



# Federația Mecanicilor de Locomotivă din România



Afiliată la Cartel ALFA, ALE și CSNTR



București, str. Ștefan Stoica, nr. 27, sector 1  
e-mail: [fml@fml.ro](mailto:fml@fml.ro) pagina web: [www.fml.ro](http://www.fml.ro)  
Tel/Fax: 021 2600650, 021 2600254, Tel/Fax CFR: 91 143228



---

Președinte: Iulică MĂNTESCU; Vicepreședinți: Voicu Lucian SALA , Dan PINTEA, Romeo ALDEA; Secretar General: Radmilo FELIX

---

Nr. 4220/30.08.2010

## SCRISOARE DESCHISA

*pe tema strategiei de restructurare a sistemului feroviar – august 2010*

Catre,

**Guvernul României  
Domnului Prim Ministru Emil Boc**

**Ministerul Transporturilor și Infrastructurii  
Domnului Ministru Radu Berceanu**

**Transportul feroviar public din Romania constituie, prin natura sa, un sector strategic de interes national, reprezinta un serviciu public esential pentru societate, contribuie la libera circulatie, la rezolvarea unor interese majore ale economiei, la deplasarea persoanelor, marfurilor si a altor bunuri, in interiorul tarii si in trafic international, cu un grad inalt de siguranta, in conditii ecologice, eficiente si indeplineste sarcini specifice pentru nevoile de aparare a tarii, potrivit legii.**

In anul 1998, sistemul feroviar din Romania s-a reorganizat prin divizarea Societatii nationale a cailor ferate Romane, si s-a creat cadrul juridic pentru separarea institutionala a activitatii de exploatare si intretinere a infrastructurii feroviare de activitatea de operare a serviciilor de transport feroviar, respectand criteriile economiei de piata, astfel Romania fiind prima tara care a realizat separarea institutionala intre administrarea infrastructurii feroviare si operatorii de transport feroviar.

Deschiderea pietei nationale atat in transportul feroviar de marfa, cat si in cel de calatori, in anul 1998 a creat premisele aparitiei operatorilor de transport feroviar cu capital privat prin incurajarea liberei concurente cu toate beneficiile ce decurg privind scaderea costurilor si cresterea calitatii serviciilor oferite pietei.

Dupa mai multe etape de reorganizare institutionala desfasurate in ultimii 20 de ani, sistemului feroviar nu i s-au asigurat veniturile necesare modernizarii si intretinerii, ajungand datorita degradarii continue sa inregistreze mari restante la reparatia capitala a elementelor care compun infrastructura publica materializata in peste 20 mii de km/linii si cca 950 statii de cale ferata, precum si restante mari la lucrarile de intretinere si reparatii curente la linii, lucrari de arta, instalatii de siguranta circulatiei, tuneluri, linii electrice de contact. **Toate acestea au avut drept consecinte:**

- Scaderea vitezei comerciale pe intreg ansamblu retelei, ajungandu-se la 43 km/ora la trenurile de calatori si de 24 km/ora la trenurile de marfa.
- Existenta unui numar foarte mare de puncte periculoase, astfel pe intreaga retea inregistrandu-se peste 1300 de puncte periculoase din care 426 de categoria I, si din acestea 265 pe liniile magistrale si principale, datorate zonelor cu terasamente slabite sau cu riscuri de pierdere a stabilitatii din cauza fenomenelor meteo, zonelor cu pericol de caderi de stanci si lucrarilor de arta cu probleme tehnice.
- Costuri mai mari pentru reabilitare prin neefectuarea la timp a lucrarilor de intretinere si reparatii.
- Inregistrarea de intarzieri foarte mari fata de mersul programat.
- Aparitia unor defectiuni accidentale la materialul rulant fapt care determina intarzieri semnificative fata de mersul de tren programat.
- Costuri mai mari cu energia electrica si combustibilul, ca urmare a supraconsumurilor datorate varstei inaintate a parcului de locomotive (avand o vechime medie de 30 de ani la locomotive si de aproximativ 20 de ani la vagoane).
- Numarul mare de reclamatii din partea calatorilor si a agentilor economici beneficiari ai serviciilor de transport.

