

# **Alianța Federațiilor Tehnice Feroviare**

## **Federația Națională “Drum de Fier”**



**Către,  
Ministerul Transporturilor  
Domnului Ministru Alexandru Răzvan Cuc**

**Spre știință,**

**Domnului Secretar de Stat Dragoș-Virgil Titea**

**Direcția Feroviară, doamnei director Simona Istrate**

Politica Uniunii Europene este orientată clar spre promovarea transpostului feroviar specificand foarte clar ca investitiile in rețelele de transport, trebuie directionate in proportie de minim 55% catre proiectele feroviare si nu mai mult de 25% catre transportul rutier.

România, însă, se situează la polul opus al acestei orientări, investițiile în infrastructura rutieră fiind de 5-8 ori mai mari decât în cea feroviară. În aceste condiții, evident, costurile operatorilor de transport feroviar legate de utilizarea infrastructurii vor fi mai mari cu aceeași proporție față de concurența (auto). Se crează astfel o discriminare inadmisibilă, promovată de statul român împotriva propriei rețele de cale ferată, cu un impact dezastruos asupra operatorilor de transport feroviar de marfă și de călători care înregistrează o diminuare continuă a cererii de

servicii în favoarea celorlalte moduri de transport. România înregistrează cele mai ridicate tarife de utilizare a infrastructurii feroviare din Europa.

Reacția logică a oricărui guvern față de aceste realități este demararea de investiții masive în infrastructura feroviară, pentru readucerea acesteia în parametri tehnici moderni, corespunzători dezideratului de integrare în rețelele de transport europene.

În acest sens, ca primă prioritate, este absolut necesar să se asigure de urgență, în întregime, de la bugetul de stat, atât fondurile necesare reabilitării infrastructurii feroviare, cât și fondurile necesare întreținerii curente a acesteia, astfel încât gestionarul infrastructurii să poată oferi un serviciu de calitate și totodată să scadă presiunea pe tariful de utilizare a infrastructurii perceput operatorilor feroviari.

La negocierile anuale din ultimi 8 ani, la societatile feroviare, creșterile salariale au fost aproape inexistente și în lipsa unor parghii de negociere (coeficienți minimi de ierarhizare), grilele de salarizare s-au aplatizat, salariul minim s-a suprapus peste grilele de salarizare ale muncitorilor calificați și ale salariaților cu studii medii și superioare.

Practic, în cazul lucrătorilor calificați, aceștia au fost descalificați și sunt astăzi, după zeci de ani de activitate, încadrați cu un salariu tarifar orar de 12,40 lei/ora (2080 lei/luna), care corespunde celui mai mic salariu de baza din România, acesta fiind obligatoriu la încadrarea muncitorilor necalificați (cu cea mai mică pregătire profesională sau fără). Spre exemplu, un mecanic de locomotivă, la sfârșitul carierei, are un salariu de încadrare de 2380 lei, foarte puțin peste salariul minim.

Mentineră unui nivel scăzut de salarizare în sectorul feroviar, generează, printre altele, și contribuții fiscale mici, cu consecințe negative asupra sectoarelor bugetare, iar salariații din sectorul feroviar sunt condamnați pe termen mediu și lung la sărăcie, salariile mici îi determină să refuze a mai lucra pe posturi ce necesită anumite studii specifice funcției sau pe posturi cu responsabilități în siguranța circulației, de asemenea contribuie la niste viitoare pensii de mizerie.

Un alt aspect îngrijorător este faptul că, din motivele pe care le-am expus, un număr tot mai mare de salariați pleacă, fără a putea fi înlocuiți cu alți salariați datorită lipsei de interes pentru funcțiile respective din cauza salariului foarte mic.

**Considerăm, ca și salariații din sectorul nostru trebuie să fie sprijiniți, prin acte normative, pentru eliminarea discriminărilor, cel puțin din considerentul că și noi suntem români, votăm, lucrăm și plătim impozite în România.**

**În virtutea solidarității sociale, care trebuie să anime orice societate modernă normală, vă rugăm să fiți de acord cu reintroducerea coeficienților de ierarhizare de altfel de bun simț (în funcție de studiile angajatului și de calitatea și responsabilitatea activității depuse).**

**Solicităm reorganizarea structurală a căii ferate într-un sistem integrat de tip holding, (vezi modelul german sau polonez), inclusiv cu readucerea tuturor filialelor în structura societăților, eliminând astfel o serie de cheltuieli suplimentare și simplificând structura conducerii. Transformarea în acest context a depourilor de locomotive de la operatorii feroviari de stat în depouri mixte. Experimentul spargerii căii ferate din 1998 s-a demonstrat a fi un eșec total, rezultatul nefericitei decizii fiind dezastrul tehnico-organizatoric în care se află sistemul feroviar.**

