



Contributia Confederatiei Sindicale Nationale MERIDIAN

pentru dezbateri cu tema:

“ Coridoare europene pentru transport feroviar de marfa ”

Bucuresti, 17 septembrie 2009

CSN MERIDIAN consecventa principiului “ Solutii prin dialog social si negocieri”

Confederatia Sindicala Nationala MERIDIAN este o organizatie sindicala reprezentativa la nivel national la care sunt afiliate federatii, sindicate nationale si sindicate de baza reprezentand lucratori din: transporturi, televiziunea publica, minerit, industria de aparare, functia publica, personal auxiliar din justitie, politie si alte institutii responsabile de ordinea publica, gospodaria apelor, silvicultura, metalurgie, agricultura, etc

In perioada scursa de la infiintarea sa in 1994, CSN MERIDIAN a trecut prin toate fazele de manifestare sindicala. Initial a primat forta sindicala ca principal argument, incercandu-se ca astfel sa se obtina un efect rapid si durabil, un rezultat ce trebuia sa reprezinte proiectia fidela a revendicarilor lucratorilor. Evolutia politica, sociala si economica a Romaniei a determinat sindicatele sa-si adapteze mijloacele de lupta si negociere la cerintele noi ordini stabilite odata cu evenimentele din decembrie 1989. In principal in planul relatiilor sindicale, transformarile au fost vizibile. Sindicatele din Romania au trebuit pas cu pas sa se impace cu ideea ca acum Statul nu mai este principalul interlocutor social, ca Statul, datorita circumstantelor concrete din Romania, s-a dovedit a fi un administrator neperformant al intreprinderilor publice, ca Statul creaza din ce in ce mai putine locuri de munca. In acest context organizatiile sindicale si cele patronale au inceput sa invete, cei drept si cu ajutorul programelor UE si ai colegilor europeni, lectia dialogului social bipartit autonom. In unele sectoare acest tip de dialog social este eficient si pe masura asteptarilor, in altele dimpotriva.

O alta lectie pe care a invatat-o MERIDIAN in perioada puternicelor miscari sindicale ale minerilor si ale lucratorilor din transporturile feroviare din anii 1997 – 1999, a fost aceea de a stabili o cultura a negocierii si a dialogului continuu si constructiv. In acest sens, s-a inceput promovarea intereselor membrilor de sindicat si a comunitatilor din care acestia provin, prin organizarea unor serii de consfatuiri, seminarii, dezbateri, conferinte nationale si internationale.

Dialogul social si civic a devenit principalul nostru instrument prin care interactionam cu ceilalti parteneri: guvern, organizatii patronale, organizatii ale societatii civile. Prezenta reprezentantilor confederatiei in Consiliul Economic si Social din Romania precum si in Comitetul Economic si Social European garanteaza reprezentarea intereselor de natura economica si sociala ale membrilor nostri si ne

permite sa fim parte a unui proces de dialog social si civic institutionalizat si legitimat prin Constitutie si prin reglementari legislative nationale si europene.

Perioada de preaderare a Romaniei, iar apoi cea ulterioara dobandirii statutului de membru al Uniunii Europene, a fost favorabila extinderii ariei de actiune a organizatiei de la nivel national la nivel european si a relevat noi oportunitati si instrumente pentru modernizarea si eficientizarea mijloacelor de lupta sindicala. O serie de drepturi cu caracter social au fost castigate de facto prin angajamentul tarii noastre de a implementa legislatia comunitara europeana care in multe privinte este mai favorabila pentru lucratorii din Romania. Alte drepturi au fost consolidate, ca de exemplu in cazul garantarii libertatii de asociere.

La nivel european, la initiativa federatiilor afiliate si prin intermediul reprezentantului confederatiei in Comitetul Economic si Social European, CSN MERIDIAN s-a angajat in promovarea si sustinerea unor teme de interes strategic atat pentru Romania cat si pentru Uniunea Europeana. In acest sens, din anul 2007 si pana astazi, in cadrul CESE s-au elaborat trei avize al carui raportor a fost reprezentantul CSN MERIDIAN: doua referitoare la rolul industriei miniere neenergetice in asigurarea securitatii aprovizionarii cu materii prime si unul referitor la coridoarele feroviare europene de transport de marfa.

