UNTRR - TRANSPORTATORII SUNT DISPERAȚI ȘI CONTINUĂ PROTESTELE PAG. 04

INVESTIGATORUL'S
TIR
19 ANI

CEFIN A LIVRAT 2000 DE CAMIOANE FORD TRUCKS PG.14

SEPTEMBRIE 2021
9.9 LEI
www.tirmagazin.ro



IOAN DOMNARIU, DIRECTOR GENERAL TOTAL NSA PG.20



4 TITANI AI TRANSPORTURILOR RUTIERE ROMÂNEȘTI SE ÎNFRUNTĂ ÎN CEL MAI NOU SERIAL TIRMAGAZIN.RO



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28 RĂSPUNSURI







DIN 30 OCTOMBRIE 2018, PE TIRMAGAZIN.RO
ȘI FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN

INVESTIGATORUL'S TIR 19 ANI

Adresa redacţiei:
Str. 11 Iunie nr. 7
etaj 1, apt. 2, sector 4
București

Director general :
Emil POP
mobil: 0722.554.472
e-mail: director@tirmagazin.ro

Director Marketing & PR
Alina ANTON-POP
alina.anton@tirmagazin.ro

Secretar General de Redacție:
Petre ARDELEAN

Redactori:
Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:
Lucian MORAR

Corectură:
Liana NICHIFOR

DTP:
Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564
tiraj: 10.000 exemplare
www.tirmagazin.ro
office@tirmagazin.ro
ISSN 1584-6202

Revista TIR poate fi găsită la punctele de difuzare a presei din toate benzinăriile PETROM şi în reţeaua INMEDIO din cele mai importante mall-uri. De asemenea, publicaţia noastră poate fi găsită non-stop şi la chioşcul de la poarta G a Ministerului Transporturilor. Revista TIR este expediată gratuit tuturor membrilor UNTRR şi membrilor Asociaţiei Profesionale de Drumuri şi Poduri Bucureşti. Pentru abonamente vă puteţi adresa oricărui oficiu poştal din România. Toate textele care apar în rubrica "Let The Party Begin!" reprezintă pamflet şi vor fi tratate ca atare. Toate materialele publicate în această revistă reprezintă proprietatea grupului de presă Investigatorul şi sunt protejate de legile dreptului de autor. Reproducerea lor se poate face doar în baza unui accept în scris al companiei care editează revista.

25 000 DE VIEȚI DE SALVAT
Revista TIR este semnatara Cartei Europene a Siguranţei Rutiere

Sumar



08 UNTRR - AMNISTIE FISCALĂ PRIVIND DIURNA ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI



17 SCANIA OPREŞTE PRODUCŢIA DE CAMIOANE ÎN FABRICILE DIN EUROPA



38 CNAIR: CONTROVERSATUL ION LIXANDRU, ACUZAT DE CONFLICT DE INTERESE



45 CNAIR VERSUS ALEXANDRU HOFFMAN

UNTRR - TRANSPORTATORII SUNT DISPERAȚI ȘI CONTINUĂ PROTESTELE

UNTRR semnalează faptul că transportatorii rutieri au ajuns într-o situație disperată și vor continua protestele pe tema impozitării diurnei.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) semnalează faptul că transportatorii rutieri români au ajuns într-o situație disperată și continuă protestele pe tema impozitării diurnei.
Pentru menținerea competitivității celui mai mare contribuitor la exportul de servicii al României din ultimii ani este nevoie de o rezolvare urgentă și favorabilă a situației din partea autorităților.
Transportatorii rutieri vor continua protestele pe tema impozitării diurnei, urmând ca, în luna septembrie 2021, să fie organizat un protest amplu în București.
Totodată, deși ministrul Finanțelor a precizat, în cadrul conferinței de presă din data de 24.08.2021, că proiectul de LEGE pentru anularea unor obligații fiscale și pentru modificarea și completarea Legii







nr.16/2017 privind detașarea salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale va fi publicat odată cu reluarea activității parlamentare de la 01.09.2021, acest lucru nu s-a întâmplat, ceea ce duce la continuarea stării de incertitudine la nivelul industriei de transport rutier.

UNTRR atenționează că orice creștere unilaterală a costurilor în domeniul transporturilor rutiere de către autoritățile din România în urma controalelor și deciziilor de impunere transmise de ANAF pe tema diurnei, amenință cu extincția acest sector important al economiei românești. Operatorii de transport rutier sunt puși într-o situație disperată, iar protestele sunt inevitabile, întrucât firmele ajung să nu mai aibă nimic de pierdut. Prin proteste se trage încă un semnal de alarmă în speranța clarificării favorabile.

Transportul rutier este unul dintre cele mai competitive și mai importante sectoare economice ale României, doar în ultimii 4 ani având o contribuție la exportul de servicii de peste 22,3 miliarde euro. La nivel european, România este a opta piață de transport rutier din Uniunea Europeană și se poziționează pe locul 3 în UE la operațiunile de transport rutier internațional de tip cross-trade (10,5%) și cabotaj (8,2%), după Polonia și Lituania, deși suntem de-abia a 15-a economie ca mărime din UE. Transportul rutier generează circa 5% din PIB al României și angajează peste 350.000 de persoane.

UNTRR solicită intervenția de urgență a Guvernului pentru clarificarea controalelor fiscale pe diurnă, având în vedere verificările recente la firmele de transport rutier, precum și emiterea unor procese verbale care au vizat reîncadrarea diurnei ca venit salarial și plata impozitelor și contribuțiilor aferente retroactiv pe 5 ani. Tensiunea creată prin reîncadrarea diurnelor ca venit salarial este maximă și este total contraproductivă pentru Guvern și industria de transport rutier.", se spune în comunicatul UNTRR din 03 septembrie 2021.





Publicitate





UNTRR: DIURNA ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI - PRIORITARĂ PENTRU NOUL MINISTRU DE FINANȚE

UNTRR salută numirea unui nou ministru de Finanțe și îi solicită abordarea cu prioritate a problematicii diurnei în contextul aplicării directivei detașării din februarie 2022.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) salută numirea unui nou ministru de Finanțe și îi solicită abordarea cu prioritate a problematicii diurnei, respectiv închiderea subiectului reîncadrării diurnei ca venit salarial prin adoptarea unei amnistii fiscale, și consultarea industriei de transport rutier cu privire la modul de transpunere în legislația românească a directivei detașării începând cu luna februarie 2022. UNTRR solicită și finalizarea discuțiilor din cadrul grupului de lucru pe diurnă, format din reprezentanții asociațiilor transportatorilor rutieri, Ministerului Finanțelor, Ministerului Muncii, ANAF și ITM, prin clarificarea practicilor de control prin care inspectorii ANAF au decis impozitarea retroactivă a diurnei, cu consecințele dramatice pentru industria de transport rutier și pentru economia României.

UNTRR solicită Ministerului Finanțelor o soluție pentru clarificarea diurnei în contextul aplicării directivei detașării din februarie 2022, care să mențină competitivitatea transporturilor rutiere românești pe piața UE.

Deși și astăzi în România, ca în celelalte state membre UE, se lucrează cu aceleași reguli generale europene, la nivel național este evident că anumite state încearcă să interpreteze și să aplice legislația generală UE având în vedere să își mențină competitivitatea industriilor performante.

În Polonia, Ungaria, Lituania, Bulgaria etc., industria transporturilor rutiere internaționale poartă discuții și negocieri cu autoritățile naționale asupra modului în care ar trebui și ar putea fi aplicată directiva detașării din februarie 2022, astfel încât să își

menținăcompetitivitatea în piața europeană de transport.
UNTRR solicită autorităților române să dea dovadă de maturitate socială și economică și să consulte industria de transport rutier internațional în vederea agreării modului de aplicare a directivei detașării din februarie 2022, având mereu un ochi asupra modului în care alte țări din estul Europei vor aplica aceleași reguli europene, pentru a ne menține competitivitatea în piața europeană de transport.
Autoritățile din România trebuie să înțeleagă că o aplicare în orb a directivei detașării va conduce la o creștere semnificativă a costurilor firmelor de transport rutier internațional din România pe piața UE și acestea vor fi eliminate imediat de concurență, atâta timp cât transportatorii din alte țări nu vor înregistra creșteri ale costurilor de aceeași magnitudine. Clienții din Europa de Vest nu vor plăti mai mult transportatorilor din România din cauza măsurilor impuse de Guvernul României, atâta timp cât transportatorii din Polonia, Lituania, Ungaria, Bulgaria etc., vor fi mai competitivi doar pentru că guvernele acestora țin cu industria transporturilor rutiere din țările lor.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 20 august 2021.



Publicitate

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





UNTRR - AMNISTIE FISCALĂ PRIVIND DIURNA ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI

UNTRR solicită autorităților române o amnistie fiscală privind diurna și consultarea industriei de transport rutier cu privire la aplicarea directivei detașării din februarie 2022.

"Industria de transport rutier din România nu poate fi taxată de două ori - o dată pentru amnistie și o dată pentru directiva detașării.
Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Guvernului, Ministerului Muncii și Protecției Sociale, Ministerului Finanțelor și Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să închidă subiectul reîncadrării diurnei ca venit salarial prin adoptarea unei amnistii fiscale și să consulte industria de transport rutier cu privire la modul de transpunere în legislația românească a Directivei 1057/2020 privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier.
Potrivit prevederilor Pachetului Mobilitate 1, începând cu 2 februarie 2022 se va aplica directiva detașării pentru operațiunile de cabotaj și pentru cele de cross-trade peste numărul exceptat (2 operațiuni). Totodată, diurna va continua să fie utilizată pentru transporturile bilaterale dintre România și alte state membre UE, dar și pentru orice alte operațiuni de transport rutier internațional de mărfuri din afara UE.
UNTRR solicită autorităților române consultarea industriei transporturilor rutiere cu privire la modul de transpunere în legislația românească a Directivei 1057/2020 privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier, pentru a stabili un mod de implementare realist al prevederilor europene, care să aibă în vedere menținerea competitivității transportatorilor rutieri români la nivel european, să nu aibă abordări legate de aspecte nerealizabile. Variantele vehiculate în diferite medii ca ”soluție” pentru viitor, care să meargă la pachet cu amnistia fiscală, au fost reducerea plafonului sumei neimpozabile de la 2,5 la 1,5 ori suma aferentă fiecărei țări (conform HG 518/1995 este de 35 euro/zi), de la 87,5 euro/zi la 52,5 euro/zi (propunerea are doar aspecte negative, întrucât afectează diurna ca și concept general și nu aduce nicio garanție că istoria nu se va repeta iar aceste sume să fie din nou reîncadrate ca venit salarial), stabilirea unui minim de activitate ca procent din activitatea totală legată de România (propunerea are doar aspecte negative, întrucât România este un stat cu balanță comercială negativă de 30 de ani, iar măsura ar sacrifica o parte din industria românească de transport rutier și implicit ar duce la scăderea semnificativă a exportului de servicii de transport rutier. În plus, nu are legătură cu modul de aplicare al directivei detașării din februarie 2022) sau impozitarea diurnei ca venit de natură salarială pentru cea acordată peste valoarea a 3 salarii brute de încadrare (astăzi ar însemna că, la un salariu minim brut de 470 euro, diurna neimpozabilă neacordată poate fi până la 1410 euro. Diferența este foarte mare față de situația pieței din acest moment și nici măcar nu rezultă dacă satisface aplicarea directivei detașării din februarie 2022).
Aceste abordări nu sunt viabile pentru că nu țin cont de directiva detașării și nici de practicile altor state UE – Polonia, Ungaria, Lituania, Bulgaria etc.
Reamintim că Pachetul Mobilitate 1, care a intrat în vigoare din 20 august 2020, va avea un efect negativ puternic asupra transportatorilor români și asupra României, cu consecințe economice majore.
Potrivit unui studiu KPMG, Pachetul Mobilitate 1 generează costuri anuale de aproape 1 miliard de euro pentru transportatorii rutieri români și o pierdere anuală de venituri de 524 milioane euro.
Transportul rutier este unul dintre cele mai competitive și mai importante sectoare economice ale României, doar în ultimii 4 ani având o contribuție la exportul de servicii de peste 22,3 miliarde euro. La nivel european, România este a opta piață de transport rutier din Uniunea Europeană și se poziționează pe locul 3 în UE la operațiunile de transport rutier



internațional de tip cross-trade (10,5%) și cabotaj (8,2%), după Polonia și Lituania, deși suntem de-abia a 15-a economie ca mărime din UE. Transportul rutier generează circa 5% din PIB-ul României și angajează peste 350.000 de persoane.

În ultimele luni, UNTRR a solicitat intervenția de urgență a autorităților române pentru clarificarea controalelor fiscale pe diurnă, având în vedere verificările din ultimii 2 ani de la firmele de transport rutier, precum și emiterea unor procese verbale care au vizat reîncadrarea diurnei ca venit salarial și plata impozitelor și contribuțiilor aferente retroactiv pe 5 ani.

Directiva 1057/2020 privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier face parte din cele 3 acte legislative cuprinse în Pachetul Mobilitate 1, ale căror prevederi aduc grave prejudicii transportatorilor români și estici. UNTRR a semnalat activ autorităților române și europene faptul că aplicarea Regulamentului Roma 1 în sectorul transporturilor rutiere, alături de legea specială de aplicare a normelor de detașare la transportul rutier (Directiva 1057/2020), pot genera o creștere semnificativă a costurilor de operare pentru transportatorii români și estici.

