

Sorin Grindeanu, sub asediul protestelor, dar cu degetul în sus

26 august 2022



Angajații din cadrul companiilor de stat din portofoliul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii i-au stricat finalul de sezon estival vicepremierului Sorin Grindeanu. Sindicatul Unit Tarom a declanșat un conflict deschis de muncă, ce are toate șansele să se transforme în grevă, din cauza inflexibilității conducerii companiei aeriene și a reprezentanților statului în Consiliul de Administrație privind aprobarea ca procentul alocat salarizării în bugetul companiei să fie mărit de la 11% la 35% atât cât solicită

angajații. Sindicaliștii din CFR au declanșat și ei sezonul protestelor din cauza lipsei materialului rulant, stării deplorabile în care se află infrastructura feroviară, lipsei de personal calificat și neaplicării legii prin care a fost reglementat statutul personalului feroviar care prevede o creștere salarială consistentă. Nici compania Metrorex nu are o situație mai bună, dacă ținem cont de faptul că încă nu și-a reglat restanțele de plată pentru firma de mentenanță a garniturilor de metrou, fapt care a dus la mărirea timpului de așteptare pentru călătorii cu acest mijloc de transport în comun. Dacă la toată situația de mai sus adăugăm faptul că în acest timp Ministerul Transporturilor trebuie să se ocupe și de implementarea PNRR pe capitolele ce privesc infrastructura rutieră și infrastructura feroviară, reiese că vicepremierul Sorin Grindeanu este cel mai ocupat ministru din Cabinetul Ciucă. Cu toate acestea, primul ocupant al funcției de prim-ministru din partea PSD din perioada Dragnea are timp să mai apară în talk-show-urile politice de la televiziunile de știri, unde susține că o ultimă soluție pentru rezolvarea problemelor cu care se confruntă Tarom și Metrorex ar putea fi listarea la Bursa de Valori București a unei părți din pachetul majoritar de acțiuni deținut de stat.

"Nu trebuie să căutăm o soluție în Emirate sau în alte părți. Se poate discuta și de vânzări de procente din părțile pe care statul le are la Tarom. Nu exclud și acest tip de soluții care duc la îmbunătățirea situației. Același lucru este valabil și la Metrorex", a declarat vicepremierul Sorin Grindeanu pentru Digi24, care a precizat însă că prima soluție pentru salvarea companiei aeriene o reprezintă ajutorul de stat aprobat de Comisia Europeană în cazul Tarom și respectarea planului de reorganizare și restructurare ce însoțește acordarea acestui ajutor.

Declarația lui Grindeanu privind listarea la BVB de către stat a unor părți din acțiunile deținute la Tarom și Metrorex pare stranie din partea unui social-democrat, dacă ținem cont că PSD s-a opus listării la bursă, în perioada 2020-2022, a deținerilor statului în companiile publice și dacă analizăm situația financiară a celor două companii de stat.

Cert este că în acest moment, confruntat cu o grevă aproape iminentă la Tarom, vicepremierul nu mai este sigur că planul de restructurare al companiei agreeat cu Comisia Europeană va fi implementat în totalitate și se gândește la soluții alternative, cum ar fi listarea unor acțiuni în piața de capital pentru a atrage investitori puternici care să contribuie la salvarea companiei.

La fel este și în cazul Metrorex, companie pe care inițial, la începutul lunii august, vicepremierul a afirmat că va propune Guvernului să o treacă în subordinea Primăriei Capitalei, fapt care ar fi grevat puternic bugetul municipiului București, dar pe care Grindeanu dorește să o salveze tot prin listare la bursă.

Situația din nefericire pentru vicepremierul Grindeanu nu este una care să îi fie favorabilă, deoarece ambele companii se confruntă cu probleme financiare, cauzate de-a lungul ultimilor 30 de ani de management prost al conducătorilor numite politic și de cedările succesive în fața pretențiilor ridicate de liderii sindicali.

Tarom - o companie în picaj, în ultimii 15 ani

Compania aeriană Tarom se află într-un picaj în ultimii 15 ani, iar această cădere financiară a fost acutizată de restricțiile din primul an al pandemiei Covid, adică de măsurile luate în starea de urgență și în starea de alertă în cursul anului 2020, când pierderea financiară înregistrată a fost de 74%. Astfel, la finalul anului 2020 pierderea financiară înregistrată de compania Tarom se ridică la 439,8 milioane lei, comparativ cu 169,6 milioane lei în 2019. Cifra de afaceri în 2020 este și ea relevantă, deoarece a fost afectată de restricțiile dure din pandemie, dar reprezintă sub o pătrime din cifra de afaceri înregistrată în 2019 (355,3 milioane lei - în 2020 față de 1,35 miliarde lei în 2019).