**Cauzele care au dus infrastructura feroviara si materialul rulant intr-o stare tehnica precara sunt:**

- Alocarea an de an de la bugetul de stat a unor sume infime, total insuficiente pentru reparatii capitale.
- Lipsa alocatiilor de la bugetul de stat pentru intretinere, reparatii curente si modernizari.
- Venituri proprii insuficiente pentru a realiza lucrarile de reparatii la termenele prevazute de normativele republicane si de instructiile de serviciu CFR in vigoare.
- Starea de degradare a infrastructurii feroviare a fost accentuata si de calamitatile naturale din anii 2005, 2006, 2008, 2010 neacoperite cu fonduri pentru refacerea infrastructurii distruse.
- Incasarea an de an a veniturilor tot mai mici datorita orientarii accentuate spre transportul rutier in defavoarea celui feroviar de calatori si de marfa, dezavantajat de tarifele discriminatorii practicate de statul Roman, intre cele doua moduri de transport. Desi sistemul feroviar are un randament energetic mult mai ridicat fata de cel rutier, gradul de poluare in transportul feroviar fiind de 10 ori mai mic decat cel din transportul rutier, iar

siguranta circulatiei in transportul feroviar fiind de 3000 de ori mai buna decat cea din transportul rutier, cu toate ca Directiva 214 a Comunitatii Europene obliga statul Roman sa asigure un echilibru privind taxele impuse la cele doua moduri de transport, acesta nu a facut-o, dezavantajand astfel sectorul feroviar care are impuse tarife de utilizare a infrastructurii feroviare mult mai mari comparativ cu cel auto. De asemenea, nu au fost respectate nici prevederile Directivei 91/2004 care obliga la reducerea de sarcini la unitatile feroviare pentru a nu se inrautati situatia financiara a acestora.

Facand o comparatie cu modul in care statele Europene sustin financiar infrastructura feroviara, constatam cu indignare ca Romania se afla pe ultimul loc cu o alocatie anuala de numai 147 euro/km de linie, in timp ce alte state europene aloca fonduri importante pentru intretinerea si modernizarea infrastructurii feroviare. Astfel, Germania aloca 124589 euro/km linie, Franta 191215 euro/km linie, Belgia 531799 euro/km linie, Olanda 412306 euro/km linie, Ungaria 70511 euro/km linie, Austria 64513 euro/km linie, Bulgaria 8453 euro/km linie. Cifrele demonstreaza, evident, faptul ca infrastructura feroviara din Romania este puternic subfinantata si in aceste conditii nu poate sustine un trafic feroviar de calitate si competitiv. Este clar ca o retea feroviara in care se aloca de 400 pana la 1000 de ori mai putine resurse comparativ cu ceea ce se intampla in jurul ei, risca izolarea din comunitatea feroviara europeana, nu poate face fata cerintelor moderne privind transportul feroviar si nici nu poate sustine operatorii de transport in competitia cu modul de transport auto.

In aceste conditii principala sursa de venit a Companiei Nationale de Cai Ferate „CFR SA”, o reprezinta tariful de utilizare a infrastructurii feroviare (TUI), in valoare de 9 lei/tren km aplicat transportului public de calatori si 14,7 lei/tren km pentru transportul de marfa, in timp ce veniturile bugetare au o pondere infima sau lipsesc cu desavarsire. Spre comparatie in Germania TUI-ul pentru traficul de marfa are o valoare de 2,5 euro/tren km, in Portugalia, Elvetia si Italia cca 2 euro/tren km, Franta – 1 euro/tren km, Spania sub 0,5 euro/tren km. La transportul de calatori pe liniile ferate conventionale in Europa se practica tarife de: Italia – 2,5 euro/tren km, Belgia – 2 euro/tren km, Portugalia – 1,8 euro/tren km, Olanda si Elvetia – 1,5 euro/tren km, Spania – 0,5 euro/tren km. Prin urmare, TUI-ul practicat in Romania este de 7-8 ori mai mare fata de cel din principalele administratii feroviare europene moderne. Aceeasi proportie de 7-8 ori mai mare se inregistreaza si in raport cu tarifele de acces al operatorilor auto pe infrastructura rutiera din Romania. Cele aratate mai sus sunt rezultatul unei alocari disproportionata a resurselor financiare pentru cele doua infrastructuri. Astfel, spre exemplu, Ministerul Transportului aloca in 2010 cca 5 miliarde de lei pentru infrastructura rutiera si doar 250 milioane lei infrastructurii feroviare, in conditiile in care Uniunea Europeana a stabilit ca ponderea investitiilor in calea ferata sa fie mai mare decat in infrastructura rutiera.

