

<div><div> </div></div>	بجشنبه <p>۲۹ شهریور ۱۴۰۳ سال بیست‌ویکم • شماره ۴۹۲۸</p>	<div><div> </div></div>
	نگار	
سعیدقلیچی		
خبرنگار		

سال‌ها تلاش تشکل‌های کارگری برای تصویب طرح اصلاحیه کارگران ساختمانی یا بخش‌نامه هفته‌گذشته وزارت کشور، بی‌نتیجه ماند؛ بخش‌نامه‌ای که گویا ایرادات چندان کوچکی هم ندارد. آن‌طور که فعالان کارگری می‌گویند «بخش‌نامه جدید وزارت کشور»، منابع بیمه کارگران ساختمانی را از محل پرداخت پروانه ساخت، باز هم کاهش داده است و همین موضوع باعث می‌شود تأمین اجتماعی مانند سابق از بیمه کارگران ساختمانی سر باز بزند. چالش میان کارگران و کارفرمایان در حوزه صنعت ساختمان البته سابقه‌ای دیرینه دارد و به همین یک بخش‌نامه یا فلان تصمیم محدود نمی‌شود. کارگران ساختمانی جزء مشاغل سخت و زیان‌آور هستند و طبق آمارها بیشترین حوادث ناشی از کار مربوط به فعالیت در کارگاه‌های ساختمانی و بخش ساختمان است؛ تا جایی که به گفته فعالان بخش ساختمان ۵۰ درصد حوادث کارگری کشور مربوط به کارگران ساختمانی و ۵۰ درصد مابقی حوادث، مربوط به بیمه‌شدگان دیگر مشاغل است. مطابق آنچه در سوابق بحث وجود دارد، خردادماه سال ۱۴۰۰ کلیات طرح بیمه کارگران ساختمانی در مجلس شورای اسلامی با قید دو فوریت به تصویب رسید. طرح بیمه کارگران ساختمانی طرحی بود که درباره تغییرات ماده ۵ قانون بیمه‌های اجتماعی کارگران ساختمانی مبنی بر تغییر وضعیت منابع درآمدی سازمان تأمین اجتماعی به مجلس ارائه شد. البته کلیات طرح آن زمان به دلیل برخی ایرادات و نواقص به کمیسیون اجتماعی برگشت. اواخر سال ۱۴۰۰ مدیرکل نام‌نویسی و حساب‌های انفرادی سازمان تأمین اجتماعی از دستور کار مجلس درباره اصلاح قانون بیمه کارگران ساختمانی خبر داد. مدتی بعد اعلام شد که با تصویب این طرح در سال ۱۴۰۱ گامی اصولی برای توسعه خدمات تأمین اجتماعی به کارگران ساختمانی برداشته خواهد شد. پس از پیگیری‌های تشکل‌های کارگری موضوع اصلاح ماده ۵ قانون کارگران ساختمانی در دستور کار قرار گرفت تا از این طریق بتوان تمام بیمه‌شدگان را تحت پوشش قرار داد.

