

Cum și-au bătut joc Transporturile de Guvernanța corporativă. Confesiunile unui candidat

30 decembrie 2020

În Opoziție fiind, Partidul Național Liberal a ridicat în slăvi OUG 109, a guvernantei corporative și a promis că, odată ajuns la putere, toate pozițiile din CA companiilor de cale ferată vor fi ocupate prin concursuri. Un an mai târziu o parte a concursurilor sunt demarate, multe de către PSD, însă rezultatele zac închise în sertare. Pile politice, candidați de partid care au ratat Parlamentul, tineri zeloși implicați în campanii electorale și persoane cu CV- uri ciudate, mercenari ai aparatului administrativ al Guverului au ajuns să populeze Consiliile de Administrație ale Companiilor de cale ferată. Pe bani buni.



Peisajul grotesc din jurul organizării concursurilor pentru funcțiile de membru în Consilii de Administrație este bine reliefat de o discuție purtată de Club Feroviar cu o persoană care lucrează de ani buni în funcții superioare din zona feroviară și care și-a dorit ocuparea unei poziții într-un CA. Nu vom numi nici persoana, nici numele C.A. în cauză, convinși că nu este un caz unic.

După aproximativ un an de examene, interviuri și întâlniri cu firma de selecție angajată de Ministerul Transporturilor, candidatul menționat a ajuns pe lista scurtă la selecția pentru CA ul unei companii de cale ferată.

„Am dat multe examene cu firma de recrutare (...) interviuri, lucrări, planuri... Am luat examenul, sunt pe lista scurtă.... lista care e transmisă la Minister/companie sau probabil la ambele. De la momentul acesta nu am mai primit nicio informare. Procedura e suspendată undeva în zona crepusculară. Poate că Ministerul Transporturilor îi consideră nepotrivii pe cei de acolo”, spune persoana în cauză.

Opt ani de nimic

Cu peste un an în urmă, în 26 septembrie 2019, opt ani după adoptarea OUG 2011 a guvernantei corporative, Ministerul Transporturilor aproba un așa-zis „profil necesar” al celor care urmau să ocupe pozițiile de membru CA. „Aprobă Profilul Consiliului de Administrație și profilul candidaților (...) transmise de către expertul independent contractat Pluri Consultants România și avizate de Consiliu de Administrație”, spunea într-un act normativ Ministerul Transporturilor.

La finele anului trecut Ministerul Transporturilor publica un anunț de prelungire a procedurii de recrutare și stabilirea și un calendar aferent, astfel:

- depunerea dosarelor de candidatură 30 de zile
- evaluarea conformității dosarelor și lista lungă definitivă cinci zile
- selecția inițială 10 zile de la data elaborării listei lungi
- selecția finală 5 zile de la data listei scurte.

„În această etapă evaluăm competențele și trăsăturile candidaților, atât pe baza interviului, cât și a declarației de intenție. La final se elaborează lista ierarhizată a candidaților din care se vor face propunerile de nominalizare. Candidații propuși spre nominalizare și acceptați vor semna contractul de mandat”, explica MT ce urma să se întâmple.

Întreaga procedură urma deci să dureze sub două luni, după cum se vede. A trecut însă un an și nu s-a întâmplat nimic. Candidații nici măcar nu au fost anunțați ce urează să se întâmple. Unii au sentimentul că au fost niște naivi care au crezut că totul e pe bune. Unii au un gust amar.

„Știu că unii depuseseră dosar cu mult înainte. Pe vremea PSD voiau să finalizeze cred, i-a prins toamna și schimbarea guvernului, au mai prelungit termenul de depunere pesemne ca să depună și alții dosare. Eu am găsit întâmplător pe site-uri ascunse anunțurile. Nimeni nu spunea, vă dați seama”, spune candidatul menționat.

“Eu am crezut că e pe bune. Și pentru că eram eligibil ca dosar, activitate, experiență am zis să mă înscriu la concurs. Cred că au râs de mine. Examenele pe 109 sunt pentru fraieri”, mai adaugă el.

Candidații provizorii sunt pe 2-4 luni iar ei ”la lesă”

Dar dacă rezultatele selecțiilor nu sunt puse în practică, iar cei selectați rămân simple nume în dosare prăfuite în birourile de la Transporturi, cine conduce companiile de cale ferată? E vorba deci de cei care supervizează deciziile directorilor generali, care îi pot chiar teoretic schimba, care aprobă deciziile importante cu votul lor sau care sunt chiar

cureaua de transmisie între Adunările Generale ale Acționarilor, reprezentante ale Ministerului Transporturilor și managementul executiv.

În absența numirilor pe concursuri posturile sunt ocupate de către persoane numite temporar cu mandate pe 2-4 luni care pot fi sau nu prelungite în funcție de interesele ministrilor și ale personalului de conducere al ministerului sau chiar de cele ale eșalonului superior de la Guvern și partidul de guvernământ.

