

Transportul feroviar, condus de directori-surogat, la două luni de la reînființarea Direcției

8 iunie 2021

Deși au trecut peste două luni de la adoptarea actului legislativ care prevede reînființarea Direcției Transport Feroviar, aceasta nu are încă un director definitiv, numit prin concurs, cu studii și experiență profesională de specialitate.



Operatorii feroviar de transport au mai puțin noroc decât cei rutieri atunci când vine vorba de a avea un interlocutor la Ministerul Transporturilor. În urmă cu câteva zile, Ministerul Transporturilor a desemnat câștigătorul concursului pentru funcția de director al Direcției Transport Rutier, în condițiile în care cea de director al Direcției Transport Feroviar nici măcar nu a fost scoasă la concurs.

Solicitați să spună de ce nu a fost organizat un concurs și la nivelul Direcției Transport Feroviar, oficialii Ministerului Transporturilor au afirmat că „trebuie (mai întâi – n.red.)

finalizat procesul de punere în aplicare a HG nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea MTI. Direcția Transport Feroviar a făcut parte din Direcția Generală Transport Terestru”, fără a explica în ce constă finalizarea procesului de punere în aplicare. Ministerul spune că la Direcția Transport Naval nu au fost modificări, lăsând să se înțeleagă că din acest motiv lucrurile au mers mai rapid acolo.

Termenul legal este însă de 30 de zile și a expirat de cel puțin o lună

HG 370, respectiv actul prin care se reînființează Direcția și care arată noua organigramă a Ministerului spune la articolul 18 că posturile ar trebui ocupate în 30 de zile de la adoptarea acestuia (1 aprilie 2021). „Încadrarea în numărul maxim de posturi și în noua organigramă se face în termenele și cu respectarea regimului juridic aplicabil fiecărei categorii de personal, în conformitate cu legislația în vigoare, în termen de minimum 30

de zile de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri”, spune HG invocat. Termenul este, deci, depășit.

O juristă sub 30 de ani conduce sectorul feroviar

Ana Maria Dascălu este cea care răspunde în prezent, cu delegare de la Minister, de soarta sectorului feroviar, deși nu are nici în clin, nici în mână cu acest domeniu cât se poate de tehnic. Ascensiunea sa începe în iunie 2015, în mandatul pesedistului Ioan Rus la Transporturi, când a intrat în minister direct consilier, deși avea sub 25 de ani.

Complexitatea domeniului este atât tehnică, dată de numărul mare de reglementări, normative, regulamente, cât și economică, ce ține de mecanismele operaționale de exploatare a căii ferate. Ea nu pare însă apăsată de problemă. În urmă cu 11 ani, Ana Maria Dascălu a absolvit celebrul liceu Sf. Sava din București, iar patru ani mai târziu, la stat, Facultatea de Drept a Universității București. În 2016 a început un master în Drept Internațional care nu este clar dacă a fost și absolvit. Cel puțin în CV-ul depus de ea un an mai târziu, în martie 2017, masterul este menționat ca fiind în desfășurare.

În pofida lipsei de pregătire în sectorul feroviar, de-a lungul anilor, Ana Maria Dascălu și-a creat o carieră administrativă în domeniu, una bănoasă. Ea a putut fi regăsită în Consilii de Administrație, precum al CFR Călători, al Metrorex sau al Palatului CFR. În 2019 e de regăsit consilieră a unui secretar de stat din Ministerul Transporturilor, dar și membru în CA CFR Călători sau la Compania Municipală de Transporturi București, reușind un total net al veniturilor nu foarte mare, de 75.000 lei pe întregul an.

Illegal nu, imoral da

Numirile Anei Maria Dascălu respectă probabil cerințele legale prevăzute de un sistem legislativ prost, preocupat de latura birocratică și prea puțin de eficiența sectorului reglementat. Un sistem legislativ care pornește de la supoziția că dacă ești asolvent de administrație publică sau drept te pricepi la toate, de la căi ferate la energetică și finanțe publice.

Absolvenții de Administrație, buni oriunde

Cerințele concursurilor la nivelul Ministerului Transporturilor spun că un candidat la funcția de director trebuie „să fie absolvent cu diplomă a studiilor universitare de master în domeniul administrației publice, management sau în specialitatea studiilor necesare ocupării funcției publice sau cu diplomă echivalentă (...)”. El trebuie să aibă vechime în

specialitatea studiilor necesare exercitării funcției publice: minimum 7 ani”. Vechimea trebuie, asadar, să fie obținută nu în domeniul în cauză (feroviar în cazul nostru), ci a studiilor necesare funcției publice (ce pot fi de drept sau administrație). Sunt suficiente prevederile pentru ca cineva să fie în stare să conducă și să reglementeze sectorul feroviar, politicile în domeniu? Vasile Șeclăman președintele patronatelor private feroviare crede că nu.

Șeclăman: Ne-au pus pe noi să le dăm situația ajutoarelor de stat

„Cerem mereu la întâlniri să vină cineva din partea Direcției, vrem să fim ascultați, căci nu vorbim la televizor”, spune el. „Există o Direcție Feroviară cu mulți angajați și a trebuit să trimitem noi Ministerului situația ajutoarelor de stat din domeniu în alte țări UE. Ei cu ce se ocupă? Strategie nu fac, aia nu fac”, adaugă Șeclăman.

Președintele OPSFPR afirmă că nu poți aduce croitori și să îi pui să facă cizmărie „doar pentru că stiu să împingă acul”.

Profilul ideal e cel al unui specialist priceput, în special în infrastructura feroviară, fost director sau adjunct la o companie feroviară, cu o vechime rezonabilă în domeniu. „La o direcție de specialitate din cadrul unui Minister, asta cu administrația publică e o porcărie. Pot merge doar la o Direcție de achiziție, spre exemplu. Trebuie puse condiții de vechime. Vin după facultatea de administrație și se fac directori în Minister. Păi, ca să fii consilier funcționar public trebuie să ai vechime de nouă ani. De ce credeți că nu merge treaba? Pentru că sunt puși tot felul de directori”, spune el.

Sursa: Club Feroviar