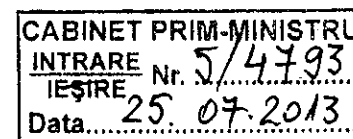


Federatia Nationala Feroviara Miscare Comercial 130/P/24.07.2013  
Federatia Mecanicilor de Locomotiva din Romania 5033/24.07.2013  
Federatia Nationala a Sindicatelor din Transporturi „ELCATEL” 130/6RF 201.  
Federatia Nationala „Drum de Fier” (FNDF) 298-24.07.2013  
Federatia Sindicatelor Ramura Vagoane 261-24.07.2013

GUVERNUL ROMANIEI



Excelentei Sale,

Domnului Prim Ministru  
Victor-Viorel PONTA

Pornind de la cele doua elemente fundamentale care definesc existenta sistemului feroviar, numind aici rolul strategic pe care il detine in economia nationala (realizarea activitatilor de operare a transportului feroviar public de calatori, realizarea activitatilor de operare a transportului feroviar de marfa, satisfacerea nevoilor de aparare a tarii, etc.), respectiv structura actionariatului unitatilor din sectorul feroviar, inevitabil este necesar a se pune in discutie respectarea angajamentelor statului roman fata de acest sector, angajamente cuprinse chiar in actele normative prin care au luat nastere unitatile de cale ferata prin reorganizarea, in anul 1998, a Societatii Nationale a Cailor Ferate Romane.

Odata definit rolul sistemului feroviar in economia nationala, se impune cu necesitate dezvoltarea transportului feroviar, motivata de avantajele de necontestat ale acestui mod de transport si anume :

- a). eficienta energetica: consumul de energie pe unitatea de transport este de 6 ori mai mic decat la sistemul auto si de 3 ori mai mic decat la cel naval;
- b). poluarea mediului: volumul poluantilor emanati in atmosfera pe unitatea transportata este numai 1/10 fata de celelalte moduri de transport;
- c). utilizarea terenului: terenul ocupat de o cale ferata ocupa numai 60% fata de cel necesar unui drum rutier cu aceeasi capacitate de circulatie;
- d). implicarea sociala: acoperire nationala prin infrastructura proprie de transport, ceea ce creeaza posibilitatea deplasarii cetatenilor Romaniei in orice localitate din tara, conform programului dorit, pe baza unui grafic orar prestabilit si cunoscut de populatie prin mersul de tren;
- e). numarul accidentelor soldate cu morti si raniti este cel mai mic dintre toate modurile de transport.

**UNDE SUNTEM ACUM:**

- numarul calatorilor este intr-o continua scadere : de la 407,9 milioane calatori in anul 1990 numarul s-a redus la 65,2 milioane in prezent, cu tendinta de scadere ;

- in timp ce tarile membre ale Uniunii Europene se reorienteaza catre transportul pe calea ferata, exploatand eficient avantajele acestui mod de transport, Romania tara membra din anul 2007, experimenteaza contrariul ;
- elementele care compun infrastructura feroviara sunt intr-o continua degradare, iar majoritatea acestora necesita reparatii capitale, lucru care a condus la necesitatea introducerii a numai putin de 579 restrictii de viteza ;
- infrastructura feroviara precara creeaza dificultati altor activitati economice privind aprovizionarea sau desfacerea ;
- intarzierile trenurilor au devenit o regula inregistrandu-se devieri de la graficele de circulatie ;
- fata de aceasta situatie se invoca foarte des criza economica. Amintim ca Romania a experimentat zece ani de crestere economica, fara ca in domeniul feroviar sa se prevada sumele necesare investitiilor.

#### **ABORDAREA SECTORULUI FEROVIAI IN ALTE TARI DIN EUROPA :**

- Franta : din cele 170 de miliarde de euro planificati in urmatoarele doua decenii pentru investitii in infrastructura de transport, jumătate ( 85 mld. euro) sunt alocati pentru dezvoltarea cailor ferate de mare viteza ;
- Germania : apreciaza ca sectorul feroviar german a fost vitregit de resurse in perioada 2006 – 2010 si din acest motiv isi reorienteaza investitiile catre acest sistem ;
- In Austria si Elvetia ponderea majora a investitiilor in infrastructura de transport se regaseste in caile ferate ;
- In fine, in ceea ce priveste volumul investitiilor in sectorul feroviar ne situam in urma unor tari precum Cehia, Ungaria si chiar Bulgaria.

#### **COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE « CFR » SA .**

CNCF CFR SA este chemata sa administreze infrastructura feroviara care este proprietatea statului roman, infrastructura care trebuie sa asigure o circulatie rapida si in siguranta a pasagerilor si a marfurilor incredintate la transport.