- CFR Calatori a actionat in mod continuu in vederea detinerii unui parc propriu de material rulant care sa imbine cerintele privind „reabilitatea serviciilor de transport, imbunatatirea calitatii acestora si alinierea la conditiile europene de transport, in vederea integrarii in sistemul de transport european impuse prin Planul de Masuri Prioritare pentru integrare europeana din cadrul Programului Legislativ European”. Situatie curenta este caracterizata de un parc de vagoane la care solutiile tehnice si tehnologice depasite ofera conditii de confort sub nivelul european intr-un procent de peste 77%, avand in vedere ca aceste vagoane au o varsta mai mare de 20 de ani. Tot datorita restrictiilor bugetare, ciclul de reparatii planificate RR, RG, impus in cadrul normativului feroviar 65-005 din 2008

„vehicule de cale ferata”, anexa la OMT nr. 364/2008 „prin care se reglementeaza ca fiecare locomotiva sau automotor sa efectueze la aproximativ 5 ani o reparatie in cadrul mentenantei grele obligatorii” este practic abandonat. S-a ajuns astfel in situatia in care, la momentul actual se inregistreaza restante mari la reparatiile programate RR, RG, aceste locomotive in prezent efectuand serviciu. Neefectuarea acestor reparatii la momentul scadentei conduc la frecvente inceputuri de incendiu si defectari ale acestor locomotive si automotoare peste limita normalului, precum si la conditii precare si inumane de munca pentru personalul de locomotiva.

- In transportul feroviar de marfa pe fondul scaderii prestatiei cu cca 40% in anul 2009 fata de 2008, CFR Marfa a pus in aplicare la inceputul anului un program de reorganizare soldat cu disponibilizarea a peste 6000 de salariati. In continuare se constata ca societatea lucreaza in pierdere, datorita costurilor mari de acces pe infrastructura in dezavantaj evident, fata de transportul auto; a investitiilor inefficiente avand ca rezultat indatorarea fata de un consortiu de banci, ca urmare a emisiei de Eurobonduri din anul 2002, investitii care nu s-au materializat in achizitionarea de material rulant modern.

Toate cele expuse pana acum arata ca situatia grea in care se afla sistemul feroviar din Romania se datoreaza politicilor incoerente si discriminatorii practicate de statul Roman in domeniul transporturilor si nicidecum salariatilor. Este greu de inteles cum a putut statul Roman in anii 90, avand un PIB de cca 40 miliarde de dolari, sa sustina un sistem feroviar integrat cu o cota importanta din piata transporturilor si cu peste 200 de mii de salariati, in timp ce la ora actuala, cand PIB-ul este de 4 ori mai mare nu reuseste sa sustina o cale ferata amputata si saracita de personal. Salariatii insa au fost cei care au platit de fiecare data greselile guvernantilor prin pierderea orelor de munca si prin inrautatirea conditiilor in care muncesc.

