

Reforme eșuate și soluții eficiente pentru remedierea situației AFER

28 ianuarie 2022



Acesta este penultimul episod al seriei noastre dedicate unei importante instituții din domeniul transportului feroviar din România. Expunem aici câteva concluzii generale și soluții. Dacă este să luăm în considerare ultimul deceniu din istoria de aproape 25 de ani a AFER, vom vedea cum fiecare modificare de structură organizatorică, fiecare reorganizare, nu a făcut decât să supraîncarce tot mai mult instituția, cu diferite posturi de conducere. Rând pe rând, a fost mărit numărul de servicii, de directori, au apărut departamentele, iar într-un final aceste departamente au început să se dubleze prin diviziune.

Cele mai semnificative supraîncărcări ale structurii organizatorice a AFER au avut loc cu ocazia ultimelor trei sau patru acte normative de organizare. În ceea ce privește OMTI nr. 156 din 22 februarie 2021 pentru aprobarea structurii organizatorice a AFER, acest act normativ, devenit de altfel cunoscut anul trecut în mass-media, constituie un exemplu suprem de „Așa nu!”.

Cu fiecare etapă urmată, AFER s-a dezvoltat într-un mod complet neeficient. Nu ar supăra pe nimeni numărul funcțiilor de conducere din această instituție dacă respectiva creștere nu ar fi însoțită în mod paradoxal de o creștere a numărului de accidente și incidente feroviare produse pe rețeaua feroviară din România. Acest sincronism ne dovedește o ineficiență severă în modul în care AFER reprezintă un fel de poliție tehnică a căilor ferate.

Gruparea din AFER despre care s-a vorbit în primele șase episoade ale seriei a luat ființă în anul 2015. Pentru a se putea evidenția mai bine efectele activității acestei grupări asupra sistemului feroviar românesc, ne îndreptăm atenția către siguranța feroviară. Numărul anual de accidente și incidente ar fi poate cel mai potrivit indicator. Pentru a vedea cât de bine a fost „îmbunătățită” siguranța feroviară după apariția grupării, expunem cifrele aproximative bazate pe date provenite din surse sigure, corespunzătoare perioadei 2015 ÷ 2021.

2015: 23 de accidente și 29 de incidente, cu un total de 52;

2016: 29 de accidente și 17 incidente, cu un total de 46;

2017: 28 de accidente dintre care unul grav și 13 incidente, cu un total de 41;

2018: 32 de accidente dintre care unul grav și 26 de incidente, cu un total de 58;

2019: 45 de accidente dintre care unul grav și 24 de incidente, cu un total de 69;

2020: 29 de accidente dintre care unul grav și 17 incidente, cu un total de 46;

2021: 30 de accidente dintre care unul grav și cca. 20 de incidente, cu un total de 50.

La începutul perioadei studiate tendința era una descrescătoare. Trecerea la creștere pronunțată a avut loc între anii 2018 și 2019. Motivele sunt complexe și dificil de detaliat, însă ele sunt cel puțin parțial legate de activitatea grupării din AFER, în special a membrilor din ASFR, respectiv M.C, V.G. C.B. G.M. și S.N. A fost exact vremea în care apăreau primele acte normative periculoase emise de către AFER la comanda cercurilor de interese private, despre care s-a relatat în Episodul 7. Un alt aspect interesant este acela că această creștere a numărului de accidente și incidente se suprapune parțial cu trecerea României la prevederile Pachetului IV Feroviar. Semnele eșecului sunt evidente.

Este cert faptul că o reformă reală și eficientă a AFER devine imperios necesară. Ea trebuie să se producă în cel mai scurt timp posibil și cu o voință politică puternic vectorizată pe verticală. Anul trecut, însăși gruparea a încercat să realizeze o așa-zisă „reformă” a AFER. Doar că în spate s-au aflat cu totul alte intenții. Detaliem în cele ce urmează.

După prezentarea în luna aprilie a anului trecut a unei investigații jurnalistice despre AFER de către un important canal TV de știri, a apărut o intenție de reformare a AFER în sensul reducerii numărului de funcții de conducere din această instituție și de eficientizare