CSN MERIDIAN este implicata in dezbaterile europene privind crearea unei retele europene de coridoare feroviare pentru un transport de marfa competitiv

Contextul care a determinat organizarea acestei dezbateri la Bucuresti

Intr-o societate condamnata la o dependenta aproape totala fata de petrol, sub o amenintare continua a epuizarii resurselor de hidrocarburi in mai putin de 50 de ani, si facand fata scenariului apocaliptic in care schimbarile climatice cauzate de activitatile umane ar putea sa conduca la schimbari ireversibile pe planeta noastra, este momentul acum sa realizam ca lumea nu mai poate continua sa evolueze la fel pentru ca acest lucru ar putea sa insemne sfarsitul civilizatiei umane. Astazi, traim un moment de cotitura ce va influenta viata generatiilor urmatoare.

Este cunoscut faptul ca transporturile sunt in mare parte responsabile pentru emisiile de carbon in atmosfera Pamantului. In acelasi timp, nevoia de mobilitate a persoanelor si bunurilor este in zilele noastre mai crescuta ca oricand in istoria umanitatii. Aproape ca nu exista o activitate a omului care sa nu implice si utilizarea unor mijloace sau servicii de transport. Verdictul este simplu in acest sens: La acest nivel de dezvoltare al civilizatiei umane, nu putem sa ne limpsim de nevoia de a transporta si de a fi transportati. Ceea ce putem sa facem inasa, este sa depunem eforturi sustinute de a crea modalitati si mijloace de transport mai eficiente care sa reduca poluarea aerului si poluarea fonica si care sa ne ajute sa desconggestionam orasele si principalele artere de transport regionale, nationale si europene.

Europa este un continent care are o infrastructura rutiera foarte bine dezvoltata in raport cu alte zone ale lumii. Transporturile rutiere in Uniunea Europeana joaca astazi un rol decisiv in asigurarea mobilitatii populatiei si a marfurilor. Majoritatea cetatenilor europeni considera ca este nevoie de investitii in caile de comunicatie rutiera si doresc ca politicienii sa vina cu solutii concrete in acest sens.

Totusi, din considerentele expuse anterior, in principal perspectiva apropiata a epuizarii resurselor comerciale de hidrocarburi, Uniunea Europeana este angajata sa incurajeze co-modalitatea in

transporturi si sa sprijine dezvoltarea infrastructurii aferente modurilor de transport prietenoase cu mediul care ne fac sa depindem din ce in ce mai putin de petrol.

In acest sens, transportul feroviar ar putea sa reprezinte una dintre principalele solutii pentru asigurarea unei mobilitati durabile a cetatenilor si marfurilor in epoca postpetrol. Pe langa necesitatea de a dezvolta o infrastructura corespunzatoare pentru cursurile de apa navigabila mai este necesara si extinderea si modernizarea infrastructurii feroviare astfel incat sa fie posibila asigurarea unui serviciu de transport pe cale ferata, eficient si competitiv.

Initiativa Comisiei Europene de a determina Statele Membre sa contribuie la crearea coridoarelor feroviare europene pentru transportul de marfa se inscrie in seria de actiuni si masuri startegice promovate la nivel global si comunitar de institutiile Uniunii Europene in scopul diminuarii efectelor negative ale fenomenului de incalzire globala a climei, reducerea poluarii de orice tip si implementarea unui model de crestere economica bazat pe principiile dezvoltarii durabile.

Pozitia CSN MERIDIAN cu privire la propunerea de Regulament al Parlamentului European si al Consiliului privind reseaua feroviara europeana pentru un transport de marfa competitiv, este similara cu cea exprimata in avizul CESE cu acelasi nume

In sesiunea plenara a Comitetului Economic si Social European din data de 15 iulie 2009 ce s-a desfasurat la Bruxelles, a fost votat avizul CESE referitor la propunerea de Regulament al Parlamentului European si al Consiliului privind reseaua feroviara europeana pentru un transport de marfa competitiv COM (2008) 852 final – 2008/0247(Cod), cu 164 voturi pentru, 2 impotriva si o abtinere. Raportorul CESE pentru acest aviz a fost reprezentantul Confederatiei Sindicale Nationale MERIDIAN in acest organism consultativ european.