Din datele statistice reiese că ultima dată când compania Tarom a înregistrat profit a coincis cu anul aderării țării noastre la Uniunea Europeană - 2007 - moment în care românii au putut să călătorească doar cu cartea de identitate, fără pașaport și fără vize, în tot spațiul comunității europene.

Situația financiară gravă prin care trece Tarom și care a fost accentuată de pandemia Covid 19 a determinat guvernarile din ultimii doi ani să solicite Comisiei Europene să aprobe acordarea unui ajutor de stat pentru compania aeriană respectivă. Prin decizia din 24 februarie 2020, Comisia Europeană a aprobat ajutorul pentru salvare, în sumă de 36.660.000 euro acordat de statul român companiei aeriene Tarom, ajutor care a fost consfințit ca fiind corect acordat prin decizia Tribunalului Uniunii Europene pronunțată în 4 mai 2020 în cauza T-718/20, prin care a respins contestația împotriva deciziei Comisiei formulate de compania ungară WizzAir.

Pentru ajutorul de salvare aprobat de Comisie, Guvernul a înaintat, în 28 mai 2021, către Executivul de la Bruxelles ultima formă a planului de restructurare al companiei Tarom, document care stabilește un pachet de măsuri pentru raționalizarea operațiunilor firmei de transport aerian, reînnoirea flotei companiei aflate în proces de învechire și reducerea costurilor. Potrivit actelor înaintate Comisiei Europene, autoritățile de la București se angajează să sprijine restructurarea Tarom printr-o finanțare publică de aproximativ 190 milioane euro. Acest sprijin va fi acordat sub forma unei injecții de capital, a unei subvenții și a eliminării din bilanț a datoriilor corespunzătoare valorii ajutorului pentru salvare (aproximativ 36,7 milioane euro) și a dobânzii aferente. Comisia Europeană a aprobat planul de redresare al Tarom în iunie 2021 cu două clauze: compania să renunțe la factorii care produc pierderi, iar în 2025 să înregistreze profit. În caz contrar, Tarom riscă să fie închisă sau privatizată.

Pe lângă acest ajutor de salvare, Tarom a mai beneficiat de două ajutoare de stat, aprobate în octombrie 2020 și mai 2022 de Comisia Europeană, prin care a primit 19,3 milioane euro și respectiv 1,9 milioane euro, pentru pagubele suferite în perioada 16 martie - 31 decembrie 2020 "din cauza pandemiei de coronavirus și a restricțiilor de călătorie impuse de România și alte țări pentru a opri răspândirea virusului".

Tarom - sub spectrul grevei generale

Cu toate acestea, la finalul anului 2021, potrivit unor informații pe surse din cadrul companiei prezentate de mass-media, Tarom ar fi înregistrat pierderi de 80 milioane euro (400 milioane lei), dar ajutoarele financiare ce urmează să fie primite de la guvern pentru activitatea desfășurată anul trecut ar urma să diminueze pierderile la 46 milioane euro.

Totodată, conform planului de restructurare aprobat de Comisia Europeană, la data de 31 decembrie 2021 numărul de angajați trebuia să fie de 1141 persoane, din care 1137 cu contract individual de muncă încheiat în țara noastră și patru angajați la agențiile externe, adică cu 393 șalariați mai puțini decât în 2020. Și în 2022 Tarom ar trebui să disponibilizeze încă 114 oameni, deși se confruntă cu lipsa personalului însoțitor de bord și cu lipsă de personal în operațiunile desfășurate la sol.

"Noi am agreat cu UE un plan la Tarom. Eu am avut o discuție la Comisie, în urmă cu o lună și jumătate și am stabilit angajamentul nostru de a urma acest plan. Acolo este o șansă în a salva Tarom-ul, dar este doar o șansă. Cert este că dacă nu vom pune în aplicare acel plan, eu sunt sceptic că vom putea să salvăm Tarom-ul. (...) Situația economică la Tarom nu este bună. Acum sunt pașii premărgători pentru a declanșa un conflict de muncă. Sunt niveluri de salarizare din Tarom pe același nivel cu companii care stau foarte bine. Altele, în schimb, în general din personalul auxiliar sunt la salariul minim pe economie. Cert este că situația economică din Tarom nu este potrivită. Este total nesănătoasă. Trebuie să urmărim planul agreat cu UE, acel plan îți dă o șansă", a afirmat recent vicepremierul Sorin Grindeanu.

Situația de mai sus a dus la nemulțumirea reprezentanților angajaților, care refuză să mai efectueze ore suplimentare în aceleași condiții salariale și care susțin că firma de transport aerian nu mai are de unde să mai disponibilizeze personal, atât timp cât aduce prin transfer personal de la companie BlueAir.

Sursa: <https://www.bursa.ro/>