Actualmente infrastructura feroviara nu corespunde cerintelor actuale ale pietei de transport si anume :

- starea tehnica a infrastructurii publice feroviare este intr-o continua degradare cu repercusiuni directe in scaderea vitezei de circulatie, incepand cu anul 2000 introducandu-se lunar circa 300 de restrictii de viteza;
- se inregistreaza in continuare mari restante la lucrarile de reparatii capitale a liniilor de circulatie, lucrari de arta, terasamente, instalatii de siguranta circulatiei, semnalizare si centralizare;
- desi numarul salariatilor CNCF CFR SA a scazut de la 47.427 in anul 1999, la 23.951 la finele anului 2012, acest lucru nu a condus la eficientizarea companiei, ceea ce demonstreaza ca reforma nu s-a produs in plan institutional si structural ci doar in planul capitalului uman.

Pentru satisfacerea obiectivelor propuse este necesar :

- alocarea sumelor necesare reabilitarii si modernizarii infrastructurii feroviare prin alocatii de la bugetul statului, printr-o bugetare multianuala care sa asigure cel putin diferenta dintre veniturile companiei si costurile reale de administrare ;
- accelerarea absorbtiei fondurilor europene nerambursabile destinate transportului feroviar astfel incat Romania sa se plaseze in interiorul proiectelor feroviare europene si nu in afara acestora;

- reabilitarea tronsoanelor feroviare, prin continuarea si extinderea programelor de reparatii capitale si modernizare, pentru alinierea la standardele europene de performanta, confort si siguranta, astfel incat, tinand cont de starea actuala a infrastructurii feroviare, sa se creeze premisele de reducere a numarului elementelor infrastructurii scadente la RK, cu asigurarea finantarii atat din fonduri europene cat si din bugetul statului la nivelul necesarului ;
- modernizarea instalatiilor de centralizare din statiile de cale ferata, prin elaborarea de programe de intretinere care sa vizeze in primul rand stoparea degradarii instalatiilor de semnalizare si electrificare, mentinerea acestor instalatii in parametri tehnici precum si refacerea stocurilor minime de piese si materiale pentru interventii, care au fost drastic diminuate in urma actiunilor de vandalism inregistrate in perioada 1990-2012 (in ultimii trei ani pierderile CNCF CFR SA datorate furturilor se ridica la cca 400 mil. lei) ;
- realizarea de noi linii electrificate ;
- modernizarea la nivelul standardelor europene a statiilor de cale ferata ;
- elaborarea proiectelor de achizitii de masini, utilaje, echipamente si instalatii necesare la intretinerea infrastructurii feroviare ;
- avand in vedere faptul ca la infiintare CNCF CFR SA a primit in administrare cea mai mare parte din patrimoniul SNCFR este necesara valorificarea la maxim a spatiilor excedentare (terenuri si cladiri) sursa importanta de venituri proprii.

Este necesar a se corela asigurarea veniturilor companiei cu reducerea cheltuielilor in plan administrativ.

O alta masura de reducere a cheltuielilor o reprezinta reglementarea achizitiei de energie electrica de pe piata libera , lucru care ar conduce la reducerea cu pana la 30% a cheltuielilor cu energia.

Modificarea ordinelor MT nr. 2260, 2261, 2262, 340 si 447, masura prin care se pot economisi cca. 2 milioane de euro anual.

Consideram ca fiind inoportuna continuarea procesului de licitare a sectiilor de circulatie neinteroperabile si anulara HG 1409/2007, deoarece prin acest proces nu a rezultat reabilitarea acestora ci dimpotriva procesul de degradare s-a accentuat.

#### **SOCIETATEA NATIONALA DE TRANSPORT FEROVIAI DE CALATORI** **"CFR CALATORI" SA**

Scaderea continua a numarului de calatori transportati si implicit a cotei de piata sunt realitati constante ale ultimilor ani, generate de urmatoorii factori:

- neasigurarea compensatiilor corespunzatoare diferentelor dintre tarifele practicate si costurile reale de transport cu peste 350 mil. lei, ceea ce a determinat acumularea de arierate si imposibilitatea de plata a acestora. In anii in care compensatiile acordate SNTFC CFR Calatori SA s-au situat la nivelul necesarului, societatea a inregistrat profit (anii 2006 si 2011) ;
- neplata prestatiilor efectuate de SNTFC CFR Calatori SA catre categoriile de calatori beneficiare de reduceri de tarife, in valoare de peste 130 mil. lei, ceea ce a condus la acumularea de datorii catre furnizori. Precizam ca acordarea de reduceri si gratuitati la transportul pe calea ferata se realizeaza printr-o serie de acte normative asumate de statul roman.
- restrictionarea dreptului consacrat de calatorie gratuita pe calea ferata a salariatilor feroviari si membrii acestora de familie, precum si pensionarii proveniti din sistemul feroviar si membrii acestora de familie ceea ce a condus la o diminuare a veniturilor SNTFC CFR Calatori SA cu peste 22 mil. lei. Precizam ca acordarea acestui drept nu afecteaza sustenabilitatea finantelor publice, nefiind necesare alocari de sume de bani de la bugetul de stat ;

- lipsa investitiilor in material rulant a condus la scaderea permanenta a calitatii serviciului de transport ;
- reducerea anuala a pachetului minim social cu repercusiuni directe in scaderea mobilitatii populatiei, drept constitutional care in tarile membre ale Uniunii Europene este incurajat si dezvoltat, Romania fiind restantiera la acest capitol.

