

## **Formarea, pregătirea și certificarea mecanicilor de locomotive - propuneri de optimizare și punere în acord cu necesitățile actuale ale sistemului feroviar ale acestei activități cât și pentru alte meserii specifice**

### **I. Cadru general privind asigurarea și pregătirea forței de muncă**

Comisia Europeană a lansat, încă de la începutul anilor nouăzeci, procesul de liberalizare a sectorului feroviar, prin promovarea unei deschideri progresive pentru concurență.

Adoptarea *Directivei 91/440/CEE privind dezvoltarea căilor ferate comunitare* a reprezentat un pas important pentru integrarea transportului feroviar comunitar, aceasta constituind o primă etapă în procesul de liberalizare și crearea a unei piețe integrate a serviciilor feroviare.

În Cartea Albă din 2011, Comisia Europeană a prezentat viziunea sa asupra unui spațiu feroviar unic european, cu o piață feroviară unică, în care operatorii de transport feroviar europeni să poată oferi servicii fără bariere tehnice și administrative inutile.

Plecând de la necesitatea unei mai mari integrări a sistemului de transport din Uniune, după o serie de modificări substanțiale ale directivelor din domeniu - *Directiva 91/440/CEE privind dezvoltarea căilor ferate comunitare*, *Directiva 95/18/CE privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare* și *Directiva 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare*, a fost adoptată *Directiva 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european*.

Cu această ocazie, s-a subliniat necesitatea aplicării principiului libertății de a presta servicii, ținând seama de caracteristicile specifice ale acestui sector. De asemenea s-a menționat foarte pregnant faptul că, îmbunătățire și creșterea eficienței sistemului feroviar, în scopul integrării pe o piață concurențială, trebuie să se realizeze ținându-se cont de toate aceste caracteristici.

În acest sens, pentru a face transportul feroviar eficient și competitiv cu alte moduri de transport, statele membre UE trebuie să se asigure că întreprinderile feroviare au statut

de operatori independenți, care se comportă corect din punct de vedere comercial și sunt în măsură să se adapteze nevoilor pieței.

Căile ferate sunt în plină expansiune în Europa Centrală și de Est. În acest context, dezvoltările la nivel politic și economic/industrial, aferente transportului feroviar de marfă și de călători din România, vor trebui să confirme validitatea acestor dinamici în perioada următoare.

Reguli noi și transparente, o piață cu jucători adaptați la modelele de business ale companiilor europene concurente, proiecte de infrastructură viabile, achiziții de material rulant performant și, eventual, o regionalizare, care ar putea permite o mai bună accesare și investire a fondurilor europene, trebuie avute în vedere în scopul creării unui sector feroviar românesc mai competitiv și mai sigur, în cadrul spațiului feroviar unic european.

Pentru realizarea acestor deziderate va trebui ca la nivelul sistemului feroviar să se acționeze, în paralel cu modernizarea infrastructurii, și în vederea asigurării și pregătirii forței de muncă necesare desfășurării în condiții de eficiență a activității de transport feroviar.

În România, forța de muncă din sectorul feroviar este caracterizată de o reprezentare foarte slabă a tinerilor (cu vârsta de sub 30 de ani). De altfel, în marea majoritate a statelor membre, ponderea personalului cu vârsta sub 30 de ani este considerabil mai mică decât proporția tinerilor din populația activă totală.

Procentul de persoane cu vârsta sub 30 de ani este cel mai scăzut în statele din sudul Europei. În schimb, ponderea personalului feroviar cu vârsta peste 50 de ani depășește proporția corespunzătoare din populația activă totală în toate statele membre, cu excepția României.

În 13 state membre, personalul cu vârsta de peste 50 de ani reprezintă o treime sau chiar mai mult din total, indicând o îmbătrânire generală a forței de muncă din sectorul feroviar, fapt ce ar putea conduce la o penurie de personal atunci când personalul actual va ajunge la vârsta de pensionare la nivelul întregii Europe.

În majoritatea statelor membre, procentul de personal recrutat în ultimii ani este scăzut, în general, din cauza reducerii ofertei pentru forța de muncă, în comparație cu alte sectoare economice.

Doar în trei state membre, ponderea personalului cu mai puțin de cinci ani de experiență este superioară ponderii personalului cu peste 30 de ani de experiență, printre acestea numărându-se și România.

