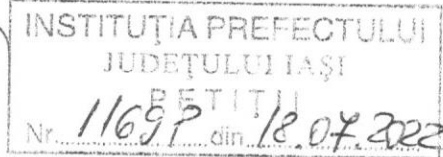


18.07.2022

A.S.I.A.

Nr. 14/04.07.2022



Catre,

INSTITUTIA PREFECTULUI IASI

Ca urmare a nemulțumirilor cetățenilor județului nostru și a discuțiilor noastre anterioare, va supunem atenției o analiză a situației învățământului auto și a modului de obținere a permisului de conducere în județul Iași.

Trebuie să pornim de la aceste realități îngrijorătoare privind siguranța rutieră care este parte componentă a siguranței naționale și care determină din partea Uniunii Europene critici serioase la adresa țării noastre. Fără să intrăm în amănunte, vom reaminti doar faptul că anul trecut au murit în accidente de circulație peste 1700 de oameni. În anul 2021 în România s-au înregistrat 93 de decese la un milion de locuitori, care este cea mai mare rată din UE. Am putea vorbi chiar de o involuție: numărul deceselor a crescut cu 8% în 2021. De asemenea, a crescut numărul accidentelor de circulație comise de conducătorii auto începători.

Din păcate, nimeni nu a încercat o analiză asupra procesului de formare și de pregătire profesională a viitorilor conducători auto, în pofida datelor statistice care nu mint și nici nu pot fi contestate și a semnalelor de alarmă trase de specialiști. Randamentul instituțiilor de formare și pregătire profesională a viitorilor conducători auto este total nesatisfăcător! Dacă în domeniul învățământului general se caută soluții, ținând cont de experiența țărilor europene cu performanțe deosebite în acest domeniu, învățământul auto românesc a rămas încremenit în proiect, în tipare anacronice, promovate de nespecialiști, în pofida rezultatelor nesatisfăcătoare. Dacă în domeniul învățământului liceal, instituțiile care au înregistrat un coeficient mic sau chiar egal cu zero de promovabilitate la examenele de bacalaureat au fost desființate, comasate sau restructurate, în domeniul învățământului auto nu s-a făcut nimic în acest sens. Dacă pentru învățământul superior a fost constituită Agenția Română de Asigurare a Calității în Învățământul Superior (ARACIS), în domeniul învățământului auto o asemenea instituție cu rol de filtru nu există; în anul 2020, conform statisticilor DRPCIV existau în România 2390 de școli de șoferi; credem că la ora actuală acest număr s-a dublat (în Iași sunt peste 80 de școli); procentul de promovabilitate înregistrat de aceste instituții la primul examen este în jur de 35%. Cât timp ne vom mulțumi cu aceste rezultate, fără să facem nimic în acest sens ???!

Dacă acestea sunt realitățile la nivel național. În județul Iași acestea capătă forme acute: județul nostru se află pe ultimele locuri pe țară în privința coeficientului de promovabilitate la examenele pentru obținerea permisului de conducere, iar perioada dintre înscrierea la o școală de șoferi și susținerea examenului poate ajunge la 5-6 luni sau chiar mai mult, dacă examenul nu este promovat de prima dată. Dificultatea de a accede la obținerea permisului de conducere reprezintă o problemă socială, care afectează foarte

multe persoane, in special pe tinerii aflati in cautarea unui loc de munca, carora li se solicita la angajare un asemenea document.

