

Încă un ministru pentru care „restructurare egal disponibilizări”. Drulă cere planuri de reorganizare

11 februarie 2021

Sindicatelor le e teamă că urmează o nouă serie de disponibilizări la companiile de cale ferată și reclamă faptul că după 1990 orice restructurare s-a mărginit sau a constat doar în disponibilizări de personal fără alte măsuri de politică economică. Conducerea Ministerului Transporturilor cere companiilor din subordine, printre care și nouă din domeniul feroviar sau transport urban subteran, să prezinte până la data de 25 februarie un „plan de reorganizare, restructurare și redresare financiară” aprobat de către organele de conducere ale operatorului economic.



Angajații căii ferate rămân supraîncărcați după concedierea colegilor lor

Planurile urmează să conțină:

- cauzele pentru care operatorul economic a înregistrat pierderi și plăți restante
- măsuri concrete de restructurare în vederea redresării
- măsuri concrete cuantificabile de reducere a pierderilor contabile aferente anului 2020, dar și „maximizarea profiturilor”
- măsuri concrete de reducere a plăților restante

Este vorba de toate companiile și regiile subordonate ministerului, printre care și companiile de cale ferată.

Monitorizarea implementării planului se va face după un model ce urmează a fi comunicat de către Ministerul de Finanțe de către Consiliile de Administrație ale companiilor, Ministerul Transporturilor, Ministerul de Finanțe.

Decizia ministrului nu stabilește praguri de reducere a pierderilor sau a plăților restante, însă cere companiilor să precizeze veniturile totale, veniturile din subvenții și transferuri,

cheltuieli totale, cheltuieli de natură salarială, rezultat brut, număr salariați la finele anului, plăți restante, cheltuieli de investiții, pierderi contabile din anii precedenți.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

1. **Prezentarea obiectului de activitate;**
2. **Situația economico-financiară preliminară la data de 31.12.2020 a următorilor indicatori economico - financiari:**
 - Venituri totale;
 - Venituri din subvenții și transferuri conform prevederilor legale în vigoare;
 - Cheltuieli totale;
 - Cheltuieli de natură salarială;
 - Rezultatul brut;
 - Număr de salariați la finele anului;
 - Plăți restante;
 - Cheltuieli pentru investiții;
 - Pierderi contabile din anii precedenți.

Totodată, vă solicităm o situație care va cuprinde evoluția pierderilor și/sau a plăților restante, a numărului mediu de salariați și a câștigului mediu salarial pentru perioada 2017 - 2020;
3. **Măsuri concrete, cuantificabile de reducere a pierderilor totale, a plăților restante, precum și termene de realizare a acestora:**
 - 3.1. Cauzele care au determinat înregistrarea de pierderi și/sau plăți restante de către operatorul economic;
 - 3.2. Măsuri concrete de restructurare și reorganizare în vederea redresării activității, aprobate de către organele de conducere;
 - 3.3. Măsuri concrete și cuantificabile de reducere a pierderilor contabile aferente exercițiului financiar al anului 2020, maximizarea profiturilor, precum și măsuri de acoperire a pierderilor contabile din anii precedenți;
 - 3.4. Măsuri concrete și cuantificabile de reducere a plăților restante înregistrate la 31.12.2020.
4. **Setul de măsuri propuse va fi cuprins într-un plan de reorganizare, restructurare și redresare financiară care va fi aprobat de organele de conducere ale operatorului economic până pe data de 25 februarie 2020;**
5. **Monitorizarea implementării setului de măsuri și a planului de reorganizare, restructurare și redresare financiară se va face de către Consiliul de Administrație al operatorului economic, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Ministerul Finanțelor, după modelul ce va fi comunicat ulterior de Ministerul Finanțelor.**

MINISTRU,

Cătălin DRULĂ



Disponibilizări fără plăți compensatorii

Sindicatelor le e teamă că măsurile dispuse de Cătălin Drulă vor fi urmate de disponibilizări de personal. Un aspect interesant este faptul că legea Statului Personalului Feroviar amânată joi pentru nu mai puțin de doi ani prevede plăți compensatorii în limita a cinci salarii pentru persoanele disponibilizate. Asta înseamnă că dacă se va ajunge la concedieri în sectorul feroviar, disponibilizații nu vor încasa decât sumele prevăzute în Contractele Colective de Muncă.