Din cauza îmbătrânirii generale a forței de muncă și a nivelului redus de înlocuire a personalului pot interveni efecte negative pentru sector.

Dinamismul sectorului feroviar depinde inclusiv de calificarea și motivarea forței de muncă. În următorii zece ani, transportul feroviar va trebui să facă față unor provocări complexe, de a atrage personal nou pentru a înlocui acea treime din forța de muncă care se va pensiona, adaptându-se, în același timp, unui mediu nou și competitiv.

Această situație ar trebui să genereze o monitorizare atentă din punct de vedere statistic, pentru a stabili care sunt meseriile din domeniu cele mai afectate de procesul de îmbătrânire.

Experiența statelor membre care și-au deschis piețele spre concurență arată că acest lucru ar trebui să ducă la crearea de locuri de muncă noi și mai bine plătite.

În România, se poate observa că la categoria de vârstă între 40-60 ani sunt cei mai mulți angajați în domeniul transportului feroviar de marfă și de călători, ceea ce reprezintă un procent de aproape 80 % din totalul salariaților, în timp ce la categoria 20-30 ani procentul este de sub 5 %.

Din discuțiile avute cu reprezentanții operatorilor feroviari, membrii ai organizației noastre, meseriile deficitare în principal sunt: mecanic de locomotivă, revizor tehnic vagoane, conductor de tren, electrician și electronist întreținere și reparații vagoane, și strungar.

Dacă ne raportăm la numărul de salariați care au urmat cursurile de perfecționare sau calificare pentru toate aceste meserii specifice domeniului în ultimii ani, se constată că în viitor meseria de mecanic de locomotivă va fi slab reprezentată.

O dificultate sesizată în urma discuțiilor cu operatori de transport feroviar de marfă și călători, membrii ai organizației noastre, este legată de organizarea cursurilor de calificare sub formă de module, acest sistem conducând la costuri suplimentare. Astfel, în loc să se realizeze un curs de bază care să fie completat cu diferențe de curs specifice, se realizează câte un curs de specialitate pentru fiecare tip de locomotivă.

Pentru obținerea permisului de conducere a locomotivei, persoanele trebuie autorizare inițial ca mecanic ajutor, funcție inferioară ce trebuie exercitată minim trei luni, urmată de promovarea examenului de autorizare ca mecanic de locomotivă. Chiar dacă în practică se poate realiza conducerea simplificată a trenului, această procedură generează cheltuieli mai mari și disfuncționalități în activitatea operatorilor de transport, prin utilizarea de personal suplimentar, doar pentru parcurgerea stagiilor de autorizare.

Se constată, de asemenea, că numărul celor calificați, sau care au urmat cursuri de perfecționare și specializare în ultima perioada de timp, este foarte mic față de necesar, comparativ cu numărul total de angajați înregistrați în ramură.

Având în vedere deficitul de personal din domeniu, este necesară **creșterea interesului pentru atragerea și calificarea resurselor umane**, printr-o reevaluare constantă din punct de vedere al numărului de cursanți și al programei, dar și din punct de vedere al modului de organizare, atât al învățământului profesional/liceal tehnic, specializat, cât și al celui superior.

Astfel, pe lângă încheierea unor protocoale între Ministerul Transporturilor și Ministerul Educației, liceele și universitățile tehnice de profil din țară, accesul unor entități private pe piața pregătirii profesionale în domeniu ar putea determina o creștere a interesului în acest sens.

Pentru instruirea teoretică și practică, în cazul acelor activități de calificare pentru meseriile din domeniu, care nu necesită un nivel specific de dotare tehnică, alături de Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară, ar putea funcționa centre private de pregătire profesională, care pot fi înființate de operatorii feroviari, sau alte persoane juridice private care doresc să investească în acest domeniu.

Activitatea de învățare și formare profesională va trebui ca pe viitor să fie corelată, la toate nivelele decizionale, cu necesarul de forță de muncă în domeniu, precum și cu formele de pregătire profesională realizate de CENAFER sau de alte entități acreditate.