جرش نمایندگان به زبان کارگران

نمایندگان مجلس یازدهم فروردین‌ماه سال ۱۴۰۱ نیز، گزارش کمیسیون اجتماعی درباره طرح اصلاح قانون بیمه کارگران ساختمانی را بررسی کردند اما در جریان برسی این طرح در اختطاری ایراداتی به بند الف ماده‌واحد طرح گرفته شد که رئیس مجلس این اخطار را وارد دانست. درنهایت اعلام شد که به دلیل برخی ابهامات نیازمند اصلاح است و براساس این به کمیسیون اجتماعی برگشت.آذرماه سال گذشته هم نمایندگان مجلس شورای اسلامی با درخواست بررسی طرح استفساریه ماده ۵ قانون بیمه‌های اجتماعی کارگران ساختمانی با قید دو فوریت موافقت کردند. این استفساریه سه بند داشت. همان زمان رئیس کانون انجمن‌های صنفی کارگران ساختمانی از پیشنهادی که تحت عنوان استفساریه ارائه شده بود، به‌شدت انتقاد کرد و گفت: با تصویب این پیشنهاد منابع قانون موجود نصف خواهد شد و اگر استفساریه رأی بیاورد، باید امیدمان را به بیمه‌شده ۵۰۰ هزار کارگر ساختمانی از دست بدهیم.درنهایت درحالی‌که فرآیند بررسی اصلاحیه ماده ۵ قانون بیمه کارگران ساختمانی در مجلس در دست رسیدگی بود، یکشنبه، چهارم تیرماه، در چرخشی عجیب با تصویب نمایندگان مجلس اجرائی اصلاحیه ماده ۵ قانون بیمه‌های اجتماعی کارگران ساختمانی مصوب سال ۱۴۰۱ را به مدت دو سال متوقف کرد و مقرر شد قانون قبلی مصوب سال ۱۳۹۳ ملای عمل باشد و همچنان ۱۵ درصد عوارض پروانه‌های ساختمانی بابت حق بیمه کارگران ساختمانی از سزبنده دریافت شود.

چالش بیمه کارگران برای صنعت ساختمان

پس از چالش‌های متعدد دربارۀ بیمه کارگران ساختمانی، اواخر مردادماه سال جاری، رئیس انجمن صنعت ساختمان در جلسه‌ای با اعضای شورای شهر تهران درخواست به تعویق افتادن مصوبه سال ۱۴۰۲ از مطرح کرد و هشدار داد که اجرای این مصوبه پیامدهای ناگواری برای صنعت ساختمان به دنبال دارد. پیمان جوزی بر لزوم تشکیل کمیته‌ای مشترک با حضور دولت، مجلس و بخش خصوصی تأکید کرد تا تغییرات لازم در این مصوبه انجام شود. موضوع صحبت‌های مطرح‌شده از سوی رئیس انجمن صنعت ساختمان نیز مربوط به ماده ۵ قانون بیمه‌های اجتماعی کارگران ساختمانی بود که براساس آن تا ۲۵ درصد از کل هزینه‌های عوارض ساختمانی به بیمه کارگران اختصاص پیدا می‌کند. جوزی البته هشدار داد که برای بسیاری از سازندگان مشکلات جدی ایجاد کرده است و فرمول اجرائی کنونی از جنبه‌های مختلف با عدالت سازگار نیست و می‌تواند آینده صنعت ساختمان و مسکن کشور را تحت تأثیر قرار دهد. در روزهای گذشته اعلام شد که انجمن صنعت ساختمان از رئیس سازمان تأمین اجتماعی درخواست دارد تا قانون ۲۵ درصدی فعلی به ۱۵ درصد قبلی بازگردانده شود.فعالان ساختمان این حوزه می‌گویند:تغییرات متعدد در قانون بیمه‌های اجتماعی کارگران ساختمانی در سال‌های اخیر، باعث افزایش سهم تأمین اجتماعی سهم بیمه کارگران از ۱۵ درصد به ۲۵ درصد شده، درحالی‌که این تغییرات هیچ بهبودی در وضعیت رفاه کارگران ایجاد نکرده است.

