

Federațiile Sindicale din Transporturile Feroviare

Fondul Monetar International

Domnului Jeffrey Franks, sef al misiunii FMI in Romania

Federațiile Sindicale din Transporturile Feroviare dezaprobă intenția de a se face o nouă concediere colectivă la societățile feroviare în scopul așa zisei eficientizării acestor unități. După ce personalul feroviar a fost practic decimat (de la 230000 de salariați în anul 1993 la 58000 în prezent) constatăm că din nou singura metodă de eficientizare a sistemului feroviar se materializează prin concedieri colective. Având în vedere avantajele de necontestat, considerăm că sectorul feroviar trebuie dezvoltat prin sprijin și investiții masive, inclusiv din fonduri europene, așa cum se întâmplă în toate economiile moderne.

Reducerea de personal din transporturile feroviare nu au dat până acum și nici nu vor da pe viitor rezultatele previzionate de reabilitare tehnico-economică.

Federațiile Sindicale din Transporturile Feroviare consideră că principalele priorități care trebuie avute în vedere pentru eficientizarea unităților feroviare sunt:

- Promovarea în regim de urgență a unei strategii pe termen mediu și lung cu privire la dezvoltarea sectorului feroviar.
- Stingerea în regim de urgență a datoriilor înregistrate în sistemul feroviar prin trecerea lor la datoria publică așa cum fac statele din vestul Europei, evitându-se astfel acumularea de dobânzi și penalități, care duc societățile în zona pierderilor și care oricum nu vor putea fi plătite niciodată.
- Reorganizarea structurală a căii ferate într-un sistem integrat inclusiv cu readucerea tuturor filialelor în structura societăților, eliminând astfel o serie de cheltuieli suplimentare și simplificând structura conducerii. Decizia de a plasa filiale ca IRLU, SCRL, etc în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, va aduce mari prejudicii în plan funcțional societăților din care aceste filiale au fost desprinse. În acest context, este necesară și transformarea depourilor de locomotive de la operatorii feroviari de stat în depouri mixte de călători și marfă.
- Regândirea politicii bugetare a societăților feroviare, prin elaborarea de bugete multianuale, având în vedere durata mare de derulare a investițiilor în acest sector, inclusiv prin asigurarea de la bugetul de stat, prin prevedere expresă în legea bugetului, a fondurilor necesare întreținerii și modernizării infrastructurii feroviare, în valoare anuală de 1% – 1,5% din PIB, precum și asigurarea unui nivel anual al subvenției la transportul feroviar de călători aprobat prin BVC, care să acopere diferența dintre costurile de transport și veniturile reale realizate din tarifele de transport în procent de 0,5%-1,% din PIB.
- Având în vedere faptul că întregului personal feroviar i-au fost diminuate drastic veniturile salariale încă din anul 2009, este imperios necesar să fie demarată încă din cursul acestui an o relaxare a presiunii pe salariile din societățile de transport feroviar. În

acest sens este necesar ca Ministerul Transporturilor și infrastructurii să permită societăților feroviare ca în cursul negocierii noilor contracte colective de muncă să fie reintroduse o serie de drepturi suspendate cum ar fi prima de recuperare a forței de muncă, tichetele de masă, etc.

