

FEDERATIA NATIONALA FERROVIARA MISCARE COMERCIAL

M/C

Bucuresti, Piata Garii de Nord nr. 1-3

Tel. CFR- 91/143237,143238
Romtelecom – 021/3170347

MEMBRA A C.S.N. MERIDIAN

Nr. 233/ C / 2011.

S.N.T.F.C. "CFR Calatori" S.A.
DIRECTOR GENERAL
D-ul Ing. Dorin Ioan MAER

S.N.T.F.C. "C.F.R. - CALATORI" S.A.	
INTRARE	CFR
IESIRE	Nr. 17 5780
Ziua 21	Luna 12 Anul 2011

Stimate Domnule Director General,

Avand in vedere adresa dumneavoastra nr.1/5656/2011 transmisa FNF/M/C, prin care ne comunicati, in conformitate cu dispozitiile art. 69 din Legea nr.53/2003 – Codul muncii, cu modificarile si completarile ulterioare, intentia de a efectua concedieri colective la SNTFC „CFR Calatori ” SA, va comunicam urmatoarele:

Plecand de la scopul existential al S.N.T.F.C. CFR Calatori SA, acela de a realiza transportul feroviar public de calatori si de satisfacere a nevoilor de aparare a tarii, se poate trage concluzia ca aceasta unitate este una de interes strategic pentru statul roman. In aceasta situatie este inevitabil a se pune in discutie angajamentele statului roman, fata de aceasta unitate, cuprinse chiar in Hotararea Guvernului nr. 584/1998, actul normativ prin care a luat fiinta S.N.T.F.C. CFR Calatori S.A.

Asadar, intrand in analiza cauzelor care determina inregistrarea unor indicatori slabi in activitatea societatii, observam ca:

- statul roman nu-si indeplineste obligatiile fata de societate in sensul ca nu se asigura compensatiile corespunzatoare diferentelor dintre tarifele practicate si cele reale, la nivelul necesarului, nivel analizat si din perspectiva comparativa cu celelalte state membre ale Uniunii Europene, pentru anul 2012 compensatiile alocate SNTFC CFR Calatori situandu-se la un nivel care va plasa societatea intr-o situatie mai mult decat delicata din punct de vedere al asigurarii veniturilor care sa asigure derularea activitatilor de exploatare ;
- S.N.T.F.C. CFR Calatori SA plateste inutil si in contradictie cu orice tip de analiza rationala si obiectiva, acciza la achizitia de combustibil, inregistrandu-se astfel o cheltuiala nejustificata a societatii (cca 100 mil. lei anual) ;
- infrastructura feroviara ofera posibilitatea inregistrarii unei viteze medii comerciale de cca. 43 km/h, ceea ce a condus la scaderea constanta a numarului de clienti ;
- parcul de vagoane este vechi si cu mari probleme tehnice in exploatare;
- mersul de tren nu raspunde, in buna masura, cerintelor de transport ale clientilor ;
- datorita politicilor tarifare practicate, s-a pierdut, in mare masura, batalia cu operatorii rutieri, in special in segmentul de piata compus din clienti cu venituri reduse.
- aplicarea prevederilor Legii nr. 283/2011 va conduce la o scadere a veniturilor societatii cu pana la 30% si inevitabil la un dezechilibru bugetar major, fata de constructia bugetului de venituri si cheltuieli al societatii pe anul 2012.

Efectele cauzelor precizate mai sus nu s-au lasat asteptate :

- numarul calatorilor este intr-o continua scadere : de la 407,9 milioane calatori in anul 1990 numarul s-a redus la 65,5 milioane in prezent, cu tendinta de scadere ;

- in timp ce tarile membre ale Uniunii Europene se reorienteaza catre transportul pe calea ferata, exploatand eficient avantajele acestui mod de transport, Romania tara membra din anul 2007, experimenteaza contrariul ;
- elementele care compun infrastructura feroviara sunt intr-o continua degradare, iar majoritatea acestora necesita reparatii capitale, lucru care a condus la necesitatea introducerii a numai putin de 579 restrictii de viteza, cu impact negativ in ceea ce priveste durata timpului de transport ;
- intarzierile trenurilor au devenit o regula, inregistrandu-se devieri de la graficele de circulatie cuprinse intre o ora si chiar noua ore ;
- fata de aceasta situatie se invoca foarte des criza economica. Amintim ca Romania a experimentat zece ani de crestere economica, fara ca in domeniul feroviar sa se prevada sumele necesare investitiilor.

Desi, in cursul anilor precedenti (2006, 2007, 2008, 2009, 2010) am invocat in repetate randuri necesitatea eliminarii cauzelor precizate mai sus, ca o conditie de esenta a eliminarii efectelor si redresarii economico-financiare a societatii, am constatat ca singura solutie la care s-a apelat a fost aceea de sacrificare a salariatilor in sensul disponibilizarii acestora si diminuarii drepturilor salariale, solutii care finalmente s-au dovedit a fi nule pentru societate din punct de vedere economic.

Dat fiind faptul ca masurile propuse de dumneavoastra pentru anul 2011 precizate in notificare, vizeaza exclusiv reducerea cheltuielilor, intelegem ca nu va propuneti sa identificati masurile care sa conduca la cresterea veniturilor societatii.