Pentru echilibrarea bugetara a SNTFC CFR Calatori SA si evitarea acumularii arierate este necesar :

- asigurarea compensatiilor corespunzatoare diferentelor dintre tarifele practicate si costurile reale de transport, la nivelul necesarului ; la nivelul anului 2013 necesarul este de 1400 mil. lei fata de 937 mil. lei stabilit prin contractul de servicii publice pe anul 2013 ;
- plata integrala si la timp a prestatilor de transport efectuate catre categorii de pasageri beneficiare de gratuitati si reduceri tarifare, in baza unor acte normative asumate de statul roman ; la nivelul anului 2012 sumele restante se ridica la 130 mil. lei ;
- definitivarea, potrivit legii, a unui contract de activitate al societatii, care sa prevada obligatiile acesteia in asigurarea serviciului public si sa garanteze programele de dotare si modernizare la nivelul necesarului, ce vor fi finantate de bugetul statului, ca detinator al capitalului ;
- modernizarea parcului de material rulant (locomotive si vagoane) cu finantarea si cofinantarea corespunzatoare de la bugetul de stat, pentru ridicarea gradului de confort a pasagerilor ;
- eliminarea accizei si a taxei de drum la achizitia de combustibil, masura aplicata operatorilor de transport naval si aerian; la nivelul intregului sector feroviar sumele se ridica la 100 mil. euro anual;
- revizuirea numarului de taxe dar si a pretului unitar, percepute de catre Autoritatea Feroviara Romana si CENAFER pentru examinari, autorizari, omologari si alte asemenea, taxe care impovareaza peste masura unitatile feroviare.

#### **SOCIETATEA NATIONALA DE TRANSPORT FEROVIAI DE MARFA** **"CFR MARFA" SA**

Avand in vedere pozitia actuala detinuta de societate in piata de transport de marfa, cauzata de o multitudine de factori atat de ordin extern, cat si de ordin intern, se impune adoptarea urmatoarelor masuri:

- Renuntarea la procesul de privatizarea defectuos, si total lipsit de transparenta a CFR Marfa;
- Renuntarea la intentia de a reduce programul de lucru de la 5 la 4 zile pe saptamana, cu diminuarea corespunzatoare a salariilor la CFR Marfa
- Renuntarea la intentia de a face concedieri colective la CFR Marfa si in general in sistemul feroviar
- lipsa BVC la CFR Marfa a dus la blocarea negocierilor Contractului colectiv de munca;
- stabilirea taxei de acces pe infrastructura feroviara la acelasi nivel cu taxa de acces pe infrastructura rutiera, pentru realizarea unei concurente reale cu operatorii rutieri (actualmente taxa de acces pe infrastructura rutiera este de opt ori mai mica decat taxa de acces pe infrastructura feroviara);
- dezvoltarea traficului intermodal ;
- CFR MARFA in calitate de operator feroviar de marfa sa fie scutita de la plata impozitului aferent profitului pe societate (si nu cel obtinut din transportul combinat

- care este greu de evidentiat), pentru cota din profitul reinvestit in domeniul transportului combinat ;
- reducerea taxei de utilizare a infrastructurii cu pana la 25% pentru trenurile de marfa cu circulatie permanenta;
- instituirea taxei preferentiale de utilizare a infrastructurii feroviare pentru transportul RO-LA;
- acordarea de reduceri sau scutiri de taxe si impozite pentru societatile care isi desfasoara activitatea in domeniul transportului combinat si acordarea de subventii cailor ferate in domeniul transportului combinat din surse externe, nationale si locale (mai ales pentru transportul combinat de tip RO-LA) ;
- renegocierea contingentelor de autorizatii rutiere gratuite, pentru tranzit Romania si acordarea autorizatiilor rutiere cu scutire de plata a taxelor de drum conditionat cu utilizarea relatiilor RO-LA ;
- modernizarea parcului de material rulant (locomotive si vagoane) ;
- exercitarea nediscriminatorie pentru toti operatorii de transport feroviar de marfa a atributiilor Autoritatii Feroviare Romane, in legatura cu controlul respectarii normelor si reglementarilor privind desfasurarea de activitati de transport pe calea ferata (respectarea normelor privind sarcina maxima admisa pe osie, utilizarea personalului in conditii de siguranta a circulatiei, etc);
- reevaluarea, in ansamblu, a politicii tarifare pe distante scurte si lungi si pe grupe de marfuri ;
- simplificarea procedurilor de incheiere a contractelor de transport ceea ce ar conduce la o imbunatatire a relatiei cu clientii;
- orientarea activitatii tuturor salariatilor cu pregatire comerciala si marketing, respectiv a celor cu sarcini de conducere catre identificarea tuturor oportunitatilor ce pot conduce la incheierea de contracte;
- eliminarea accizei si a taxei de drum la achizitia de combustibil, masura aplicata operatorilor de transport naval si aerian;
- reglementarea achizitiei de energie de pe piata libera.