کارگران ساختمانی و زور ماچیا

کمبود بودجه برای بیمه کارگران ساختمانی مهم‌ترین دلیل اعتراض تشکل‌های کارگری به قانون مصوب مجلس درباره اصلاح ماده ۵ بیمه کارگران ساختمانی بود. با این حال نمایندگان مجلس معتقد بودند طرح جدید که بر افزایش سهم تأمین اجتماعی از پروانه ساختمانی بنا شده، می‌تواند منابع مورد نیاز سازمان را تأمین کند. از قرار معلوم تمام محاسبات نمایندگان مجلس درباره بیمه کارگران ساختمانی با بخش‌نامه‌ای که از سوی وزارت کشور ابلاغ شده، به هم ریخته است. اکبر شوکت، رئیس انجمن صنفی کارگران ساختمانی، در این زمینه می‌گوید: تلاش برای اصلاحیه ماده ۵ بیمه کارگران ساختمانی درنهایت منجر به افزایش سهم تأمین اجتماعی از عوارض پروانه ساختمانی از ۱۵ درصد به ۲۵ درصد شد. ما با این روش مخالف بودیم و کمیسیون اجتماعی هم با حرف ما موافق بود، اما درنهایت طرح ما به تصویب نرسید. در طرح پیشنهادی انجمن صنفی کارگران ساختمانی قرار بود به ازای متراز و منطقه ساخت منابع دریافت شود. اما آن‌طور که شوکت به ایلنا گفته است: زور ماچیا سیاست‌ساز زیاد بود و لابی وسیعی در مجلس انجام شد و درنهایت با همان مبنای عوارض ساختمانی، ماده ۵ را اصلاح کردند. بعد از ابلاغ این قانون، متأسفانه از سوی وزارت کشور مداخله‌هایی برای تقلیل سهم عوارض تأمین اجتماعی رخ داد که این موضوع وضعیت را بدتر می‌کند. درحال حاضر به نظر می‌رسد بخش‌نامه وزارت کشور، منابع بیمه کارگران ساختمانی را که قرار بود با افزایش ۲۵ درصدی از پرداخت پروانه ساخت، افزایش پیدا کند، باز هم کاهش داده است و همین موضوع باعث می‌شود تأمین اجتماعی مانند سابق از بیمه کارگران ساختمانی سر باز بزند. براساس برخی گزارش‌ها کارگران ساختمانی، جمعیتی کمتر از ۱۰ درصد کارگران کشور را تشکیل می‌دهند. از طرف دیگر بررسی گزارش‌های مربوط به حوادث در محیط کار نشان می‌دهند که نیمی از حوادث کارگری کشور مربوط به کارگران ساختمانی است. رئیس انجمن صنفی کارگران ساختمانی کشور می‌گوید: ظلمی که از سوی برخی کارفرمایان به کارگران ساختمانی می‌شود، بسیار است. آنها حاضر نیستند سهم و وظیفه قانونی خود را انجام دهند. کارگران ساختمانی نباید تاوان تخلفات وزارت کشور و سازمان تأمین اجتماعی را بدهند. آنها نباید قربانی لابی سرمایه‌داران و مسئولان سرمایه‌دار شوند. کارگر ساختمانی باید بیمه شود و امیدواریم در دولتی که دم از عدالت و شنیدن صدای کارگر می‌زند، به این تشریح توجه شود.



عباس علی‌نژاد

روایتی از سفر به مشهد و مشکلاتی که انگار تمامی ندارد

قطار ۸ صبح به مقصد پایتخت

گنا‌بادی نژاد، معاون فرهنگی، اجتماعی و زیارت استاندار خراسان رضوی، در گفت‌وگو با «شرق»: **در بخش زیرساخت به مشهد بی توجهی شده است**



حمیدرضاعتظمی

قطار سوتی ممتد می‌کشد و با خمیازه‌ای عمیق از خواب بیدار می‌شود. بسیار آرام، وزن تن سنگینش را روی ریل‌های تا ابد موازی می‌اندازد و با زورزدن‌های مداوم، می‌خواهد که از جا کنده شود و به پیش برود. زور می‌زند و انگار چیزی سخت جلوی رفتش را می‌گیرد. سوت قطار دوباره در ایستگاه می‌پیچد و لوکوموتیو تمام توان خود را برای رفتن به کار می‌بندد. تن سنگین و قره‌به قطار تکانی

قطار نشسته است و هیچ امیدی برای اینکه جایی برای خود دست‌وپا کند، ندارد و باید تا تهران در همین حال بماند. او پسرش را به زیارت آورده است. خودش می‌گوید: پسرم را به مشهد برده بودم و حالا داریم برمی‌گردیم. انگار درگیری‌ای هم بین آنها به وجود آمده است. در توضیح وضع موجود می‌افزاید: پسرم از اربعین جا مانده است و برای اینکه به دلش نماند، او را به مشهد بردم. او تا سبزوار مثل من روی همین پله‌ها نشسته بود و کلی هم با من دعوا کرد. خوشبختانه سبزواری نفر پیاده شد و جا برای او باز شد و حالا روی صندلی نشسته است.

