

Considerente economice și de resurse umane,
in contextul actual in care se desfasoara activitatea lucratorilor feroviari din
siguranta circulatiei, indreptatiti ca dupa o perioada de 20 de ani de activitate
la siguranta circulatiei, sa poata beneficia de dreptul la pensionae .

Prin "Master Plan"- MPGT – se promoveaza investitii si solutii tehnico-economice pe termen mediu si lung si in domeniul transporturilor feroviare. Din pacate, termenele de timp in care se prefigureaza a se vedea efectele, daca actiunile vor fi cele programate, sunt foarte lungi, iar despre resursa umana se mentioneaza foarte putin:

„...Numărul persoanelor angajate de CFR Călători s-a redus cu 20% între anii 2005 și 2012. Raportul dintre numărul de călători și numărul angajaților a scăzut cu 10% între 2009 și 2013, iar raportul dintre pasageri/km și numărul total de angajați a scăzut cu 24%. Numărul personalului CFR SA s-a înjumătățit aproape între anii 2002 și 2011, în vreme de dimensiunea rețelei a rămas practic neschimbată, (...) raportul numărului de angajați per rută/km, care poate fi folosit ca unitate de măsură a productivității forței de muncă, demonstrează o reducere de la 4,12 angajați per rută-km în anul 2002, la 2,21 în anul 2011. Acest lucru indică o îmbunătățire cu 46% a productivității forței de muncă.” [extras: pag. 285 Cap. 5 Transportul feroviar, subcapitolul 5.1. Situația existentă și tendințe istorice]

Retinem ca între anii 2002 și 2011, numărul de angajați la CFR SA a scăzut de la 45.337 la 23.839, rută/km de la 11.002 la 10.777 și raportul angajați/rută-km de la 4,12 la 2,21.- **reducere a numarului de lucratori feroviari cu aproximativ 50%, numai in perioada respectiva, fara a lua in calcul si disponibilizarile ulterioare sau iesirile din sistem a personalului de drept (pe cale "naturala").**

În spatele acestor scăderi de personal în domeniul feroviar au persistat disproporții în ceea ce privește ponderile personalului executant și al celui din categoria TESA.

Lucratorii feroviari ramasi au trebuit sa-si desfasoare activitatea preluand in multe cazuri atributiile celor plecati din sistem sau sa realizeze ore suplimentare in cazul posturilor de lucru de executie care nu au putut fi desfiintate si ramase fara personal, in multe din aceste cazuri cu efecte resimțite asupra starii de sanatate a lucratorilor feroviari.

Cresterea de 46% a productivității forței de muncă este discutabila deoarece scăderea numărului de angajați din domeniul feroviar nu a însemnat nici re tehnologizare și nici imbunatatiri ale conditiilor de munca, ci din contra s-a lucrat si se lucreaza cu utilaje si instalatii uzate si nerevizuite la timp, in conditii de munca care se deterioreaza constant si fara asigurarea necesarului de echipament de protectie individual.

Posibilitatea de a beneficia de dreptul de pensionare, asa cum este stipulat in *Proiectul de lege*, este in practica o obtiune acordata tocmai acelor lucratorilor feroviari din activitatea de siguranta circulatiei, majoritari personal de executie, care au ramas sa-si desfasoare activitatea in conditiile mentionate si care dupa efortul sustinut in tot acest interval de timp si la varste de peste 50 de ani, resimnt efectele (medicale, putere de munca diminuata, etc.) acestui efort si care doresc sa se retraga din activitate, nemai putand face fata conditionarilor specifice, asa cum sunt reglementate:

“...3.psihomotrice: coordonarea oculomotorie, organizarea abilităților motorii, reactivitatea complexă;

.....4.motivational-afective: maturitate, reactivitate emoțională, dispozițiile afective dominante, motivele activității, interesele dominante, nivelul de aspirații

(2)II. Stabilirea nivelului competenței aptitudinal-atitudinale specifice funcției cu responsabilități în siguranța circulației solicitate - Se evaluează:

1.capacitatea de diversificare a activității și de interacțiune a cunoștințelor și deprinderilor în exercitarea unei activități: abilități în rezolvarea problemelor adiacente activității principale,activismul, nivelul inserției sociale, nivelul toleranței și agreabilității în relațiile cu ceilalți;

2.capacitatea identificării sarcinilor și a definirii importanței: nivelul angajării personale în activitate, spiritul de inițiativă și încrederea în sine, responsabilitatea, conștientizarea importanței funcției privind impactul asupra destinului și vieții altor oameni...” [EXTRAS – Ordin 1390/2013]

