

Considerente de analiza comparativa cu alti lucratori feroviari din Comunitatea Europeana, – cu drepturi de pensionare la o varsta mai redusa decat a lucratorilor feroviari romani, care au conditii de munca si de salarizare mult superioare si un nivel de trai mult mai ridicat .

Se cunoaste importanta acordata in Comunitatea Europeana transportului feroviar, dezvoltarii acestui sector de transport pe termen mediu si lung , atat pentru calatori cat si pentru marfuri, importanta concretizata prin investitii in dezvoltarea infrastructurii feroviare si a materialului rulant, dar si pentru conditii de munca si salarizare.

Interconectarea sistemului de transport feroviar european ne obliga sa observam diferentele.

Fara a indrazni sa comparam nivelul conditiilor de munca si salarizare, practic incomparabile, indraznim totusi spre exemplu la o singura comparatie : conditiile de pensionare ale lucratorilor feroviari din Franta fata de cei din Romania, nu ca valoare a pensiei ci ca varsta de pensionare.

Lucratorii feroviari din Franta se pot pensiona incepand cu varsta de 55 de ani, in conditiile in care:

- Speranta de viata in Franta pentru barbati este de 79 de ani, in timp ce in Romania speranta de viata pentru barbati este de 71 de ani – Raport OMS din 2014 ;
- Deci, speranta de a beneficia de o pensie, in conditiile actuale, pentru un lucrator feroviar din Romania este de 6 ani, in timp ce speranta beneficiului pensiei pentru un lucrator feroviar din Franta este de 24 de ani, adica de 4 ori mai putin timp se poate bucura ipotetic de o pensie un lucrator feroviar roman fata de cel francez;
- Conditii de munca, cu toate implicatiile lor asupra sanatatii, asigurate unui lucrator feroviar din Franta sunt la un nivel superior incomparabil si se imbunatatesc constant, in timp ce conditiile de munca si asa inferioare pentru un lucrator feroviar din Romania se degradeaza constant, asa cum a mai mentionat;
- Deci, pe cale de consecinta si starea de sanatate a unui lucrator feroviar din Romania este influentata major de conditiile de munca inferioare si se reflecta intr-o probabilitate diminuata de a se incadra chiar si ipotetic in aceasta speranta de 6 ani, fata de cei 24 de ani sperati de lucratorul francez , mai sanatos la varsta pensionarii datorita conditiilor de munca mai bune de care a beneficiat.

Observăm că vechiul SNCFR, al nostrum, a fost organizat după modelul SNCF (Societatea Națională a Căilor Ferate din Franța) Să vedem diferența de ordin de mărime:

În Franța sunt 29 203 km de căi ferate, din care 1 550 sunt linii de mare viteză.

În România -11 385 km cale ferată, fara linii de mare viteza.

Épic* este statutul SNCF, jumătate-întreprindere,jumătate-societate de interes public : o societate public-industrială și comercială, ale cărei tarife sunt fixate de Ministerul Transporturilor.

Întreprinderea realizează o cifră de afaceri și un beneficiu (+697 milioane euro în 2010), dar a primit de la Stat și de la colectivitățile teritoriale 8 miliarde de euro!

Institutul Francez de cercetări asupra Administrațiilor Publice a realizat studii pe această temă in anul 2010:

« 182 milioane de euro pentru transportul militarilor**, 67 milioane pentru tarife sociale (familii numeroase și alte categorii) ***, 5 milioane de euro pentru transportul presei***. Apoi, grosul sumelor, 1,1 miliarde acordate de Stat pentru investiții, 3,8 miliarde dați de colectivitățile locale pentru transportul regional și, în sfârșit, 2,9 miliarde euro contribuții ale tuturor contribuabililor pentru a intra în regimul foarte special de pensii al ceferiștilor****. »

La aceste sume se adaugă subvenția de 3 miliarde de euro acordată anul trecut de Stat Rețelei de cale ferată din Franța (RFF), un EPIC rezultat din împărțirea sistemului feroviar francez între transporturi (SNCF) și gestiunea infrastructurii (RFF). În 1997, SNCF a transferat o datorie de 30 miliarde de euro către RFF, acesta fiind motivul pentru care Statul subvenționează RFF.

