

Scrisoare de protest a feroviarilor trimisă la Guvern

27 iulie 2020

Patronatul transportatorilor feroviari și trei sindicate din domeniu au trimis recent o scrisoare Guvernului în care acuză dezinteresul acestuia de a susține sectorul la patru luni de la primele promisiuni făcute, dar și discriminarea transporturilor feroviare și favorizarea celor rutiere, contrar politicilor publice europene.



Vasile Șeclăman, președintele Patronatelor Feroviare Private, spune că sectorul a primit doar promisiuni de la Guvern.

Este evident faptul că transporturile feroviare sunt departe de atenția Guvernului. Nouă comunicate de presă din zece trimise de către Ministerul Transporturilor și aceeași pondere de proiecte anunțate public privesc transporturile rutiere și rețeaua de autostrăzi, nu căile ferate. Acuze grave aduse de patronatele și sindicatele din domeniul feroviar Guvernului. La patru luni de la debutul pandemiei și de la momentul la care erau făcute primele promisiuni sectorului feroviar, patronatele și sindicatele afirmă că nu sunt

ajutate să depășească problemele, după cum se întâmplă în alte țări, dar și că sunt favorizate transporturile rutiere competitori.

„Industria feroviară românească a ajuns astăzi într-un moment critic unic pentru istoria sa de 150 de ani, care se suprapune peste o criză medicală și economică fără precedent în istoria contemporană. Modul în care dumneavoastră veți înțelege să ne susțineți în această perioadă dificilă va decide dacă această criză devine o oportunitate pentru transportul feroviar.

Pas ireversibil către un dezastru pentru industria de profil

Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR) și Organizațiile sindicale din domeniu au atras în repetate rânduri atenția asupra deciziilor prin care statul român perpetuează un mediu concurențial neloyal între transportul feroviar și transportul rutier, avantajând permanent domeniul auto și discriminând sectorul feroviar”, scriu protestatarii în debutul scrisorii.

Transportul rutier scutit de vignetă, cel feroviar TUI cu o treime mai mare

Unul dintre exemplele date de protestatari este plata infrastructurii folosite în transporturilor feroviare și cele rutiere.

„Cel mai recent exemplu este inițiativa legislativă prin care companiile rutiere de transport vor fi scutite de la plata rovinierei până la sfârșitul acestui an, în contextul în care companiile de transport feroviar primesc încă din luna martie facturi mai mari chiar și cu 25-30% peste inflația ultimilor ani pentru plata Taxei de Utilizare a Infrastructurii feroviare publice (TUI).

Fără a contesta provocările economice cu care se confruntă industria de transport rutier, vă aducem în vedere câteva aspecte în baza cărora sperăm să promovăm o inițiativă legislativă similară și pentru sectorul feroviar prin care să se asigure un tratament echitabil al industriei de profil, comparabil cu cel din transporturile rutiere”, solicită protestatarii.

Ministrul Bode nu crede, dar transportul de marfă a scăzut cu 45%

Chestionat recent de către Club Feroviar asupra măsurilor de redresare ce vor fi luate în sectorul feroviar ministrul transporturilor, Lucian Bode, a spus că nu vor fi astfel de măsuri, singurele adoptate urmând să privească transportul de călători. Aceasta căci transportul de marfă nu ar fi afectat.

Semnatarii scrisorii susțin însă altceva. „Transportul feroviar se numără printre industriile cel mai afectate de criză.

- în prezent, volumul total de activitate raportează o scădere medie de peste 45% în primele cinci luni ale anului în curs, față de aceeași perioadă a anului trecut
- numărul contractelor de muncă suspendate până în acest moment a crescut foarte mult, ajungând la un procentaj destul de mare din totalul forței de muncă ocupate în domeniul transportului feroviar.
- starea infrastructurii feroviare din România se prezintă într-o totală degradare, oferind o viteză medie de cel mult 45 km/h pentru transportul de călători și de 18 km/h pentru cel de marfă, din cauza ipsei investițiilor și a dezinteresului manifestat până în prezent în aplicarea unor politici de dezvoltare armonioasă a industriei transporturilor.

Transportatorii feroviari, discriminați

Este un aspect îngrijorător în condițiile în care la nivel european politica este de încurajare a transportului feroviar. „Industria feroviară are, incontestabil, un rol strategic la nivel european.

Transportul pe calea ferată reprezintă un mod de transport mai curat și mai puțin poluant decât transportul rutier, dar și mai eficient și mai sigur, cu o rată a accidentelor considerabil mai scăzută. Acest lucru este esențial pentru strategia comunitară de îmbunătățire a performanței de mediu a sectorului transporturilor, precum și de

coeziune economică și socială în cadrul statelor membre și de conectivitate între acestea.

De aceea, Uniunea Europeană urmărește promovarea sectorului feroviar în sensul utilizării crescute a acestui tip de transport pentru mărfuri și pasageri. După aderarea României la Uniunea Europeană, transportul feroviar nu mai poate fi analizat într-un context separat, fiind necesară o abordare mult mai complexă, determinată de integrarea în spațiul feroviar unic european. În sensul acesta, este important să înțelegem evoluțiile și experiențele celorlalte state membre, precum și minusurile ce urmăresc dezvoltarea acestui sector de activitate, în conformitate cu politicile adoptate de organismele europene abilitate. Politica europeană în domeniul transporturilor feroviare vizează crearea unui spațiu feroviar unic european. Industria feroviară are, incontestabil, un rol strategic la nivel european”, afirmă autorii scrisorii.