مجید به گفته خودش مغازه و خانه را رها کرده تا به مراسم‌های آخر صفر در مشهد برسد. وقتی به او می‌گویم من خودم مشهدی هستم اما برای آخر صفر معمولاً برنامه سفر به مشهد نمی‌گذارم، شماها که جا و مکان تعیین‌شده هم در این شلوغی ندارید، چطور جرئت سفر به مشهد می‌کنید؟ می‌گوید: راستش فکر نمی‌کردم این‌قدر شلوغ باشد. تازه ما قزوینی هستیم و حسینه‌ای در مشهد داریم، بااین‌حال در همان حسینه به ازای هر نفر ۳۰۰ هزار تومان از ما گرفتند و ما را اسکان دادند، اما خدماتش خیلی خوب نبود.

مجید ادامه می‌دهد: مشکل ما مکان و اسکان نبود، چون حتی اگر امکانات اسکان هم کم باشد، قابل تحمل است و مسئله من تردد است. ما از آن طرف بلیت گرفتیم آن هم با هزار دردسر و خودمان را تا مشهد رساندیم. مشکل من از داخل مشهد به بعد شروع شد. مطابق برنامه قرار بود سه روز در مشهد بمانیم، سفرمان که تمام شد برای برگشت اقدام کردیم که با مشکل مواجه شدیم. من دو شب داخل نمازخانه راه‌آهن مشهد خوابیدم تا بتوانم بلیت برگشت گیر بیاورم.

مسافران دیگر هم توجّه گفت‌وگوی ما می‌شوند و هرکدام تجربه خود را از تهیه بلیت برگشت و سفر به مشهد بیان می‌کنند. مجید تأکید دارد که من در نمازخانه خوابیدم، چون نمی‌خواستم با اتوبوس برگردم. دیگری از تجربه‌اش در پیگیری برای تهیه بلیت هواپیمای می‌گوید اینکه تا هفت میلیون تومان هم به او قیمت داده‌اند. این قیمت شاید عجیب به نظر برسد اما تجربه شخصی آن را تأیید می‌کند. اینها بلیت‌هایی است که خارج از مسیر رسمی به فروش می‌رسد. تعدادی شغلشان همین است یعنی درست آن زمان که شما متاصل می‌شوید به شما مراجعه می‌کنند (با شما به واسطه دوست و آشنا دنبالشان می‌گردید) و در شلوغ‌ترین حالت هم صندلی برای نشستن برای شما یافت خواهند کرد.

تجربه ترمینال هم بسیار عجیب است چون تعدادی از مسافران از اعداد و ارقام حدود ۸۰۰ هزارتومان برای هزینه حمل‌ونقل با اتوبوس در مسیر مشهد به تهران خبر می‌دهند.

۲ شبانه‌روز در راه‌آهن مشهد

قطار همچنان در مسیر رو به جلو در حرکت است. گاه به خود پیچ می‌دهد و از خمی که خیلی هم زیاد نیست، عبور می‌کند و دوباره به مسیر خود ادامه می‌دهد. مسافران سر جاهای خود نشسته‌اند و تراکم در راهروها هنوز تمام نشده است. بچه‌ها انگار که کلافه شده‌اند، سرسودا می‌کنند. گاه جیغ می‌زنند و مادرها هم از کوره درمی‌روند. داخل قطار تعداد مسافران بیشتر از صندلی هاست. چرخ توی سالن‌ها می‌زنم. روی پله‌ها مسافر نشسته و فراسا از مشهد تا تهران روی پله‌ها بنشینند.