În acest context, amintim că România s-a opus adoptării celor trei acte legislative, alături de celelalte 8 state membre cu interese similare în această materie (Bulgaria, Cipru, Estonia, Ungaria, Letonia, Lituania, Malta și Polonia).

Pe 23.10.2020, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (MTIC) și Ministerul Afacerilor Externe (MAE) au informat cu privire la faptul că Guvernul României a sesizat Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) cu trei acțiuni în anularea prevederilor problematice din Pachetul Mobilitate I, printre care și acțiunea Guvernului României împotriva Directivei (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012.

România ar trebui sa aplice directiva detașării din februarie 2022, dar nu ar fi prima si probabil nici ultima directivă care nu ar fi aplicată la timp, având în vedere că în momentul de față sunt deschise 112 proceduri de infringement împotriva României, din care 5 pe Mobilitate și Transport, 3 deschise în 2020 și una anul acesta.

În România, procentul contribuțiilor și taxelor față de suma netă plătită ca salariu este de aproximativ 75%. Astfel, pentru fiecare echivalent în lei a 1000 euro, contribuțiile, asigurările de sănătate, șomaj și impozitul reprezintă aproape 750 euro.

Autoritățile se uită la același lucru din alt unghi și, pentru a da senzația contribuabililor că taxele sunt mici în România, spun că per total contribuțiile, asigurările de sănătate, șomaj și impozitul reprezintă circa 42% din brut. Astfel, autoritățile, fără să greșească matematic, arată că 750 euro înseamnă doar 42% din 1.750 euro (1000 euro net și 750 euro taxe).

Măcar în fața partenerilor de dialog din Europa de Vest ar trebui să arate că taxele reprezintă 75% din suma netă plătită angajaților.

Industria de transport rutier din România nu poate fi taxată de două ori - o dată pentru amnistie și o dată pentru directiva detașării. Sectorul transporturilor rutiere va fi profund afectat de eventuala aplicare a prevederii întoarcerii acasă a camionului la 8 săptămâni începând cu februarie 2022, măsura care afectează industria tocmai pentru că România nu produce și nu exportă suficient în UE.

UNTRR solicită Guvernului, Ministerului Muncii și Protecției Sociale, Ministerului Finanțelor, Ministerului Transporturilor și Parlamentului să țină cont de toate aceste aspecte în transpunerea Directivei 1057/2020 și să se consulte cu industria de transport rutier din România, pentru a menține competitivitatea acesteia la nivel european, deja profund afectată de aplicarea prevederilor discriminatorii ale Pachetului mobilitate 1.

Totodată, UNTRR solicită aplicarea unei amnistii fiscale pe subiectul reîncadrării diurnei ca venit salarial.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 19 august 2021.

Publicitate





UNTRR: OCAZIE ISTORICĂ PENTRU MINISTRUL INTERIMAR AL TRANSPORTURILOR

Este o ocazie istorică pentru actualul ministru de Finanțe și ministru interimar al Transporturilor și Infrastructurii de a rezolva problema impozitării retroactive a diurnei în sectorul transporturilor rutiere, afirmă reprezentanții UNTRR.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR - solicită ministrului Finanțelor, Dan Vîlceanu, care de curând a fost numit și ministru interimar la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, să folosească conjunctura istorică actuală și să închidă subiectul reîncadrării diurnei ca venit salarial prin adoptarea unei amnistii fiscale.
UNTRR mai solicită Ministerului Finanțelor și Ministerului Transporturilor și Infrastructurii demararea urgentă a discuțiilor cu industria de transport rutier cu privire la modul de transpunere în legislația românească a directivei detașării începând cu luna februarie 2022.
Reamintim că în spațiul public a circulat un proiect de lege pentru anularea unor obligații fiscale și pentru modificarea și completarea Legii nr.16/2017 privind detașarea salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale.
Proiectul de lege menținea prevederile care au generat incertitudine juridică în sectorul transporturilor rutiere, respectiv prevederile conform cărora indemnizația specifică detașării transnaționale poate fi reîncadrată din punct de vedere fiscal de către organul fiscal, ca venit asimilat salariilor pentru care se datorează impozit pe venit și contribuții sociale obligatorii, numai ca urmare a constatărilor Inspecției Muncii, prin inspectoratele teritoriale de muncă, cu privire la nerespectarea dispozițiilor legale aplicabile în domeniul detașării transnaționale.
Totodată, în expunerea de motive cu privire la legislația europeană aplicabilă situațiilor de detașare, nu erau prevăzute și noile prevederi ale Directivei 1057/2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier
Industria de transport rutier din România nu poate fi taxată de două ori - odată pentru amnistie și odată pentru directiva detașării. Sectorul transporturilor rutiere va fi profund afectat de eventuala aplicare a prevederii întoarcerii acasă a camionului la 8 săptămâni începând cu februarie 2022, măsura care



afectează industria tocmai pentru că România nu produce și nu exportă suficient în UE.
Transportul rutier este unul dintre cele mai competitive și mai importante sectoare economice ale României, doar în ultimii 4 ani având o contribuție la exportul de servicii de peste 22,3 miliarde euro. Transportul rutier generează circa 5% din PIB-ul României și angajează peste 350.000 de persoane.", se spune în comunicatul de presă al UNTRR din data de 10 septembrie 2021.



Publicitate

MEC DIESEL
SPARE PARTS SPECIALIST

Expertiză unică în România

Specialistul tău în motoare și piese de schimb pentru autovehiculul tău comercial!

Prețuri super competitive

Rețea națională cu 13 depozite și birouri comerciale

Programe de loialitate pentru clienții finali și partenerii de service

Acces la specificații tehnice

Consiliere profesională

Peste 18 000 de repere unice în stoc

www.mecdiesel.ro | webshop.mecdiesel.ro | contact@mecdiesel.ro

ȘOFER DE CAMION, 13 SĂPTĂMÂNI ÎN CABINĂ, SALARIU DE 2.470 EURO/LUNĂ: „SUNT UN ZOMBI. DEMISIONEZ”

Aliaksandr Matsiash, un imigrant din Belarus, s-a alăturat grupului de transport lituanian Baltic Transline în luna mai 2021. Dar, după două săptămâni de cursuri, urmate de 13 săptămâni de viață într-un camion în parcări și pe drumurile din Olanda -totul pentru un salariu 2.470 euro-, tânărul de 30 de ani a decis să renunțe la slujbă, scrie Financial Times.

„Nu este o viață normală pentru un om”, a spus el.
„Este ca o închisoare, nu este o slujbă. O faci ca un zombie".
Analiștii spun că lipsa globală de șoferi de camioane persistă de la mijlocul anilor 2000. Dar cazul lui Matsiash ilustrează dimensiunea umană a unui deficit global de conducători auto care a intrat, recent, în atenția publicului larg.
În Marea Britanie, pe rafturile supermarketurilor lipsesc mărfurile, restaurantele McDonald’s au rămas fără milkshake în această săptămână și constructorii nu pot accesa provizii.
În acest timp, minereul de fier nu poate fi livrat în porturile australiene pentru export. Consecințele potențiale sunt grave. André LeBlanc, vicepreședinte de operațiuni la Petroleum Marketing Group, un distribuitor de combustibil cu sediul în Virginia, SUA, a declarat că stațiile de benzină pe care le-a alimentat au epuizat unele dintre produse de aproximativ 1.200 de ori din cauza penuriei de șoferi.

„Nu este o viață normală pentru un om”

Problemele cu forța de muncă din sectorul transporturilor s-au acumulat de-a lungul timpului, pe





măsură ce companiile multinaționale au scăzut costurile pe lanțul de aprovizionare. În același timp, forța de muncă în transportul de camioane din țările dezvoltate a îmbătrânit. Vârsta medie a șoferului de camion din Marea Britanie este de 55 ani, în timp ce mai multe locuri de muncă au devenit computerizate. Bob Costello, economist-șef la American Trucking Associations, a declarat că numărul de șoferi în transportul general de marfă din SUA a scăzut la 430.000, față de 465.000 de oameni la începutul anului 2020.
„Lipsa șoferilor din SUA se înrăutățește; este mult mai rău decât a fost vreodată", a adăugat șoferul Aliaksandr Matsiash:
„Este ca o închisoare, nu este o slujbă. O faci și ajungi ca un zombi”, afirmă Matsiash.
Handout Keith Newton, secretar general al Chartered Institute of Logistics and Transport International, a declarat că membrii din Australia și Asia centrală au raportat o penurie de 20% a șoferilor de vehicule grele.
Cererea crescândă de mărfuri în timpul pandemiei a crescut volumul mărfurilor, în timp ce creșterea accelerată din sectorul comerțului electronic a crescut presiunea.
„Comerțul global devine din ce în ce mai complex, consumatorii doresc livrări mai rapide și pur și simplu nu există suficienți șoferi de camion calificați pentru a face față acestei cereri în întreaga lume", a spus Newton.

Transportator: Respectăm legea

Girteka este unul dintre cei mai mari transportatori din Europa. Intenționează să angajeze în total 7.000 de șoferi în acest an. Compania a anunțat că sunt necesari mai mulți angajați pe camion pentru a le permite altor șoferi să petreacă mai mult timp acasă.
Baltic Transline contestă portretizarea lui Matsiash, a condițiilor sale de muncă și de viață. Compania l-a informat că ar putea fi obligat să petreacă perioade lungi de timp în camion. Compania susține că „respectă cu strictețe legislația în vigoare și oferă cazare adecvată, precum și asigură condiții de muncă adecvate tuturor angajaților săi”.

Africa e soluția?

Marea Britanie, care are un necesar estimat la 100.000 de șoferi, a fost afectată nu numai de plecarea șoferilor din țările UE din cauza Brexitului și a pandemiei, ci și de reforma legislației fiscale introduse în acest an.
„Chiar dacă ni s-ar permite să recrutăm șoferi din UE, există și acolo o lipsă de șoferi”, a spus Rod McKenzie, de la Asociația Transportului Rutier. „Singurul loc

care nu are un deficit semnificativ de șoferi este Africa”.

Șoferii vor mai mult decât bani

Companiile de camioane din SUA caută, de asemenea, soluții în străinătate, în ciuda cotelor stricte de vize.

Anda Malescu, partener executiv la



Malescu Law, cu sediul în Miami, ajută companiile de camioane să obțină șoferi din Mexic, Canada și Africa de Sud. „Companiile sunt din ce în ce mai disperate”, a spus ea.

Walmart oferă un bonus la angajare de 8.000 de dolari pentru unii șoferi, în timp ce retailerul britanic John Lewis a anunțat intenția de a crește salariile șoferilor cu până la 5.000 de lire sterline pe an.

Salariile din Marea Britanie pentru șoferii de camion au crescut cu 21%, până la 36.800 de lire sterline, în mai puțin de un an, potrivit recrutorului Adzuna. Dar grupurile comerciale spun că bonusurile și o plată mai bună îi încurajează pe șoferi să treacă de la un angajator la altul. „Șoferii vor mai mult decât bani”, a spus Patrick Doran, care după șapte ani pe camion în Marea Britanie vrea să conducă autobuze.

Șoferii, duși la limită

Pentru șoferii de camioane, lipsa unor facilități adecvate, de la toalete și parcări până la locurile de odihnă sigure, reprezintă plângeri obișnuite. Mulți raportează un cerc vicios: lipsa de forță de muncă duce la o presiune mai mare asupra celor angajați pentru a îndeplini mai multe livrări.

Șoferii cred că nu mai merită efortul și perioadele lungi departe de casă. „Îmi plăcea slujba”, a spus Jose Queiros, cetățean portughez care a venit în Marea Britanie în 1990, dar a părăsit slujba de șofer de camioane în aprilie, după 12 ani. „Pe măsură ce trecea timpul, slujba a devenit din ce în ce mai grea, deoarece companiile vor doar să ne ducă la limită”.

Exploatarea șoferilor la nivel internațional

Herman Bolhaar, raportorul național pentru traficul de persoane în Olanda, a declarat că guvernul olandez nu a făcut suficient pentru a pune în aplicare reglementările, darămite să aducă în atenție condițiile de muncă ale șoferilor de camioane.



El a spus că autorităților din țara sa le lipsesc suficiente informații cu privire la exploatarea forței de muncă din industria transportului rutier și că „ar trebui să știm mult mai precis care sunt cifrele”.

„Exploatarea șoferilor este o problemă locală, nu este o problemă națională, este o problemă internațională", a spus el.

„Are de-a face cu economia, comerțul, costurile, profitul, dar, fundamental, este vorba despre drepturile omului, demnitatea umană și condiții de muncă corecte."