Vom inceca , in randurile ce urmeaza, in baza unei analize obiective, sa identificam cauzele acestei situatii. Consideram ca aceste cauze se afla in 3 paliere diferite:

- 1. Legislatia specifica domeniului.**
- 2. Modul de desfasurare a activitatii in scolile de soferi.**
- 3. Modul de examinare a candidatilor.**

1. Principalul act normative care reglementeaza activitatea in domeniu este OMT Nr. 733/ 2013 actualizat . Acest document stabileste formele de organizare a invatamantului in unitatile in care se formeaza viitorii conducatori auto ca si in cele care formeaza cadrele necesare acestor unitati, modul lor de acreditare, planul de invatamant si programele scolare si reglementeaza modul de desfasurare a cursurilor. Acest act normativ, criticat de numerosi specialisti din domeniul educatiei si formarii profesionale, are un continut anacronic, in contradictie cu practicile legiferate din Uniunea Europeana, casre si-au dovedit eficienta. In baza acestui act normativ:

- sunt acreditate pe banda rulanta, pe baza unor programe minimaliste asa-zise Institute de Formare Profesionala, unde se formeaza cadrele didactice din scolile de soferi - instructori si profesori. (In Spania pentru a deveni instructor se urmeaza un program de scolarizare de 2 ani; la noi sunt suficiente 120 de ore (!!)). Romania este singura tara din Europa unde cineva poate deveni Profesor, facand doar 12 ore de psiho-pedagogie (!!). De curand, nu se mai cere nici macar diploma de bacalaureat pentru a accede la functia de instructor auto (!!). In tara sunt peste 300 de asemenea "Institute de Formare Profesionala" inclusiv in orase mici precum Pascani sau Moinești. Daca prestigiul si rezultatele unei scoli sunt date de calitatea formatorilor din acea scoala, ce asteptari putem avea de la instructorii si profesorii iesiti de pe bancile unor asemenea "Institute" ???!
- Planul de invatamant si Programele scolare din aceste institutii sunt elaborate din 2013 doar de Ministerul Transporturilor, in conditiile in care in acest Minister nu exista nici macar un singur specialist in pedagogie. Astfel, nu e de mirare ca acestea sunt inechitate, nu sunt adaptate realitatilor si nu corespund unui invatamant modern.
- Examenele de absolvire pentru instructorii si profesorii din Institutele de Formare Profesionala devin niste simulacre. Intrebarile din chestionarele de examinare nu au fost schimbate de peste 10 ani si sunt memorate mecanic, iar examinatorii nu au competenta necesara pentru a-i examina pe candidati; acesti asa-zisi examinatori sunt ingineri mecanici, juristi, economisti, sefi de servicii sau chiar directori din Ministerul Transporturilor care nu au pregatirea pedagogica necesara, iar Certificatul de formator pe care il au, nu acopera competenta

necesara unei activitati de evaluare. Acesti "examinatori" in numar de 3, se deplaseaza lunar in judete in week end pentru a "examina" candidatii primind pentru aceasta sume considerabile, platite tot de candidati. Oare aceste sume n-ar putea fi directionate pentru construirea de autostrazi ?? Oare in structurile teritoriale ale Ministerului Transporturilor (A.R.R. , I.S.C.T.R.) nu se mai gasesc oameni competenti ??!! Oare nu se poate constitui un corp de evaluatori competent, asa cum exista in alte state europene ?