**Solicităm susținerea și promovarea proiectului de lege „Statutul personalului feroviar”,** ce se afla în Parlamentul României, la Camera Deputaților, fiind asumat și trecut de Senat, într-o formă în care salariații feroviar să beneficieze de protecție atât din punctul de vedere al salarizării, cât și cu privire la posibilitatea de a putea să iasă la pensie mai devreme. Personalul feroviar supus zilnic stresului și condițiilor grele de muncă nu rezistă până la vârsta standard de pensionare. În momentul în care acest personal nu mai corespunde rigorilor verificărilor medicale și psihologice obligatorii, riscurile de a-și pierde locul de muncă sunt foarte mari.

**Bugetul Companiei Naționale CFR SA tot mai mic an de an va afecta serios în primul rând infrastructura feroviară, precum și operatorii de transport.** Pentru a evita sistarea lucrărilor de întreținere a infrastructurii feroviare, vitale pentru acest sector, pentru a asigura aducerea în parametri tehnici de funcționare și modernizarea infrastructurii feroviare, fondurile tăiate în anii trecuți și trebuie realocate și chiar majorate în anul 2019. Trebuie implementat un mecanism prin care să se asigure utilizarea eficientă și la timp a fondurilor alocate, în scopul în care au fost alocate și să nu fie permisă transformarea acestora în false profituri ale societăților beneficiare de fonduri.

**Având în vedere eșecul privatizării CFR Marfă și evoluția ulterioară a acestei societăți, este nevoie de o altă abordare cu privire la această societate strategică și de interes național pentru statul român.** Sindicatele feroviare reafirmă că societatea ar trebui ajutată să intre pe profit prin înființarea unui mecanism de compensare a datoriilor către CFR Marfă ale unei serii de societăți cu capital de stat, pentru ca, la rândul ei, societatea să-și poată stinge datoriile (peste 900 de milioane de lei dintre care peste 250 de milioane de lei sunt penalități) către gestionarul infrastructurii (Compania Națională CFR SA). Valoarea creanțelor pe care CFR Marfă le are de recuperat crează un blocaj financiar - care generează pentru societate mari probleme. În acest fel s-ar evita penalitățile pe care CN CFR SA le percepe de la CFR Marfă, penalități care duc societatea în zona de pierderi. Abia ulterior ar putea fi eventual demarată o procedură de privatizare, dacă acest lucru este necesar. Metoda de privatizare a fost defectuoasă, lucru peste care s-a suprapus o totală lipsă de transparență în procesul de privatizare, rezultatul fiind, prin urmare, previzibil. Privatizarea ar trebui făcută după modele care s-a demonstrat că au avut succes și că au putut atrage investitori într-adevăr strategici: vânzarea acțiunilor pe bursă – procedură folosită de statul polonez în privatizarea operatorului de stat PKP Cargo sau majorarea de capital social prin aport de capital privat – procedură care ar favoriza investițiile atât de necesare societății. De asemenea trebuie să înceteze presiunea asupra numărului de personal al societății, despre care ni se spune în permanență că trebuie redus. La această oră, societatea a ajuns să nu poată onora la timp unele contracte de transport datorită lipsei de personal operațional.

Tinând cont de datoria acumulată de CFR Marfă către gestionarul de infrastructură, CNCFR SA, menționată mai sus (soldul datoriei la 30.10.2018 era de 912.081.000 lei, din care 271.549.000 lei penalități restante), trebuie să se prevadă în bugetul Ministerului Transporturilor, la titlul 72 “Active financiare”, aliniat, “Participarea la capitalul social al societăților comerciale”, suma necesară stingerii acestei datorii, prin majorarea capitalului social al SNTFM CFR Marfa SA. Considerăm ca prin aceasta măsura statul, ca proprietar al acestei societăți, intervine prin această capitalizare și face posibilă redresarea din punct de vedere financiar a operatorului stat de transport feroviar de marfa.