Publicitate





CEFIN TRUCKS SĂRBĂTOREȘTE LIVRAREA VEHICULULUI FORD TRUCKS CU NUMĂRUL 2000 ÎN ROMÂNIA

• Cefin Trucks a atins în iulie 2021, pragul de 2000 de vehicule Ford Trucks livrate în România • Ford Trucks a devenit un brand stabil pe piața din România, urcând permanent în topul brandurilor de vehicule comerciale, la nivel de vânzări, cu o cotă de piață de 10.8% (conform Raport Inmatriculari DRCPIV Ian-iulie 2021) • Cefin Trucks prevede o creștere și în 2021, cu ajutorul politicii sale orientate în jurul clientului, a planului de dezvoltare a rețelei de service și implementarea unui proces complex de digitalizare, care va facilita accesul tuturor celor implicați (clienți, furnizori, angajați și parteneri) la informații privind operațiunile și procesele companiei •

Cefin Trucks, unic importator și distribuitor al brandului Ford Trucks în România, sărbătorește livrarea vehiculului cu numărul 2000, prag atins în luna iulie 2021. Cu ocazia aniversării livrării primelor 1000 de unități Ford Trucks în România, parcurs realizat în 30 de luni, a fost setat un nou obiectiv, ca următoarele 1000 să fie livrate către clienții brandului în jumătate din timp, și anume 15 luni. În pofida unei perioade atipice, dificilă atât din punct de vedere social cât și economic, Cefin Trucks a reușit să îndeplinească obiectivul în vara anului 2021.

Următorul obiectiv este setat în condițiile unei accelerări a ritmului de vânzare, și constă în livrarea vehiculului cu numărul 3000 până la sfârșitul anului 2022.

Acest obiectiv și multe altele sunt posibile datorită implementării unei strategii complexe și a unei viziuni pe termen lung, care are la bază nevoile clienților, din zona de achiziții, servicii after sales din România și internațional, servicii financiare și informațiile despre flotă (localizare, gestiune transport, stil de condus, consum, tahograf, etc).

“Livrarea a 2000 de unități Ford Trucks în România nu reprezintă pentru noi un simplu număr. Acest rezultat este un semnal concret de apreciere din partea clienților, atât referitor la produse cât la serviciile pe care le oferim. Este de asemenea dovada unei munci extraordinare a echipei noastre și a tuturor celor implicați (funizori, clienți, finanțatori și acționari). Avem în jurul nostru o comunitate care se formează, și care generează toată dinamica companiei. Toate strategiile noastre se bazează pe principiul că, atunci când clientul are de câștigat, acest lucru se transformă în câștig și pentru companie. În acest scop, încercăm să creăm zilnic oportunitatea de a maximiza valoarea adăugată pe care o putem oferi clienților noștri și să implementăm produse și servicii pentru a îndeplini acest obiectiv esențial pentru succesul nostru.

Doar printr-un proces constant de îmbunătățire a serviciilor și a produselor pe care le oferim ca și companie, vom atinge, nu numai noua provocare de a livra 3000 de vehicule Ford Trucks până la sfârșitul anului 2022 dar și de a oferi cea mai mare valoarea adăugată pentru clienții noștri.”, a declarat Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks.

"Atingerea obiectivului de 2000 de vehicule Ford Trucks în România în timpul promis este o urmare firească a unei strategii comerciale și de brand atent urmărită în toate acțiunile noastre. Această strategie are în centru nevoile clienților noștri și dorința de a adăuga plus valoare afacerii lor, prin alegerea companiei noastre ca partner și a brandului Ford Trucks ca produs. Obiectivul nostru este să menținem Ford Trucks în topul preferințelor clienților, acolo unde suntem deja lideri în segmente precum cel al vehiculelor de construcții și cele specializate, și să păstrăm trendul ascendent al cotei de piață. Ford Trucks a dovedit deja un raport calitate-preț foarte bun și flexibilitate în fața cerințelor pieței pe care Cefin Trucks o poate acomoda prin experiența pe care o are în servicii integrate.

Principalii piloni pe care ne construim strategia de creștere, centrată pe parteneriatul cu clienții noștri, sunt:

- Digitalizarea și integrarea tuturor serviciilor din procesul de vânzare și post vânzare pentru a garanta un access ușor și transparent al clienților către toate informațiile relevante pentru o gestiune eficientă a parcului de vehicule;
- Servicii financiare rapide cu valoare adăugată pentru clienți: soluții de

leasing, plăți în rate, soluții de închiriere vehicule comerciale pe termen scurt și mediu;
- Servicii de Trade-In prin care preluăm și valorificăm camionul vechi pentru achiziția unui nou Ford Trucks;
- Crearea unei comunități Ford Trucks în România pentru a fi aproape de toți cei care ne aleg;
- Consolidarea rețelei naționale de vânzări, o echipă profesionistă care cunoaște deja foarte bine nevoile pieței și avantajele produselor ce vin în ajutorul clienților;
- Creșterea rețelei de service, pentru a fi alături de clienți oriunde aceștia au nevoie, în acest moment numărând deja 20 de locații în România. Dezvoltarea permanentă a rețelei internaționale de service Ford Trucks vine de asemenea în ajutorul clienților care aleg F-Max pentru transport internațional.", a declarat Gabriel Tudor, Sales Director & Ford Trucks Brand Manager.
„Ford Trucks este prezent în România din 2017, alături de partenerul nostru Cefin Trucks. Acest parteneriat s-a dovedit a fi un real succes în ultimii patru ani, timp în care brandul și-a consolidat poziția în piața de vehicule comerciale grele, în drumul către topul mărcilor din industrie. Ne concentrăm pe consolidarea poziției de lider în segmentul vehiculelor de construcții și specializate, în timp ce ne adaptăm la noile tehnologii și nevoile pieței permanent în evoluție. De asemenea,



Publicitate

Ford Trucks, lider în segmentul vehiculelor pentru construcții.*

Mândri că ne-ați ales să vă fim parteneri.
Pregătiți să contribuim la succesul și competitivitatea afacerii tale.

Gamă completă de vehicule pentru construcții: Autobasculante 4142 D
Mixere Beton 4142 M | Pompe Beton 4142 P | Autotractoare 3542 D și 1842 LR

Pentru mai multe detalii
www.ford-trucks.ro

Ford Trucks
Sharing the load

1 2018
1 2019

* Conform Rapoartelor de Înmatriculări comunicate de Poliția Română - DRPCIV / 2018-2019

CEFIN TRUCKS
Unic importator și distribuitor
www.ford-trucks.ro
Autostrada București-Pitești km. 13.2
Str. Italia I-7, Comuna Chiajna
+40 21 200 60 00 | info@ford-trucks.ro

Ford TRUCKS
Sharing the load



avem ca obiectiv să menținem trendul ascendent în segmentul de transport internațional, cu produsul Ford Trucks F-MAX.
Ford Trucks are o strategie complexă și ambițioasă de extindere internațională, după integrarea completă a rețelei Europei Centrale, de Sud și de Est în 2020, continuând în 2021 pentru țările din Europa de Vest, proces ce va ajunge la maturitate în 2022.
În timp ce extinderea rețelei de service atât națională cât și internațională contribuie foarte de mult la încrederea pe care o construim cu clienții noștri, accelerarea volumului de vânzări în România este, de asemenea, foarte importantă în 2022. Aceasta ne permite să ne setăm ca obiectiv ca următoarele 1.000 de unități Ford Trucks să fie livrate până la sfârșitul anului 2022.
Anul 2021 reprezintă încă un an de succes pentru Ford Trucks, când am crescut volumul de vânzări și cotele de piață, în special în pieţele europene. Am făcut pași importanți pentru a finaliza rețeaua noastră din Europa de Vest. Este deja evident că Cefin Trucks va închide anul 2021 printre lideri în ceea ce privește cota de piață și rămâne un candidat puternic pentru topul din 2022.", a declarat Koray Kuvvet, Managing Director Eastern Europe & Balkans pentru Ford Trucks.
Ford Trucks – evoluţie accelerată pe piaţa românească.
Luna mai 2017 a marcat o etapă importantă în evoluţia companiei, prin lansarea oficială a activității de importator Ford Trucks.
În primul an de activitate, Cefin Trucks, în calitate de importator și distribuitor al Ford Trucks, a înregistrat vânzări de 157 de unităţi (1% pentru segmentul de transport, 17% pentru segmentul de construcţii și 7% pentru segmentul de vehicule specializate), cu o cotă de 2,36%.
În al doilea an, compania și-a îndeplinit și depășit obiectivul stabilit, surclasând deja, în semestrul al doilea, doi competitori cu o prezenţă tradiţională pe piaţă. Numărul unităţilor vândute s-a dublat, ajungând la 357, iar cota de piaţă la 4,1%.
Vânzările au crescut și mai mult în 2019, cu peste 555 de unități livrate și o cotă totală de piață de peste 8%, cumulând în noiembrie 2019 un total de peste 1000 de unități Ford Trucks. Datorită lansării F-MAX, un vehicul perfect potrivit pentru transportul internațional, Cefin Trucks intenționează să-și mărească cota de piață în segmentul respectiv, unde potențialul de creștere rămâne foarte ridicat. Cefin Trucks a mizat pe păstrarea poziției de lider în alegerile clienților din segmentele de Construcții și Vehicule municipale și în 2020, atingând locul 4 în Topul Brandurilor de Vehicule Comerciale, cu o cotă de piață de 11,8%. Tot în 2020, Cefin Trucks și-a extins rețeaua de service, ajungând la 19 centre service în România, adăugând la o dimensiune multibrand a acesteia, prin inaugurarea serviciilor de reparatii Ford LCV în centrul din București.
În anul 2021, Ford Trucks atinge pragul de 2000 de unități vândute în România, urmând să seteze un nou obiectiv de creștere în acest sens, cel de 3000 de unități până la sfârșitul anului 2022. Păstrează poziția de lider în segmentul de construcții, devine lider și în cel al vehiculelor municipale și crește în cota de piață pentru segmentul reprezentat de F-Max.

Despre Cefin Trucks

Compania activează de aproape 25 de ani în sectorul auto, ca furnizor de produse și servicii integrate pentru lumea transportatorilor profesioniști, fiind cunoscută ca unul dintre cei mai mari distribuitori de vehicule comerciale din România. În decembrie 2016, Cefin Trucks a fost numit unicul importator și distribuitor în România al Ford Trucks și, din mai 2017, a început activitatea din acest nou rol.

Despre Ford Trucks

Ford Trucks este unul dintre cei mai mari producători internaționali de camioane de mare tonaj din lume. Acesta produce o gamă largă de vehicule, inclusiv tractoare, camioane de construcții și camioane de distribuție cu o greutate de peste 16 tone. Rezultatele dovedite ale calității, durabilității și eficienței vehiculelor comerciale Ford stau la baza strategiei internaționale a produselor Ford Trucks. La Ford Trucks, se întrepătrund mai mult de jumătate de secol de proiectare și experiență de producție cu expertiza în dezvoltarea de produse specifice pieței, pentru a construi principalele componente ale vehiculelor, inclusiv motoarele noi. În prezent, își desfășoară activitatea în Europa, Orientul Mijlociu, Africa, Rusia și CSI și continuă să își dezvolte rețeaua internațională pe trei continente.





SCANIA OPREȘTE PRODUCȚIA DE CAMIOANE ÎN FABRICILE DIN EUROPA

Constructorul suedez de camioane Scania a oprit producția la uzinele sale din Europa, la finalul lunii august 2021.

Parte a diviziei Volkswagen AG de vehicule comerciale Traton SE, Scania se confruntă cu o acută criză de semiconductori. Potrivit Reuters, toţi marii producători auto au fost nevoiţi să-şi reducă producţia în 2021, din cauza crizei de semiconductori pentru industria auto. Scania a oprit producţia la fabricile sale de camioane din Suedia, Franţa şi Olanda întreaga săptămână, a anunţat Karin Hallstan, purtătorul de cuvânt al companiei suedeze. Oficialul a informat că săptămâna următoare va fi oprită activitatea uzinelor din America de Sud, transmite Agerpres.

Întreruperile din lanţurile de aprovizionare şi deficitul de materii prime afectează operaţiunile a 70% dintre companiile suedeze din domeniul industriei, iar 16% dintre firme şi-au revizuit planurile de producţie pentru următoarele şase luni, arată rezultatele unui studiu publicat, luni, de Silf/Swedbank.

Geely, proprietarul producătorului auto suedez Volvo Cars, a anunţat oprirea producţiei la fabrica din Goteborg (Suedia) săptămâna aceasta, în timp ce AB Volvo, rivalul Scania, a avertizat recent că producţia va fi afectată din cauza crizei de semiconductori pentru industria auto.

Luna trecută, conducerea TSMC (cel mai mare producător de cipuri pe bază de contact din lume) a dat asigurări că deficitul de semiconductori cu care se confruntă industria auto se va atenua gradual pentru clienţii săi, din trimestrul trei din 2021, dar problemele legate de capacităţile de producţie s-ar putea extinde şi în 2022. Acest deficit a determinat autorităţile din Statele Unite şi Europa să subvenţioneze producţia.





MAREA BRITANIE. PLECAREA ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI DIN ESTUL EUROPEI A GOLIT RAFTURILE MAGAZINELOR

Marii comercianți din Marea Britanie își plănuiesc sezonul sărbătorilor de iarnă cu rafturi goale.

Deficitul șoferilor profesioniști cauzat de exodul de muncitori est-europeni din Marea Britanie ridică un semnal de alarmă pentru marile lanțuri logistice.

