

În Anul Căilor Ferate Europene, Guvernul n-a dat niciun ban pentru material rulant nou

16 septembrie 2021



Deși 2021 este Anul Căilor Ferate Europene, Guvernul nu a alocat niciun ban pentru repararea locomotivelor trenurilor de călători și nici pentru achiziționarea de material rulant nou, în condițiile în care o treime dintre trenurile de călători ar fi trebuit înlocuite cu unele noi, a declarat, joi, pentru AGERPRES, președintele Federației Sindicatelor

Transportatorilor Feroviari din România (FSTFR), Rodrigo Maxim, în timpul unui miting organizat de mai multe sindicate în fața sediului Guvernului.

"Mai ales în Anul Căilor Ferate Europene, cu CFR Călători având ca acționar unic statul român, statul român n-a mai dat niciun fond pentru materialul rulant din 2011 până în prezent. În anul 2021, Anul Căilor Ferate Europene, Guvernul n-a dat nici măcar fonduri pentru repararea locomotivelor. Locomotivele se defectează în permanență, iar consecințele sunt întârzierile de trenuri și îndepărtarea călătorilor de transportul feroviar de călători. Nu înțelegem de ce există această politică a Guvernului de a îndepărta călătorii de transportul feroviar, care este și un transport ecologic. Au îndepărtat întâi studenții și acum încearcă să îndepărteze călătorii de transportul feroviar, prin defectări și prin condițiile pe care le oferă călătorilor și prin faptul că nu vor să cumpere material rulant", a afirmat Rodrigo Maxim.

Liderul sindicatului din domeniul feroviar a susținut că România putea schimba complet toate trenurile CFR Călători cu unele noi, dacă utiliza fondurile europene din exercițiile financiare 2014-2020 și 2021-2027, și a acuzat Guvernul că nu a dorit să finalizeze proiectele pe fonduri europene care ar fi permis acest lucru.

"Motivul pentru care am ieșit azi în stradă este că anul 2021 e declarat Anul Căilor Ferate Europene, toate țările din UE au întâmpinat Anul Căilor Ferate Europene cu trenuri noi, cu viteze între 160-500 de kilometri la oră și cu infrastructura feroviară care permite aceste viteze, în timp ce în România, deși au existat fonduri europene pe exercițiul

financiar 2014-2020, când trebuiau înlocuite o treime dintre trenurile vechi cu trenuri noi, nu avem în circulație o treime dintre trenuri noi, cum trebuia. Existau fonduri europene pe exercițiul financiar 2021 - 2027 și prin PNRR pentru încă două treimi de trenuri noi pentru toți operatorii de transport feroviar de călători din România, pentru care încă nici nu s-au făcut proiecte. Românii aveau și ei dreptul să circule cu trenuri noi, cum se circulă în toată Uniunea Europeană. (...) Au existat fondurile europene, au existat proiecte pe fonduri europene, proiecte pe care n-au vrut să le finalizeze, n-au făcut proiecte noi pe fonduri europene pentru materialul rulant, deși trebuia să schimbe materialul rulant la toți operatorii de transport feroviar de călători, să fie numai trenuri noi", a menționat Rodrigo Maxim.

De asemenea, președintele Federației Sindicatelor Transportatorilor Feroviari din România a declarat că Guvernul vrea să distrugă CFR Călători, prin pierderi fabricate plasate în bugetul companiei.

"Infrastructura feroviară trebuia modernizată, ca să avem și noi infrastructura ca care să permită circulația trenurilor cu măcar 160 de kilometri la oră, cum e pe București - Constanța. (...) Dar noi observăm că Guvernul distruge CFR Călători din exterior, în Anul Căilor Ferate Europene, după ce aproape a distrus CFR Marfă. Pentru infrastructura feroviară Guvernul nu face prea mult, deși existau posibilități, pe fonduri europene. Toată Uniunea Europeană, Germania, Franța, au umplut de ajutoare transportul feroviar de călători. Germania a dat 2,1 miliarde de euro pentru a achita 98% din taxa de utilizare a infrastructurii și a dat multe alte ajutoare de stat, pentru a ajuta pe timpul pandemiei transportul feroviar. (...) Ca exemplu, bugetul de venituri și cheltuieli pentru acest an al CFR Călători s-a adoptat abia în luna septembrie, încă nu a apărut în Monitorul Oficial, deci după ce au trecut două treimi din an, și l-au aprobat pe pierderi de 360 de milioane de lei, ceea ce este inadmisibil, pentru că regulamentul european prevede clar că operatorii de transport feroviar de călători trebuie să aibă un profit de 35%, deci să nu fie pe pierdere", a precizat Rodrigo Maxim.