Coridoarele feroviare pentru transportul de marfa reprezinta o abordare inovativa si strategica a Comisiei Europene care va permite in viitor, prin investitii si actiuni politice concrete, dezvoltarea retelelor de transport feroviar din Europa, cresterea calitatii si interoperabilitatii serviciilor feroviare si implicit sporirea atractivitatii acestui mod de transport astfel incat pe termen mediu si lung sa fie posibila atragerea unor volume semnificative de marfa de pe infrastructura rutiera pe cea feroviara. Crearea la nivel european si national a conditiilor necesare pentru cresterea volumului de marfa transportat pe calea ferata poate sa conduca la o scadere spectaculoasa a emisiilor de carbon, la o descongestionarea a traficului pe infrastructura rutiera si la cresterea sigurantei transportului rutier.

Confederatia si federatiile sindicale din sector afiliate la CSN MERIDIAN, s-au implicat activ in aceasta dezbateri europeana prin organizarea unor actiuni specifice si prin consultarea factorilor de decizie de la nivel national cat si european. Relevante in acest sens au fost discutiile avute cu domnul Jonathan Scheele, Director in Directoratul General pentru Transporturi din Comisia Europeana, in cadrul carora s-au prezentat atat Avizul CESE dar mai ales principalele problemele legate de situatia ingrijoratoare a sectorului feroviar din Romania. In acest context, Presedintele CSN MERIDIAN, dl. Ion Popescu, a obtinut promisunea de participare si parteneriat a domnului Scheele si a Comisiei Europene, la aceasta dezbateri pe care astazi o organizam la Bucuresti, la initiativa CSN MERIDIAN si in parteneriat cu Comitetul Economic si Social European, Comisia Europeana, Camera Deputatilor si Ministerul Transporturilor si Infrastructurii.

Din sectorul transporturilor feroviare, trei organizatii sindicale importante sunt afiliate la CSN MERIDIAN: Federatia Nationala Feroviara Miscare Comercial, Federatia Sindicatelor Transportatorilor Feroviari din Romania si Federatia Sindicatelor Constructorilor Feroviari si Cai de Comunicatie din Romania. Toate aceste trei organizatii sindicale sunt actori sociali reprezentativi in sectoarele in care activeaza.

Situatia transporturilor feroviare din Romania. Actiuni propuse de federatiile sindicale din sector

Organizatiile sindicale nationale nu pot ramane indiferente la declinul sau chiar distrugerea unor sectoare de activitate care vizeaza locul de munca a sute de mii de salariati. Dezastrele economice si sociale sunt generate in general, de lipsa unor strategii sectorile coerente, sau in cazul in care acestea exista, de implementarea defectuasa a acestora.

Desi documentele politice si programatice nationale, inclusiv Strategia de Securitate Nationala a Romaniei, considera transporturile feroviare, ca facand parte din “infrastructura critica” a tarii si, desi Uniunea Europeana si-a stabilit un set de prioritati in acest domeniu la care sa se racordeze toate Statele Membre, realitatile romanesti tradeaza un alt fel de comportament si atitudine.

Lucratorii feroviari au fost decimati pe parcursul “reformelor” la care a fost supusa calea ferata in ultimul deceniu, in sistem ramanad mai putin de o treime din salariati. Daca SNCF-ul anilor 90 avea in structura 220 000 de angajati, astazi numarul acestora abia atinge cifra de 75 000, in conditiile in care aportul de tehnologie in sistemul feroviar este neglijabil. Concedierile de personal care au stat la baza “reformelor” anterioare nu au dus la reabilitarea sistemului, ci dimpotriva la o degradare continua a acestuia. Aceasta situatie este inacceptabila si consideram ca este nevoie sa se gaseasca solutii realiste care sa rezolve problematica serioasa si complexa a retelei feroviare din Romania.