Marea Britanie se confruntă cu o criză acută a forței de muncă, accentuată de Brexit, dar mai ales de exodul muncitorilor din Estul Europei produs pe fondul pandemiei. Cea mai importantă criză, care afectează în special lanțurile de distribuție, este cea a șoferilor de camion. Se estimează că Marea Britanie ar avea nevoie în prezent de până la 100.000 de șoferi profesioniști.

Criza acestor muncitori, pe o piață de muncă obișnuită în trecut cu un surplus de muncitori est europeni, a dus în ultima perioadă la dispariția unor produse importante de pe rafturile magazinelor britanice. Supermarketuri mari precum Sainsbury's, Lidl, Aldi și Asda sunt puternic afectate de criză și au rafturi mai sărăcăcioase decât în mod normal.

Reprezentanții Sainsbury's au precizat pentru Europa Liberă că „disponibilitatea anumitor produse ar putea varia, dar alternativele sunt disponibile iar magazinele continuă să primească livrări zilnice".

Alte surse nu afișează același optimism. Potrivit unui raport al Asociației Transportului de Marfă, 64% din afaceri se confruntă cu deficite majore când vine vorba de forța de muncă. Un alt raport arată că actualul deficit ar putea ajunge până la 257.000 de șoferi profesioniști

Efecte asupra economiei

Președintele Asociației pentru Transport Rutier din Marea Britanie, Paul Mummery, a declarat pentru Europa Liberă că deficitul de șoferi profesioniști cauzează probleme majore în industrie și în alte sectoare care se bazează pe mișcarea de bunuri.

„Acest lucru înseamnă că supermarketurile nu sunt capabile să completeze stocurile la fel de eficient ca de obicei, ceea ce înseamnă că și cumpărătorii nu au întotdeauna alegerile cu care sunt obișnuiți. Ca urmare, prețurile ar putea crește," a avertizat Mummery în iulie.

Reprezentantul asociației atribuie criza actuală unui cumul de factori: muncitorii care pleacă în alte țări din Europa ca urmare a Brexitului și muncitorii care pleacă înapoi acasă din cauza pandemiei. Aici se mai adaugă și problema vizelor de muncă și problema întârzierii noilor calificări din cauza pandemiei.

Asociația din care face parte Paul Mummery este doar una care presează guvernul britanic pentru a introduce vize speciale pentru muncitorii din Est, calificați pentru astfel de meserii. Mummery a cerut guvernului britanic să angajeze muncitori din România și din alte părți.

Potrivit Oficiului Național de Statistică din Marea Britanie, în săptămâna 16-22 august 2021, s-a înregistrat o scădere în comerț de 2% față de săptămâna anterioară acesteia. Nivelul de comerț al săptămânii a atins numai 80% din aceeași săptămână din anul 2019.

Pe lângă cei 100.000 de șoferi profesioniști mai lipsește și mult personal din industria procesării de carne, care este compusă în proporție de două treimi din muncitori sosiți din afara Marii Britanii. Deficitul este estimat undeva la 14.000 de oameni pentru



un sector care are nevoie 95.000 de oameni.
În total, cifra de angajare a cetățenilor UE a scăzut cu 5% iar numărul muncitorilor români și bulgari a scăzut cu 24% de la 367.000 la 278.000. Cel puțin 100.000 de muncitori din țări cum sunt Cehia, Estonia, Ungaria, Letonia, Lituania, Polonia, Slovacia și Slovenia au plecat din Marea Britanie, 12% dintre ei s-au întors în țările de origine sau în altă țară europeană.
Două mari asociați din industria de logistică și comerț au adresat o scrisoare deschisă guvernului britanic, cerându-i să acționeze imediat. Logistics UK și Consorțiul de Comerț Britanic au adresat scrisoarea departamentului din guvern pentru afaceri, energie și strategie industrială, schițând trei puncte cheie pe care guvernul ar trebui să le adreseze înainte de perioada sărbătorilor care începe deja din noiembrie pentru britanici.

Printre cerințele grupurilor se numără:
- creșterea salariilor în domeniile pentru care există deficite;
- furnizare de bonusuri pentru angajați;
- implementarea de programe interne de instruire.

Șoferii profesioniști români care au lucrat în Marea Britanie s-au plâns în trecut de condițiile de muncă de pe piața britanică și de salariile în scădere. Asociațiile cer guvernului inclusiv să reconsidere acordul de vize temporare șoferilor profesioniști calificați, în contextul în care au plecat circa 25.000 de fondul pandemiei și al Brexitului.
Raportul Logistics UK pentru 2021 a estimat că cele mai semnificative probleme pentru recuperarea economică în acest an sunt noile relații comerciale cu UE, lipsa de consum intern a populației pe considerentul pandemiei dar și lipsa de muncitori și lipsa de recrutare a șoferilor.
Dr. Agnieszka Kubal a explicat pentru Europa Liberă în trecut că actuala criză a muncitorilor se datorează faptului că muncitorii din est se aflau în Marea Britanie cu un statut „semi-legal” iar singura lor pârghie, locul de muncă a dispărut pe perioada pandemiei, motiv pentru care s-au întors în țară. Unii dintre cei care s-au întors și-au deschis propriile afaceri, preferând acum să rămână în țară, pentru că nu mai găsesc condițiile de muncă atractive.





VIDEO. TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 04: FIDELIZAREA ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI

Ce metode folosiți pentru a vă fideliza angajații cei mai buni, șoferii și alte categorii de personal? - aceasta este întrebarea celui de-al patrulea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

Ioan Domnariu, director general Total NSA, și Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia, sunt protagoniștii celor 7 episoade ale celui mai nou show cu executivi din transporturile rutiere românești.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: Ce metode folosiți pentru a vă fideliza angajații cei mai buni, șoferii și alte categorii de personal?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: Folosim metode de a fideliza angajații în funcție de perioada angajării. La nivelul de șoferi s-au create trei grupe: șofer debutant, șoferi care au peste trei ani vechime și șoferi cu peste opt ani vechime. La fel și nivelul salarial este defalcat în funcție de aceste grupe, în funcție de modul de a reacționa la cerințele firmei și de modul de a păstra mașina.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: Prime, prime și iar prime. Toată lumea pleacă de acasă pentru bani. Pentru a-i stimula trebuie să le dăm prime. Este o perioadă foarte grea legată de încasări. Dar, din surse proprii, am încercat să le împărțim celor mai buni angajați anumite prime pentru a fi mulțumiți și pentru a veni cu drag la muncă.

Episodul 03

Ce ar trebui să facă autoritățile centrale și locale pentru ca transporturile din construcții să meargă mai bine?- aceasta este întrebarea celui de-al treilea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: Ce ar trebui să facă autoritățile centrale și locale pentru ca transporturile din construcții să meargă mai bine?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: Să facă infuzie de capital în proiectele în derulare. Să meargă pe linia de a demara alte noi proiecte, având în vedere că dezvoltatorii imobiliari din sectorul privat, în majoritate, au stagnat sau au renunțat la proiecte.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: Ține foarte mult de organizarea firmelor și de modul în care își gestionează lucrările și angajații. În construcții, cea mai mare problemă este lipsa șoferilor și a angajaților. Șoferii migrează, pleacă spre Vest.



Episodul 02
Cât de diversificată este flota de vehicule pentru construcții a firmei dumneavoastră și care este nivelul de investiții pe care îl aveți în vedere pentru reînnoirea ei? - aceasta este întrebarea celui de-al doilea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: Cât de diversificată este flota de vehicule pentru construcții a firmei dumneavoastră și care este nivelul de investiții pe care îl aveți în vedere pentru reînnoirea ei?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: Societatea noastră dispune de aproximativ 100 de basculante, din care 60 sunt cap tractor cu semiremorcă și 40 autobasculante 8X4. În acest an, am reînnoit flota cu aproximativ 15 basculante 8X4 din care 9 Ford și restul Volvo.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: Avem o flotă de camioane pentru betoane, pentru asfaltări și deszăpezire. Avem utilaje diversificate, mașini, echipamente. Acum, înnoim flota și am început să cumpărăm vehicule de la Ford Trucks, o flotă de 10 camioane. La anul sperăm să investim din nou cumpărând alte 10 camioane Ford Trucks.

Episodul 01
Pandemia a dus la o scădere a volumelor în transportul rutier de persoane și de marfă. Transportul din construcții nu a scăzut în 2020. Care credeți că este explicația acestei mențineri de volume? - aceasta este întrebarea primului episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: Pandemia a dus la o scădere a volumelor din transportul rutier de marfă și de persoane. Transportul de construcții la rămas la același nivel. Cum credeți că se explică acest lucru?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: Explicația că transportul de construcții nu a scăzut se datorează faptului că guvernul a făcut infuzie de capital în proiectele care se derulau. Cred că e o soluție foarte bună.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: În 2020 s-au început în forță lucrările de infrastructură. Foarte multe ministere au realocat bani către Ministerul Transporturilor. Fiind un an greu, o țară numai prin infrastructură își poate reveni dintr-o criză.



VIDEO. CONTROALELE ISCTR S02E05: UN PATRON DE FIRMĂ DE TRANSPORT RUTIER NEMULȚUMIT

Patronul-șofer al unei firme de transport rutier internațional de marfă este nemulțumit de câștigurile pe care le are, în cel de-al cincelea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR".

Un patron nemulțumit

Inspectorii ISCTR opresc un camion și cer actele șoferului: atestatul, buletinul, informații despre firma pentru care muncește. Este firma șoferului care este și patron. El are trei camioane iar acum transportă pepeni. I se cer documentele de proveniență a mărfii, copia conformă, verificarea tahograf. Inspectorul îl întreabă de ce tremură, de ce are emoții.

I se cere legitimația de serviciu și să prezinte rovinieta. Poza de pe documentele șoferului cade. I se cere să scoată cartela tahograf pentru verificări. Marfa este transportată la București, fiind cumpărată de la Ruse.

Inspectorul îi spune că îl așteaptă cu documentele la mașină. Șoferul spune că afacerea merge foarte greu, că are trei camioane. „Am angajați și din familie de care sunt foarte mulțumit. Transportăm mărfuri generale iar eu sunt patronul firmei din București”, explică șoferul.



Patronul spune că este foarte greu, în România nu sunt autostrăzi, nu sunt parcări, sunt probleme mari cu timpii de conducere și odihnă.

„Aș vrea autostrăzi pentru a putea circula ca în UE. Am o afacere și rămân cu mai puțini bani decât un șofer. Muncesc pentru șoferi. Prețurile oferite de bursele de transport, de intermediari sunt foarte mici. Am fost oprit în Franța și am fost felicitat pentru că sunt în regulă. Dacă ești serios poți face afaceri și în România. Dar viitorul nu sună bine. O să plecăm toți într-o zi. E vorba de banii cu care rămâi la final, foarte puțini, cât să îmi întrețin familia. Jumătate din banii câștigați îi bag în camion. Am dat 2.000 de lei pe un cauciuc, am luat două, am schimbat placa de la podea și anul acesta nu mai merg în vacanță”, spune patronul.

Șoferul a fost în regulă cu actele și a fost felicitat de inspectorul ISCTR.



Plăcuțe de înmatriculare nedemontabile

Angajații Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier îi reține unui ucrainian plăcuțele de înmatriculare ale camionului.

Șoferul ucrainian nu vorbește nicio limbă străină. Inspectorul îi explică modul în care trebuie să ia pauza obligatorie. Îi spune că nu a făcut



pauza obligatorie și a condus non-stop. Inspectorul îi spune că a condus 10 ore fără nicio pauză.
I se spune, de către inspector, că trebuie să plătească o amendă și că autocamionul va fi imobilizat timp de 9 ore. Plăcile camionului i se reține. Dimineața, după odihna de 9 ore de pauză și plata amenzii, poate primi plăcuțele înapoi și să plece cu camionul.
Șoferul îl conduce pe inspector la camion și îi arată că plăcuțele de înmatriculare nu pot fi demontate. Inspectorul îi aplică amenda, iar șoferul semnează. Inspectorul îi spune că, a doua zi dimineața, după ce va achita și amenda, va primi toate actele camionului și va putea pleca mai departe.

Un șofer bulgar

La final, un șofer profesionist bulgar este amendat pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă.
Inspectorul ISCTR cere toate documentele legate de cap-tractor și de remorcă. Îi cere și cartela tahograf. Șoferul ia la cunoștință că i s-a citit cartela tahograf. I se spune că va trebui să plătească o amendă la Giurgiu.
Inspector ISCTR: „Șoferul bulgar, în urma datelor analizate din cartela tahograf, nu a putut face dovada activității desfășurate în ultimele zile. A avut cartela retrasă din tahograful digital. Am întocmit proces verbal de contravenție pe baza înregistrărilor din ultimele 28 de zile. I-a fost imobilizat camionul până la plata contravenției”.

SEZONUL 02 EPISODUL 04

În cel de-al patrulea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", trei șoferi profesioniști sunt verificați de inspectori. Un rus moldovean are o înregistrare pe tahograf care se bate cap în cap cu o adeverință care spune că în acea perioadă era în concediu de odihnă. Apoi, un șofer de autobuz nu poate prezenta un contract de închiriere în baza căruia face cursele. Și, la final, asistăm la un control complet al unui șofer profesionist care transportă mărfuri ADR.

