



**CONFEDERAȚIA SINDICALĂ
NAȚIONALĂ MERIDIAN**

Calea Grivitei, nr. 347, Sector 1, București, Telefon/ fax: 031.805
3975 Tel. CFR. 254 575

Președinte FSTFR - MAXIM RODRIGO GABRIEL
Tel 0733.692.396

București, sector 1, str. D.I. Mendeleev, nr.36-38, 010366;
tel/fax +4 021 212.56.23; +4 021 316.80.17; +4 021 316.80.18
e-mail: csnmeridian@csnmeridian.ro, csnmeridian@yahoo.com
web : www.csnmeridian.ro

București, 31 IANUARIE 2018

Comunicat de presă

Opt sute de CFR-iști vor comemora 85 de ani de la Greva din 16.02.1933 între orele 09.40-10.30 și în continuare vor protesta vineri, 16 februarie 2018, între orele 10.30 – 13.00, în Parcul din fața Ministerului Transporturilor

***În al doisprezecelea ceas: Să stârpim jaful din Unitățile Feroviare de Stat și
să salvăm Calea Ferată din România !***

În 16 Februarie fosta ZI a Feroviarului când se împlinesc 85 ani de la Greva din București de la Atelierele CFR Grivița, Federația Sindicatelor Transportatorilor Feroviari din România (FSTFR) este sprijinită de Confederația Sindicală Națională MERIDIAN (CSN Meridian) în organizarea acțiunii sindicale de comemorare a Grevei de la Grivița din 1933. Această acțiune de comemorare va fi continuată cu un Miting de Protest organizat în mod special împotriva tergiversării aprobării Legii privind Statutul Personalului Feroviar. Și-au anunțat deja participarea ca invitați: Federația Națională Sindicală din Infrastructura Feroviară (FNSIF), Uniunea Sindicatelor din Spitalele CFR din România, alte organizații sindicale și mulți alți feroviar. Mitingul de protest organizat de Federația Sindicatelor Transportatorilor Feroviari din România (FSTFR) și de Confederația Sindicală Națională MERIDIAN (CSN Meridian) permite lucrătorilor feroviar ca pe lângă nemulțumirea pe care și-o vor exprima pentru tergiversarea aprobării Legii privind Statutul Personalului Feroviar, să își exprime ferm nemulțumirea și față de:

- falimentarea sistemului feroviar datorită lipsei investițiilor în material rulant feroviar nou la CFR Călători de la intrarea României în UE și până în prezent și datorită faptului că CFR Călători prin legislația în vigoare nu este lăsată nici să își schimbe materialul rulant vechi și insuficient și nici să îl întrețină și să îl repare deoarece este subcompensată atât în 2017 cât și în 2018, dar și datorită faptului că materialul rulant motor vechi și insuficient este ca întreținere și reparare în sarcina SCRL Brașov SA condusă de Directorul General –Domnul Inginer Tomoiaga Ion care va avea în 2018 salarii reparatori mai bine plătiți dar care nu vor întreține și repara în anul 2018 parcul de material rulant motor al CFR Călători decât pe hârtie și care este posibil să nu scape de faliment deoarece CFR Călători nu are BVC pe anul 2018 aprobat de Ministerul Transporturilor și ulterior prin Hotărâre de Guvern, BVC pe 2018 care să aibă alocate fonduri în anul 2018 pentru întreținere și reparații locomotive, automotoare și rame electrice ale CFR Călători și să aibă fondurile necesare alocate pentru SCRL Brașov SA



pentru a convinge instanța la termenul din martie 2018 că poate scăpa de faliment. Mai mult fără BVC pe 2018 aprobat prin HG pentru CFR Călători, SCRL Brașov SA condusă de Directorul General –Domnul Inginer Tomoiaga Ion în decembrie 2017 a mărit după bunul său plac salariile reparatoarelor de locomotive discriminându-i pe cei ce sunt membrii de sindicat ai FSTFR la negocierea individuală la care nu au fost prezenți nici membrii de sindicat ai FSTFR și nici reprezentanții FSTFR deoarece nu au știut de negocierea individuală care în plus a mai și crescut costurile CFR Călători în anul 2018 deși CFR Călători era și aceasta pe pierderi și în 2017 când s-a făcut creșterea salarială și în 2018 când CFR Călători este din nou pe pierderi și mai există și nesiguranța locurilor de muncă pentru salariații CFR Călători datorită anulărilor masive de trenuri de călători ale CFR Călători din Mersul de tren pe anul 2018;

