



UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI
MINISTERUL MUNCII, FAMILIEI
ȘI PROTECȚIEI SOCIALE
AMPOSDRU



Fondul Social European
POSDRU 2007-2013



Instrumente Structurale
2007-2013



CONFEDERAȚIA SINDICALĂ
NAȚIONALĂ MERIDIAN



FEDERAȚIA
AGRICULTORILOR
FERMIERUL

Conferința județeană Arad

26 septembrie 2012
Municipiul Arad, județul Arad

Argumente in favoarea sistemului de transport feroviar, in contextul intentiei Guvernului Romaniei de a privatiza Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfa CFR MARFA – S.A.

Companiile publice de transport feroviar asigura un serviciu de interes general

Transporturile feroviare au reprezentat motorul activitatilor economice in secolul 20. In anul 2012, nu avem niciun motiv sa consideram ca era acestui mod de transport a apus. La nivel global, european si national, in contextul dezbaterilor privind schimbarile climatice si dezvoltarea durabila, se vorbeste despre necesitatea promovarii unor moduri de transport cu emisie scazuta de gaze cu efect de sera, pentru diminuarea impactului asupra mediului inconjurator si ameliorarea conditiilor de viata ale populatiei.

Transportul feroviar de marfa si pasageri se califica a fi unul dintre cele mai sustenabile moduri de transport datorita urmatoarelor indicatori :

- ☞ **Eficiența 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 ocupă 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 numai 1/10 față de celelalte mijloace de transport;
- ☞ **Siguranta circulației** - transportul feroviar este incostabil mai sigur decât cel rutier. Numarul accidentelor soldate cu morti si raniti este cel mai mic dintre toate modurile de transport;
- ☞ **Coeziune socială** – acoperirea națională a rețelei creează posibilitatea deplasării cetățenilor la tarife accesibile, dar și transportul marfurilor 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





UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI
MINISTERUL MUNCII, FAMILIEI
ȘI PROTECȚIEI SOCIALE
AMPOSDRU



Fondul Social European
POSDRU 2007-2013



Instrumente Structurale
2007-2013



CONFEDERAȚIA SINDICALĂ
NAȚIONALĂ MERIDIAN



FEDERAȚIA
AGRICULTORILOR
FERMIERUL

Securitate Nationala a Romaniei subliniaza ca sistemul de transport feroviar face parte din „infrastructura critica” a tarii.

Diminuarea prezentei statului in economie, unul dintre obiectivele pe care le-au urmarit toate guvernele postdecembriste, indiferent de culoarea lor politica, reprezinta doar o alegere ideologica si mai putin rezultatul unui calcul economic pragmatic. Odata cu caderea sistemului comunist s-a trecut de la o extrema politica si economica, la alta. De la o economie de stat centralizata, la politicile si masurile economice neoliberales de astazi. Experienta tarii noastre si a altor state din UE, in ultimii ani, a dovedit ca este absolut necesar sa se metina functionarea unor servicii publice de interes general.

Romania era o tara care detinea una dintre cele mai intinse retele de cale ferata din Europa, in sa la 20 de ani de la caderea comunismului, caile ferate sunt intr-o stare catastrofală, victime ale dezinteresului guvernantilor de toate culorile politice.

Situatia actuala a transportului feroviar este departe de a fi compatibila pentru armonizarea acestuia cu sistemul de transport din statele membre ale Uniunii Europene. Avem o infrastructura slaba, incapabila sa suporte un transport eficient in ceea ce priveste viteza de transport si calitatea serviciilor. Politicile guvernamentale de pana acum nu au acordat atentia necesara acestui sector economic strategic, alocarea investitiilor, s-a realizat sporadic si total insuficient, prin exploatarea cailor de transport nu s-a obtinut randament economic satisfacator, iar calitatea serviciilor (respectarea programului orar, securitatea calatorilor si a marfurilor), are mari lacune.

- In acesti ani, peste 1500 de kilometri de cale ferata au fost dezactivati pentru a umple buzunarele “afaceristilor”cu fier vechi. Alti 550 de kilometri de linie ferata vor fi desfiintati in perioada urmatoare, numai ca urmare a angajamentelor luate de Guvernul Romaniei prin Scrisoarea de intentie din data de 8 iunie 2012, adresata Fondului Monetar International;
- Numarul de calatori a scazut continuu: de la 407,9 milioane de calatori in 1990, numarul s-a redus la 61 milioane in 2011, cu tentinta de scadere;
- In timp ce UE se reorienteaza catre transportul pe calea ferata pentru a proteja mediul, Romania tara membra din 2007, experimenteaza contrariul;
- Potrivit cifrelor oficiale, 40 la suta din tronsoane si 96 la suta din podurile feroviare au nevoie de reparatii ample;
- Infrastructura precara creaza dificultati altor activitati economice, in ceea ce priveste aprovizionarea cu materii prime sau desfacerea produselor;
- Intarzierile in transportul pe cale ferata sunt intre una si trei ore si se inmultesc fie vara din cauza caldurii, fie iarna din cauza gerului;
- Politicienii invoca foarte des ca explicatie criza, atunci cand se vorbeste despre investiti in infrastructura feroviara, fara sa ia in considerare faptul ca Romania a



UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI
MINISTERUL MUNCII, FAMILIEI
ȘI PROTECȚIEI SOCIALE
AMPOSDRU



Fondul Social European
POSDRU 2007-2013



Instrumente Structurale
2007-2013



CONFEDERAȚIA SINDICALĂ NAȚIONALĂ
NAȚIONALĂ MERIDIAN



FEDERAȚIA
AGRICULTORILOR
FERMIERUL

experimentat zece ani de creștere economică, fără ca în domeniul căilor ferate să se prevadă investițiile necesare.