SEZONUL 02 EPISODUL 03

Patru șoferi profesioniști sunt verificați de inspectori în cel de-al treilea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR".
Un șofer de camion primește o amendă de 1.000 de lei pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă. "Cine nu muncește, nu greșește!", concluzionează conducătorul auto.
Un șofer de autobuz se alege cu o amendă de 600 de lei.
Un șofer turc închide lista amendaților, cu 300 de lei. El face scandal că trebuie să își plătească amenda la bancă sau la poștă și că nu poate să plătească întreaga sumă cu cardul.
Cel de-al patrulea șofer profesionist scapă neamendat dar are și el o serie de nemulțumire legată de starea drumurilor din România.

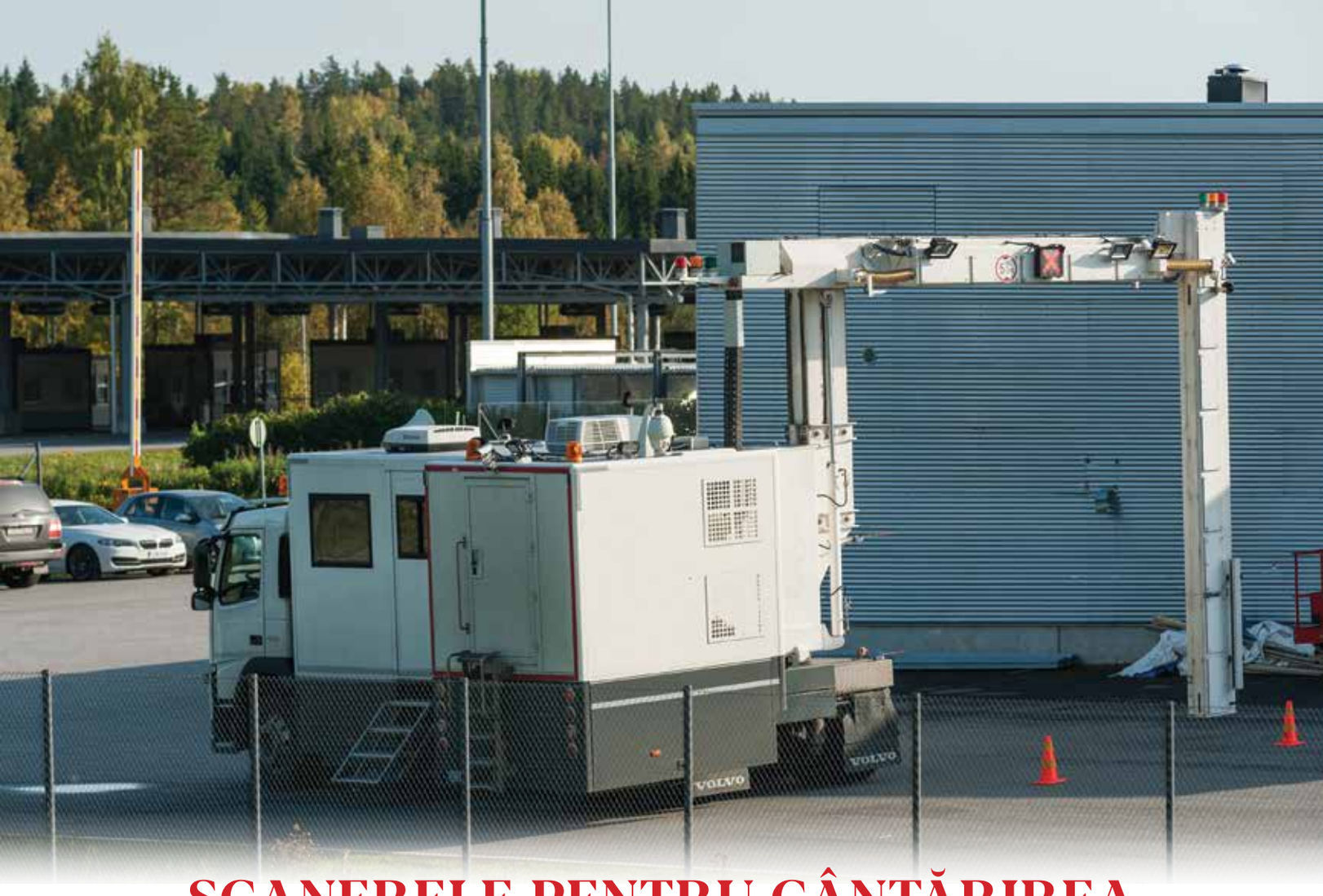
SEZONUL 02 EPISODUL 02

În cel de-al doilea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", aveți întâlnire cu trei șoferi profesioniști. Primul a luat o amendă de 1.000 de lei după ce s-a încurcat în explicații despre cum a ajuns, în mod "miraculos", din Grecia până în România, pe camion, cu <<colegu' și șefu'>>.
Un șofer turc a fost amendat tot cu 1.000 de lei pentru că nu a respectat timpii de odihnă.
Al treilea șofer profesionist se declară mulțumit de firma la care lucrează, în special pentru că ajunge în fiecare seară acasă, la familie.

SEZONUL 02 EPISODUL 01

Serialul viral "CONTROALELE ISCTR" a revenit, la finalul anului 2019, cu un nou sezon. În deschiderea sezonului 02, Florin Gagea, inspector de stat șef al Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), a răspuns "tirului" întrebărilor jurnaliștilor TIR Magazin.





SCANERELE PENTRU CÂNTĂRIREA CAMIOANELOR, NEFOLOSITE DE DOUĂ DECENII

Scanerele mobile din vămi pentru lupta împotriva contrabandei sunt defecte din 2016.

Ministrul Finanțelor, Dan Vîlceanu a explicat că „atunci când se împart banii din buget pentru investiții, fiecare componentă ANAF primește câte ceva și niciodată banii nu sunt destui pentru a acoperi toate nevoile". Cu alte cuvinte, problema este că nu s-au alocat bani pentru scanere mobile de niciun guvern din 2016 până acum.
„Noi avem în momentul de față la vot final în Camera Deputaților, care e și decizională, înființarea Autorității Naționale Vamale. Este un pas înainte pentru a rezolva problemele legate de investiții pe care statul român trebuie să le facă în funcționarea vămilor din România", a spus Vîlceanu.
Atunci când se împart banii din buget pentru investiții, fiecare componentă ANAF primește câte ceva și niciodată banii nu sunt destui pentru a acoperi toate nevoile. Tocmai de aceea, prin înființarea acestei autorități care va avea un buget credem noi că putem să rezolvăm problema scanerelor care este o problemă reală.
„Este evident nevoie de aceste investiții care, din punctul meu de vedere, vor fi făcute odată ce va fi înființată Autoritatea. Pe de altă parte, într-o săptămână de când n-am luat ministerul nu aveam cum să fac ceva în legătură cu acest subiect", a mai spus el.

Problema scanerelor

Lupta împotriva contrabandei se desfășoară greu în România pentru că nu avem scanere mobile funcționale, dacă ne uităm la rapoartele Curții de Conturi. Asta în condițiile în care, în 2018 și 2019, în România au fost înregistrate 316.608 intrări în țară a mijloacelor destinate transportului de marfă. Este vorba despre sistemele ROBOSCAN/MIS.

Revista TIR Magazin a consultat rapoartele Curții de Conturi din 2019 și 2020

Referirea la scanere este foarte precisă: „Începând cu luna februarie 2018, echipamentele nu mai sunt autorizate pentru funcționare", se arată în raportul pe anul Curții de Conturi din 2019 aferent anului 2018.
„Strategia pe termen mediu a Agenției Naționale de Administrare Fiscală 2017-2020 a fost aprobată prin Ordinul Președintelui ANAF nr. 945/2017, în cadrul căreia au fost





VERSUS

&

SEZONUL 02





SERIALUL EXECUTIVILOR DIN TRANSPORTURILE RUTIERE

&

DIN DECEMBRIE 2019, PE TIRMAGAZIN.RO SI FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN



stabiliți indicatorii de performanță strategici subsecvenți obiectivelor strategice, care caracterizează activitatea de colectare a veniturilor, gestiune a declarațiilor pentru impozite și taxe, inspecție fiscală, control venituri persoane fizice, activitatea de asistență contribuabili, resurse umane, contabilitate, informații fiscale, strategie și relații internaționale, activitatea Direcției Generale Antifraudă Fiscală și activitatea Direcției Generale a Vămilor.

Pentru autoevaluarea activității, ANAF utilizează efectiv un număr de 36 de indicatori de performanță, care sunt calculați prin produsul informatic de gestiune a acestora, permițând efectuarea unor analize în dinamică a realizării lor, a unor rapoarte/situații centralizatoare necesare analizei evoluției indicatorilor specifici. Din analiza acestor indicatori se poate concluziona faptul că ANAF a reușit să atingă nivelurile planificate pentru unii dintre indicatori. Dintre aceștia enumerăm câțiva indicatori care permit o evaluare obiectivă a performanței ANAF în colectarea creanțelor fiscale:

- utilizarea sistemelor mobile pentru controlul vamal nedistructiv al mijloacelor de transport și containerelor (tip ROBOSCAN/MIS) cu radiații ionizante cu raze Gamma: indicatorul asigură comensurarea numărului de controale efectuate cu sistemele mobile de control nedistructiv ROBOSCAN/MIS cu radiații ionizante cu raze Gamma funcționale din totalul numărului de intrări în țară a mijloacelor destinate transportului de marfă.

În anii 2018 și 2019 nu a fost efectuat niciun control cu sistemele de control nedistructiv ROBOSCAN/MIS cu radiații ionizante cu raze Gamma, deși în România au fost înregistrate 316.608 intrări în țară a mijloacelor destinate transportului de marfă. Aceste echipamente sunt defecte din august 2016 și nu au fost alocate fondurile necesare pentru mentenanță. Începând cu luna februarie 2018, echipamentele nu mai sunt autorizate pentru funcționare.

- utilizarea în BVF-Grad I a instalațiilor radiologice pentru controlul vamal nedistructiv al bunurilor tip RAPISCAN, Vidisco FoxRaylle, Vidisco Blaze, Itemiser ș.a. (excepție Roboscane/MIS-urile): în anul 2019 au fost efectuate 4.134 de controale cu instalațiile radiologice pentru controlul vamal nedistructiv în cazul mărfurilor, bunurilor, coletelor, autoturismelor, microbuzelor, autocarelor pentru birourile vamale de frontieră de grad I. Comparativ cu anii 2018 și 2017, când au fost efectuate 20.116 controale și, respectiv, 212.716 controale, în anul 2019 au fost operate de circa 50 de ori mai puține astfel de verificări față de anul 2017”.

Nici în 2019 nu s-au făcut controale

Curtea de Conturi a depus un raport și în anul 2020. Din el reiese că, în anul 2019, scanerele au fost tot nefuncționale.

Documentul arată că: „Utilizarea sistemelor mobile pentru controlul vamal nedistructiv al mijloacelor de transport și containerelor (tip ROBOSCAN/ MIS) cu radiații ionizante cu raze Gamma” a fost: „Numărul de controale efectuate

CONTROALELE ISCTR

SEZONUL 02



DIN NOIEMBRIE 2019

PE TIRMAGAZIN.RO SI
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN



cu sistemele mobile de control nedistructiv ROBOSCAN/MIS cu radiații ionizante cu raze Gamma – ZERO" / „ Numărul de intrări în țară a mijloacelor destinate transportului de marfă" - ZERO
Documentul mai arată că: „Utilizarea instalațiilor radiologice pentru controlul vamal nedistructiv al bunurilor tip RAPISCAN, Vidisco FoxRaylle, Vidisco Blaze, Itemiser, ș.a. (excepție Roboscane/MIS-uri)" a fost: „Numărul de controale efectuate cu instalațiile radiologice pentru controlul vamal nedistructiv cu radiații ionizante cu raze X în cazul mărfurilor, bunurilor, coletelor, autoturismelor, microbuzelor, autocarelor la intrarea/ieșirea în/din țară" – ZERO.

Nu are cine să le opereze

În 2020 a mai fost o tentativă de punere în funcțiune a scanerelor, ANAF organizând o licitație destinată achiziției serviciilor de manipulare a scanerelor.
„Agenția Națională de Administrare Fiscală (ANAF) a inițiat și derulat, în anul 2019, două proceduri de achiziție care au fost anulate, deoarece ofertele au fost declarate neconforme. Precizăm că a fost inițiată a treia procedura pentru achiziția serviciilor de manipulare (mentenanță și reparații), prin încheierea unui acord cadru pentru o perioada de 4 ani, pentru sistemele mobile tip Roboscan/MIS, iar, în prezent, această procedură este în stadiul de aprobare a documentației de atribuire și a strategiei de contractare", a declarat secretarul de stat în Ministerul Finanțelor, Atilla Gyorgy.
Potrivit Programului Național de Reformă, adoptat de (ex) Guvernul Orban, termenul de încheiere a acordului cadru pentru serviciile de manipulare ale instalațiilor radiologice din dotarea Unității Nucleare a ANAF era trimestrul II 2020. Nici până azi nu s-a materializat nimic.