**Nu este prima oara cand FML supune aceste probleme atentiei institutiilor statului (MTI, Guvern, Parlament, Presedentie), de fiecare data demersurile noastre au ramas fara ecou, situatia caii ferate inrautatindu-se continuu.**

**Analizand propunerile transmise de Ministerul Transporturilor prin „Strategia de restructurare a domeniului feroviar, editia august 2010”, Federatia Mecanicilor de Locomotiva (FML) va transmite pentru a cincea oara (a se vedea actele anexate) urmatoarele propuneri pentru alinierea Romaniei la practica normala a Statelor din Uniunea Europeana in domeniul feroviar:**

- Depolitizarea completa a conducerii societatilor feroviare, AFER, CENAFER.
- Asigurarea stabilitatii si continuitatii conducerii societatilor feroviare, prin incheierea unor contracte de mandat pe o perioada de 5 ani, in care sa fie specificate criteriile clare de performanta, precum si prevederi anticoncurenta.
- Promovarea in regim de urgenta a unei strategii pe termen mediu si lung cu privire la sectorul feroviar.
- Regandirea politicii bugetare a societatilor feroviare, prin elaborarea de bugete multianuale avand in vedere durata mare de derulare a investitiilor in acest sector.
- Stingerea datoriilor inregistrate in sistemul feroviar prin trecerea lor la datoria publica asa cum fac statele din vestul Europei, evitandu-se astfel acumularea de dobanzi si penalitati, care oricum nu vor putea fi platite niciodata.

- Reorganizarea structurala a caii ferate intr-un sistem integrat (cu readucerea filialelor in structura societatilor), eliminand astfel o serie de cheltuieli suplimentare si simplificand structura conducerii.
- Asigurarea de la bugetul de stat, prin prevedere expresa in legea bugetului, a fondurilor necesare intretinerii si modernizarii infrastructurii feroviare in valoare anuala de 1,7–2,2 miliarde lei, respectiv 0,35–0,45% din PIB.
- Rezolvarea problemei datoriei companiei catre furnizorii de energie electrica prin iesirea din situatia actuala de consumator captiv, in scopul achizitionarii de energie electrica de pe piata libera, la tarife avantajoase.
- Interventia energică a guvernului pentru desființarea monopolurilor constituite de furnizorii unici feroviari în aprovizionarea unităților din calea ferată.
- Organizarea evidenței contabile stricte a pieselor de schimb și materialelor folosite pentru repararea și întreținerea materialului rulant.
- Consolidarea structurilor organizatorice din cadrul sectoarelor de activitate care realizeaza pregatirea si implementarea proiectelor cu finantare europeana si, de asemenea, realizarea masurilor privind stimularea materiala a personalului care lucreaza efectiv la implementarea acestor proiecte.

#### **La CFR Calatori se impune:**

- nivelul anual al subventiei aprobat prin BVC sa acopere diferenta dintre costurile de transport si veniturile reale realizate din tarifele de transport in procent de 0,35-0,40% din PIB, adica 1,71-1,95 miliarde lei.
- Stingerea datoriilor acumulate datorita nivelului scazut al subventiei in ultimii 6 ani, prin trecerea acestora la datoria publica.
- Regandirea taxei de utilizare a infrastructurii pentru reducerea cheltuielilor cu plata TUI prin:
  - stabilirea valorii TUI direct proportionala cu parametrul de performanta a infrastructurii feroviare, respectiv reducerea proportionala a valorii TUI cu intarzierile datorate infrastructurii pentru fiecare tren.
  - scutirea de la plata TUI a diferentei de ruta in cazul trenurilor care circula pe rute deviate.
  - stabilirea valorii TUI proportional cu tonajul si viteza trenurilor in circulatie si diminuarea acestora in zonele cu restrictii de viteza.
- Sistarea trecerii liniilor in categoria asa zisa neinteroperabila si renuntarea la conceptul de neinteroperabilitate, avand in vedere ca interoperabilitatea reprezinta o modalitate de interconectare a retelelor feroviare europene si nicidecum o forma de clasificare a liniilor feroviare dupa gradul de utilizare.
- Elaborarea si promovarea in regim de urgenta a unui pachet legislativ care sa reglementeze transportul rutier de pasageri in scopul asigurarii sigurantei si confortul acestora, prin interzicerea efectuarii acestui transport cu microbuze pe distante mai mari de 100 km si realizarea unui control strict si eficient a respectarii vitezelor de circulatie ale mijloacelor auto.
- Crearea bazei legislative care sa permita un cadru concurential corect intre toate modurile de transport de calatori, prin includerea tuturor costurilor reale (deopotriwa interne si externe), in costul total al transportului.