Candidatul menționat sintetizează mecanismul corupt. „Tot pe provizorat și sinecuri, aștia provizorii sunt ținuți pe 2 și 4 luni. La lesă. Le mai dau 2 sau 4... dacă sunt simpatici. Dacă nu pun pe alții. Pe 109 ar trebui puși pe 4 ani. Se mimează respectarea procedurii pe 109, în fapt pozițiile acestea fiind moneda de schimb, sinecuri și control. Ar trebui finalizată procedura să fie niște oameni care să aibă curajul să gândească, să ia niște decizii curajoase. Nu doar să semneze ca primarii, cum se întâmplă în majoritatea cazurilor. Mulți sunt vechi. Abonați acolo. Cumva ei știu cum funcționează sistemul. Asta îi califică. În opinia mea îi califică la menținerea situației de sistem greoi, cu progrese discutabile și generatoare de sisteme greu funcționale. Nu poți face lucrurile la fel, în buclă și să ai pretenții ca rezultatele să fie altfel”, spune candidatul menționat.

Ministerul Transporturilor se eschivează de la răspunsuri

După cum Ministerul Transporturilor a simulat procedura pe 109 preferând menținerea oamenilor de încredere în posturi călduțe, la fel simulează răspunsuri la întrebările presei privind procedurile organizate. Am dorit să aflăm companiile la care s-au organizat concursuri, listele de candidați elaborate, stadiul procedurilor, cauzele pentru care persoanele de pe listele scurt nu au fost evaluate și numite oficial. La toate întrebările punctuale ni s-a răspuns pe alături, cu paragrafe copiate din lege față de legătura cu întrebările. Astfel:

„În ceea ce privește obligativitatea selecției candidaților pentru funcția de membri ai consiliului de administrație de către un expert independent, persoană fizică sau juridică specializată în recrutarea resurselor umane ea se poate face numai la companiile care îndeplinesc cumulativ următoarele două condiții:

- a) au înregistrat o cifră de afaceri în ultimul exercițiu financiar superioară echivalentului în lei al sumei de 7.300.000 euro;
- b) au cel puțin 50 de angajați.

Lista scurtă a candidaților este realizată de comisia de selecție, de expertul independent contractat sau de comitetul de nominalizare și remunerare, după caz, iar data de punere la dispoziție a acestora de către expertul independent este cea prevăzută în contractul de servicii de recrutare. La data prezentei este în derulare procedura de selecție a candidaților pentru pozițiile de administratori vacante sau ocupate provizoriu la

întreprinderile publice care funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor la care instituția noastră este acționar unic. Selecția candidaților pentru posturile de administrator va fi efectuată de către autoritatea publică tutelară prin contractarea serviciilor unui expert independent și comisiile constituite la nivelul MTIC, în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 109/2011, privind guvernarea corporativă a întreprinderii publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, cu modificările ulterioare, precum și a prevederilor HG nr. 722/2016.” Nimic la obiect privind întrebările.

Diferența declarații-fapte

În urmă cu un an PNL acuza PSD de politicanism, promovare a unor persoane apropiate corupte în conducerea companiilor de stat și promitea examene pe OUG 109. Promisiunile veneau chiar prin gura liderului PNL, Ludovic Orban, el însuși fost ministru al Transporturilor și cunoscător al “ecosistemului” periculos de slugărnicii, interese și sinecuri din minister. Problema PNL pare a fi faptul că la „butoane” erau oamenii celui alt partid și nu cei ai lui.

„Susținem aplicarea efectivă a Ordonanței 109 privind managementul corporativ (...) Acum, în realitate, hai să fim cinstiți, la ora actuală Ordonanța 109 și, mai ales, procedurile de selecție ale administratorilor și managerilor, în realitate, nu se aplică astăzi decât pe ici pe colo. Este extrem de important ca aceste companii de stat să fie scoase de sub controlul politic”, spunea acum un an Ludovic Orban, mândru că judecătorii Curții Constituționale infirmaseră o decizie care limita drastic companiile unde se aplică OUG 109.

Cum a înțeles PNL să aplice OUG 109

Primul caz este chiar al sefului CFR Călători Dan Costescu. Acesta figurează și drept membru în CA la CFR Telecomunicații, companie care are relații de afaceri cu CFR Călători. Este total ilegal, dar Costescu a avut de rambursat o primă primită ilegal de zeci de mii de euro la CFR SA. El își poate rotunji astfel veniturile. Nici nu venise bine la șefia CFR SA în urmă cu câțiva ani și primea o primă la mcare alții doar visau. Legislația conflictelor de interese interzice unei persoane în conducerea unei societăți comerciale publice să fie membru și în Consiliul de Administrație al altei societăți, dacă între cele două companii există legături comerciale. Informații neoficiale, neconfirmate spun că Dan Marian Costescu ar încasa 84.000 lei anual din calitatea sa de membru CA Telecomunicații, companie care are contracte cu CFR Călători.