Mai 2020: controalele se fac cu câini

Nici unul din cele 15 scannere care ar trebui să verifice camioanele cu marfă care intră în România nu funcționează, a confirmat-o ministerul de Finanțe într-un răspuns la o interpelare de anul trecut. În consecință, vama folosește „echipaje canine".
În răspunsul la interpelare, secretarul de stat Atilla Gyorgy, din ministerul de Finanțe, arată că cele „15 sisteme mobile pentru controlul vamal nedistructiv al mijloacelor de transport marfă și al containerelor, tip Roboscan/MIS, sunt menționate în Autorizația de deținere nr.VG 2002/2019, fără drept de utilizare".
Două licitații pentru repararea lor au eșuat, a treia era în curs de desfășurare în aprilie 2020, când ministerul de Finanțe a transmis Parlamentului acest răspuns.
În consecință, România apelează la tradiționala metodă a câinilor: „Astfel, activitatea desfășurată în anul 2019 de cele 36 de echipe canine ale autorității vamale din România s-a concretizat atât prin confiscarea de bunuri și aplicarea de amenzi contravenționale, în valoare totală de 1.609.694 euro, cât și printr-un număr de 36 de descoperiri de droguri și substanțe interzise".

Scanere luate acum două decenii

Primele trei scanere de tip MIS (Mobile Imagining System) Rapiscan, de producție americană, au fost cumpărate în anii 2002 și 2003, pe care statul le-a plătit cu bani dintr-un împrumut de 12,6 milioane de euro de la Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare, parte a Băncii Mondiale.
Alte 5 Roboscanere tip M1, construite de MB Telecom, au fost achiziționate în 2008, cu 3,8 milioane de euro, bani primiți de România printr-un proiect PHARE. Încă 7 roboscanere au fost cumpărate între anii 2010 și 2012, dar prețul lor nu a mai fost divulgat. Încă din 2014, 14 din cele 15 scannere nu funcționau. Ulterior, a cedat și cel de-al 15-lea.

Cum funcționează Roboscanerele

Roboscan este răspunsul la nevoile în continua creștere pentru scanarea de înaltă performanță a cargo-urilor.
Este cel mai avansat din punct de vedere tehnologic scanner cu raze gamma din lume având capabilități imagistice impresionante care asigură cea mai ridicată productivitate pentru inspectarea cargo-urilor fără a compromite siguranța și securitatea operatorilor. Principiul patentat de funcționare telecomandată este o caracteristică unică a acestui produs, cu un impact pozitiv asupra costurilor de operare, fapt ce îl transformă în singurul scanner mobil ce garantează radiație profesională zero pentru operatori și protecție totală împotriva incidentelor cauzate de cargo-uri periculoase sau de atacuri teroriste ce țintesc punctele de frontieră.

Premierul cunoaște problema

Florin Cîțu, în ianuarie 2020, când era ministru de Finanțe, spunea într-un interviu pentru Digi24, că

TIC

TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII



IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA



MARIAN CIOCAZAN
NEDELCU,
DIRECTOR GENERAL
CONSTRUCȚII GENERALE
OLTENIA

DIN LUNA IANUARIE 2021
PE TIRMAGAZIN.RO
ȘI FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN



scanerele „nu funcţionează, sunt de legendă aceste scanere în ANAF".
„Se pare că nu au prea mers niciodată. În cel care a mers la un moment dat a intrat un TIR. E ireal", a afirmat Cîțu.
„Una din soluţii este să facem ce fac cei din UE, să facem vămuirea la destinaţie, pentru că azi, tot controlul e la vama respectivă şi e greu de controlat. Dacă vămuirea se face la destinaţie, deciziile sunt mai uşor de controlat. Dacă ne încăpăţânăm să ţinem tot controlul la graniţă nu vom rezolva niciodată problema. Cu scanere, fără scanere, totdeauna e factorul uman acolo. Aici e decizia mea, vom găsi cea mai bună soluţie", a explicat la vremea aceea Cîțu.
Nu s-a găsit nicio soluție.

Ministru: Sunt stricate special

În 2018, Eugen Teodorivici, pe când era ministru al Finanțelor, spunea că România are 15 scanere mobile și niciunul nu funcționează, precizând că, la vremea aceea, era un singur scaner fix.
„Ele sunt stricate special. Mașinile în vamă loveau aceste scanere astfel încât să le decalibreze și să nu mai poată funcționa. Asta se întâmplă. Am bugetat la rectificare 200 de noi vameși care să vină, neafectați de sistem, să înceapă să lucreze. Mă gândesc și la un management pe care să-l asigure altcineva decât vama. Modul în care se fac verificările trebuie să aparțină altcuiva independent total de ceea ce înseamnă vama din România, cum se practică și în alte state", a afirmat Teodorovici.



Fostul ministru de Finanțe Eugen Orlando Teodorovici se lăuda că va rezolva problema acestor scannere defecte și estima la un miliard de euro veniturile suplimentare la buget doar din combaterea contrabandei cu țigări.
„E un obiectiv foarte ambiţios, dar care se va realiza. Toate punctele vamale din această ţară vor fi modernizate (...) Până la final de an, cel târziu în 2019, vreau să le vedem rentabilitate. Scannerele vor fi funcţionale. Vama va fi reabilitată, modernizată cu tot ceea ce înseamnă echipamente fixe, mobile şi portabile. Nu va exista ideea de nefuncţional. Nu se va face pe eşantion (...) Tot ce înseamnă acces în ţară va fi cu scanner fix, adică nu ai pe unde să treci, decât prin scannere şi va făcută sută la sută scanarea, nu pe eşantion. Numai din ţigări se pot aduce la bugetul de stat cam un miliard de euro", a afirmat Teodorovici în mai 2018.
El spunea că a avut discuții la nivel înalt cu marile companii din lume care produc aceste scanere, chiar să și deschidă în România puncte, centre de formare chiar, și fabricarea unor componente.



„Polonia a deschis în septembrie a doua fabrică de componente pentru scanerele pe care le au în vămi, cu o companie chineză. Am prevăzut bani în buget pentru a cumpăra astfel de echipamente atât pentru reabilitare puncte vamale, echipamente fixe și echipamente mobile", a precizat Teodorovici în 2018.
Ce a spus Teodorovici nu s-a concretizat.

CONTROALELE ISCTR

SEZONUL 01

CONTROALELE ISCTR este un reality show gândit special pentru internet, care este postat pe rețelele sociale de mare anvergură (Facebook, Youtube) dar și pe site-urile TIRMagazin.ro și PolitiaRutiera.ro.

CONTROALELE ISCTR: UN TOTAL DE PESTE 2,6 MILIOANE VIZUALIZARI





Episoadele primului reality show din transporturile românești "CONTROALELE ISCTR" au devenit virale imediat după lansare și au acumulat peste două milioane de vizualizări pe Facebook.
Cel mai vizionat a fost episodul 07, care a ajuns la peste 1,5 MILIOANE de vizualizări.



TRECEREA LA TRANSPORTUL VERDE, SUBFINANȚATĂ DE UE. LIPSESC 20 MILIARDE DE EURO

Facilitatea pentru Conectarea Europei (CEF) 2021-2027, Regulament al cărui raportor este europarlamentarul Marian-Jean Marinescu a fost adoptat în plenul Parlamentului European.

„Mă bucur că am reușit să ajungem la votul final pentru Regulamentul Facilitatea pentru Conectarea Europei (CEF), după lungi și grele negocieri cu Consiliul. Este un regulament foarte important pentru că stabilește politica de transport a Uniunii pentru următorii 7 ani, dar la fel de importante sunt și capitolele referitoare la digital și energie. Sunt proiecte de care vor beneficia toți cetățenii europeni, proiecte care produc locuri de muncă și creștere economică. În plus, o infrastructură modernizată, sustenabilă și sigură va contribui la reducerea emisiilor poluante, va permite implementarea unor noi tehnologii și va sprijini redresarea economică a Uniunii.

O muncă intensă de negociere cu Consiliul

Pot spune că a fost o muncă intensă de negociere cu Consiliul, în principal pentru a asigura o finanțare echilibrată a tuturor proiectelor europene de infrastructură. Sunt mulțumit că, în urma acestui effort, am reușit să securizăm finanțarea necesară pentru modernizarea și extinderea conectării europene la nivel de transport, energie și digital, atât cât am putut. Pentru că statele membre au, după părerea mea, un discurs paralel, prin care susțin decarbonizarea dar, în același timp, nu alocă suficiente fonduri pentru a ajunge la acest lucru. Așa cum a fost stabilit bugetul pentru CEF, vă asigur că, fără investiții din celelalte fonduri europene, nu vom ajunge în 2030 să avem îndeplinite țintele de mediu și nivelul de decarbonizare din sectorul transport.

Politica de transport a Uniunii este subfinanțată

Din păcate, politica de transport a Uniunii pentru următorii 7 ani este subfinanțată și asta în cea mai grea perioadă. Suntem la al doilea Regulament CEF și reamintesc că, în 2011, Comisia a propus 50 miliarde euro pentru acest program iar acum, din păcate a propus doar 30 de miliarde euro. Dacă în 2011 banii nu erau suficienți, vă dați seama că acum fondurile sunt prea puține dacă ne gândim doar la puternica presiune privind decarbonizarea în transport. Putem doar să sperăm că banii vor fi folosiți în mod eficient.

Iar când spun asta mă gândesc la sloganul lansat de Comisie, Shift to Rail –trecerea la transportul feroviar– pe care dacă vrem să îl transpunem în realitate trebuie să și avem cale ferată. Să nu uităm că Shift to Rail este unul dintre cele mai ambițioase obiective ale CEF. După opinia mea, în Uniunea Europeană nu există un sistem de cale ferată la nivelul cerut pentru a transfera de pe calea rutieră și de pe aer pe calea ferată.

Pe de altă parte, cred că mai este nevoie, pe lângă cheltuirea eficientă a banilor, și de o guvernare europeană pentru transportul feroviar. Avem nevoie de standardizare, avem nevoie de interoperabilitate. În acest moment, la trecerea dintre un stat membru în altul trebuie să schimbi locomotiva, mecanicul și să respecți un alt regulament.

Sunt foarte multe lucruri de făcut și de aceea pledez pentru o guvernare europeană care să armonizeze



regulile din transportul feroviar și care să direcționeze investițiile acolo unde este cea mai mare nevoie de ele. Aștept o reacție din partea Comisiei, cu atât mai mult cu cât am depus și un proiect pilot în acest sens iar răspunsul este din păcate negativ. Dacă vrem să punem în aplicare sloganurile pe care le lansăm, atunci trebuie să avem o gestionare la nivel european.

Programul fanion al UE

Facilitatea pentru Conectarea Europei (CEF) este programul fanion al Uniunii care reglementează conectarea Uniunii în transport, energie și în sectorul digital, printr-un program cu un buget total de 33,7 miliarde pentru anii 2021-2027, dintre care pentru transport sunt alocate 25,81 miliarde euro, pentru energie 5,84 miliarde euro iar pentru digital 2,07 miliarde euro. În plus, programul are în vedere și îmbunătățirea mobilității militare, căreia îi sunt destinate 1,69 miliarde euro, cu condiția ca noua infrastructură militară să poată fi folosită și în scopuri civile. Pe lângă sectorul transport, CEF are ca obiective și dezvoltarea și modernizarea infrastructurii energetice și a rețelelor digitale, inclusiv a sistemelor 5G", a scris europarlamentarul Marian-Jean Marinescu.

Pachetul Mobilitate, contestat

66 de eurodeputați au semnat o scrisoare deschisă adresată vicepreședintelui executiv al Comisiei Europene, Frans Timmermans, și comisarului european pentru transporturi, Adina Vălean, în care solicită Comisiei Europene să modifice prevederile Pachetului Mobilitate I, defavorabile transportatorilor români, ca urmare a studiilor de impact care arată că măsurile adoptate afectează obiectivele climatice ale UE.
„După cum știți, mulți membri ai Parlamentului European, în continuare nu sunt de acord cu unele prevederi ale Pachetului Mobilitate I. Deși nu am reușit să îl respingem la vot, încă nu este totul pierdut. Dar, pentru a remedia marile probleme din acest pachet, avem nevoie de obiectivitate și transparență din partea vice-președintelui Frans Timmermans și a Comisiei în general. Alături de 66 de colegi parlamentari, am semnat scrisoarea deschisă adresată vice-președintelui Timmermans și Comisarului Adina Vălean prin care solicităm transparență, dialog și obiectivitate referitor la ce urmează să facă Comisia cu rezultatele studiului din februarie 2021", a scris Marinescu, într-o postare pe Facebook, unde a publicat și conținutul scrisorii.
De altfel, eurodeputatul român a solicitat în trecut întocmirea unor astfel de studii. Comisia Europeană a publicat în luna februarie rezultatele a două studii pe care le-a comandat pentru a evalua impactul așteptat al două aspecte specifice ale pachetului I de mobilitate, adoptat la 15 iulie 2020. Rezultatele sugerează că obligația de întoarcere a camioanelor și cotele impuse operațiunilor de transport combinat sunt susceptibile de a avea efecte negative, inclusiv o creștere a emisiilor de transport.
În trei scenarii studiate de către Comisia Europeană, creșterea emisiilor de CO_2 variază de la 0,8% la 4,6%. La momentul respectiv, eurodeputatul Marian-Jean Marinescu a salutat studiile publicate de Comisia Europeană privind Pachetul de Mobilitate, document legislativ care afectează activitatea transportatorilor din Europa de Est, inclusiv România.
„Îmi este foarte greu să cred că un studiu (care arată negru pe alb că măsura privind întoarcerea camioanelor în țara de origine, la fiecare 8 săptămâni, va produce 2,9 milioane tone emisii CO_2 în plus și va crește cu 4,6% emisiile din transport doar pentru anul 2023) va rămâne doar un studiu într-un sertar", a continuat europarlamentarul român, amintind că tot Comisia Europeană a stabilit că, până în 2050, emisiile generate de sectorul transport trebuie să scadă cu 90%. Astfel, el a solicitat Comisiei Europene să inițieze modificarea Pachetului Mobilitate I.