Indicatorii care evidentiaza importanta transportului feroviar si avantajele de necontestat ale acestui mod de transport: eficienta energetica, utilizarea terenului si impactul redus asupra mediului inconjurator, siguranta circulatiei, componenta sociala majora si nu in ultimul rand, satisfacerea nevoilor de aparare a tarii, isi reduc substantial valorile prin deciziile de reducere a capacitatilor si retelelor de transport feroviar si de trimitere in somaj a zeci de mii de lucratori.

Sistemul de transport feroviar nu poate fi comparat cu un autoturism de lux ce poate fi schimbat peste noapte cu plata in leasing si nici lucratorul feroviar nu poate fi recalificat cu aceeasi viteza cu care un ministru trece de la un minister la altul.

Sistemul de transport feroviar si lucratorii sai, constituie rezultatul unui efort national si o vocatie specifica pentru acest tip de activitate si nu poate fi afectat de decizii pompieristice, conjuncturale sau incompetent.

Statul trebuie sa intervina urgent pentru stoparea declinului tehnic alarmant al sistemului feroviar din Romania

Cu toate ca in majoritatea tarilor Uniunii Europene dezvoltarea acestui mod de transport ecologic si sigur este puternic sprijinita financiar de stat, promovandu-se o politica de descongestionare a retelelor de transport rutier prin stimularea trecerii fluxurilor de marfa si calatori catre transportul feroviar, in

Romania, calea ferata supravietuieste cu greu de pe o zi pe alta, cufundata in datorii uriase acumulate pe parcursul timpului, fara a se vedea nici o speranta in directia lichidarii acestora.

De altfel, politica Uniunii Europene este orientata clar spre promovarea transportului feroviar specificand foarte clar ca investitiile in retelele de transport pan-european (TEN – T) trebuie directionate in proportie de minim 55% catre proiectele feroviare si nu mai mult de 25% catre transportul rutier.

Romania insa, se situeaza la polul opus al acestei orientari, **investitiile in infrastructura rutiera find de 5 ori mai mari decat in cea feroviara.** In aceste conditii, evident, costurile operatorilor de transport feroviar legate de utilizarea infrastructurii vor fi mai mari cu aceeasi proportie fata de concurenta auto. Se creaza astfel o discriminare inadmisibila, promovata de statul roman impotriva propriei retele de cale ferata, cu un impact dezastruos, asupra operatorilor de transport feroviar de marfa si de calatori care inregistreaza o diminuare continua a cererii de servicii in favoarea celorlalte moduri de transport. Romania inregistreaza cele mai ridicate tarife de utilizare a infrastructurii feroviare din Europa.

Subfinantarea succesiva, an de an, a activitatii de mentenanta a condus la degradarea continua a elementelor componente ale sistemului feroviar roman, distribuite geografic de-a lungul a 20 385 kilometri de linii si in circa 992 statii de cale ferata.

Reactia logica a oricarui guvern pe timp de criza este demararea de investitii in infrastructura, fapt pentru care consideram ca anii acestia sunt potriviti pentru readucerea infrastructurii feroviare in parametrii tehnici moderni corespunzatori dezideratului de integrare in retelele de transport europene.

In acest sens, este absolut necesar sa se asigure in intregime, de la bugetul de stat, atat fondurile necesare reabilitarii infrastructurii feroviare, cat si fondurile necesare intretinerii curente a acesteia, astfel incat gestionarul infrastructurii sa nu mai inregistreze pierderi si totodata sa scada presiunea pe tariful de utilizare a infrastructurii perceput operatorilor feroviari.

Reducerea tarifulor de utilizare a infrastructurii feroviare

Tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare trebuie reduse la un nivel echivalent cu tarifele percepute de statul roman operatorilor de transport rutier, pentru a institui o competititie corecta si echitabila. Totodata transporturile RO-LA (camioane transportate in vagoane speciale) ar trebui scutite de la plata tarifului de utilizare a infratructurii, avand in vedere influentele benefice ale acestui mod de operare asupra reducerii poluarii si degradarii mediului inconjurator.