قطار از مشهد حرکت کرده و بعد از کلی تأخیر (حدود دوونیم ساعت) به ایستگاه شاهرود رسیده است. حال مسافران خوب نیست. میزان هیجان ناشی از خستگی و تراکم در مسافران افزایش یافته است. مردی با مهماندار حرف می‌زند و از او درباره تعداد مسافران می‌پرسد و مهماندار جواب می‌دهد: در حالت معمولی ما حدود ۹۰۰ نفر مسافر داریم، اما الان که می‌بینی روی پله‌ها هم نشسته‌اند. به نظرم حدود هزار نفر هستیم. قطار از ایستگاه شاهرود به سمت پایتخت به راه می‌افتد. مسافران جدید هم اضافه شده‌اند و تراکم مسافر به حداکثر رسیده است. نشستن روی پله‌های قطار یک ایراد اساسی دارد؛ ایرادش این است که سرویس‌های بهداشتی در آن منطقه قرار دارند و آلوده‌شد و مسائل جدیده ایسار زیاد می‌شود.

اقا مجد از مسافرانی است که از ایستگاه مشهد، روی پله‌های

سخت می‌خورد و با صدایی که از برخورد آهن‌های سرد

به هم بلند می‌شود، خیلی آرام راه می‌افتد و با طمأنینه‌ای

که از تجربه برمی‌خیزد، راه پیش‌رو را که قریب به هزار

کیلومتر است، پیش می‌گیرد. داخل قطار پر از همههم

است. داخل هر واگن کلی آدم روی صندلی‌هایشان

نشسته‌اند و در راهروها هم آدم‌ها در آمدو شد هستند.

اینجا انگار خیال نشستن سر جایشان را ندارند….

می‌کنم هنوز بعد از ۴۵ سال از پیروزی انقلاب قدر و منزلت سرمایه‌ی زيارت شناخته نشده است.

او گفت: در مشهد ما برای مدیریت سفرها، سه یا چهار مؤلفه اصلی داریم؛ اولینش اسکان است. درباره اسکان در سال‌های اخیر به لطف امام رضا (ع) و همه کسانی که شریک این حوزه بودند، ساماندهی خوبی کردیم و غیر از اسکان رسمی موقت و هتل‌ها و محل‌های اقامتی رسمی است، در بخش اسکان اسکان اضطراری نیز خوب عمل شده است، طوری که در این ظرفیت در دهه آخر صفر به بیش از ۸۰۰ هزار نفر در هر شب رسید که ظرفیت بی‌ظنیری است. ما تعداد قابل توجهی از مدرسه‌ها را برای تحقق این امر، زیر بار آوردیم، تعداد سالن‌های ورزشی، ساختمان‌های اداری و اردوگاه‌ها نیز کم‌نظیر بود تا بتوانیم خدمات مناسبی ارائه بدهیم. مردم هم پوششی به عنوان هم‌محله‌ای امام رضا (ع) راه انداختند که زائران را به منازل خود دعوت می‌کردند و این هم بسیار به ما کمک کرد. موضوع بعدی خدمات عمومی است مثل رفت‌وروب و نظافت معابر و جمع‌آوری زباله‌ها یا بخش بهداشت و درمان و…؛ من نمی‌گویم شرایط عالی داشتیم اما شرایط خوب بود. شما که در مشهد بوده‌وقتی جمعیت شش تا هفت میلیونی به مشهد آمده، آیا دیدید جایی از مشهد نظافتش بد بوده باشد یا انباشت زباله داشته باشیم؟

گنا‌بادی نژاد گفت: مهم‌ترین بخش گلابه شما و مشاهداتی که داشتیم مربوط به بخش حمل‌ونقل است. ببینید ما در بخش فرودگاه‌ها، ۱۰۰ فرودگاه داریم که دومین فرودگاه از نظر درآمد اقتصادی فرودگاه مشهد است. ما در این دوران، رکورد پرآزای مسال را که حدود ۱۸۰ پرواز در روز بود به بیش از ۲۰۰ پرواز در روز افزایش دادیم. در بخش ریلی هم ۷۰ درصد قطارهای مسافری به مشهد اختصاص یافته است.