Cele trei legi, aprobate

„Dacă vice-președintele Frans Timmermans, responsabil cu Pactul ecologic, consideră că angajamentul zero emisii poluante nu este doar un slogan, atunci trebuie să anunțe urgent că, alături de Comisarul pentru Transport, va modifica Pachetul Mobilitate I, să anunțe când o va face și ce va cuprinde și, mai ales să îi invite la dialog pe toți cei interesați. Altfel, întreaga credibilitate a angajamentelor asumate în Pactul Ecologic, pe care domnul Timmermans îl patronează va fi compromisă", a conchis Marian-Jean Marinescu.
Parlamentul European a aprobat, la 9 iulie 2020, toate cele trei acte legislative care vizează Pachetul Mobilitate, fără amendamente și în forma adoptată de miniștrii statelor membre ale UE, susținând astfel regulile revizuite pentru a îmbunătăți condițiile de muncă ale șoferilor și pentru a opri denaturarea concurenței în transportul rutier. Acest vot a dezavantajat transportatorii din Europa de Est, nouă state membre din regiune, inclusiv România, solicitând anterior Parlamentului European să aducă modificări la Pachetul Mobilitate, care să ţină cont de competiţia echitabilă, de obiectivele UE în politica de mediu şi de piaţa unică, precum şi de noile realităţi socio-economice post-Covid-19.
La 23 octombrie anul trecut, România a sesizat Curtea de Justiție a Uniunii Europene pentru "anularea prevederilor problematice din Pachetul Mobilitate I".



SUSPENDAREA PERMISULUI 120 ZILE PENTRU ŞOFERII CARE CIRCULĂ PE CONTRASENS PE AUTOSTRADĂ

Poliția Rutieră propune sancțiuni mai dure pentru şoferii care nu respectă regulile de circulație pe autostradă, principalele modificări vizând circulația pe contrasens şi pe banda de urgență.

Propuneri pentru modificarea Codului Rutier

Astfel, şoferii care circulă pe contrasens ar putea fi sancţionaţi cu amenzi mai mari şi reţinerea permisului pentru o durată de 120 de zile faţă de 60 de zile, în prezent, în timp ce, pentru circulaţia pe banda de urgenţă se propune măsura complementară de suspendare a permisului pentru 60 de zile.

Purtătorul de cuvânt al Poliţiei Române, Georgian Drăgan, a prezentat aceste propuneri într-o conferinţă de presă ca reacţie la valul de accidente din ultima perioadă:

"Recent, Poliţia a făcut o serie de propuneri pentru modificarea Codului Rutier. Vrem să introducem în legislaţie ,,conduita agresivă" a participanţilor la trafic, care acum nu se regăseşte. Dacă ne referim la circulaţia pe contrasens, acum se sancţionează cu amendă de la 870 de lei la 1305 şi permis suspendat pentru 60 de zile.

Propunerea este ca amenda să fie în clasa a IV-a, cu amendă până la 2900 de lei şi permis reţinut pentru 120 de zile. Pentru circulaţia pe banda de urgenţă a autostrăzii acum sancţiunea este doar amendă, vrem ca permisul să fie suspendat pentru 60 de zile. Când circulăm pe autostrad[, viteza este mai mare şi pericolul creşte.", a precizat Drăgan.

"Totodată, la MAI se lucrează îmbunătăţirea cadrului legal pentru pregătirea cursanţilor din şcolile de şoferi", a mai anunţat reprezentantul IGPR.

Din giratoriu, pe contrasens

În luna iulie 2021, într-un filmuleţ postat pe Facebook de unul dintre conducătorii auto aflaţi în trafic, se observă cum mai multe maşini circulă pe contrasens pe Autostrada A2, unele pe banda de urgenţă, iar altele chiar pe banda întâi.

Câteva zile mai târziu, Polițiștii din Cluj au început o anchetă după ce un șofer nu a ținut cont de regulile de circulație și a mers pe contrasens pe breteaua de coborâre de pe autostrada A3 Transilvania. „În urma imaginilor apărute în spațiul public referitoare la un autoturism care circula pe contrasens pe breteaua de coborâre de pe autostrada A3 Transilvania, polițiștii din cadrul Biroului de Poliție Autostradă s-au sesizat din oficiu, în cauză fiind efectuate verificări în vederea identificării conducătorului auto și luării măsurilor legale față de acesta", anunță IPJ Cluj. Șoferul ar fi fost filmat în Nădășelu, județul Cluj. Șoferul unui autoturism din Satu Mare a intrat în sensul giratoriu, însă la ieșire s-a încadrat pe celălalt sens de mers și a ajuns direct pe contrasens.







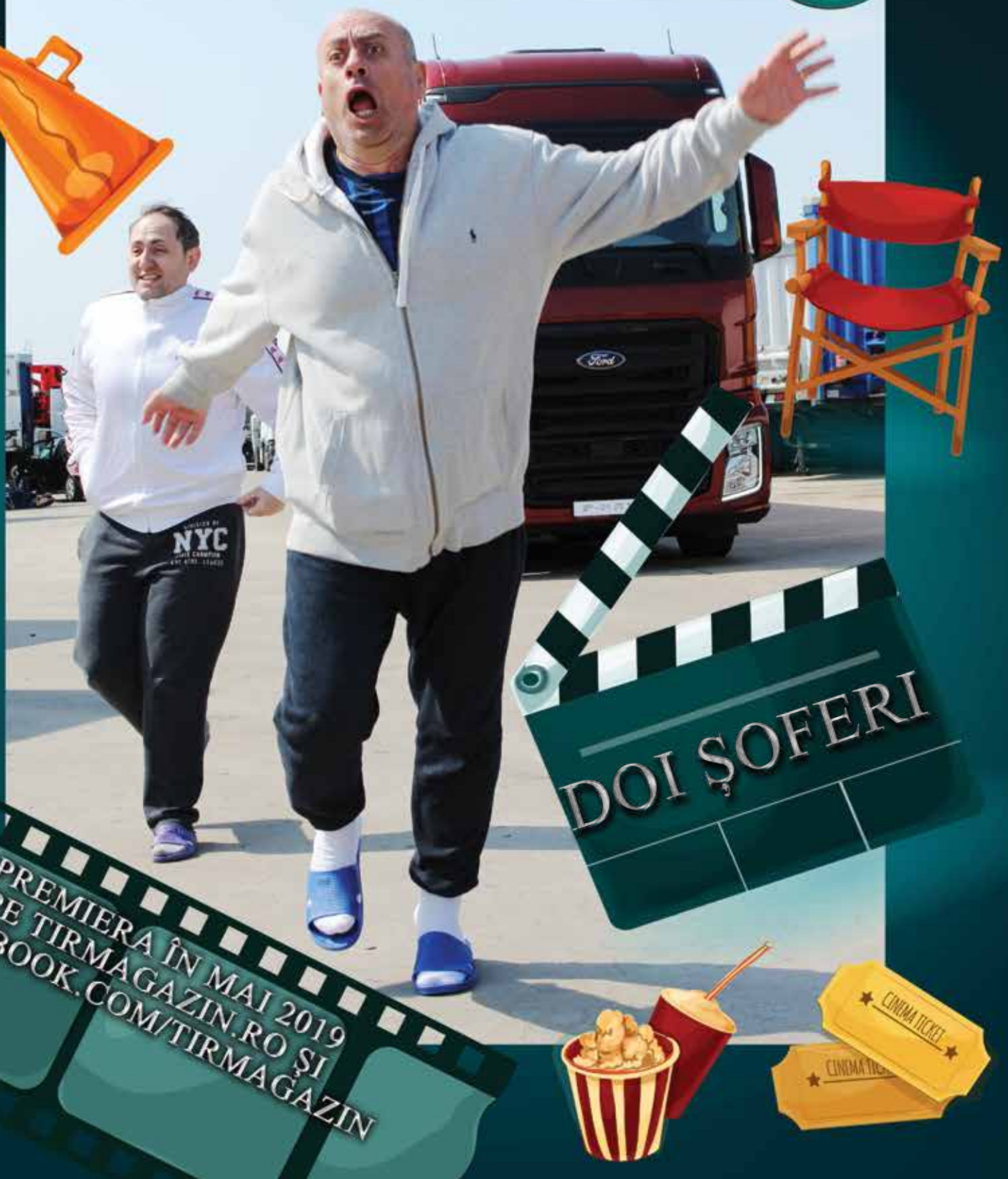






NAE ALEXANDRU EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE COMEDIE DIN ISTORIA TRANSPORTURILOR ROMÂNEȘTI



PREMIERA ÎN MAI 2019
PE TIRMAGAZIN.RO ȘI
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN



41 DE PARCĂRI SECURIZATE CONSTRUITE DUPĂ ASASINAREA ȘOFERULUI DE CAMION MIHAI SPĂTARU

În prezent se construiesc 41 de parcări noi cu zone sigure şi securizate de parcare pentru camioane (SSTPA – safer and more secure truck parking areas) în UE în cadrul rețelei transeuropene de transport.

Anunțul a fost făcut de comisarul european pentru transporturi, Adina Vălean.

Banii sunt europeni

De asemenea, Comisia Europeană va crea cadrul necesar prin care se vor stabili standardele de certificare pentru parcările de camioane sigure şi securizate la nivelul întregii Uniuni. Acest document va clasifica nivelul de securitate al fiecărei parcări şi va impune un pachet minim de servicii pentru aceste zone de parcare.
Comisia, de asemenea, va susţine financiar atât statele membre, cât şi direct operatorii privaţi, pentru a construi cât mai multe zone sigure şi securizate de parcare pentru camioane sau pentru a le moderniza pe cele existente.
Aceste precizări au fost făcute de comisar într-un răspuns oferit în numele Comisiei Europene la o întrebare parlamentară adresată Executivului UE de eurodeputatul Eugen Tomac, în legătură cu protecţia şoferilor de transport rutier de mărfuri în parcări şi în tranzit.
El a evocat evocând cazul şoferului român Mihai Spătaru, care a fost înjunghiat într-o parcare în Franţa chiar în faţa ochilor soţiei sale.
De asemenea, numeroşi şoferi şi organizaţii ale transportatorilor raportează cazuri de tâlhărie, de furt de combustibil sau de călători clandestini care doresc să ajungă în Regatul Unit.

Obligați de Pachetul Mobilitate

Noul pachet privind mobilitatea al UE cere ca şoferii de camion să aibă perioade de repaus zilnic şi săptămânal, în condiţii optime de siguranţă, igienă şi cazare, însă este nevoie ca statele membre să asigure şoferilor aceste condiţii.
Or, când conducătorii de camioane sunt atacaţi chiar în parcările în care ar trebui să-şi efectueze perioada de repaus, nu se poate vorbi de o reală aplicare a standardelor cerute de Uniunea Europeană, remarcă eurodeputatul.
„Pentru a se asigura că şoferii se pot odihni în siguranţă pe şosele, ar trebui construite în UE zone de parcare pentru camioane mai sigure şi mai securizate (SSTPA – safer and more secure truck parking areas).
În conformitate cu Pachetul Mobilitate I, Comisia lucrează în prezent la un act delegat de stabilire a standardelor şi a procedurilor UE de certificare a SSTPA-urilor. Acest act va furniza cerinţe clare privind nivelurile de securitate şi un nivel comun de servicii pentru aceste



zone de parcare.
Comisia sprijină statele membre şi operatorii privaţi în eforturile lor de a construi mai multe SSTPA-uri în UE, prin asigurarea finanţării pentru dezvoltarea acestei infrastructuri în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei (MIE). Acest lucru vine în sprijinul construirii de noi SSTPA-uri, dar şi al modernizării zonelor de parcare existente care nu dispun de infrastructura de securitate şi de servicii necesare.
În cursul ultimei cereri de propuneri din 2019 din cadrul MIE privind infrastructura sigură şi securizată, 11 proiecte au primit finanţare pentru construirea a 41 de SSTPA-uri suplimentare în UE în cadrul reţelei transeuropene de transport. MIE va continua să sprijine construirea de SSTPA-uri în perioada 2021-2023", se spune în răspunsul publicat pe site-ul Comisiei Europene.