Și aici Ministerul Transporturilor fentează răspunsurile. Întrebat dacă șeful CFR Călători se află în conflict de interese și rugat să explice, Ministerul trimite la Agenția Națională de

Integritate. “În ceea ce privește constatarea existenței unor conflicte de interese, considerăm că numai autoritatea competentă existentă este cea care poate să constate starea de incompatibilitate sau conflictul de interese administrativ”.

Ministerul are un interes foarte scăzut privind astfel de cazuri. În toamna anului ANI – Agenția Națională de Integritate a decis că Magdalena Niculescu, secretar general adjunct în cadrul Ministerului Transporturilor și fost director în Ministerul Economiei, s-a aflat în conflict de interese. În calitate de director al Direcției Juridice și Relații Internaționale din cadrul Ministerului Economiei.

Magdalena Niculescu a avizat, în anul 2018, trei ordine ale Ministrului Economiei, prin care a fost nominalizată, în vederea alegerii ca administrator provizoriu al unei societăți de către Adunarea Generală a Acționarilor, respectiv a prelungirii duratei mandatului de administrator provizoriu al societății, precum și în vederea alegerii de către Adunarea Generală a Acționarilor în funcția de președinte al Consiliului de Administrație al societății.

În calitate de președinte al Consiliului de Administrație al societății, Magdalena Niculescu a încasat venituri totale în cuantum de 22.088 lei. În pofida deciziei ANI conducerea MT și a Guvernului au menținut-o pe Magdalena Niculescu drept secretar general adjunct. Căinii latră caravana trece. Cam aceasta e politica.

Consiliera lui Boc în CA CFR SA

La CFR SA în CA o regăsim și pe secretara generală a Ministerului Transporturilor Stefania Ferencz, originară din Cluj, apropiată a liderului PNL, Emil Boc. Aceasta este specializată de-a lungul anilor în diferite C.A. structuri unde te duci de 1-2 ori pe lună câteva ore și vii cu câteva mii bune de lei pe lună. Fostă șefă de cabinet a lui Emil Boc, Ferencz de profesie juristă și a fost recent sau mai este membru în Consiliile de Administrație ale Companiei de Drumuri și Romatsa, Regia de dirijare a traficului aerian.

În CA CFR SA îl mai găsim și pe Cernestean Mihai Felician, secretar general PNL Maramureș, condamnat într-un dosar de falsificare a monedelor, după cum a relatat România Liberă. Interesul membrului PNL față de monede vine probabil din faptul că are diplomă de giuvaergiu, desigur nu de ceferist.

La CFR Marfă o situație identifică. Consiliul de Administrație include pe Iaru Romulus Lucian secretar general adjunct al Guvernului, absolvent la 44 de ani al unei obscure facultăți private de economie din București și membru al PMP.

Din partea PNL CA CFR Marfă îl include pe avocatul Adrian Chițescu vicepreședinte al organizației Dâmbovița, altă persoană care nu vedem ce are în comun cu activitatea unui operator feroviar. Multilateral pregătit, Chițescu a fost numit de PNL și la șefia Agenției Naționale a Locuinței.

Tot la CFR Marfă îl găsim și pe Daniel Marian Căprărin, persoană a cărei pregătire profesională și educație sunt greu de găsit în vreun CV public. Ce știm sigur este că până acum Căprărin are o experiență vastă în CA-uri, dintre cele mai diverse. În zona feroviară el figurează și în cel al Spitalului CF2.

CFR Călători e o altă companie unde oamenii au fost strânși de te miri unde. Dobre Robert Răzvan este director în minister cu toate că are o diplomă universitară în domeniul geografiei/geologiei și este cadru universitar al Universității București. Legătura lipsă între geomorfologie și transportul feroviar de călători nu l-a împiedicat să devină membru în CA CFR Călători. Enciclopedist, el este și membru în CA Administrația Porturilor Maritime.

Dobre nu este singurul implicat în CA CFR Călători. El este ajutat de Saviuc Gheorghe Daniel, persoană cu o vastă activitate profesională, chiar dacă fără legătură cu calea ferată. El s-a ocupat inclusiv de una dintre firmele lui Culiță Tărăță și a fost angajat al cabinetului unui consilier PSD Bacău.

Dar reprezentarea PNL la nivelul CFR Călători este puternică. Mai regăsim în CA CFR Călători pe Claudiu Constantin Năstasă, candidat fără noroc al PNL Bacău la alegeri sau pe Andrei Florea, un tânăr consilier al vicepreședintelui PNL de la Camera Deputaților.

Acestea sunt doar câteva exemple de persoane fără studii de profil, fără legătură cu industria feroviară dar care conduc destinele companiilor de cale ferată. O listă exhaustivă a nepricepuților numiți la cârma companiilor este dificil de realizat. Imixtiunea politică și „lesa” pusă pe Consiliile de Administrație, după cum se exprima candidatul citat de noi, au adus unde au adus calea ferată din România.

Sursa: Club Feroviar