Eliminarea costurile efectelor asupra starii de sanatate a lucratorilor feroviari, datorate conditiilor de munca din activitatea de siguranta circulatiei, concretizate in mii de zile de concedii pentru incapacitate temporara de munca (medicale) la varste între 50 – 60 de ani si in mii de ore

Considerente economice și de resurse umane,
*in contextul actual in care se desfășoară activitatea lucrătorilor feroviari din
siguranța circulației, îndreptați ca după o perioadă de 20 de ani de activitate
la siguranța circulației, să poată beneficia de dreptul la pensionare .*

suplimentare realizate de lucrătorii rămași la acele posturi s-au în mii de ore de reexaminări **medicale**, pot fi un argument economic care compensează, fie și parțial, efortul financiar pentru aplicarea dreptului de pensionare din *Proiectul de lege privind statutul personalului feroviar*

S-a vehiculat foarte mult ca adoptarea *Proiectului de lege*, ar produce mari sincope în domeniul de activitate feroviar prin lipsa de personal care s-ar crea.

În primul rând, **numarul de personal care ipotetic ar putea beneficia de dreptul de pensionare este limitat**, iar în al doilea rând, **prin normele de aplicare se poate tine sub control diminuarea numărului de personal, printr-o aplicare etapizată în timp.**

Spre exemplu, la acest moment, la cea mai mare unitate feroviara – CNCF “CFR” SA – care administrează infrastructura feroviara , **dintr-un total de 23.334 lucratori feroviari**, la categoria de varsta între 50-60 de ani are un număr total de 7.591 de lucratori, din care **numai 4.421 reprezintă lucratori feroviari în activitatea de siguranța circulației** (3871 barbati și 550 femei) .

Dacă din acest total de 4.421, luând **în considerare ca nu toți îndeplinesc cumulativ toate condițiile reglementate prin Proiectul de lege** (anii la siguranța circulației, perioada de cotizare și vârsta) **sau nu își doresc să beneficieze de acest drept**, atunci putem presupune ipotetic (o situație exactă se poate solicita de la fiecare unitate feroviara) ca un procent de 70% dintre cei cu vârste cuprinse între 50-60 de ani îndeplinesc condițiile, deci **aproximativ 3000 de lucratori feroviari ar fi posibil beneficiari ai dreptului de pensionare**, la care se mai pot adăuga cei 120 – 515 lucratori de peste 60 de ani.

Adică **un procent aproximativ de 15% din total lucratori feroviari la cea mai mare unitate feroviara, procent care prin normele de aplicare se poate configura etapizat în timp, în așa fel încât și angajatorul să-și poată adapta politicile de resurse umane la programele de activitate și dezvoltare pe termen scurt și mediu.** (ex. în primele 12 luni de la adoptare pot beneficia de acest drept lucratori feroviari care îndeplinesc celelalte condiții și au vârsta peste 58 de ani, iar în următoarele 12 luni cei cu vârsta peste 56 de ani)

Avem în vedere un procent de aproximativ 15% din lucrătorii feroviari, care la vârste de peste 50 de ani și după 20-25 de ani de activitate la siguranța circulației, în cea mai mare parte având starea de sănătate afectată, situații dovedite anterior, care și-au desfasurat activitatea în condițiile de muncă precare menționate, se pot regăsi în una din situațiile propuse prin master plan:

“În ultimii zece ani **infrastructura feroviară din România s-a deteriorat constant**, iar situația actuală impune recuperarea obligatorie a deficitului de întreținere și de reparații capitale. **Mai mult, un număr mare de active, printre care cale ferată, semnalele și electrificarea din catenară au durată de viață depășită**.....În primul rând, **nu este posibilă menținerea dimensiunii actuale a rețelei feroviare de standardele solicitate**. În al doilea rând, există porțiuni semnificative ale rețelei pe care se transportă număr mic de călători sau volume mici de mărfuri, care consumă însă resurse ce ar putea fi utilizate mai eficient, în alte scopuri.....**Dacă unei linii secundare nu i se poate dovedi o utilitatea socio-economică, atunci aceasta va fi automat închisă. Dimensiunea rețelei de bază ar trebui să fie în concordanță cu cererea de transport călători și cu resursele financiare disponibile....**”

[extras: pag. 302 Cap. 5 Transportul feroviar, subcapitolul 5.5. Descrierea propunerilor]

Alternativa pentru lucratori feroviarii afectati de condițiile în care au prestat munca, să poată ieși demni din activitate, iar locul acestora să fie luat de lucratori tineri și mai bine motivați, se regăsește în adoptarea Proiectului de lege privind statutul lucrătorului feroviar.