani pe care i-a avut anul trecut ca si compensatie. Dar, de exemplu, în zona infrastructurii, unde este dezastrul cel mai mare, avem pe mentenanta mai putin cu aproape 300 de milioane de lei fata de anul trecut. Din 2011, la CFR Calatori s-au taiat banii de investitii si de aceea s-a ajuns la situatia jalnica din punct tehnic - nu mai au vagoane, locomotive, nu au putut sa repare, nu au putut sa achizitioneze material rulant nou. ARF - sarcina principala a lor când s-au înfiintat a fost ca sa poata cumpara material rulant nou pe bani europeni, însa nu au reusit nici în ziua de astazi sa cumpere nici macar un surub, nu un tren. De la an la an am pierdut bani. Acum mai avem în jur de 250-260 de milioane de euro pe care îi vom pierde, daca nu îi cheltuim. Daca nu îi tragem anul acesta, astia sunt pe exercitiul financiar 2014-2020, care se încheie la sfârșitul anului, si i-am pierdut si pe astia si nu stiu daca ne mai dau altii pe 2021-2027", a atras atentia Iulian Mantescu.

În prezent, pe piata din România activeaza Societatea Nationala de Transport Feroviar de Calatori "CFR Calatori" SA si cinci operatori privati - Regio Calatori, Interregional Calatori, Transferoviar Calatori, Astra Trans Carpatic si Softrans.

Potrivit proiectului de HG pentru aprobarea contractelor de servicii publice pentru perioada 1 ianuarie 2020 - 31 decembrie 2023 în transportul feroviar public de calatori, repartizarea compensatiei catre fiecare operator de transport feroviar de calatori se face în functie de un singur indicator, respectiv indicatorul "tren-km", pe rang de tren, proportional cu volumele de tren-km prevazute a fi realizate în cadrul obligatiei de servicii publice ce vor face obiectul contractelor de servicii publice si a actelor aditionale la acesta. Valoarea unitara a indicatorului tren-km se va calcula diferentiat pe rang de tren, respectiv 64% pentru rangul de tren Regio si 36% pentru rangul de tren InterRegio.

Prin art. 9.3 al contractelor de servicii publice ce urmeaza sa fie aprobate prin hotarâre a Guvernului, se va institui un sistem penalizator, dupa cum urmeaza: pentru o scadere a indicatorului calatori-km cu un procent cuprins între 5% inclusiv si 15% exclusiv, fata de volumul total de calatori-km realizat în cadrul obligatiei de serviciu public (O.S.P.) contractat, se va aplica o penalitate de 3% din valoarea totala a compensatiei calculata conform reglementarilor în vigoare; pentru o scadere a indicatorului calatori-km cu un procent cuprins între 15% inclusiv si 30% inclusiv fata de volumul total de calatori-km realizat în cadrul O.S.P. contractate, se va aplica o penalitate de 6% din valoarea totala a compensatiei calculata conform reglementarilor în vigoare; pentru o scadere a indicatorului calatori-km cu un procent de peste 30% fata de volumul total de calatori-km realizat în cadrul O.S.P. contractate, înregistrat în anul calendaristic anterior pe durata de valabilitate a prezentului contract de servicii publice pentru transportul feroviar, se va aplica o penalitate egala cu procentul nerealizat din valoarea totala a compensatiei calculat conform reglementarilor în vigoare.

"Începând cu data de 1 ianuarie 2020, nerealizarea veniturilor minime obligatorii de realizat prevazute în prezentul contract de servicii publice/actele aditionale la acesta va avea ca efect penalizarea operatorului prin diminuarea compensatiei primite cu suma nerealizata din valoarea veniturilor minime obligatorii de realizat, separate pe rang de tren", se mai spune în document.