Din motive care țin de interesul public cum este siguranța circulației, Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară va trebui să dețină, în continuare, exclusivitate în activitatea de evaluare și certificare/autorizare a competențelor profesionale pentru meserii/calificări specializate precum: mecanic de locomotivă, operator circulație, revizor tehnic vagoane, revizor ace, impiegat de mișcare etc.

Din discuțiile avute cu transportatorii feroviari de marfă și de călători, membrii ai organizației noastre, a reieșit faptul că actualul mod de pregătire, formare și certificare a mecanicilor de locomotive, aflat în prezent în vigoare, este extrem de rigid, confuz și neorientat spre necesitățile operatorilor de transport nereușind să utilizeze, optim și eficient, resursa umană existentă astăzi pe piața muncii.

## **II. Formarea, pregătirea și certificarea mecanicilor de locomotive - propuneri de optimizare și punere în acord cu necesitățile actuale ale sistemului feroviar**

În susținerea celor afirmate până în prezent dorim să vă prezentăm în continuare o parte din principalele neajunsuri constatate în desfășurarea respectivei activități:

1. Cerința privind studiile minime obligatorii, absolvenți a 12 clase, pentru admiterea în vederea posibilității de a urma cursurile de pregătire și formare pentru mecanicii de locomotive, reduce foarte mult baza de selecție a celor care ar dori să urmeze o astfel de carieră.

Această condiție a dus, și va duce în continuare, la o criză majoră privind asigurarea necesarului real, mai ales în viitor, de forță de muncă în acest domeniu pentru transportatorii feroviari de marfă și de călători;

2. În forma actuală sistemul nu permite calificarea mecanicilor de locomotivă pentru o activitate specializată, cu costuri de timp și financiare direct proportionale cu complexitatea calificării.

Conform cerintelor operatorilor de transport pregătirea, formarea și certificarea mecanicilor de locomotive trebuie să fie făcute diferențiat pentru fiecare profesie în parte:

- mecanic pentru activitatea de manevră pe LFI,
- mecanic pentru activitatea de manevră pentru infrastructura publică,
- mecanic pentru remorcarea trenurilor de marfă sau de călători.

3. La o analiză a duratelor de formare teoretică și practică de la momentul începerii cursului de formare generală și până la obținerea certificatului complementar rezultă:
- Pentru manevră durata de minim 14 – 16 luni cu structură de 80 % din timpul alocat, pentru formare generală și 20 % din timpul alocat pentru formare specifică privind materialul rulant și infrastructură.
  - Pentru remorcare tren marfă durata de minim 16 – 24 luni cu structură de 60% din timpul alocat pentru formare generală și 40 % din timpul alocat pentru formare specifică privind materialul rulant și infrastructură.
4. Reglementările actuale privind formarea mecanicilor de locomotive nu acoperă situațiile specifice prevazute atât în Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului cât și prevederile HG 1611 / 2009 și anume, formarea mecanicilor de locomotive pentru situația exceptată, respectiv pentru activițați de remorcare și manevră pe infrastructura privată (Linii ferate industriale).

Pentru conformitate enumerăm mai jos reglementările europene și naționale actuale care se aplică în acest moment pentru formarea pregătirea și certificarea mecanicilor de locomotive:

1. Reglementări europene:

- i. **Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 oct 2017- privind certificarea mecanicilor de locomotive care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar***
- ii. **Decizia Comisiei Europene din 22 nov. 2011 privind criteriile pentru recunoașterea centrelor de formare implicate în formarea mecanicilor de locomotive, criteriile pentru recunoașterea examinatorilor responsabili cu evaluarea mecanicilor de locomotive și criteriile pentru organizarea examenilor în conformitate cu Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (notificată cu nr. C(2011)7966)***

2. Reglementări naționale:

- i. **HG 1611/2009** pentru aprobarea Normelor privind certificarea mecanicilor de locomotive care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România , modificta ulterior cu HG 467 /2015 si HG 566 /2016 – transpune in legislatia româneasca **Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului***
- ii. **OMT 615 / 2015** privind aprobarea Procedurii pentru obtinerea permisului de mecanic de locomotivă, cerintelor privind procedurile de elibereare si actualizare a certificatului și Cerințelor și procedurii de recunoaștere a persoanelor și organismelor*
- iii. Condițiile și duratele minime de pregătire și de stagiul, pentru material rulant și infrastructură feroviară (document AFER)*

