



**FEDERATIA NATIONALA FEROSIARA
MISCARE COMERCIAL VAGOANE**

Bucuresti, Romania
Piata Garii de Nord, nr.1-3, sect.1
Tel./Fax +40 (21) 317.03.47
Tel. CFR 91/142237,143238
email:comunicare@fnfmcv.ro
www.fnfmcv.ro

Nr.149/P/12/2021

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Domnului Viceprim-ministru

Ministrul Transporturilor și Infrastructurii

Sorin GRINDEANU

Stimate Domnule Viceprim-ministru,

Așa cum am făcut de fiecare dată când schimbări politice majore au reconfigurat formula guvernamentală, noi, sindicaliștii ceferiști afiliați celei mai mari și reprezentative federații sindicale de la calea ferată, **Federația Națională Feroviară Mișcare Comercial Vagoane**, vă aducem la cunoștință, prin prezenta notă, principalele probleme cu care se confruntă întreaga industrie feroviară din România și vrem să fiți informat corect, de la principala sursă, cu privire la așteptările celor peste 47.000 de lucrători ceferiști din România.

Infrastructura feroviară

Esențiala problemă nerezolvată a căii ferate rămâne și în prezent lipsa unei finanțări corecte și coerente, pe termen lung, pentru a scoate din colaps întreaga infrastructură de transport feroviar a României. Potrivit celor mai recente date, România se plasează, din acest punct de vedere, în spatele unor țări precum Ungaria, Cehia sau Slovacia, fără a se putea formula nici un fel de comparație cu țările dezvoltate ale Europei, țări care alocă anual, pentru modernizarea și dezvoltarea căilor ferate sume pe care România nu a reușit să le aloce în ultimii 20 de ani.

Infrastructura feroviară din România permite astăzi, în condiții aflate la limita siguranței circulației, ca trenurile de călători să circule cu viteze de maxim 47 km/h, iar cele de marfă cu 18 km/h. Situația infrastructurii este dezastruoasă, iar acest cuvânt nu poate caracteriza cu fidelitate realitatea din teren.

În ultimii 20 de ani calea ferată a fost văduvită de investiții strategice, iar compromiterea infrastructurii feroviare, degradarea continuă a acesteia, va decupla cât de curând România de la rețeaua europeană de cale ferată. Investițiile în coridorul pan-european care ar trebui să lege Bucureștiul de restul Europei civilizate nu va rezolva problema infrastructurii în integralitatea acesteia, iar o rețea de peste 20.000 de km de cale ferată, mândria României până în 1990, va deveni o tristă istorie.

Lipsa materialului rulant - locomotive și vagoane

Problema stringentă a infrastructurii feroviare este dublată de un deficit incredibil de material rulant modern și ne referim la locomotive și vagoane, iar acest lucru îi determină pe români să nu mai circule cu trenul.

Ne învârtim într-un cerc vicios de la an la an. Pe deoparte nouă, ceferiștilor, ne este solicitat să livrăm siguranță în circulație și performanță economică, dar sumele necesare pentru modernizarea parcului de vagoane și locomotive întârzie să apară. Un procent semnificativ de vagoane și locomotive au depășit de multă vreme perioada de exploatare, iar peste jumătate dintre acestea ies pe traseu datorită improvizațiilor tehnice realizate de către muncitorii, inginerii și maeștrii noștri. Nu se vorbește despre acest lucru, dar trebuie să fie asumat inclusiv la vârful Ministerului Transportului că improvizațiile repetate care permit încă exploatarea parcului rulant învechit se plasează la limita prevederilor legale care reglementează siguranța în circulația feroviară.

Fără investiții imediate și consistente în locomotive și vagoane, călătorii și agenții economici nu își vor întoarce fața către transportul feroviar, iar industria feroviară nu va putea să livreze indicatori pozitivi de performanță.

Lucrătorul ceferist

Personalul ceferist este din ce în ce mai îmbătrânit, iar cei tineri, din cauza salariilor mici, neracordate corect la realitățile sociale, evită să facă studii de specialitate și să se angajeze la calea ferată. Din peste 220.000 de ceferiști în anul 1990, astăzi am mai rămas doar 47.000 și mulți dintre noi se apropie de vârsta pensionării. Condițiile de muncă sunt extrem de dificile, nu suntem echipați corespunzător, speranța de viață scade de la decadă la decadă, iar viitorul, inclusiv din acest punct de vedere, nu este unul care să ne dea speranțe.

Problemele căii ferate sunt mult mai multe și de o complexitate sporită, iar acest lucru reclamă o evaluare urgentă a situației și găsirea unor soluții pentru rezolvarea acestora.

Având în vedere noua strategie europeană de promovare a soluțiilor de transport prietenoase cu mediul, considerăm că este necesar ca în cel mai scurt timp să putem formula cu toții, sub coordonarea Guvernului și sprijiniți de mediul de experți, un plan național și multianual de investiții în calea ferată.

Este nevoie de foarte multă determinare și expertiză, de sume importante și de o corectare a legislației achizițiilor publice pentru a permite lansare și intrarea în execuție, cu celeritate, a proiectelor de modernizare a infrastructurii feroviare și a celor de modernizare și achiziție de material rulant nou, locomotive și vagoane.

Am constatat, în toți acești ani în care ne-am luptat cu un sistem politic încremenit care a refuzat să înțeleagă importanța strategică și de viitor a căii ferate, că nu toți cei care au fost implicați în managementul acestui sector economic au fost competenți și bine determinați. Acesta este motivul pentru care vă solicităm să prețuiți expertiza, competența și integritatea celor cu care urmează să colaborați pe viitor în toate proiectele legate de industria feroviară. Cel mai important lucru în această meserie, cea de ceferist, este să înțelegeți corect procesele și să aiți responsabilitate maximă față de colegii tăi și față de beneficiarii muncii tale.

În încheiere, vă solicităm să ne alăturăm și noi, sindicaliștii, grupurilor de lucru aflate în coordonarea dumneavoastră care vor trebuie să genereze proiecte strategice pentru modernizarea și dezvoltarea căii ferate din România. Înțelegem foarte bine că în condițiile noilor abordări europene care au ca subiect încălzirea globală și efectele acesteia, România este obligată să investească în soluții de transport ecologice, iar calea ferată este singura soluție care așteaptă să fie exploatată corect.

Vă asigurăm de întreaga noastră cooperare. Vrem să muncim în continuare și vrem să readucem calea ferată cel puțin la stadiul anilor '90.

Bucuresti,
15.12.2021

Cu deosebită considerație,
PREȘEDINTE FNF MCV
Grigore MARE

