

Cele două motive pentru care 20.000 angajați ai CN CFR SA nu își vor lua marți salariile

20 iulie 2021

Arestarea directorului economic al Ministerului Transporturilor a băgat frica în funcționarii lui Drulă!

Angajații CFR SA vor lua marți doar o treime din lichidarea convenită lunii iunie. Există două cauze pentru neplata salariilor la CFR SA: neîncasarea compensației de către CFR Călători de la stat cu o consecință – neplata TUI către CFR SA și, respectiv nedeschiderea de către funcționarii Ministerului Transporturilor a cererii de credite bugetare pentru CFR SA.

Peste 20.000 de angajați ai CFR SA vor lua marți doar 33% dintre drepturile salariale convenite în urma unei situații dificile în care a ajuns sistemul feroviar din România, situație caracterizată drept ciudată de oficiali sub protecția anonimatului și peste puterea de soluționare a managementului companiei CFR SA.

Practic, ca să plătească salariile celor aproximativ 22.000 de angajați în conturile CFR SA ar trebui să se găsească aproximativ 51 milioane lei. Jumătate dintre angajații care lucrează la linii ar avea de încasat 19 milioane lei, bani care vin din finanțarea statului, obținută din deschidere de credite bugetare la Ministerul Transporturilor. Cealaltă jumătate, în rândul căreia cei de la Trafic sunt majoritari, au și aceștia de încasat 32 milioane lei, bani care ar trebui să vină din plata Taxei de Utilizare a Infrastructurii.

Or, nici unii, nici alții dintre bani nu vor veni. Ministerul Transporturilor nu a făcut deschiderile de credite bugetare pentru primirea banilor de la Ministerul de Finanțe. În plus, la jumătatea anului, CFR SA nu are contractul de activitate aprobat și deci nu poate primi acești bani. Netrimiteria cererii de credite bugetare pentru CFR SA poate fi explicată de o posibilă teamă a angajaților Ministerului, în condițiile în care este posibil să nu fie îndeplinite condiții legale, precum existența unui contract de activitate al companiei.

CADRUL GENERAL
al operatiunilor supuse controlului financiar preventiv

A. DESCHIDERA, REPARTIZAREA SI MODIFICAREA CREDITELOR BUGETARE

Nr crt	Documentul supus controlului financiar preventiv	Cadrul legal	Acte justificative	Modul de efectuare a controlului financiar preventiv
0	1	2	3	4
1	Cererea pentru deschidere de credite bugetare	- Legea nr. 500 / 2002 (1) - Legea nr. 189 / 1998 (2) - O.G. nr. 119 / 1999 (3) - Legile bugetare anuale - Aprobări ale Guvernului privind limitele lunare de cheltuieli - Normele Ministerului Finantelor Publice privind deschiderile de credite bugetare	- nota de fundamentare pentru solicitarea deschiderii de credite pe baza de elemente de legislatie specifice fiecarui ordonator; - solicitarile ordonatorilor principali, secundari si/sau tertari, dupa caz, pentru repartizarea de credite bugetare; - situatia creditelor bugetare deschise anterior si neutilizate.	◆◆ Se verifica: - incadrarea creditelor bugetare solicitate in prevederile bugetului ordonatorului principal de credite, repartizate pe trimestre si luni si detaliate conform clasificatiei bugetare; - daca sumele solicitate sunt stabilite si in functie de creditele deschise neutilizate; - daca cererea pentru deschiderea de credite se incadreaza in limitele de cheltuieli aprobate de Guvern; - existenta justificarilor prin care ordonatorul probeaza ca nu va inregistra in sold sume neutilizate la finele perioadei pentru care se solicita deschiderea de credite bugetare.

Cât privește cealaltă sursă de finanțare, anume TUI încasat, compania are de primit de la CFR Călători o sumă uriașă, și anume 347 milioane lei. Paradoxal este că CFR Marfă își plătește TUI la timp. În ultimul an și jumătate, datoria CFR Călători către CFR SA s-a triplat, iar Guvernul nu a găsit soluția. Dacă la venirea lui Dan Costescu la cârma CFR Călători (ianuarie 2020) datoria la TUI era de 124 milioane lei, un an mai târziu era de 240 milioane lei, iar acum e mai mare cu încă 100 milioane lei.

Guvernul creșterii economice... a dat sărăcia peste el

Situația e neagră, căci CFR Călători nu are de unde să își plătească TUI în condițiile în care nu are bugetul aprobat, iar contractele de servicii pe acest an nu sunt nici ele acceptate.

Totul pare a proveni din prevederile absurde ale Guvernului și dorința acestuia de a face economii fix din calea ferată care oricum era subfinanțată. Prevederile din legea bugetului de stat pe acest an interzic depășirile de fonduri de salarii raportat la anul trecut sau pierderi în creștere în bugetul companiei. Cum se poate atinge acest țel cu subvenții în scădere către calea ferată și cu o infrastructură dărâmată, doar Florin Cîțu, premier al Guvernului, știe.

„Situația e ciudată și depășește managementul companiei. La o datorie de 347 milioane lei fără ajutorul statului român, CFR Călători nu poate găsi soluția. Trăim în subfinanțare”, spune un oficial din minister sub protecția anonimatului.

În urmă cu o lună și jumătate, la începutul lui iunie, Ministerul Transporturilor a publicat pe site proiectul Ordinului de Ministru privind actele adiționale la contractele de servicii

pe acest an. În cazul CFR Călători, o subvenție de 1,015 miliarde lei, cu 180 de milioane de lei mai puțin decât anul trecut (1,195 miliarde de lei).

Demagogie privind calea ferată

Situațiile descrise mai sus infirmă grija și atenția invocate de către ministrul Transporturilor, Cătălin Drulă, ori de câte ori are ocazia. Relevant e faptul că la jumătatea anului, CFR Călători nu are buget și contracte de servicii publice pe 2021 (acte adiționale), iar CFR SA nu are contract de activitate.

Ministrul Transporturilor, Cătălin Drulă, anunța la începutul anului o nouă abordare: vrea să obțină bani din PNRR pentru reparații la calea ferată și, în acest fel, întreaga rețea să fie adusă la parametri constructivi până în 2026. El spune că toate eforturile investiționale de până acum s-au cantonat în proiecte mari, iar în acest timp restul rețelei s-a degradat.

“Ne concentrăm foarte mult pe autostrăzi, e partea cea mai vizibilă și cea mai atrăgătoare să deschidem noi segmente de autostradă, dar avem o rețea de drumuri naționale, peste 16.000 km de drum național, peste 900 km de autostradă în exploatare, peste 10.000 km de cale ferată și această rețea este scadentă la înreținere. Și asta ne doare foarte tare, pentru că nu circulăm doar pe noile autostrăzi în România, românii circulă foarte mult pe aceste căi ferate, pe aceste autostrăzi în exploatare. Îmi doresc să reducem acest decalaj, operațiuni multianuale care nu s-au făcut, pentru că sunt scadente aceste operațiuni. Din păcate, sursa de finanțare pentru aceste operațiuni trebuie să fie din bani naționali. Așa este împărțirea fondurilor: întreținerea se face din bani naționali, în timp ce construcția de autostrăzi a trecut pe fonduri europene. Or, aici mă voi lupta, în bugetul de stat – și asta e o miză mare – ca pe acest an să avem banii necesari ca să nu avem gropi, să nu avem macazuri stricate peste care se circulă cu 5 km/h”, susținea ministrul.

Sursa: Club Feroviar