- In vederea participarii la examenele de reautorizare (la fiecare 5 ani) instructorii si profesorii nu frecventeaza cursurile de reciclare, primesc intrebarile de la examen (care sunt aceleasi de acum 5 ani) si le "tocesc". Astfel, ei nu sunt la curent cu noutatile legislative, cu noile tendinte din trafic sau cu mijloacele moderne de predare. Care este rostul acestui asa-zis examen ?!
- Sunt create ("inovate") noi forme de organizare a activitatii care nu se regasesc nici in Legea 31 privind societatile comerciale, nici in Legea invatamantului si nu le intalnim nicaieri in lume, precum "Persoana Fizica Autorizata – Scoala" Aceasta formula, care reprezinta prin ea insasi o contradictie in termeni, functioneaza doar la nivelul formularisticii. Potrivit acestei "gaselnite" a Ministerului, 4 instructori P.F.A. se pot asocia intr-o scoala, avand angajat un singur profesor, un singur medic si desfasurand cursurile intr-o singura locatie. In realitate, nu se fac nici un fel de cursuri, contractele cu profesorul si medicul sunt suspendate sau reziliate, elevul este inscris la o scoala autorizata care ii da o hartie precum ca a facut cursurile teoretice si apoi este transferat la instructorul P.F.A. care incaseaza banii. Cui ii foloseste aceasta mascarada ?!!!
- O grupa de elevi dintr-o scoala poate avea 40 de persoane; aceasta cifra sfideaza principiile invatamantului, dar si Legea invatamantului din Romania !!
- Sunt acreditate cursuri pentru conducerea unui ansamblu de pana la 4250 de kg fara sa existe o programa scolara, fara sa se indice o modalitate de evaluare, incurajandu-se astfel impostura, practicile ilegale si subminand siguranta rutiera. Scolile acreditate pentru asemenea cursuri ofera elevilor, contra cost, o adeverinta de absolvire, fara sa se efectueze ore practice si fara nicio evaluare !!
- Nu sunt respectate prevederile Strategiei Nationale de Securitate Rutiera, document solicitat si avizat de Uniunea Europeana care prevede printre altele si construirea unor poligoane si a unor baze de antrenament in vederea formarii deprinderilor necesare viitorilor conducatori auto, unde se vor putea desfasura si cursuri de conducere defensiva. Foarte multi candidati rateaza examenul practic pentru obtinerea permisului de conducere deoarece nu reusesc sa execute corect probele care alta data se faceau in poligon: garari, parcari, intoarceri mersul cu spatele, pornirea din rampa. Autoritatile locale au interzis accesul masinilor

scoala pe 19 (!) trasee din oras, fara sa ofere o alternativa pentru instruirea cursantilor (si fara o consultare prealabila a scolilor, desi aceasta a fost solicitata, conform legii), iar exersarea manevrelor respective in parcarile marilor complexe comerciale nu mai este posibila.

2. - **Principala cauza a randamentului necorespunzator a scolilor de soferi o reprezinta faptul ca in aceste institutii componenta didactica a fost treptat inlocuita cu cea comerciala.** Faptul ca scolile de soferi au trecut sub patronajul Ministerului Transporturilor iar activitatea acestor institutii este reglementata de prevederile Ordonantei nr.27/2011 privind transporturile rutiere a contribuit la acest lucru si, dupa parerea noastra a fost o mare greseala. Instructorii si profesorii din scolile de soferi nu sunt transportatori ci formatori, educatori, cadre didactice ! Desi in aceste institutii exista cataloage orare, planuri de invatamant si programe scolare, acestea sunt eludate, sau trecute intr-un plan secund, astfel incat denumirea de scoala nu mai are un corespondent real, institutiile respective devenind adevarate SRL-uri. In goana lor dupa profit, unii patroni ai acestor scoli incalca sau ignora componenta formativa si educationala a instruirii. Astfel;

- nu se respecta programa scolara, nefiind parcurse toate temele prevazute;
- in unele scoli nu se fac cursuri teoretice sau elevii nu le frecventeaza; in alte scoli se fac numai cursurile de Legislatie Rutiera, nu si cele de Mecanica, Conducere Preventiva sau Prim Ajutor. In aceste conditii, examenul final este inexistent sau superficial. Asa se explica punctajele foarte slabe inregistrate la examenul teoretic.
- evaluarea practica, la finalizarea orelor de conducere este inexistentă la majoritatea scolilor de soferi.
- unii instructori (in special cei care provin de la Institute de Formare Profesionala – ele insele SRL –uri -) sunt foarte slabi pregatiti. Majoritatea acestor instructori nu au reusit sa obtina autorizatia in Iasi si s-au reorientat spre alte institutii – SRL si alti examinatori la proba practica –din alte judete, unde acest lucru a fost posibil.
- daca un manager de scoala este serios si doreste sa respecte intocmai prevederile legale , elevii ii vor reprosa ca la alte scoli nu se fac cursuri teoretice, ca nu se dau examene de final, ca pot fi planificati la examenele cu DRPCIV inainte de a termina orele teoretice si practice si vor cere transferul la asemenea scoli, unde pot ajunge mai usor si mai repede la examen. Pentru a nu-si pierde clientii, managerul respectiv va trebui sa accepte concesiile. Asistam astfel la un fenomen paradoxal, la o competitie a negativitatii: concurenta dintre scoli in loc sa genereze efecte pozitive, o crestere a calitatii, realizeaza exact contrariul; daca o scoala coboara stacheta alta scoala o va lasa si mai jos ! In lipsa unor masuri ferme si a unui control concertat din partea autoritatilor, care sa impuna decidentilor din scolile de soferi sa respecte si sa implementeze obligatiile ce le revin, fenomenele negative iau amploare iar actuala situatie se va perpetua.