In acelasi context, insistam pentru eliminarea taxei absurd percepute sub forma accizei la combustibilul de alimentare a motorului pentru transporturile feroviare de calatori, marfa si pentru locomotivele si utilajele folosite la revizia si intretinerea infrastructurii feroviare. Aceasta taxa este destinata intretinerii infrastructurii rutiere, fiind de fapt o subventionare mascata a transportului auto prin taxe percepute operatorilor feroviari.

Compensarea diferentei reale dintre costurile de operare si tarifele sociale impuse la transportul de calatori

Toate tarile europene civilizate practica tarife scazute la transportul public feroviar de calatori, oferind populatiei un transport ieftin si de calitate, prin compensarea diferentei dintre costurile de operare si

tarifele sociale impuse de stat. Ponderea acestor compensatii in totalul veniturilor operatorilor feroviari de stat din tarile Uniunii Europene se situeaza la o valoare medie de 40%. In Romania, pe langa faptul ca aceasta compensatie nu reuseste sa se apropie de valoarea diferentei de cost, fiind redusa sistematic de la an la an, efectul acesteia este anulat in totalitate de valoarea foarte mare a tarifului de utilizare a infrastructurii.

Gasirea de urgent a unei solutii de stergere a datoriilor gestionarului infrastructurii feroviare (Compania Nationala CFR SA)

In acest fel, compania ar putea deveni eligibila pentru atragerea de fonduri europene pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare. Trebuie precizat faptul ca, la ora actuala, multe state membre ale Uniunii Europene reabiliteaza sistemul feroviar cu bani proveniti din fondurile Comunitatii.

In caz contrar, Romania va pierde miliarde de euro alocate la ora actuala in acest scop.

Achizitionarea energiei electrice de catre operatorii feroviari direct de la furnizori

Prin abilitarea operatorilor feroviari de a achizitiona energie electrica direct de la furnizori s-ar oferi un sprijin in functionarea acestora pe piata de transport libera, eliminandu-se astfel costurile impuse de intermediari, care pot dubla pretul final al energiei electrice. Eventualele litigii pe care intermediarii le au cu furnizorii de energie electrica produc efecte nedorite si asupra operatorilor feroviari.

Asigurarea de la bugetul de stat a fondurilor necesare pentru investitiile in achizitioanarea si modernizarea materialului rulant la operatorii feroviari de stat

Masura este necesara in vederea asigurarii competitivitatii transportului feroviar din Romania prin asigurarea resurselor financiare necesare atat societatii de transport de calatori SNTFC "CFR Calatori" S.A. cat si transportului de marfa SNTFM "CFR Marfa" S.A., pentru a putea moderniza si repara locomotivele si vagoanele cu durata de viata expirata si scadente la revizii, precum si pentru a asigura dotarea cu material rulant modern, in contextual liberalizarii iminente a accesului pe infrastructura feroviara.

De asemenea, este necesara si promovarea transporturilor intermodale printr-un sistem de ajutoare de stat pentru dezvoltarea acestor transporturi (subventii pentru transporturi intermodale, inclusiv pentru transportul RO-LA si Ferry-Boat, ajutoare pentru dezvoltarea de elemente de infrastructura, pentru achizitii de echipamente, mijloace de transport, etc).

Materiale folosite:

- Petitia pentru evitarea declansarii unor serioase conflicte sociale in sistemul de transport feroviar romanesc adresta Guvernului Romaniei de Alianta Nationala Sindicala Feroviara si Federatia Mecanicilor de Locomotiva din Romania cu ocazia mitingului feroviar de protest din data 29 aprilie 2009 la care au participat peste 10000 de lucratori din sector
- Scrisoarea deschisa a CSN MERIDIAN din data 29 august 2009, adresata Guvernului Romaniei cu ocazia mitingului de protest al lucratorilor din sectorul transporturilor feroviare