„Sunt prea multe tăieri, prea multă austeritate. Ei puteau rezolva problema dintr-un condei din pensiile speciale (un miliarde de lei cheltuieli la buget în 2019, potrivit economica.net – n.red. Calculul nu include și sumele plătite pe pensii de serviciu, mult mai mari). Nu ar fi fost vorba de tăieri de sporuri, tăieri de vouchere măsuri prin care îți faci rău ție, statului român. De fiecare dată când s-a pus problema de redresare, ei nu au știut să facă decât disponibilizări. În ultimele 12 luni au avut loc plecări pe cale naturală, anume 1000 oameni la CFR Călători, 1100 la CFR Marfă. Pe surse am aflat că se doresc disponibilizări. Ei lucrează în subteran. Ne opunem la ideea redresării prin disponibilizări, este o mizerie, nu se va redresa nimic. Pe 2-6 luni poate, dar pe termen mediu lung se vor afunda în mocirlă. Va apărea necesitatea de a presta ore suplimentare de către cei rămași. În 2014 s-au disponibilizat 2.500 de salariați și apoi a fost o bună perioadă de timp în care mecanicii de locomotiva au făcut două norme pe lună. Restructurărilor trebuie făcute prin reducerea TUI. Plătim TUI, dar plătim și non TUI pe vagoanele care staționează. Unde să stea vagoanele, în aer, în Cosmos? Acum toți operatorii plătesc și non TUI. Toate lumea trăiește cu impresia că operatorii din privat trăiesc bine. Dau 100-200 de lei în plus la salariu ca să nu piardă personalul. Salariile sunt mic, de aceea nu avem personal”, spune Iulian Măntescu, șeful Sindicatului Mecanicilor de Locomotivă.

El avertizează că angajații ar putea declanșa acțiuni de protest dacă se va ajunge la concedieri.

Dacă punem semnul egalității între concedieri și restructurări, putem spune că industria transporturilor feroviare a fost restructurată de nenumărate ori de către toți miniștrii perindați la Ministerul Transporturilor. Însă niciunul dintre aceștia nu a avut energia, interesul sau curajul să reformeze și să restructureze cu adevărat domeniul. Problemele reclamate zilele trecute de către Patronatele din sectorul Feroviar durează de 10-20 de ani. Astfel măsurile reale de reformă trebuie să privească:

- TUI a rămas ridicat chiar față de nivelul european. Patronatele afirmă că infrastructura feroviară este de 18 ori mai tarifară decât sectorul feroviar.

- Ritm extrem de redus al modernizărilor pe calea ferată, ceea ce a dus la viteze mici de circulație a trenurilor la care transportul feroviar nu poate reprezenta o alternativă viabilă.
- Din 2001 până acum, volumul total al transportului de marfă a scăzut cu peste 35%, fiind cea mai drastică scădere față de administrațiile feroviare străine.
- Viteza comercială a trenurilor a scăzut dramatic, de la un nivel apropiat de valoarea de 30 km/h până la 15-16 km/h realizată în cursul anilor 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 conducând logic la creșterea până la dublare a duratelor de transport;
- Secții saturate cu limitarea drastică a capacității pentru traficul de marfă, până la 20% din necesar la momentul începerii lucrărilor (conform datelor publice prezentate în Declarația Rețelei-CFR, astfel Sighisoara-Atel, Vințu – Coslariu și Micasasa-Coslariu, din anul 2012, Vintu-Simeria, din anul 2014, Chiajna –Videle din anul 2015, Simeria – Glogovat din anul 2018; Brașov – Sighișoara .
- Derularea pe o perioadă inacceptabil de lungă a lucrărilor de modernizare pe Coridorul European Curtici-Simeria-Sighisoara-Brașov-Ploiești-București-Constanța, lucrări începute acum 19 ani și fără o perspectivă clară de finalizare, cu reducerea semnificativă a capacității de transport de marfă pe secțiunile respective; rutele ocolitoare prin Filiași-Petroșani, respectiv Filiași-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș-Timișoara, majoritar pe linie simplă și grevate și ele de lucrări de întreținere pe perioade de 6-8 ore zilnic nu pot compensa pierderea de capacitate pentru traficul de marfă;
- Limitarea drastică de capacitate trenuri de marfă pe secția saturată Chiajna-Gradinari, lucrări de reparații începute din anul 2015 al căror termen de finalizare a fost prelungit de mai multe ori, până în 2019.
- Energie electrică scumpă la prețuri monopoliste, monopol al statului pe vânzarea energiei
- Lipsa lucrărilor de electrificare a căii ferate
- Linii industriale închise, lipsă centre multiomodale.

În loc însă să soluționeze problemele de mai sus, măcar să demareze rezolvarea acestora, miniștrii Transporturilor au recurs la cele mai simple măsuri posibile, concedierile.

Sursa: Club Feroviar