Egali și competitori în Europa: Germania dă 86 miliarde euro căii ferate, România nimic

„State mult mai avansate din Uniunea Europeană alocă bugete substanțiale și iau măsuri pentru sprijinirea industriei naționale de transport feroviar (de exemplu, Germania a agreat recent un plan de investiții de 86 miliarde euro pentru modernizarea căilor ferate, în timp ce Franța a introdus o eco-taxă de 18 euro la biletele de avion, pentru finanțarea unor forme de transport cu impact mai mic asupra mediului, cu precădere a transportului feroviar).

Pactul Ecologic European (The Green Deal prioritizează transferul a 75% din traficul de mărfuri din Uniunea Europeand de pe calea rutieră pe calea ferată și fluvială (datorită emisiilor mai mici prin comparație) și, implicit reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 90%, până în 2050.

Comisarul european pentru Transporturi, Adina Vălean, a subliniat rolul important pe care îl are sectorul feroviar în contextul noului Green Deal, încurajând susținerea regiunilor mai puțin dezvoltate”, se arată în scrisoare.

Comisia Europeană: statele membre pot renunța la TUI

„Ca formă de răspuns la consecințele pandemiei, Comisia Europeană a propus recent un Regulament care va permite statelor membre și administratorilor de infrastructură să renunțe sau să reducă taxele de acces pe calea ferată, precum și taxele de rezervare. România riscă să piardă oportunitatea, deși are toate avantajele. Și în țara noastră, transportul feroviar ar trebui să reprezinte un sector strategic de interes național și un serviciu esențial pentru societate, al cărui rol este acela de a contribui la circulația sigură și eficientă a bunurilor, mărfurilor și persoanelor, în condiții de concurență cu alte moduri de transport. Prin poziția noastră geostrategică, la confluența dintre Est și Vest, putem dobândi un rol esențial în contextul reconfigurării lanțurilor globale de distribuție.

Planul clar al României e lipsa oricărui plan

La mai bine de 4 luni de la declanșarea crizei provocate de COVID-19, nu avem încă un plan clar pentru susținerea transportului feroviar. Se impune un efort comun public – privat pentru că eforturile unilaterale depuse de transportatorii feroviari privați nu sunt suficiente. Statul român discută prea mult despre autostrăzi și prea puțin despre infrastructura căilor ferate, deși ambele domenii trebuie dezvoltate în paralel.

Mai mult de atât, transportul feroviar românesc este puternic afectat de concurența nelocală pe care o face transportul rutier și de discriminarea pe care au practicat-o toate Guvernele din țara noastră.

Este de reținut și faptul că:

- transportul rutier are internalizate mult mai puține costuri decât cel feroviar.
- transportatorii rutieri au dreptul să recupereze o parte din accizele pentru motorină, lucru interzis transportatorilor feroviari, deși Cartea Albă pentru Transporturi publicată de Uniunea Europeană recomandă statelor membre egalitatea între sumele investite în infrastructura rutieră, respectiv infrastructura feroviară. În România la fiecare 1 EURO alocat transportului feroviar, transportului rutier îi sunt alocați 10 EURO

Căile ferate, evoluție ascendentă în Vest, descendentă în România

Luând în considerare regresul în care se află căile ferate din România în raport cu evoluția ascendentă a acestui sistem de transport în vestul Europei, este necesară realizarea unor analize aprofundate ale activității de transport feroviar de marfă și de călători care să ducă la identificarea resurselor și strategiilor care să reechilibreze balanța dintre modurile de

transport, urmărindu-se punerea în aplicare a obiectivelor privind mobilitatea, pe fondul reducerii poluării și a descongestionării traficului rutier, în interesul consumatorilor, mai ales în această perioadă de criză medicală și socială profundă dar și în condițiile intrării într-o criză economică globală. Având în vedere toate cele de mai sus, ne exprimăm speranța că veți alege și încuraja un mediu concurențial corect pentru toți operatorii de transport de marfă și de călători din România, indiferent de forma de proprietate și de modul de transport și să analizați acordarea unor facilități și transportului feroviar.

În acest sens, propunem modificarea legislației specifice în sensul scutirii operatorilor de transport feroviar de plata taxei pentru utilizarea infrastructurii (TUI) până la sfârșitul anului curent și compensarea echivalentă a gestionarului infrastructurii (CN CFR SA) de la bugetul de stat.

De asemenea, având în vedere situația actuală, este nevoie de promovarea unei inițiative legislative în vederea instituirii unei scheme de ajutor de stat, în conformitate cu prevederile legislației recente europene, pentru compensarea pierderilor înregistrate de industria feroviară pe perioada restructurărilor de circulație impuse ca urmare a efectelor pandemiei COVID 19.

Scrisoarea este semnată de către Organizația Patronală a Operatorilor Privati Feroviari din România (OPSFPR), Federația Mecanicilor de Locomotivă din România, Federația Sindicatelor Transportatorilor Feroviari și de Federația Națională Drum de Fier, fiind adresată prim-ministrului Ludovic Orban.

Sursa: Club Feroviar