- Menținerea și asigurarea plății corecte și la timp a facilităților de călătorie pe calea ferată pe care CFR Călători le asigură în urma unor legi speciale (pensionari, revoluționari, elevi, studenți, etc...). Amendarea Legii 283/2011 în sensul eliminării prevederilor care limitează facilitățile de călătorie pe calea ferată pentru feroviar și care creează grave disfuncționalități în funcționarea unităților feroviare.
- Rezolvarea problemei datoriei CN CFR SA către furnizorii de energie electrică prin ieșirea din situația actuală de consumator captiv, în scopul achiziționării de energie electrică de pe piața liberă, în calitate de consumator eligibil, la tarife avantajoase.
- Modificarea Legii nr. 571/2003 privind Codul Fiscal, și anume art. 201 în sensul completării cu un nou alineat care să cuprindă următoarele:
 - a) *“produsele energetice livrate în vederea utilizării drept combustibil pentru motor pentru transposturile feroviare de călători, marfa și pentru locomotivele și utilajele folosite la revizia și întreținerea infrastructurii feroviare”*. Aceasta scutire de la plata accizelor, instituite de fapt pentru întreținerea infrastructurii rutiere, ar conduce la relansarea transportului feroviar prin posibilitatea micșorării tarifelor atât la transportul de călători, cât și la cel de marfa. Astfel s-ar elimina încă o formă de discriminare inadmisibilă a transportului feroviar în raport cu transportul auto.
- Elaborarea unor reglementări care să permită operatorilor naționali de transport feroviar recuperarea investițiilor făcute de către aceștia pentru formarea personalului de locomotivă în cazul în care personalul respectiv îi părăsește în mod voluntar în favoarea altui operator sau administrator de infrastructură feroviară (reținerea autorizațiilor necesare serviciului pe tipuri de material rulant și pe secții de infrastructură feroviară) și interzicerea folosirii de personal care cumulează pensia cu salariul în funcții cu responsabilități în siguranța circulației feroviare.
- Elaborarea și promovarea în regim de urgență a unui pachet legislativ care să reglementeze o tarifară echitabilă a utilizării infrastructurilor de transport terestru, care să ducă la diminuarea concurenței neloiale existente în prezent. Este necesară aplicarea unui tarif de utilizare a infrastructurii pentru transportul rutier similar și comparabil cu cel aplicat pentru transportul pe calea ferată, fapt ce va asigura și va stimula transferul de pe sosea pe calea ferată a marfurilor care în mod rațional, economic și ecologic trebuie transportate pe calea ferată cum ar fi: produsele de balastieră, marfurile periculoase, etc.
- Eliminarea discriminărilor existente la ora actuală între operatorii de stat și privați din transporturile de marfa și călători.
- Sustinerea de către statul român a investițiilor importante în materialul rulant (rame electrice și diesel, etc) necesar pentru funcționarea operatorilor feroviar. În anul 2012 aceste investiții sunt inexistente.
- Sistarea trecerii liniilor în categoria așa zisa neinteroperabilă și renunțarea la conceptul de neinteroperabilitate, având în vedere că interoperabilitatea reprezintă o modalitate de interconectare a rețelelor feroviare europene și nicidecum o formă de clasificare a liniilor feroviare după gradul de utilizare.
- Promovarea unei legi cu privire la derularea transporturilor intermodale. Considerăm necesar sistemul de ajutoare de stat pentru dezvoltarea transporturilor intermodale (subvenții pentru transporturi intermodale, inclusiv pentru transportul RO-LA și Ferry-

Boat, ajutoare pentru dezvoltarea de elemente de infrastructura, scutiri de taxe si impozite pentru achizitii de echipamente, mijloace de transport, etc.)

- Interventia energică a guvernului pentru desfiintarea monopolurilor constituite de furnizorii unici feroviari în aprovizionarea unităților din calea ferată.
- Elaborarea si promovarea in regim de urgenta a unui pachet legislativ care sa reglementeze transportul rutier de pasageri in scopul asigurarii sigurantei si confortul acestora, prin interzicerea efectuării acestui transport cu microbuze pe distante mai mari de 100-150 km si realizarea unui control strict si eficient a respectării vitezelor de circulatie ale mijloacelor auto.

Bucuresti, 2 februarie 2012

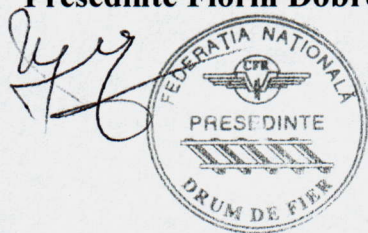
Federatia Natională Feroviară Miscare Comercial
Presedinte Gheorghe Fratică



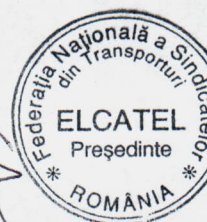
Federatia Mecanicilor de Locomotivă din România
Presedinte Iulică Măntescu



Federatia Natională Drum de Fier
Presedinte Florin Dobrescu



Federatia Natională Elcatel
Presedinte Ionel Socaciu



Federatia Sindicatelor Ramurii Vagoane
Presedinte Constantin Buhac



Federatia Automatizări Feroviare
Presedinte Dumitru Naftan



Federatia Sindicatelor Transportatorilor Feroviari din Romania
Presedinte Rodrigo Gabriel Maxim