RATP (grup de transport pe cale ferată, metrou, tramvaie și autobuze în Ile-de-France) a decarat câștiguri de 4,433 miliarde de euro, dar a primit 3 miliarde de euro subvenții.

Considerente de analiză comparativă cu alți lucrători feroviari din Comunitatea Europeană, – cu drepturi de pensionare la o vârstă mai redusă decât a lucrătorilor feroviari români, care au condiții de muncă și de salarizare mult superioare și un nivel de trai mult mai ridicat.

Observăm că sora mai mare nu ar putea funcționa în bune condiții fără contribuții de la statul francez !

Totuși, acolo nimeni nu pomeniște de o eventuală privatizare a căilor ferate, nici de manager privat, nici de societăți private care să concureze cu cele de stat, nici de disponibilizări.

* *Épic (établissement public à caractère industriel et commercial)*

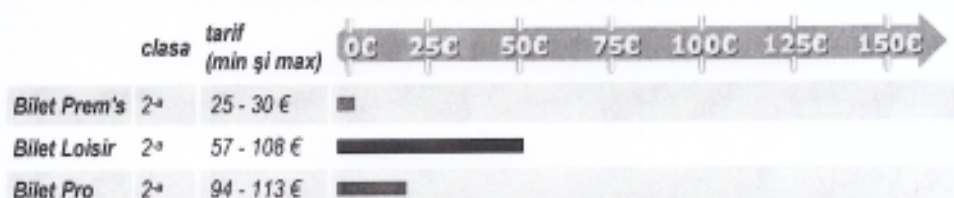
** *Aceasta reprezintă de fapt plata de la buget a unor servicii efectuate*

*** *Acestea nu sunt subvenții propriu-zise, ci reduceri de tarife pentru anumite categorii de populație*

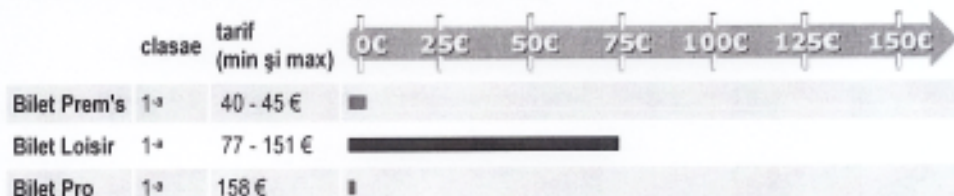
**** *Ceferiștii se bucură de un sistem de pensii aparte, foarte avantajos*

Care sunt tarifele la francezi? De exemplu, Tarifele biletelor de tren comercializate de SNCF sunt foarte schimbătoare: pentru aceeași călătorie, în același tren, sunt disponibile zeci de tarife, după modelul tarifelor companiilor aeriene. Sistemul urmărește să optimizeze indicele de umplere a trenurilor de călători. De la 3 ianuarie 2013 s-a anunțat o creștere medie de 3,2% a tarifelor, dar prețurile variază mult, unele se pot micșora cu 30%, altele pot crește cu 20%.

De exemplu, iată care au fost tarifele SNCF pe linia Paris Marseille (863 km) în 2012, la clasa a doua



Și tarifele sncf Paris Marseille în 2012 la clasa întâia



Statutul ceferiștilor francezi

Ceferiștii francezi nu sunt considerați salariați, ci « agenți ». Ei nu primesc un salariu, ci o « soldă ».

Se poate vorbi despre un model quasi-militar.

Se spune că generalul de Gaulle ar fi spus: « SNCF este armată + disciplină ».

Totodată, căile ferate sunt considerate parte a sistemului de siguranță națională a statului.