معاون فرهنگی و زیارت استاندار خراسان تأکید کرد: درباره آنچه شما می‌گویید ما هم بحثمان همین است که آیا در این ۴۵ سال انقلاب مطابق نیازها زیرساخت‌ها افزایش یافته است یا خیر؟ مثلاً در بخش هتل‌ها هرچه هست، در بخش خصوصی قرار دارد و بخش بخش دولتی صفر یا نزدیک صفر است. شما تهران را به عنوان پایتخت کشور ببینید. مرکز تردهای جاده‌ای است. به هر جای کشور بروید بهترین اتوبان‌ها را دارد. این‌قدر در تهران اتوبان ساخته‌ایم که وقتی در دوران کرونا به مردم می‌گفتیم منزل بمانند، نمی‌ماندند و راه‌های شمال شلوغ بود و نمی‌شد کنترل کرد، چون سفر آسان بود. اما جاده تهران مشهد چطور جاده‌ای است؟ من خودم در این زمینه جز شرمندگی چیزی ندارم. اینها را عرض می‌کنم که بگویم به زیرساخت‌های مشهد کم‌توجهی شده است.

او افزود: پاسخ شفاف من به سوآلات شما در زمینه حمل‌ونقل این است که هم در بخش مدیریت و هم در بخش اختصاص زیرساخت‌های حمل‌ونقل همه‌چیز در تهران متمرکز است. ما در این زمینه بیشتر بهره‌برداریم و نهایتاً پیگیری و هماهنگی می‌کنیم. به‌ویژه در حوزه ریلی و هوایی تمرکز بیشتر است. در حوزه جاده‌ای که تمرکز کمتر بوده ما خوب عمل کردیم، مثلاً در ترمینال مشهد که ظرفیت پارک ۸۰۰ اتوبوس را دارد، بیش از هزار اتوبوس پارک‌شده در این ایام داشتیم و طوری عمل کردیم که هیچ اتوبوسی خارج از شبکه مسافر نبرد و در این حوزه مشکل فراگیر نداشته‌یم. معاون استاندار خراسان رضوی گفت: در موضوع قطار که شما گفتید، درست است اما باید توجه داشته باشید ما امسال شاهد کاهش ظرفیت نسبت به پارسال بودیم که ضعف‌ها و نواقص این حوزه را در این ایام بیشتر نمایش داد. با این حال یکی از موارد اساسی در زمینه تقاضای بالا برای سفر با قطار است.

حجم مسافران دهه آخر صفر که مطابق آمارها حدود شش‌ونیم میلیون نفر بوده، مشکلات را به‌ویژه در زمینه حمل‌ونقل نشان داد. مردمانی که به امید زیارت به مشهد آمده بودند و بعد از اینکه سفرشان به اتمام رسیده بود، مجبور به ماندن در مشهد شدند.

خبر

افزایش حقوق؛ شاید ۲ بار در سال

شرق: درحالی‌که افزایش حقوق هر سال یک بار اتفاق می‌افتد، یک مقام مسئول کارگری از پیشنهاد افزایش دو بار در سال دستمزد کارگران استقبال کرد و گفت: ترمیم دستمزد‌ها در نیمه دوم سال اقدام مثبتی در راستای بالارفتن قدرت معیشت و رفاه حال خانوارهای کارگری خواهد بود.

به گزارش ایسنا، محسن باقری با اشاره به طرح اصلاح ماده ۴۱ قانون کار در مجلس و پیشنهاد افزایش دو بار در سال حقوق کارگران از سوی برخی فعالان کارگری، گفت: طبق قانون، شورای‌عالی کار مکلف است همه‌ساله دستمزد کارگران را بر مبنای محاسبه نرخ تورم و سبب معیشت مشخص کند. در گذشته دولت‌ها سالی یک بار حقوق‌ها را افزایش می‌دادند، ولی اکنون شرایط اقتصادی به گونه‌ای است که تعیین یک بار در سال نمی‌تواند پاسخ‌گوی هزینه‌های زندگی کارگران و حتی بازنشستگان باشد.