- Implementarea unui sistem informatic care sa permita monitorizarea alimentariilor de combustibil a locomotivelor, controlul in timp real al consumurilor.
- Monitorizarea si controlul accesului calatorilor in scopul combaterii calatoriei frauduloase in toate statiile mari de cale ferata.
- Relaxarea si simplificarea reglementarilor privind procedurile de instruire, autorizare si verificare periodica a personalului cu responsabilitati in siguranta circulatiei si marirea termenelor la care se efectueaza verificarea periodica.
- Implementarea vanzarii electronice si online a biletelor de calatorie in scopul atragerii unui numar cat mai mare de clienti la transportul de calatori.
- Actuala structură de trenuri personale, accelerate, rapide și inter-city trebuie înlocuită treptat în urmatoarea perioada cu o structură nouă, aliniată la cea europeană, după cum urmează:
  - Trenuri Inter-City: vor circula în timpul zilei și vor lega principalele orașe din România, utilizând liniile interoperabile.
  - Trenuri Inter-Regio: vor asigura serviciul de transport de masă, pe distanțe medii. Vor rula pe infrastructura convențională și vor acoperi zilnic distanțe între 100 și 400 de kilometri. Viteza medie va fi de circa 100 km/oră, astfel încât timpul de călătorie să nu depășească 4 ore. Vor circula la intervale de 30, 60 sau 120 de minute pe fiecare rută și vor asigura conexiuni convenabile în stațiile de cale ferată importante.
  - Trenuri regionale (locale): vor asigura transportul în jurul marilor orașe asigurând traficul suburban și de navetiști. Aceste trenuri vor circula în regim de frecvență foarte înaltă, cu tarife simplu de memorat. Vor fi trenuri cu accelerare rapidă (rame electrice sau Diesel) pentru a minimiza duratele de circulație între stații.
  - Trenuri de noapte: Călătoriile pe distanțe lungi sa fie făcute noaptea în trenuri cu vagoane de dormit, pe distanțe ce vor fi străbătute în 8-10 ore.
 Această structură se va putea realiza pe măsură ce parcul actual de material rulant se va moderniza axându-se în special pe rame electrice și automotoare.

**Pentru societatea de transport CFR Marfa care nu primește subvenție din partea statului si evolueaza pe piata liberalizata a transporturilor feroviare de marfa si care de la infiintarea ei pana in prezent a disponibilizat 2/3 din cifra de personal se impune a se lua urmatoarele masuri:**

- Regandirea taxei de utilizare a infrastructurii care nu ar trebui sa depaseasca valoarea de 6 lei/tren km.
- Prevederea in contractul cadrul de acces pe infrastructura feroviara a unor despagubiri si penalitati pe care CNCFR SA sa le plateasca in cazul nerespectarii conditiilor de circulatie prevazute in livretul de mers al trenurilor de marfa.
- Gasirea de solutii pentru stingerea datoriilor acumulate de catre CFR Marfa, datorita nivelului mare al TUI, precum si a neincasarilor la timp a contravalorii prestatiilor efectuate pentru unele firme de stat (CET-uri) aflate in dificultate financiara.
- Promovarea unei Hotarari de Guvern privind declararea Societatii Comerciale de Transport Maritim si de Coasta CFR "Ferry-Boat" SA societate comerciala de interes strategic si transferul pachetului de actiuni detinut de SNTFM "CFR Marfa" SA la aceasta societate in administrarea MTI. Scopul acestui act normativ consta in implementarea politicii si strategiei nationale in domeniul transportului maritim pe liniile ferry-boat prin

menținerea controlului statului în acest sector, în concordanță cu Hotărârea nr. 65 din 25.06.2008 a Consiliului Suprem de Aparare a Țării.