- iv. **OMT 2261/2005** privind aprobarea metodologiilor de organizare și de derulare a programelor de formare-calificare, perfecționare și verificare profesională periodică a personalului care efectuează activități specifice desfășurării transportului feroviar completat cu **OMT 910 /2019**
- v. **OMT 2262 / 2005** privind autorizarea personalului cu responsabilități în siguranța circulației care urmează să desfășoare pe propria răspundere activități specifice transportului Feroviar

În vederea realizării unui cadru flexibil și perfect conectat la realitatea din piața muncii dar, în același timp, în acord total cu normele europene în domeniu, Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România propune demararea unei acțiuni de analiză în vederea adaptării cadrului legislativ național la cerințele reale ale pieței de transport feroviar.

În continuare dorim să vă facem cunoscute câteva din principalele propuneri de modificare și adaptare a legislației naționale cu privire la formarea, pregătirea și certificarea mecanicilor de locomotive:

1. Optimizarea “duratei de formare pentru mecanic de locomotive” în funcție de cerința sau necesitatea de utilizare pentru această funcție. În acest sens considerăm că atât structura cât și ciclul de formare generală (efectuată de CENAFER în prezent), precum și cele de formare specifică (efectuate de OTF prin centre de formare proprii) trebuie să fie adaptate cerințelor de calificare, respective, după caz, în funcție de calificarea cerută, în trei categorii specifice pentru:
  - mecanic de manevră,
  - mecanic remorcare tren marfă,
  - mecanic remorcare tren călători.
2. În vederea creșterii calității și competitivității sistemului de formare și pregătire generală, pentru funcția de mecanic de locomotive, precum și pentru alte funcții specifice activității de transport feroviar, este necesară liberalizarea pieței pregătirii forței de muncă specifice prin recunoaștere legală a centrelor de formare ce se pot crea de către fiecare operator, altele decât CENAFER (care a fost recunoscut implicit și care se va ocupa, în primul rând, de certificarea personalului școlarizat și care va avea, de asemenea, sarcini de formare privind cunoștințele profesionale generale pentru funcția de mecanic de locomotive).

OMT 910 / 2019 prin care s-a dorit reglementarea acestui aspect, a fost elaborat și pus în aplicare fără a se ține cont de observațiile efectuate de către organizația noastră, sau de alți operatori de transport feroviar, și s-a demonstrat, până în prezent că este extrem de greu și birocratic, nerezolvând în fapt problema pregătirii, cât mai rapid posibil, a forței de muncă necesară acestei activități.

3. În vederea reglementării situațiilor exceptate conform HG 1611 / 2009, Anexa, art 2, aliniatul 3 (c), pentru formarea mecanicilor de locomotive specializați, utilizați de OTF / OMF pe liniile ferate industriale sau numai pe zone de manevră limitate, considerăm că este necesară emiterea unei norme (propunem eventual un OMT) specifice acestor situații. Permisul / autorizația de mecanic de locomotive în acest caz va fi valabil numai pe teritoriul României, iar cerința de studii absolvite și durata formării va fi adaptată în consecință.
4. Posibilitatea efectuării formării (în special a formării generale dar nu numai) și prin cursuri cu frecvență flexibilă: seral sau în zile de week-end, etc), fără a fi necesar obligatoriu scoaterea din producție sau, pentru unii cursanți, renunțarea la locul de muncă pe care îl dețin la data la care va participa la cursurile de formare și pregătire.
5. Punerea accentului, în perioada de formare generală, în mod special pe evaluarea și validarea competențelor generale și asigurarea suportului de curs, în loc de efectuarea unei instruirii clasice directe. Acest lucru va duce la posibilitatea ca acele persoane care își însușesc / dobândesc competențele necesare prin alte metode (ex. autoinstruirea, etc) să poată fi evaluați în vederea validării competențelor fără a fi condiționați de frecventarea integrală a unui curs de lungă durată așa cum este necesar în prezent.

### **III. Migrația forței de muncă calificate în profesiile specifice domeniului feroviar între operatorii feroviari și între aceștia și METROREX**

Așa cum am arătat, în ultimii ani, sistemul feroviar se confruntă cu cea mai dificilă perioadă în ceea ce privește asigurarea resursei umane necesare funcționării companiilor care își desfășoară activitatea în domeniul transportului feroviar în condiții de siguranță și eficiență economică.

