

Revolta unui ceferist cu state vechi privind distrugerea CENAFER și a Muzeului CFR

26 Mai 2023



Un ceferist cu state vechi, acum pensionar, trage un semnal de alarmă privind distrugerea CENAFER și a Muzeului CFR care se pregătește de către conducerea instituției și cea a Ministerului Transporturilor.



Marcel Oțoiu, fost director general al CENAFER, critică tentativa de scoatere în afara CENAFER a Muzeului CFR, dar și modul în care se face pregătirea personalului feroviar în ultima perioadă. El vorbește despre ceferiștii școlarizați "online", care reprezintă un pericol la siguranța circulației feroviare, despre impostura și lipsa de pregătire a celor care conduc destinele căii ferate.

În continuare vă prezentăm integral scrisoarea deschisă a lui Marcel Oțoiu.

Scrisoarea lui Marcel Oțoiu despre distrugerea CENAFER și a Muzeului CFR

A fi sau a nu fi? Cu adevărat aceasta este întrebrea

Să trăiți, dragi colegi feroviar!

Să nu vă pară paradoxal că încep prin a vă saluta cu această formulă. De-a lungul vremii în parcursul meu profesional am învățat că respectul pentru ceea ce înseamnă breasla feroviarilor a cărei sorginte seculară a dăltuit în timp un blazon pe harta României, care trebuie înțeles, apreciat, oferit generațiilor ce sunt și transmis generațiilor ce vor să vină, nu înseamnă și nu reprezintă tagma neaveniților.

Mi-aș fi dorit să admir efervescența activității, atitudinea, dăruirea, pasiunea și mai cu seamă responsabilitatea celor ce freacă zilnic prin unitățile feroviare, din postura celui care începând cu anul 2020, îndeplinindu-și obligațiile cetățenești și profesionale, a ajuns în ipostaza bunicului care purtându-și nepoțica de mână pe peronul unei gări să poată spune cu modestie, dar suficient de răspicat și demn „și bunicul a lucrat aici!”. Ce vis frumos!

Realitatea însă, devine pe zi ce trece din ce în ce mai sinistră. O instituție a statului român numită Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER, care girează educația și formarea profesională a personalului feroviar, pentru toate ramurile feroviare de pe cuprinsul țării, pentru operatorii de transport cu capital privat sau de stat, gestionari sau administratori de infrastructură feroviară publică sau privată, inclusiv evaluarea și certificarea competențelor profesionale ale angajaților, pierde pe zi ce trece

esența, misiunii pentru care a fost creată. O să-mi spuneți că „nu cunosc” marea reformă făcută prin apariția OMTI 2381 din 5 decembrie 2022. Aveți grijă că vă dă cineva „de oprire”. A fost mai înainte un Ordin al Ministrului Transporturilor nr. 910 din 3 iunie 2019, care a liberalizat piața de formare profesională, dar nu a avut dorința nefirească de a distruge o instituție creată ca răspuns la solicitările acquis-lui comunitar la momentul închiderii negocierilor pentru Capitolul Transporturi în perspectiva pregătirii aderării României la Uniunea Europeană.

Dacă dorim să asigurăm performanță și plus valoare în domeniul transportului feroviar, atunci consider că aceasta instituție este „titirezul” iar dacă cel care trebuie să-l învârtă nu are aptitudinile, deprinderile, dar mai ales atitudinile necesare o să-și dea cu el peste degete, pentru că întreg personalul căii ferate este fie cu responsabilități în siguranța circulației trenurilor, fie personal care concură la siguranța circulației trenurilor. Cu alte cuvinte toți aceștia au o fantastică responsabilitate în managementul siguranței feroviare, începând cu pregătirea infrastructurii și logisticii de transport (linii de CF, locomotive, vagoane, instalații, sau alte operațiuni de pregătire tehnică adiacente sau conexe) continuând cu punerea trenurilor în circulație, cu managementul circulației trenurilor, atât în ceea ce privește pasagerii cât și mărfurile încredințate la transport.

Ca cele două componente – formarea profesională, respectiv evaluarea și certificarea competențelor – să-și respecte principiile și menirea, cel sau cei care asigură managementul de top al instituției trebuie să fie ceferiști adevărați, nu doar unii care în eventualitatea în care au fost în preajma trenurilor, au făcut-o doar pentru a se deplasa dintr-o parte în alta. Din postura managementului de top, trebuie să înțelegi factura și natura profesiilor feroviare, să înțelegi necesitățile reale de formare, principiile care guvernează activitatea de exploatare feroviară, precum și cele care asigură o formare profesională continuă eficientă și eficace. Ne-am trezit la momentul 2023, când constatăm că lucrurile au luat o întorsătură grațioasă și alarmantă, cu privire la educația și formarea profesională, o situație în care în loc de personal feroviar pregătit pentru activitatea de exploatare, mai nou auzi la tot pasul o expresie care pur și simplu îngrozește – „catastrofe online”.