Liderul FSTFR a argumentat că tăierea subvențiilor pentru studenți la călătoria cu trenul reprezintă un exemplu de "pierderi fabricate" de Guvern la CFR Călători.

"Spunem că sunt pierderi fabricate pentru că Guvernul a scăzut 180 de milioane de lei din compensația CFR Călători pe anul 2021, în condițiile în care a crescut prețul la curent electric, la motorină, au crescut masiv toate costurile, iar Guvernul trebuia să dea bani mai mulți la compensație, dar în realitate au luat 180 de milioane și au mai tăiat și 200 de milioane de la facilitățile de călătorie de la studenți. Studenții aveau gratuitate pe calea ferată, ceea ce însemna facilități de călătorie pentru CFR Călători în valoare de 200 de milioane. Dacă am aduna 200 de milioane cu 180 de milioane, sunt 380 de milioane, deci este clar că la un buget de venituri și cheltuieli aprobat cu 360 de milioane pe pierderi, dacă adunăm cu cei 380 de milioane pe care trebuia să-i avem, bugetul CFR Călători era

pe plus. În consecință, CFR Călători trebuie să fie unitate rentabilă", a subliniat Rodrigo Maxim.

Pe de altă parte, liderul sindical a susținut că mecanicii de locomotivă și șefii de tren de la CFR Călători lucrează până la 40 de ore suplimentare în fiecare lună iar conducerea companiei susține că CFR Călători are surplus de mecanici de locomotivă în schema de personal.

"Protestăm și împotriva înghețării salariilor, nu se justifică înghețarea salariilor la CFR Călători. Ei justifică și mint populația că CFR Călători are surplus de mecanici. (...) Directorul general, Ovidiu Vizante, ori minte ori este mințit, când spune că are surplus de mecanici de locomotivă. Protestăm pentru că nu vrea să facă schimbul real de generații. Nu se poate să ai surplus de mecanici de locomotivă când toți mecanicii de locomotivă depășesc norma de ore lucrate cu 20-30-40 de ore în fiecare lună. La fel și la șefii de tren, se depășește cu 20-30-40 de ore de om, deci nu ai cum să ai surplus la mecanici de locomotivă, la șefi de tren, la casiere, la revizori tehnici de vagoane. Practic Guvernul României încearcă să dea vina pe CFR Călători, când CFR Călători lucrează pe datorie", a adăugat Rodrigo Maxim.

Acesta a mai declarat că sindicaliștii din domeniul feroviar protestează în fața Guvernului și pentru punerea în aplicare a legii statutului personalului feroviar.

"De asemenea, protestăm pentru că o dată cu anul 2021 s-a prevăzut să intre în vigoare statutul personalului feroviar și observăm că s-a prorogată termenul pentru data de 1 aprilie 2022 și nu intenționează nimeni să pună această lege în aplicare. Pentru feroviară această lege însemna o creștere de salariu de 12% de la 1 decembrie și de 22,4% la 1 aprilie 2022, nu însemnau creșteri salariale cu impact financiar față de anul 2020, deoarece în anul 2021 a scăzut numărul de personal de la 13.000 la 11.600. La aplicarea legii statutului personalului feroviar ar fi urmat să iasă la pensie aproape 2.000 de salariați, ceea ce ar fi permis și cea de-a doua creștere, de 22,4%, deci nu ar fi fost un impact financiar față de fondul de salarii alocat în anul 2020 pentru CFR Călători", a încheiat Rodrigo Maxim.

Sursa: <https://www.agerpres.ro/>