- lipsa achizițiilor de material rulant nou, automotoare, rame electrice și vagoane noi;
- degradarea continuă a condițiilor de muncă pe locomotive, automotoare și rame electrice vechi, descompletate și insuficiente și care generează mult stres mecanicilor de locomotive și automotor ai CFR Călători;
- subfinanțarea infrastructurii feroviare de stat (subfinanțarea CNCF,,CFR,,SA);
- distrugerea identității meseriei de CFR-ist și tergiversarea schimbării uniformelor vechi ale ceferiștilor din Ramura Comercial de la CFR Călători cu altele noi;
- riscul de a se face plata salariilor lunare cu întârziere a angajaților CFR Călători;
- înstrăinarea și/sau distrugerea spitalelor CFR care sunt patrimoniu al Căilor Ferate Române.

Argumente în favoarea sistemului de transport feroviar

În anul 2018, nu avem niciun motiv să considerăm că Transporturile feroviare au apus. La nivel global, european și național, în contextul dezbatelor privind schimbările climatice și dezvoltarea durabilă, se vorbește despre necesitatea promovării unor moduri de transport cu emisii scăzute de gaze cu efect de sera, pentru diminuarea impactului asupra mediului înconjurător și ameliorarea condițiilor de viață ale populației.

România era o țară care deținea una dintre cele mai întinse rețele de cale ferată din Europa, însă la 28 ani de la căderea comunismului, căile ferate sunt într-o stare catastrofală, victime ale dezinteresului guvernanților de toate culorile politice.

Situația actuală a transportului feroviar este departe de a fi compatibilă pentru armonizarea acestuia cu sistemul de transport din Statele Membre ale Uniunii Europene. Avem o infrastructură slabă, incapabilă să suporte un transport eficient în ceea ce privește viteza de transport și calitatea serviciilor. Politicile guvernamentale de până acum nu au acordat atenția necesară acestui sector economic strategic, alocarea investițiilor, s-a realizat sporadic și total insuficient, prin exploatarea căilor de transport nu s-a obținut randament economic satisfăcător, iar calitatea serviciilor (în special respectarea programului orar) are mari lacune.

Cu toate acestea, companiile publice de transport feroviar asigură un serviciu de interes general, iar transportul feroviar de marfa și pasageri se califică a fi unul dintre cele mai sustenabile moduri de transport datorită următorilor indicatori :

- **Efficiența energetică** – consumul de energie pe unitate de transport este de aproximativ 6 ori mai mic decât la transportul auto;
- **Utilizarea terenului** – terenul ocupat de o cale ferată reprezintă numai 60% din terenul necesar pentru transportul rutier, cu aceeași capacitate de transport;
- **Poluarea mediului** – volumul poluanților emanați în atmosferă pe unitatea de transport este de numai 1/10 față de celelalte mijloace de transport;
- **Siguranța circulației** - transportul feroviar este incontestabil mai sigur decât cel rutier. Numărul accidentelor soldate cu morți și răniți este cel mai mic dintre toate modurile de transport;
- **Coeziunea socială** – acoperirea națională a rețelei asigură posibilitatea deplasării cetățenilor la tarife accesibile, dar și transportul mărfurilor, ca materii prime pentru economie sau ca produse de consum pentru populație;
- **Decongestionarea sistemului de transport** – reducerea blocajelor în trafic conduce la obținerea de avantaje economice, sociale și o mai bună protecție a mediului;

Mai mult, sistemul de transport feroviar contribuie la satisfacerea nevoilor de apărare ale țării prin asigurarea rezervelor și capacităților necesare îndeplinirii sarcinilor de mobilizare în caz de calamități sau război. În acest sens, Strategia de Securitate Națională a României subliniază că sistemul de transport feroviar face parte din „infrastructura critică” a țării.