Lipsa forței de muncă specializate reprezintă o problemă care necesită o abordare mult mai serioasă din partea factorilor responsabili.

La ora actuală se poate constata cu ușurință că personalul de execuție de specialitate este deja îmbătrânit, cu un nivel de pregătire nu foarte ridicat, comparativ cu performanțele tehnice superioare ale sistemelor și materialului rulant ce s-a achiziționat sau urmează să se achiziționeze în viitor, cu o adaptabilitate redusă la modificările legislative, tehnice și organizaționale, și cu un grad de disciplină la limita acceptabilității.

De regulă, personalul cel mai bine pregătit și care se află la o vârstă adecvată (25 – 40 ani), după ce sunt școlarizați de către un operator feroviar, migrează către un alt operator feroviar, sau mai grav, către METROREX, care nu se ocupa să își școlarizeze necesarul de forță de muncă de care are nevoie și îi preia din sistemul feroviar oferindu-le condiții de salarizare și de muncă mult mai atractive.

Lipsa forței de muncă, pe lângă faptul că nu sunt generate veniturile scontate ale companiilor feroviare, prin planul de afaceri, produce chiar pierderi substanțiale și cheltuieli suplimentare (ore suplimentare, deplasări regie, cazare personal, etc.),

acestea ducând la creșterea tarifelor de transport, sistemul feroviar fiind necompetitiv comparativ cu cel rutier pe piața de transport în general,

Ținând cont de media de vârstă a personalului angajat în prezent în sistemul feroviar, considerăm că este necesar ca în continuare să se desfășoare activități de recrutare, școlarizare și formare de personal tânăr, dar acest efort trebuie depus de către toate întreprinderile feroviare, indiferent de forma capitalului, de stat sau privat, și indiferent de poziția pe care o ocupă, în funcție de cifra de afaceri, în ierarhia de profil. Menționăm faptul că, companiile feroviare cu capital de stat și METROREX gestionează mai mult de 80 % din personalul specializat, dar care prin lipsa lor de acțiune în școlarizarea și formarea de personal afectează direct activitatea firmelor feroviare cu capital privat.

În susținerea celor afirmate, exemplificăm în continuare câteva aspecte privind asigurarea forței de muncă de către companiile feroviare cu capital de stat (CFR Călători, CFR Infrastructură și METROREX) :

- CFR Călători nu a școlarizat, în ultimii aproape 10 ani, niciun fel de personal de execuție (mecanici de locomotive, șefi de tren, manevranți vagoane, revizori tehnici de vagoana, etc.). În prezent angajează personal din întreg sistemul Feroviar și menține în activitate personalul care îndeplinește condițiile de pensionare.
- CFR Infrastructură nu a școlarizat niciun fel de personal de foarte mulți ani, practicând aceeași politică de personal ca și CFR Călători.
- METROREX nu a școlarizat niciun fel de personal în ultimii trei ani. Pentru deschiderea magistralei 5 au nevoie de cca. 1000 de salariați pe care a început să îi racoleze din sistemul feroviar. Locurile de muncă disponibile în vederea angajării în cadrul METROREX nu sunt afișate pe site-ul societății, fiind afișate doar la sediul acesteia. Numai în 15.10.2019, la concursul de ocupare a locurilor de muncă libere s-au prezentat 40 de mecanici de la CFR Călători (depoul București Călători), cifră care reprezintă aproximativ 40 % din numărul total de mecanici ai acestei unități.

În concluzie, situația privind forța de muncă din sistemul feroviar este absolut dramatică și de aceea trebuie ca împreună să găsim o serie de soluții pe termen scurt și lung care să ducă la rezolvarea situației.

Scopul demersului nostru este promovarea, cu ajutorul direcției pe care cu onoare o conduceți, a unor norme naționale, prin care să se creeze prevederi derogatorii de la actualul cadru legislativ, care are la bază legislația europeană referitoare la formarea mecanicilor de locomotive, astfel încât să se poată rezolva cât mai urgent această lipsă de forță de muncă calificată în acest domeniu.

**PREȘEDINTE,**  
**Vasile ȘECLĂMAN**