3. In privinta modului de examinare a candidatilor:

- Trebuie sa remarcam in primul rand faptul ca in tarile Uniunii Europene, cu exceptia Romaniei si Bulgariei, examinarea candidatilor in vederea obtinerii permisului de conducere nu se face de catre Politie. Pana si in Republica Moldova exista un corp de examinatori civili, in cadrul Consiliilor locale, care au studii superioare si au urmat cursuri de docimologie si teoria evaluarii a caror competenta si autoritate nu poate fi pusa la indoiala.
- Schema de personal a serviciului de examinare din cadrul DRPCIV este subdimensionata si nu face fata solicitarilor.
- Nu exista proceduri standardizate de examinare si nici criterii obiective si suficiente pentru aprecierea prestatiei unui candidat, ceea ce determina diferente mari intre examinatori in ce priveste evaluarea aceleiasi fapte.
- Unii examinatori nu sunt in stare sa execute ei insisi manevrele solicitate de candidatilor (cerinta stipulata in legislatia specifica), depasesc cadrul discutiilor premise in timpul examinarii si nu sunt suficient de atenti in timpul examinarii , ceea ce favorizeaza producerea unor accidente.
- Comparativ cu alte judete, timpul necesar planificarii candidatilor pentru sustinerea probelor teoretice si mai ales celor practice este prea mare; in alte parti s-au gasit solutii, inclusiv prin aducerea unor examinatori din alte judete. La acest lucru contribuie si existenta unor practici lipsite de logica si total ineficiente: astfel, un candidat care a fost declarat respins si solicita o reprogramare, e obligat sa prezinte o adeverinta care atesta faptul ca a efectuat cel putin 3 ore de pregatire practica . La ce ii folosesc aceste ore daca el este programat la examen peste cateva luni ??? In realitate, aceste ore nu se fac, iar scolile elibereaza adeverintele fara nicio acoperire. Nu ar fi normal ca aceste ore de pregatire sa fie efectuate inainte de sustinerea examenului ?
- Nu exista un feed-back suficient oferit de DRPCIV scolilor care sa favorizeze constientizarea si remedierea deficientelor constatate la examinari.

Fata de aspectele reliefate propunem urmatoarele masuri:

- **Schimbarea cat mai rapida a legislatiei privind organizarea si functionarea scolilor de soferi.**
Cosmetizari ale acesteia, cum s-a mai facut pana acum, s-au dovedit total ineficiente si ar insemna perpetuarea situatiei existente. Se impun schimbari structurale, care sa tina cont de experienta tarilor vestice si de bunele practici existente in Europa. O prima masura in acest sens ar fi separarea examenului teoretic de examenul practic. Elaborarea unui asemenea proiect legislativ nu ar trebui sa fie apanajul exclusiv al Ministerului Transporturilor, ci ar trebui realizat pe baza unei consultari reale a specialistilor din intreaga tara si pe baza unor dezbateri autentice. Un asemenea proiect nu poate fi realizat fara aportul Ministerului Educatiei si Cercetarii.
- **Revizuirea planurilor de invatamant si a programelor scolare.**

* Cursurile de Mecanica si Prim Ajutor sunt total depasite, fara legatura cu practica; acestea trebuie adaptate la cerintele actuale (cutii de viteza automate, masini electrice, tehnici noi de acordare a primului ajutor etc.)