Remunerarea salariaților de la SNCF în 2010

Calificare		Efective		Remunerație lunară brută (euro)
Execuție	A	162	0,1 %	1 879
	B	20 718	14,1 %	2 109
	C	37 288	25,3 %	2 403
Maiștri	D	26 535	18,0 %	2 758
	E	14 810	10,1 %	2 783
Tracțiune	TA	2 439	1,7 %	2 409
	TB	12 507	8,5 %	3 334
	Atașați operatori	4 372	3,0 %	1 833
	Atașați tehnicieni superiori	2 463	1,7 %	2 302

Considerente de analiza comparativa cu alti lucratori feroviari din Comunitatea Europeana, – cu drepturi de pensionare la o varsta mai redusa decat a lucratorilor feroviari romani, care au conditii de munca si de salarizare mult superioare si un nivel de trai mult mai ridicat .

	Cadre tinere	1 597	1,1 %	3 111
Cadre	F	11 365	7,7 %	3 462
	G	7 218	4,9 %	4 117
	H	4 176	2,8 %	4 944
Cadre superioare	CS1 / CS2 /CS3	1 466	1,0 %	7 254
Cadre de conducere		cca 140	0,1 %	cca 13 000

Sistemul de pensii pentru pensionarii feroviari francezi

(casele de pensii pentru feroviarii francezi datează din 1850)

La pensie - procente (%) - în 2005	SNCF	CNAV Privat
Înainte de 55 ani	13	0
La 55 ani	74	0
Total la 60 ani	100	69
Între 61 și 64 ani	-	11
La 65 ani și mai mult	-	20

Sursa : <http://www.ifrap.org/RETRAITES-SNCF,60.html>

La 55 ani, practic toată lumea e la pensie

La SNCF, sistemul de pensionare anticipată e generalizat.

Bilanțul său social din 2004 arată că din 4847 cadre permanente, inclusiv 112 cadre superioare, doar 3 ieșiri la pensie au fost la limita de vârstă și 4844 înainte de limita de vârstă.

La vârsta de 50 ani, conductorii de tren se pot pensiona în condiții foarte favorabile dacă au 15 ani de activitate la conducerea trenului. Mulțumită unor bonificații, majoritatea se pensionează cu pensia întreagă 30 ani de activitate, dar cu o pensie ca pentru 37,5 ani de serviciu (circa 2000 € pe lună) și mai au o speranță de viață de 30 ani. Salariații din privat se mai bucură în medie de 22 ani de viață la pensie după 40 ani de activitate.

Pensia medie a celor 168 132 cefești pensionați (drepturi directe) este de 1 620 € pe lună. În sectorul privat, pensia medie a unei persoane cu vechimea completă este de 1465 €.

Studiu de caz pentru un feroviar francez :

<!--[if !vml]--> <!--[endif]--> care a lucrat și cotizat 32,5 ani

<!--[if !vml]--> <!--[endif]--> cu un salariu de 4997,22 € par trimestru

<!--[if !vml]--> <!--[endif]--> pensia sa calculată va fi $4997,22 \times 32,5 \times 2\% = 3248,19$ € adică 1082,73 € pe lună.

Dacă această persoană ar fi muncit și cotizat aceeași perioadă în sectorul privat, cuantumul pensiei sale ar fi fost 550 €, deci de 2 ori mai puțin.

Și modul de indexare a pensilor SNCF este foarte favorabil. În ultimii 15 ani, pensile din sectorul privat au fost compensate doar cu rata inflației, în timp ce pensionarii SNCF au avut alocațiile crescute cu 45 % adică cu 20 % peste rata inflației.

In concluzie, fata de toate cele prezentate va rugam sa constatati ca singura masura indreptatita si reparatorie, ce poate creste speranta lucratorului feroviar din Romania, ca dupa o activitate in conditiile mentionate, sa beneficieze de un drept la pensionare si sa se bucure de el o perioada mai mare de timp, este adoptarea Proiectului de lege privind statutul personalului feroviar in aceeași forma adoptata si de Senatul Romaniei, mai ales, fara modificarea articolelor care reglementeaza dreptul la pensie.