### **IN PLAN SOCIAL**

Ca si baza fundamentala de armonizare a intereselor, pe de o parte ale unitatilor feroviare in a utiliza judicios si eficient forta de munca, iar pe de alta parte ale salariatilor in a se asigura un climat de munca echilibrat si sanatos, de natura a evita o serie de dezechilibre cu consecinte grave in cadrul relatiilor de munca, propunem adoptarea urmatoarelor masuri :

- implementarea unui sistem de evaluare a performantei care sa sustina productivitatea si motivarea angajatilor, instrument eficient de management al resurselor umane ;
- cascadarea obiectivelor de business ale unitatilor de cale ferata la nivelul tuturor esaloanelor organizatorice pana la nivelul posturilor de executie ;
- asigurarea unui echilibru in utilizarea rationala si eficienta a fortei de munca ;
- urmarirea aplicarii integrale si unitare a prevederilor contractelor colective de munca la nivelul unitatilor de cale ferata ;
- ridicarea nivelului de reprezentare a societatilor feroviare in relatia cu clientii din perspectiva actiunii factorului uman, trebuie sa se regaseasca cu prioritate in preocuparile societatilor, manifestate prin derularea unor programe de perfectionare continua a capitalului uman care sa se materializeze in rezultate superioare in ceea ce priveste dezvoltarea deprinderilor si aptitudinilor necesare

- mentinerii competentei profesionale la nivelul cerintelor posturilor si a capacitatii de face fata provocarilor zilnice izvorate din procesele de munca ;
- asigurarea egalitatii de tratament si sanse pentru toti salariatii, eliminandu-se astfel orice suspiciune de discriminare in abordarea relatiilor de munca ;
- promovarea unui proiect de act normativ pentru modificarea Legii nr. 263/2010 privind sistemul unitar de pensii publice, in sensul recunoasterii perioadelor lucrate in grupele a I-a si a II-a de munca anterior datei de 01.04.2001, respectiv in sensul asigurarii posibilitatii de reluare a metodologiei de incadrare a locurilor de munca in conditii speciale ;
- promovarea unui act normativ prin care sa se aprobe Statutul personalului feroviar ;
- revenirea, incepand cu anul 2013, la veniturile salariale inregistrate in anul 2009, venituri salariale care au fost diminuate prin suspendarea unor drepturi salariale ca urmare a efectelor crizei economice mondiale.

Precizam ca in perioada 2009 – 2012 un numar de 22.000 de salariatii au fost disponibilizati din sectorul feroviar, tot atatea familii avand orientate destinele catre zone necunoscute. De asemeni in aceeaasi perioada au fost adoptate masuri cu caracter intern ale unitatilor feroviare care au condus la diminuarea veniturilor salariatilor feroviari cu procente cuprinse intre 17% si 34%, masuri care se mentin si in clipa de fata.

Avand in vedere necesitatile de functionare si dezvoltare ale sistemului feroviar se impune cu necesitate elaborarea unei “Strategii de dezvoltare durabila a sectorului feroviar” pe termen scurt, mediu si lung, continuta intr-un pachet de legi, care sa aibe in vedere transpunerea in practica a proiectelor europene in domeniul transporturilor ( TEN-T, Marco Polo I, Marco Polo II, Coridoare verzi de transport) cu finantarea corespunzatoare a proiectelor investitionale.

Subfinantarea cronica a sectorului feroviar romanesc are un impact deosebit in industria orizontala, care conduce inevitabil la cresterea somajului si diminuarea veniturilor colectate la bugetul de stat.

Solicitam ca propunerile pe care le-am avansat in prezenta adresa sa fie avute in vedere la urmatoarea rectificare de buget.

Bucuresti, 25 iulie 2013.

Cu deosebita consideratie,

Gheorghe Fratică

Presedinte FNFM



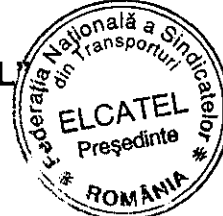

Iulica Mantescu

Presedinte FML




Moraru Paul

Președinte FNST "ELCATEL"

Florin Dobrescu

Presedinte FND




Constantin Buhac

Presedinte FSRV