Privatizarea Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă “CFR MARFA”

- CFR MARFA reprezintă cea mai mare companie de transport feroviar marfă din România, care angajează 11 000 de persoane și are mijloace fixe în valoare de 1,5 miliarde de euro.
- CFR MARFA deține un parc de material rulant de peste 39 000 de vagoane și peste 900 locomotive
- CFR MARFA deține în proprietate majoritatea terminalelor de containere
- CFR MARFA deține în proprietate toate depourile de locomotive ce deservește transportul de marfă
- CFR MARFA deține în proprietate toate podurile bascula amplasate pe infrastructura publică
- CFR MARFA deține tehnologia de transport combinat RO-LA, ceea ce-i permite companiei să ofere o gamă integrată de servicii de transport de marfă, în acord cu directivele europene în domeniul transportului intermodal și combinat.
- CFR MARFA are o importanță strategică în transportul pe calea ferată din România, atât prin obligațiile ce-i revin față de nevoile de apărare ale țării cât și prin serviciile de transport pe care le oferă unor sectoare de importanță majoră pentru economie.

Astfel, conform:

- ✚ OUG nr. 12/1998, art.1, alin. (3), - **transportul feroviar public constituie, prin natura sa, un sector strategic de interes național;**
- ✚ H.G. nr. 582/ 1998 - **CFR MARFA desfășoară activități de interes public național, în scopul realizării transportului feroviar public de marfă și al nevoilor de apărare a țării;**
- ✚ Protocolului interministerial privind colaborarea între Ministerul Apărării Naționale și Ministerul Transporturilor - **transportul feroviar constituie modul de transport de bază pentru transportul trupelor și materialelor militare, neîntrerupt, pe timp de pace, în caz de calamități naturale, situații de criză și război sau alte situații deosebite și se asigură de către (...) CFR MARFA;**



Cu toate acestea, Guvernul României dorește să scape de această companie !!!



UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI
MINISTERUL MUNCII, FAMILIEI
ȘI PROTECȚIEI SOCIALE
AMPOSDRU



Fondul Social European
POSDRU 2007-2013



Instrumente Structurale
2007-2013



CONFEDERAȚIA SINDICALĂ NAȚIONALĂ
MERIDIAN



FEDERAȚIA
AGRICULTORILOR
FERMIERUL

Memorandumul Tehnic de Înțelegere a Guvernului României cu Fondul Monetar Internațional din iunie 2012, stabilește sfârșitul lunii octombrie 2012, ca termen de referință pentru privatizarea CFR MARFA.

Prin procesul de privatizare se intenționează vânzarea unui investitor strategic sau unui consorțiu format din investitori strategici și financiari, a unui pachet de 100% din capitalul social al CFR MARFA, inclusiv acțiunile care ar rezulta în urma conversiei datoriei CFR MARFA față de bugetul de stat și a unei părți din datoria față de CFR SA.

„Selectia investitorului se va realiza prin metoda licitației cu strigare, cu criterii de precalificare, transparență și necondiționalitate” – ne asigură reprezentanții guvernamentali

În nota de fundamentare a Proiectului de Hotărâre pentru aprobarea strategiei de privatizare a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfa CFR MARFA –S.A. și a mandatului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pentru implementarea acesteia, se recunoaște ca: **este posibil ca o eventuală restructurare a CFR MARFA, ulterioara privatizării, să implice disponibilizarea unui anumit număr de salariați.**

Lucrătorii și sindicatele din sector considera că în caz de privatizare, disponibilizarile nu vor fi doar o posibilitate, ci o certitudine.

PROGRAMUL OPERAȚIONAL SECTORIAL „TRANSPORT” ar fi putut asigura fondurile pentru investițiile necesare modernizării infrastructurii feroviare dar din păcate plățile intermediare de la Comisia Europeană au fost de numai 279 de milioane de euro, respectiv 6,13% din suma totală alocată de 5,7 miliarde de euro

Programul Operațional Sectorial „Transport” 2007-2013 este un instrument strategic elaborat pe baza obiectivelor Cadrului Național Strategic de Referință care stabilește prioritățile, obiectivele și alocarea financiară pentru dezvoltarea sectorului de transporturi din România cu ajutor comunitar, în perioada 2007 – 2013.

Principalii beneficiari ai Programului Operațional Sectorial „Transport” sunt administrațiile naționale ale infrastructurilor de transport feroviar, rutier și naval, și administrațiile naționale și regionale ale infrastructurii aeroportuare. De asemenea, operatorii transportului feroviar public de călători pot fi potențiali beneficiari sub axa prioritară nr.2.