او اضافه کرد: با ورود به سال جدید به طور طبیعی افزایش قیمت حامل‌های انرژی، ایاب و ذهاب، هزینه‌های درمان و اقلام خوراکی را شاهد هستیم؛ بنابراین وقتی به طور متوسط قیمت‌ها به طور فصلی و گاهی روزانه تغییر می‌کند، طبیعی است که گذران زندگی برای کارگران دشوار شود و این مسئله قدرت معیشت آنها را تنزل دهد.

عضو کانون هماهنگی شوراهای اسلامی کار استان تهران تصریح کرد: برخی کشورها با افزایش تورم و تحت تأثیر شرایط اقتصادی به ترمیم چندباره دستمزد نیروهای کار خود روی آورده‌اند. در این کشورها سندیکاهای کارگری و کارفرمایی گرد هم آمده و درباره افزایش دستمزد نیروی کار چانه‌زنی می‌کنند و از دولت می‌خواهند که دستمزد‌ها را ترمیم کند تا بار افزایش هزینه‌ها بر زندگی کارگران تحمیل نشود.

باقری ادامه داد: در این کشورها به جهت حفظ قدرت خرید کارگران و جلوگیری از اثرات تورم بر معیشت، دستمزد‌ها مجدد به‌روز می‌شود؛ بنابراین دستمزد باید به نحوی تعریف و تعیین شود که به کارگر قدرت خرید بدهد و هزینه‌های زندگی او را تأمین کند. این مقام مسئول کارگری در پایان گفت: بند دو ماده ۴۱ قانون کار تأکید دارد که در تعیین حداقل دستمزد، علاوه بر محاسبه نرخ تورم اعلامی از سوی مراجع رسمی باید هزینه سبب معیشت خانوار نیز مدنظر قرار گیرد.

قطع مستمری ۱۳ هزار معلول تداوم دارد

احمد میدری در نخستین روزهای نشستن بر مسند وزارت کار نوشت: «با حمید پورمحمدی، رئیس سازمان برنامه، درباره پرداخت‌نشدن یارانه حدود ۱۳ هزار نفر از افراد دارای معلولیت صحبت کردم. از ایشان خواستم با توجه به انتظاری که شکل گرفته، کمک کنند که هرچه زودتر پرداخت انجام شود. به وزارتخانه هم که برگشتم، با رئیس بهزیستی، علی محمد قادری، صحبت کردم که با سازمان هدفمندی یارانه‌ها رایزنی کنند و نتیجه آن را اطلاع دهند» اما گویا نوشته‌های او اثری نداشته، چون بهروز مروتی، فسال حقوق معلولان، می‌گوید: اگر قرار بود مستمری این ۱۳ هزار معلول وصل شود، قاعدتاً باید ۲۱ شهرومراه با مستمری دیگر معلولان پرداخت می‌شد، اما این اتفاق نیفتاده است.

مستمری تعدادی وصل شده باشد اما مشکل اینجاست که تعداد ۱۳ هزار نفری که در فهرست پرداخت مستمری قرار نمی‌گیرند، تقریباً ثابت است. درواقع سازمان بهزیستی دو فهرست به سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها ارائه می‌دهد: در فهرست اول اسامی کل مددجویان را می‌فرستد و بعد سازمان هدفمندسازی درخواست می‌کند که تعداد افراد مشمول دریافت مستمری را کم کند که بعد بهزیستی فهرست دوم را با کسر ۱۳ هزار نفر از افراد دارای معلولیت می‌فرستد.

^[1] مستمری تعدادی وصل شده باشد اما مشکل اینجاست که تعداد ۱۳ هزار نفری که در فهرست پرداخت مستمری قرار نمی‌گیرند، تقریباً ثابت است

^[2] مستمری تعدادی وصل شده باشد اما مشکل اینجاست که تعداد ۱۳ هزار نفر از افراد دارای معلولیت می‌فرستد