* Elaborarea si implementarea unui Caiet al cursantului axat pe obiective operationale si competente.

* Elaborarea unor cursuri de conducere defensiva.

- Restructurarea sistemului de formare a formatorilor din scolile de soferi

* Se stie ca prestigiul unei scoli si performantele acesteia depind intai de toate de calitatea formatorilor din acea scoala. Or, la ora actuala, Romania se singularizeaza in Europa prin cerintele si programele de formare minimale pretinse unei persoane pentru a deveni instructor sau profesor intr-o scoala de soferi.

* Este necesar revizuirea cadrului institutional de acreditare a Institutelor de formare profesionala, a Planurilor de invatamant si a Programelor scolare din aceste institutii, cu un accent deosebit pus pe pregatirea psiho-pedagogica a viitoarelor cadre. (Situatia actuala este inadmisibila: in judetul Iasi sunt peste 80 de scoli de soferi: doar 9 dintre profesorii din aceste scoli au pregatirea pedagogica adecvata !!!!).

* Programele de pregatire a viitoarelor cadre trebuie sa contina si module de pregatire practica care sa testeze si sa dezvolte abilitatile psiho-motorii ale acestora.

* Organele administratiei publice locale ar trebui sa puna in practica prevederile Strategiei Nationale de Securitate Rutiera asigurand conditii pentru pregatirea viitorilor conducatori auto prin amenajarea macar a unui singur poligon sau a unor baze de antrenament. Acest lucru s-ar putea realiza pe baza unui parteneriat public-privat.

* Serviciul de examinari din cadrul DRPCIV ar trebui sa gaseasca solutii organizatorice pentru scurtarea timpilor necesari pentru planificarea si replanificarea la examene a candidatilor, apeland la experienta altor judete sau solicitand aducerea unor examinatori din judetele vecine si solicitand completarea schemei de personal.

* Consideram ca un lucru foarte important, care ar contribui la cresterea coeficientului de promovabilitate la examene ar fi colaborarea dintre scolile de soferi si serviciul de examinare. In acest sens, ar trebui organizate periodic intalniri in care examinatorii sa prezinte deficientele constatate iar scolile sa identifice solutii pentru remedierea lor, urmand ca la intalnirile viitoare sa se analizeze in ce masura deficientele constatate au fost remediate.

* De asemenea, consideram ca Institutia Prefectului poate juca un rol foarte important, chiar hotarator, pentru imbunatatirea situatiei existente, si intrarea in normalitate. In acest sens, sub patronajul Prefecturii s-ar putea organiza un brainstorming cu participarea tuturor institutiilor implicate : scolile de soferi, A.R.R. , I.S.C.T.R. , D.R.P.C.I.V. , Primarie, Consiliul Local, Politia Rutiera. La aceste intalniri participantii ar putea prezenta propuneri, s-ar putea stabili niste masuri,

iar I.S.C.T.R. ar putea prezenta informari despre controalele efectuate si masurile luate, care sa oblige scolile de soferi sa respecte intocmai obligatiile ce le revin.

*Rugam Institutia Prefectului sa intreprinda demersurile necesare pentru a aduce la cunostinta forurilor nationale de resort situatia existenta (care se manifesta nu numai in judetul nostru) si propunerile noastre in vederea punerii in practica a unor schimbari absolut necesare. In acest sens, credem ca ar fi util ca deputatii si senatorii din judetul Iasi – unii dintre ei cu functii in Comisiile de specialitate – sa fie informati, pentru a sustine sau chiar initia initiative legislative.

Cu consideratie dar si cu speranta unr schimbari,

Gabriel Lacatusu – A.S.I.A. Iasi

Agentia Română de Asigurare a Calității în Învățământul .

n România există nici mai mult nici mai puțin de **2390 școli de șoferi.**