Să se ajungă să nu se mai respecte indicația unui semnal care afișează o lumină roșie, care după cum bine se știe „ordonă oprirea”, să nu mai conteze acest aspect, să trosnești una de cealaltă locomotive care nu costă doar 5 euro cât un pachet de țigări, să distrugi vagoane și mărfuri încredințate la transport, ori, și mai rău, să se înregistreze victime omenești, iertare, dar acestea fac parte din abc-ul profesiilor feroviare, iar dacă aceste principii nu mai sunt respectate, atunci cu părere de rău vorbim despre un „analfabetism” feroviar. Să pregătești impiegați de mișcare ori mecanici de locomotivă, acum când nimic nu mai stânjenește procesul normal, firesc de educație și formare profesională, numai în sistem „online” cu un număr impresionant de cursanți într-o serie, nu înseamnă altceva

decât anacronism conceptual și organizațional, lipsa perspectivei și înțelegerii sintagmei „siguranța feroviară”, așezată la rang de concept în Regulamentul de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România- (HG 117 din 17 februarie 2010). Poate nu credeam că este posibil, dacă timp de un an de zile, până mai cu câteva zile în urmă, nu aș fi fost implicat în activitatea de exploatare la nivelul unei unități de bază. Din păcate însă realitatea cruntă aceasta este.

Nu știu cine sunt o parte dintre cei care bălmăjesc prin scopul, rostul și misiunea pe care o are Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER și ce au înțeles despre modul cum funcționează sistemul feroviar, ce rost au ei care diriguiesc treburile prin ogradă, ori ce au făcut ei pentru absolvenții lor, salariații de azi și de mâine ai căii ferate, ca ea, calea ferată să fie una performantă. Cred că este vorba aici despre pălării. A nu, nu „pălăriile gânditoare.” Pe acestea le folosesc doar cei care știu despre ce este vorba în propoziție. Neaveniții plini de grandomanie cu o supradoză de diletantism debordant și pueril se aruncă asupra pălăriilor mari, neînțelegând că fiind prea mari cad pe ochi și întunecă vederea.

Ca și cum această situație nu ar fi fost o problemă suficient de delicată, care ar fi necesitat o rezolvare urgentă, se mai agită puțin apele și se dorește și scindarea Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER, prin scoaterea Muzeului CFR și a Bibliotecii Tehnice Feroviare din subordinea CENAFER și crearea unei instituții de sine stătătoare în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Putem înțelege și asta dacă ne-am transpune în postura celor ce nu au nimic, nici în clin, nici în mână cu transportul feroviar. Hai să spunem că asta cu transportul feroviar este un pic mai delicată, dar încerc o întrebare dacă îmi este permis, deși sunt sigur că risc o catalogare care s-ar perinda prin ograda mitocăniei: Cum ar fi să se scoată Muzeul Universității București și Biblioteca Universității Politehnica din București din subordinea celor două instituții de învățământ superior de prestigiu și să le așezăm în subordinea Ministerului Educației?

Cum se poate gândi și susține că Muzeul CFR și Biblioteca Tehnică Feroviară, care de 70 de ani, cu bune și cu mai puțin bune, trebuie să recunoaștem și asta, reușesc să reziste în clădirea de pe Griviței 193 B și care de-a lungul anilor au contribuit la formarea a sute de generații de feroviari, pot funcționa altundeva decât în acea clădire? Unde oare? În pășune probabil, că deh, printre rumegătoare este o rasă anume căreia nu-i este necesar niciun fel de orizont, sau, și mai rău, să te înfurii prfecom căprarul pe sat că nu i-a ieșit la socoteală contabilului de la „gostat” litrii de lapte. Ce să-i faci? Mai este prin turmă și câte o capră stearpă. Dar de unde să știi toate astea?! Odată se spunea că pentru a păstori trebuie să cunoști și turma, și locul, și rostul păstoritului.

Când CENAFER a împlinit 10 ani de activitate, placa aceea din fața clădirii de pe Calea Griviței 193 B a fost așezată pentru a dăltui o arcadă peste timp și prin timp, definind o instituție în numele căreia nu prea mulți pot vorbi, dar se pare că se bagă în seamă cu sau fără rost, sau mai degrabă sunt luați în seamă doar din dorința „de a se face că fac ceva.”

Îmi vine în minte un dicton al filozofului antic, grecul Anaxagora, care pe la anii 500 î.Hr afirma „din nimic nu se obține nimic, și nimic nu poate fi anihilat.” Ce simțim? Un gust amar, neputință și nepricepere. Ce constatăm? O busolă care indică eronat punctele cardinale. Care este perspectiva? Este definită de mucalitul din colțul gării care, ștergându-și nasul cu mâneca de la pufoaică, rostea doct și plin de emfază „mă duc în gară să mai văd că care-i traba!”

Pentru Domniile Voastre, cu speranța că lucrurile se vor așeza în făgașul normal,

Marcel OȚOIU – pensionar CFR.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>