a activității. Efectul a fost cumulat cu cel deja existent ca urmare a dezvăluirilor din cadrul emisiunii Drumurile Noastre difuzate de către canalul TV B1 și a articolelor publicate de ziarul Puterea. În prezent, AFER are o pondere de peste 12% a numărului funcțiilor de conducere raportat la numărul total de angajați, cu un total de 59 de funcții de conducere la o normă de cca. 480 de angajați, odată ce zeci de posturi de execuție nu sunt ocupate. Intenția de reformă s-a manifestat în special la nivel de MTI în prima parte a mandatului lui Cătălin Drulă. Însă, gruparea a reușit tergiversarea timp de luni de zile a procesului de reformă. Rezistența a venit în special din partea directorilor de organisme independente din cadrul AFER, respectiv ASFR, ONFR și OLFR. Cel mai mult s-a opus G.M. directorul ASFR și S.N. directorul ONFR. Motivul real al opunerii: această reformă ar fi însemnat pierderea unor sinecuri agreate de grupare, în special posturi de șefi de departament și șefi de serviciu. Astfel, au fost utilizate artificii, fiind invocate diverse motive pentru a nu se trece efectiv la reformă. Conform procedurilor și al cadrului legislativ, orice reorganizare a AFER presupune elaborarea unei propuneri de noi structuri organizatorice, respectiv a unui proiect de ordin de ministru împreună cu un referat de aprobare. După întocmire, cele două documente trebuie aprobate de către Consiliul de Conducere al AFER. Motivele amânării și respingerii unei noi organigrame au fost diverse. Ba nu au fost de acord toți membrii Consiliului de Conducere, ba directorii de organisme nu au înaintat propunerile proprii de organigrame pentru organisme, ba nu a fost întrunit cvorumul necesar votării documentelor în ședințele Consiliului de Conducere al AFER. În acest fel, gruparea a tergiversat reforma instituției timp de cca. șase luni. Până în octombrie.

În luna octombrie, în partea de început a crizei politice iscate și în contextul ieșirii USR+ de la guvernare, fiind generat un oarecare vid de putere și de decizie, implicit la nivelul MTI, brusc... în cadrul unei ședințe a Consiliului de Conducere al AFER a fost aprobată propunerea unei noi organigrame. Conform HOTĂRÂRII NR. 11 din 13.10.2021 a Consiliului de Conducere al AFER, a fost „avizat favorabil și propus spre aprobarea MTI, Structura Organizatorică a AFER, conform Referatului nr. 1000/84/12.10.2021”.

La foarte scurt timp după aceasta, conducerea AFER a înaintat propunerea respectivă prin adresa AFER cu nr. 1000/1603/19.10.2021, către MTI – Direcția Guvernanță Corporativă, încercându-se ulterior să fie generată o presiune puternică și constantă pe direcțiile de specialitate din MTI pentru ca acest proiect să fie avizat cât mai repede cu putință. De ce a existat o astfel de grabă și de ce tocmai atunci? Răspunsul la întrebare are două elemente coroborate. Aceste elemente trebuie luate în considerare în formarea imaginii asupra modului în care lucrează gruparea din AFER, respectiv:

- Profitarea de vidul de putere creat în MTI de criza politică și de plecarea USR+ de la guvernare;

- Faptul că această propunere de nouă structură organizatorică nu era altceva decât o etapă mascată prin care gruparea și-ar fi consolidat puterea la nivel de AFER, fie prin eliminarea funcțiilor celor incomozi, fine prin desființarea sau relocarea unor structuri din subordine. Nu era o reformă în adevăratul sens al cuvântului. Atât referatul de aprobare cât și proiectul de organigramă erau pline de erori juridice și de inadvertențe de fond.

Direcția Avizare și Direcția Guvernanță Corporativă din MTI au agreat imediat propunerea respectivă. Din fericire, întregul demers a fost blocat de la avizarea finală, din motive obiective ca urmare a unor observații eligibile. Acest fapt a generat agitația grupării și creșterea presiunii prin diferite canale către MTI. Întâmplarea a dovedit că puterea caracatiței din spatele grupării din AFER nu este infinită.

Ce este de făcut? Care ar fi soluțiile cele mai eficiente? Cele două întrebări sunt deja vehiculate la nivel de conducere a MTI. AFER a fost și rămâne o instituție importantă pentru sistemul feroviar din România. Ea merită tot respectul, ținând cont că cea mai mare parte a angajaților de acolo sunt oameni profesioniști și onești. Însă, ea trebuie să funcționeze eficient și să nu mai fie captivă unor cercuri de interese care au ca principal scop eludarea legii. În orice caz, o reformă reală și de profunzime a AFER este imperios necesară. Nu o reformă în sensul dorit de grupare, de familiile AFER, ci o reformă prin care să fie remediate problemele evidențiate de parcursul acestei serii de episoade. Ceea ce se impune în acest sens la nivel de Ministru al Transporturilor și Infrastructurii sau la nivel de Secretar de Stat, reprezintă o serie de decizii și demersuri canalizate pe trei direcții principale:

- Înlocuirea prin ordine de ministru a actualei conduceri a AFER, respectiv directorul general, directorul ASFR și Directorul ONFR cu persoane competente și neviolate din punct de vedere al apartenenței la diverse grupuri de interes;
- Eliminarea practicilor de preluare de atribuții pentru funcțiile de conducere din AFER – un element de provizorat care a afectat sever funcționarea instituției;
- Elaborarea, impunerea și aprobarea unei noi organigrame a AFER care să presupună în special desființarea postului de director general adjunct al AFER și a tuturor posturilor de șef departament din cadrul organismelor independente. În prezent sunt șase șefi de departament în total pe AFER, patru în ASFR și doi în ONFR.

Doar în acest fel gruparea poate fi destructurată iar situația AFER poate fi remediată, cu efecte benefice inclusiv asupra sistemului feroviar din România. Aici au fost redată soluțiile „soft” pentru salvarea AFER.

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