**Considerăm ca Ministerul Transporturilor trebuie să inițieze, împreună cu celelalte ministere (Ministerul Energiei, Ministerul Finanțelor Publice), anumite scheme de stingere a**

**acestor datorii, acumulate datorită unor conjuncturi independente de voința societății și care, în final, ar putea chiar duce chiar la scoaterea din insolvența a filialei CFR IRLU SA.**

**Compensarea diferenței reale dintre costurile de operare și tarifele sociale impuse la transportul de călători** - Toate țările europene civilizate practică tarife scăzute la transportul public feroviar de călători, oferind populației un transport ieftin și de calitate, prin compensarea diferenței dintre costurile de operare și tarifele sociale impuse de stat. Ponderea acestor compensații în totalul veniturilor operatorilor feroviari de stat din țările Uniunii Europene se situează la o valoare medie de peste 70%. În România, pe lângă faptul că această compensație nu reușește să se apropie de valoarea diferenței de cost, fiind redusă sistematic de la an la an, efectul acesteia este anulat în totalitate de valoarea foarte mare a tarifului de utilizare a infrastructurii. Este imperios necesar ca Ministerul Transporturilor să înceteze politica de favorizare a operatorilor feroviari privați prin diminuarea continuă a prestației asigurate de operatorul de stat (CFR Călători) cu scopul mutării acesteia la operatorii privați. În ceea ce privește transportul feroviar de călători, este necesar să se elimine indicatorul călători\*Km din cadrul mecanismului de stabilire a compensării, deoarece acesta nu este utilizat nicăieri în Europa. În prezent, raportarea realizării acestui indicator se face printr-o simplă declarație a conducerii operatorului, fără a exista posibilitatea verificării (doar CFR Călători are implementat un sistem de ticketing din care se poate verifica prestația efectuată). Se crează, în acest fel, premisele pentru cheltuieli nejustificate ale banului public.

**Echilibrarea celor două moduri de transport terestru** – Ca urmare a legislației europene, cele două moduri de transport terestru ar trebui să fie aduse în mod real în echilibru, din punct de vedere al costurilor cu utilizarea infrastructurii publice de transport. Este necesar să se reducă taxele de acces la infrastructură pentru transportul feroviar la o valoare echivalentă cu taxele suportate de operatorii auto pentru infrastructura rutieră. Vorbind de echilibru, operatorii feroviari ar trebui să fie în măsură să recupereze valoarea accizei suplimentare la combustibil, introdusă de Guvern, așa cum o recuperează operatorii de transport rutier.

Cadrul legislativ national actual permite returnarea accizei pentru carburant doar pentru transportatorii auto, astfel ca actele normative actuale trebuie urgent modificate pentru echilibrarea sistemelor de transport care interactioneaza cu fluxul cererilor de transport. Aceasta scutire de la plata accizelor, instituite de fapt pentru intretinerea infrastructurii rutiere, ar conduce la relansarea transportului feroviar. Astfel s-ar elimina inca o forma de discriminare inadmisibila a transportului feroviar in raport cu transportul auto.

Elaborarea și promovarea în regim de urgență a unui pachet legislativ care să reglementeze o tarifare echitabilă a utilizării infrastructurilor de transport terestru, care să ducă la diminuarea concurenței neloiale existente în prezent. Acest fapt va asigura și va stimula transferul de pe șosea 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.

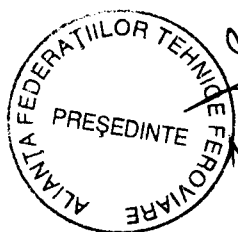
**Sustinerea de către statul român a investițiilor importante** în achiziția de materialul rulant nou necesar pentru funcționarea operatorilor feroviari (actualmente aceste investiții sunt inexistente). În acest sens, noua autoritate a Ministerului Transporturilor – Autoritatea de Reformă Feroviară – trebuie să demareze de urgență procedurile de achiziție de material rulant nou, folosind, în acest scop, fondurile europene pe care România le poate accesa, și să pună materialul rulant achiziționat la dispoziția operatorilor de transport feroviar proporțional cu prestația efectuată de aceștia.

**Insolvența unor filiale ale societăților feroviare** – în anul 2012, CFR Călători și CFR Marfă și-au reintegrat prin absorbție toate filialele cu excepția reparatorilor de locomotive.

Ministerul Transporturilor nu a argumentat motivul pentru care societățile reparatoare de locomotive nu au fost readuse la societățile mamă, noi suspectăm din nou o doleanță a operatorilor privați. În prezent aceste societăți, sunt în procedură de insolvență, o soluție nefericită care afectează negativ pe cei doi operatori feroviari. Considerăm că trebuie procedat de urgență la reintegrarea societăților reparatoare de locomotive la societățile mamă, așa cum s-a întâmplat cu celelalte filiale ale CFR Călători și CFR Marfă.

Cu deosebită stimă,

**Președinte AFTF,  
Iulică MĂNTESCU**



*[Signature]*  
NICU GRSORE

MANM RODRIGO

iulian burdan

**Președinte FNDF  
Florea Dobrescu**

*[Signature]*  
*[Signature]*  
*[Signature]*  
*[Signature]*