- Lege cu privire la derularea transporturilor intermodale. Considerăm necesar sistemul de ajutoare de stat pentru dezvoltarea transporturilor intermodale (subvenții pentru transporturi intermodale, inclusiv pentru transportul RO-LA și Ferry-Boat, ajutoare pentru dezvoltarea de elemente de infrastructură, scutiri de taxe și impozite pentru achiziții de echipamente, mijloace de transport, etc.)
- 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 nelocale existente în prezent, prin aplicarea unui tarif de utilizare a infrastructurii pentru transportul rutier similar și comparabil cu cel aplicat pentru transportul pe calea ferată, fapt ce va asigura și va stimula transferul de pe sosea 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.
- Donarea sau concesionarea unor triaje sau stații tehnice de la CFR SA către CFR Marfa pentru a fi folosite ca depozite pentru vagoanele care nu sunt momentan în circulație și pentru care CFR SA percepe taxa de staționare.

**Atat pentru transportul de calatori cat si cel de marfa pe calea ferata se impune:**

- Modificarea Legii nr. 571/2003 privind Codul Fiscal, și anume art. 201 în sensul completării cu un nou alineat care să cuprindă următoarele:
  - a) “produsele energetice livrate în vederea utilizării drept combustibil pentru motor pentru transporturile feroviare de calatori, marfa și pentru locomotivele și utilajele folosite la revizia și întreținerea infrastructurii feroviare”.Această scutire de la plata accizelor, instituite de fapt pentru întreținerea infrastructurii rutiere, ar conduce la relansarea transportului feroviar prin posibilitatea micșorării tarifelor atât la transportul de calatori, cât și la cel de marfa. Astfel s-ar elimina încă o formă de discriminare inadmisibilă a transportului feroviar în raport cu transportul auto.
- Achiziționarea energiei electrice de pe piața liberă ca și consumatori eligibili prin efectuarea în regim de urgență de către CNCFR SA a demersurilor necesare în vederea modificării avizelor de racordare, pentru toate substațiile de tracțiune. Derularea acestei acțiuni va putea avea loc după lichidarea datoriei pe care o înregistrează CNCFR SA la SC Electrica SA și după modificarea corespunzătoare a normelor ANRE.
- Elaborarea în regim de urgență a unor reglementări care să permită celor doi operatori de transport feroviar recuperarea investițiilor făcute de către aceștia pentru formarea personalului de locomotivă în cazul în care personalul respectiv îi părăsește în mod voluntar în favoarea altui operator sau administrator de infrastructură feroviara (reținerea autorizațiilor necesare serviciului pe tipuri de material rulant și pe secții de infrastructură feroviara).
- Interzicerea folosirii de personal care cumulează pensia cu salariul în funcții cu responsabilități în siguranța circulației feroviare.
- Înființarea unei societăți independente de exploatare și întreținere a materialului rulant în vederea reducerii cheltuielilor de exploatare, îmbunătățirii stării tehnice a parcului de locomotive, redistribuirii activelor excedentare, precum și pentru o mai bună utilizare a personalului de întreținere și exploatare.

Federatia Mecanicilor de locomotiva a atras in repetate randuri atentia asupra declinului tehnic alarmant in care se afla Calea Ferata, datorat subfinantarii cronice a sistemului de transport feroviar din ultimele decenii, adevarata cauza a problemelor din sistem, si de aceea considera ca programul propus de Ministerul Transporturilor si Infrastructurii este nerealist si nu-si va putea atinge scopul propus.

FMLR se opune categoric disponibilizarilor de personal, fapt pentru care vom uza de toate formele legale de protest pentru apararea membrilor nostri de sindicat. Programele propuse nu prezinta un plan concret de reorganizare cu solutii reale, corecte si fezabile privind redresarea economica a societatilor, nu contine masuri de reorganizare si eficientizare a activitatii pe etape, obiective, termene si resurse.

Pentru evitarea conflictelor deschise, Federația Mecanicilor de Locomotivă din Romania va solicita, domnule prim-ministru, o intalnire de urgenta pe marginea problemelor din sistemul feroviar.

**Președinte FML,  
Iulică MĂNTEȘCU**