Fata de cele precizate mai sus va propunem adoptarea urmatoarelor masuri :

Masuri cu caracter extern:

- modificarea contractelor de servicii publice ale operatorilor de transport feroviar de calatori cu raportarea la o formula de calcul care sa permita compensarea tarifelor de transport catre calatori si nu conturarea in proportie de pana la 90 % a bugetelor operatorilor privati;
- eliminarea accizei la achizitia de combustibil, masura aplicata operatorilor de transport naval si aerian;
- asigurarea compensatiilor corespunzatoare diferentelor dintre tarifele practicate si costurile reale de transport, la nivelul necesarului, nivel analizat si din perspectiva comparativa cu celelalte state membre ale Uniunii Europene ;
- amendarea Legii nr. 283/2011, conditie esentiala pentru mentinerea veniturilor societatii care sa permita functionarea acesteia;
- accelerarea procesului de absorbtie a fondurilor europene pentru proiectele investitionale in sectorul feroviar;
- constituirea, din unitatile de cale ferata, a unei entitati de tip holding, care sa asigure functionarea unitara a sectorului feroviar si eliminarea platilor de TVA in tranzactiile financiare dintre aceste unitati.

Masuri cu caracter intern:

- accelerarea procesului de reparatii a automotoarelor Desiro si **introducerea mersului de tren cadentat** intre principalele orase ale tarii (.Bucuresti – Ploiesti, Arad – Timisoara, Galati – Braila, Constanta – Mangalia, etc);
- orientarea activitatii tuturor salariatilor cu pregatire comerciala si marketing, respectiv a celor cu sarcini de conducere catre identificarea tuturor oportunitatilor ce pot conduce la imbunatatirea portofoliului de clienti;
- intensificarea controalelor pe sectiile de circulatie identificate de catre SNTFC CFR Calatori SA ca fiind cu grad mare de fraudulozitate, in scopul incasarii integrale si la timp a tuturor sumelor de bani rezultati din prestatii;
- reevaluarea tuturor contractelor de prestari servicii in scopul stabilirii oportunitatii continuarii acestora, respectiv a redimensionarii din perspectiva financiara;

- popularizarea ofertelor de transport prin campanii de publicitate;
- asigurarea compunerii trenurilor cu material rulant usor pe sectiile de circulatie secundare in scopul imbunatatirii vitezelor de transport;
- mentinerea tuturor posturilor cu personal de vanzare a legitimatiilor de calatorie care deservesc punctele de oprire aflate la distante relativ scurte (pana la 20-30 km) de statiile de cale ferata ale oraselor cu activitati industriale, comerciale, unitati scolare, spitale, etc., unde se realizeaza aflurii importante de calatori. Eliminarea acestor posturi (in general de vanzatori de bilete) va conduce la imposibilitatea colectarii veniturilor din punctele de sectionare mentionate, dat fiind faptul ca timpul parcurs din punctele de oprire si pana la statiile de cale ferata importante este scurt (5-15 min.), timp in care personalul de tren nu va avea timpul fizic necesar pentru emiterea legitimatiilor de calatorie in tren, in conditiile in care propuneti deservirea trenurilor formate din trei vagoane doar cu sef de tren.

Masurile propuse de dumneavoastra prin programul de eficientizare, fara o analiza temeinica a cauzelor care au produs cheltuielile suplimentare pe anumite segmente de activitate, nu vor stopa pierderile iar consecintele sociale vor fi devastatoare pentru salariatii disponibilizati si familiile acestora.

Normativele de personal nu numai ca nu au fost modificate, tinand cont de legislatia muncii, dar nu sunt respectate nici cele existente, personalul ramas in serviciu dupa disponibilizari succesive, preluand si atributiile salariatilor care au fost disponibilizati .

Fata de considerentele de mai sus respingem categoric propunerea de concediere avansata de dumneavoastra, lucru care nu ar aduce nici o eficienta din punct de vedere economic si financiar, dovada in acest sens fiind faptul ca la nici cinci luni de la precedenta concediere colectiva societatea se afla in aceeasi conditie economi-co-financiara.

Propunerile noastre vizeaza in primul rand adoptarea masurilor care sa conduca la cresterea veniturilor societatii, in speta eliminarea cauzelor care determina inregistrarea unor indicatori slabi in activitatea societatii, si numai in ultima instanta aplicarea de masuri care sa vizeze indepartarea din sistem a salariatilor societatii.

Avand in vedere necesitatile de functionare si dezvoltare ale sistemului feroviar se impune cu necesitate elaborarea unei **"Strategii de dezvoltare durabila a sectorului feroviar"** pe termen scurt, mediu si lung, care sa aibe in vedere transpunerea in practica a proiectelor europene in domeniul transporturilor (TEN-T, Marco Polo I, Marco Polo II, Coridoare verzi de transport).

In acest context, solicitam o intrevvedere cu factorul politic decident in adoptarea masurilor ce se impun a fi luate in sectorul de transporturi romanesc.

Bucuresti, 21 decembrie 2011.

Cu stima,
VICEPRESEDINTE
Gheorghe Victoras