Programul Operațional Sectorial „Transport” a fost aprobat de către Comisia Europeană în data de 12 iulie 2007, prin Decizia nr. 3469 din 12 iulie 2007, de adoptare a programului operațional „Transport” de ajutor comunitar din partea Fondului European de



UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI
MINISTERUL MUNCII, FAMILIEI
ȘI PROTECȚIEI SOCIALE
AMPOSDRU



Fondul Social European
POSDRU 2007-2013



Instrumente Structurale
2007-2013



CONFEDERAȚIA SINDICALĂ
NAȚIONALĂ MERIDIAN



FEDERAȚIA
AGRICULTORILOR
FERMIERUL

Dezvoltare Regională și Fondului de Coeziune, în conformitate cu obiectivul „Convergență”, în regiunile din România.

Obiective specifice POS TRANSPORT:

- modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T, cu aplicarea măsurilor necesare pentru protecția mediului înconjurător
- modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale de transport, în conformitate cu principiile dezvoltării durabile
- promovarea transportului feroviar, naval și intermodal
- sprijinirea dezvoltării transportului durabil, prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului, și îmbunătățirea siguranței traficului și a sănătății umane.

Programul Operațional Sectorial „Transport” este structurat pe patru axe prioritare, ce cuprind domeniile de intervenție în cadrul cărora se pot finanța proiecte de transport:

- **Axa Prioritară 1 (3,854.87 Milioane de euro)** - Modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T în scopul dezvoltării unui sistem de transport durabil și integrării acestuia cu rețelele de transport ale UE
- **Axa Prioritară 2 (1,397.30 Milioane de euro)** - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara axelor prioritare TEN-T în scopul creării unui sistem național de transport durabil
- **Axa Prioritară 3 (322.89 Milioane de euro)** - Modernizarea sectorului de transport în scopul creșterii protecției mediului și a sănătății publice și siguranței pasagerilor
- **Axa Prioritară 4 (122.58 Milioane de euro)** - Asistență Tehnică pentru POS-T

Bugetul total este de aproximativ **5.7 Miliarde EUR** din care:

- ☞ Fondul de Coeziune și Fondul European de Dezvoltare Regională: 4.57 Miliarde EUR
- ☞ Bugetul de Stat: 1.09 Miliarde EUR



UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI
MINISTERUL MUNCII, FAMILIEI
ȘI PROTECȚIEI SOCIALE
AMPOSDRU



Fondul Social European
POSDRU 2007-2013



Instrumente Structurale
2007-2013



CONFEDERATIA SINDICALĂ
NAȚIONALĂ MERIDIAN



FEDERATIA
AGRICULTORILOR
FERMIERUL

Actiunile CSN MERIDIAN pentru promovarea si apararea intereselor lucratorilor feroviari

Confederatia Sindicala Nationala Meridian impreuna cu organizatiile sindicale din domeniu au sesizat in repetate randuri factorii de decizie la nivelul ministerelor de resort si al companiilor din transportul feroviar, in legatura cu problemele majore din sistem privind dezvoltarea si modernizarea acestuia, si in special, cu privire la conditiile sociale ale salariatilor.

Sindicatelor feroviare afiliate la CSN Meridian, au tras permanent semnalul de alarma privind prabusirea economica a societatilor comerciale de la calea ferata, fata de care guvernele nu au facut nimic.

- ☞ Am protestat fata de masurile de disponibilizare, aratand ca reducerea personalului angajat la calea ferata, fara masuri care sa contribuie la redresare economica a companiilor publice din sistem, nu reprezinta o garantie ca sistemul se va rentabiliza;
- ☞ S-au initiat actiuni de advocacy pe langa deputatii si senatorii din Parlamentul Romaniei, cu obiectivul de a avea un buget multianual pentru investitii in infrastructura feroviara dar si pentru a se restabili echilibrul dintre finantarea alocata infrastructurii rutiere si infrastructura feroviara;
- ☞ S-a prezentat la Bruxelles, reprezentantilor Comisiei Europene, situatia sistemului feroviar din Romania si provocarile la care trebuie sa raspunda pentru a fi compatibil cu sistemul feroviar european;
- ☞ S-a organizat in Parlamentul Romaniei, o Conferinta cu participare europeana, in care s-au prezentat directiile in tarile membre UE pentru dezvoltarea acestui sector, cat si bunele practici europene;
- ☞ Impreuna cu sindicatelor din transportul feroviar, am avut intalniri cu reprezentantii FMI si UE pentru a expune pozitia noastra fata de starea dezastruoasa a acestui sector de activitate, in speranta influentarii Guvernului de a aloca fonduri pentru investitii in infrastructura;
- ☞ S-a mentinut legatura constanta cu Comisia Europeana, Comitetul Economic si Social European si alte institutii europene relevante pentru domeniul transporturilor si s-a asigurat reprezentarea pozitiilor sindicatelor din sector la dezbaterile europene pe teme ce privesc transportul feroviar.