Un caz care a revoltat Europa

În noaptea de 16 spre 17 mai 2021, brăileanul Mihai Spătaru, șofer român de camion, se afla într-o parcare de pe autostrada A28 din Franţa, între Abbeville și Amiens, în zona de odihnă Translay. Era cu soția lui, împreună cu care făcea echipaj pe camion.
Cei doi veneau din Anglia şi urmau să facă o livrare în Spania. La un moment dat, Mihai i-a spus soţiei că merge la toaletă, a coborât din camion, dar a fost atacat cu o sabie şi înjunghiat de două ori, în inimă şi spate. Tânărul de 39 de ani a murit la scurt timp, sub privirile îngrozite ale soţiei.
Marţi, 15 iunie, la aproape o lună de la teribila crimă, procurorii francezi au anunţat că au fost prinşi presupuşii criminali ai lui Mihai. Este vorba despre doi kurzi, cetățeni irakieni, ambii în vârstă de 27 de ani. Unul a fost arestat în regiunea Rouen, celălalt în Grand-Synthe din nord.
Potrivit France Bleu, unul dintre suspecţi a fost prins cu ajutorul unei măşti chirurgicale, care i-a căzut în parcare în noaptea crimei. Anchetatorii au prelevat probe ADN de pe mască, ceea ce a dus la identificarea bărbatului. Cu toate acestea, cei doi irakieni contestă faptele. Dacă vor fi găsiți vinovați, ei riscă până la 30 de ani de închisoare.

Zeci de mii de oameni pentru siguranța șoferilor

Urmare a acestui incident, Asociația Voluntari în Europa a demarat o campanie de strângere de semnături în vederea depunerii lor la Parlamentul European împreună cu solicitarea modificării legislației pentru a garanta siguranța șoferilor în parcările europene.

„În UE se transportă terestru, în fiecare zi marfă de miliarde de euro. Chiar dacă sectorul transport de marfă terestru este vital şi chiar dacă spaţiul Uniunii Europene este considerat un spaţiu de libertate şi justiţie, conform principiilor Tratatului de Funcţionare a UE, condiţiile oferite şoferilor pe parcusul traseului în parcările europene nu sunt deloc sigure, nu respectă demnitatatea şi securitatea acestora.
Vom face referire mai ales la criminalitatea din parcările Europei, în care doar furturile de motorină şi combustibil ajung la suma de 8,2 milioane de euro pe an dar cel mai grav este că zeci de şoferi îşi pierd viaţa anual în aceste parcări, fiind uciși de bandele de hoţi sau de bandele de migranţi ilegali care încearcă să ajungă la destinaţia dorită urcându-se cu forţa într-un camion.
La ora actuală, cea mai fierbinte ţară în materie de criminalitate în parcările de camioane rămâne Franța, unde sunt raportate cele mai multe furturi de motorină, marfă, acte şi valori din cabină, atacuri violente ale migranţilor asupra camioanelor cu destinația Anglia.
Solicităm Parlamentului Uniunii Europene să ia măsuri urgente de modificare a legislaţiei în domeniu pentru a garanta siguranţa şoferilor şi a bunurilor materiale.", se arată într-o petiție intitulată „Opriți asasinatele șoferilor în parcări!", adresată Parlamentului European. Petiția a fost semnată de peste 26.000 de oameni.





CNAIR: CONTROVERSATUL ION LIXANDRU, ACUZAT DE CONFLICT DE INTERESE

Controversatul Ion Lixandru, implicat în dubioasa privatizare a ITIA București, fost vicepreşedinte ARILOG şi UNTRR, este acuzat de conflict de interese de către unul dintre sindicatele din CNAIR.

Sindicatul ”Elie Radu”, care reuneşte angajaţi din CNAIR, consideră că Ion Lixandru, care este în acelaşi timp membru în CA al CNAIR şi proprietar şi administrator al unui grup de firme cu activitate de transport şi comerţ cu mobilă, precum şi vicepreşedintele Uniunii Naţionale a Transportatorilor Rutieri din România, s-ar putea afla în incompatibilitate.

În replică, Ion Lixandru a declarat pentru News.ro că problema sindicatului este că ”a venit unul care se comportă ca antreprenor”. ”Au 19 zile medie prezenţă la muncă în acest an, în şase luni de zile! Cu pauze de masă incluse în program şi care sunt si plătite. Mai au şi peste 10 sporuri. Când m-am uitat peste ele, mi-au stat în gât. Am privit toată situaţia ca antreprenor care plăteşte salarii şi toate taxele către stat. Sporurile reprezintă până în 60% din venituri”, a susţinut el, precizând că ”de-asta există companii de stat bolnave şi că ce a fost la metrou e subţire”.



Ion Lixandru a fost numit în 6 august membru provizoriu în CA al CNAIR, pentru o perioadă de patru luni, începând din 8 august până în 7 decembrie, ”cu posibilitatea prelungirii pentru motive temeinice pentru maxim şase luni”.

”Sindicatul Drumarilor ”Elie Radu”, care reuneşte angajaţi ai Companiei Naţionale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), semnalează un posibil caz de incompatibilitate al domnului Ion Lixandru, care este membru în Consiliul de Administraţie şi, în acelaşi timp, este proprietar şi administrator al unui grup de firme cu activitate de transport şi comerţ cu mobilă. De asemenea, domnul Ion Lixandru este şi vicepreşedintele Uniunii Naţionale a Transportatorilor Rutieri din România. Practic, prin această numire în Consiliul de Administraţie, ”lupul” a fost pus ”paznic la oi”.

Cei vechi din compania de drumuri au o vorbă: CNAIR va fi condusă mereu ori de constructori, ori de transportatori. Dar chiar aşa pe faţă, fără nici o frică! Consiliul de administraţie este un organ de supraveghere şi control în cadrul companiei. Cum poate un transportator important din România să exercite aceste prerogative în contextul în care interesele lui sunt legate şi de business-ul pe care îl conduce?”, afirmă sindicaliştii într-



un comunicat.
Ei afirmă că, din anul 2016, Ion Lixandru este proprietar şi administrator al unui grup de firme cu investiţii de peste 20 mil. euro, cu activitate de transport şi comerţ cu mobilă.
”Un articol din Contractul Colectiv de Muncă obligă salariaţii să completeze o declaraţie privind calitatea de angajat, acţionar/ administrator la firme care au ca obiect de activitate efectuarea operaţiunilor de transport intern, internaţional şi activităţi conexe acestora, iar deţinerea uneia dintre calităţile anterior menţionate în cadrul unei societăţi comerciale constituie abatere disciplinară gravă şi conduce la desfacerea disciplinară a contractului individual de muncă.
Acest articol din CCM nu se aplică şi membrilor din Consiliul de Administraţie? Cum este posibil să nu fi sesizat Ministerul Transporturilor, la numirea membrilor Consiliului de Administraţie, această posibilă incompatibilitate? Dar de ce nu se sesizează Agenţia Naţională de Integritate? Sau este legală această numire?”, întreabă reprezentanţii sindicatului din CNAIR.
Ei susţin că de ani de zile semnalează că o parte din transportatori (care nu respectă legislaţia) distrug drumurile din cauza gabaritului depăşit şi a nerespectării regulilor privind transporturile grele de pe drumurile publice!
”Semnalăm că nu putem repara cât pot ei distruge! Şi, în acest fel, am ajuns să solicităm dreptul de a cântări noi TIR-urile şi autovehiculele de transport, care circulă pe drumurile naţionale şi autostrăzi, pentru a depista eventualele ilegalităţi! Chiar domnul Ion Lixandru a fost unul dintre cei care au susţinut crearea Organismului unic de control ISCTR – prin unificarea serviciilor de la ARR, RAR, CNADNR cu sprijinul guvernului de la acea vreme (în prezent, CNAIR are drept de control al gabaritului doar la punctele de trecere a frontierei, în vreme ce ISCTR cântăreşte pe întreg teritoriul României)”, mai afirmă ei.
Lixandru a declarat pentru News,ro că sindicaliştii benficiază de facilităţi şi sporuri, iar el priveştee situaţia ca antreprenor şi nu va valida decât un contract colectiv de muncă corect.
”Sunt doar administrator la CNAIR. Mă interesează să protejez cheltuiala corectă a banului public. Sunt şi proprietar al companiilor mele: Camion Logistic, Metal Construct Carpatina (inchiriere spaţii proprii industriale), Romtrailer Service (reparaţii vehicule tractate). Acestea nu au legătură cu domeniul de activitate al CNAIR. Problema celor care fac aceste afirmaţii e că a venit unul care se comporta ca antreprenor. Este vorba de sindicatul din cadrul companiei. Aceştia au 19 zile medie prezenţă la muncă în acest an, în şase luni de zile! Cu pauze de masă incluse în program şi care sunt si plătite. Mai au şi peste 10 sporuri. Când m-am uitat peste ele, mi-au stat în gât. Am privit toată situaţia ca antreprenor care plăteşte salarii şi toate taxele către stat. Sporurile reprezintă până în 60% din venituri. Le-am spus: ”Băieţi, nu mai merge, cât sunt eu aici. Acum le tremură izmenele că se duce starea de alertă şi se va renegocia contractul colectiv de muncă. Că acesta va expira şi va trebui renegociat. Şi dacă eu sunt acolo, nu îl voi valida, decât în condiţii corecte în care să plătim activitatea. Sunt 6.900 de oameni în CNAIR, care au multe avantaje, nu am detalii câţi dintre ei sunt membri de sindicat. De-asta există companii de stat bolnave. Ce a fost la metrou e subţire”, a afirmat el.



CINCI PROIECTE DE INFRASTRUCTURĂ, GATA PÂNĂ LA FINAL DE 2021

Un ciot de pe Autostrada Transilvania, Pasajul Mogoșoaia, tronsonul doi de pe Autostrada Sebeș – Turda, centura Mihăilești și un drum de legătură cu Vama Giurgiu ar urma să fie deschișii la finalul acestui an.

Sebeș – Turda, poveste fără sfârșit

Lucrările la Autostrada Sebeș – Turda ar fi trebuit să înceapă în 2014 când s-au și anunțat câștigătorii licitației. Pe autostrada de 70 de kilometri ar fi trebuit să se circule din 2016, dar acest lucru nu s-a întâmplat. Primele două loturi din Autostradă s-au deschis abia în 2018.

Pe tronsonul 2 al autostrăzii Sebeș – Turda încă se lucrează, deși inaugurarea era preconizată pentru 2016. Pe jumătatea dinspre Turda se circulă.

Primul tronson a fost deschis la finalul anului 2020. Mai puțin nodul rutier care de la la Alba Iulia, care va fi deschis o dată cu lotul doi. Acest lot se află într-un stadiu de 95% dar constructorul încă întâmpină probleme pe ultimii metri. Una este legată de alunecarea de teren de la Oiejdea, unde se lucrează la corpul autostrăzii, iar pe dealul unde se exercită presiunea asupra piloților forați, pe lângă cele două foreze era în funcțiune o a treia care lua probe pentru studiul geotehnic. De asemenea s-a montat un strat de material geotextil pentru a stabiliza terenul și a preveni o eventuală alunecare viitoare.

La kilometrul 40, se lucrează la zidul de sprijin de la rampa drumului județean 142L. "Toate lucrările la zidul de sprijin vor fi finalizate până la începutul lunii viitoare", scria presa locală.



O altă problemă este de natură juridică

O familie din localitatea Sâncrai, muncipiul Aiud, a dat în judecată Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere și societatea Aktor, constructorul lotului 2 al autostrăzii Sebeș – Turda, solicitând oprirea lucrărilor în zona locuinței sale.

Reclamanții își justifică demersul prin disconfortul provocat de praf și zgomot, în condițiile în care lucrările de construcție se derulează la câțiva metri de proprietatea lor. Situația este aproximativ similară cu cea înregistrată în 2019 – 2020 la Oarda de Sus, pe lotul 1, unde proprietarii unei case aflate în imediata apropiere a șantierului au reușit să blocheze, temporar, în justiție lucrările ca urmare a zgomotului și prafului de pe șantier.



Pasajul Mogoșoaia, prima reușită de pe Centura București

Primul pasaj de pe actuala Centură a Capitalei va fi finalizat în această toamnă când va fi redat circulației. Ioan Diaconescu, responsabilul proiectului „Pasaj Mogoșoaia" a susținut zilele trecute că: „Stadiul e avansat (62-63%) și sperăm că lucrările vor fi finalizate înaintea termenului prevăzut în contract. Antreprenorul lucrează în două ture (și ziua și noaptea), având mobilizate în șantier peste 60-70 de utilaje. S-au finalizat lucrările pentru rampa Otopeni în proporție de 90-95%. Placa de suprabetonare la pasaj este realizată 100%. Acum se execută lucrările necesare la rampa dinspre Chitila. Avem un stadiu de aproximativ 95%”.

Stadiul lucrărilor la Pasaj Mogoșoaia:

Stadiul lucrări august 2021: 65%
Stadiul lucrări iunie 2021: 49%
Stadiul lucrări mai 2021: 47%
Stadiul lucrări aprilie 2021: 42%
Stadiul lucrări septembrie 2020 - 26%.

Detalii tehnice:

Lungime: 800 m
Cost: 6,8 mil. Euro
Constructor: Strabag SRL
Contract semnat în: octombrie 2018 (licitația lansată din iunie 2017)
Termen de finalizare: 24 de luni (de la începerea construcției)
Lucrări începute: aprilie 2020
Termen de finalizare: aprilie 2022
Finalizare dorită de Ministerul Transporturilor: Q4 2021.

Mogoșoaia este una dintre intrările în București care intersectează Șoseaua de centură. În absența unui pasaj suprateran, în orele dimineții dar și în intervalul 16 – 20, în toate sensurile se formează cozi de kilometri. Atât pe Șoseaua de centură dar și la intrarea, respectiv, ieșirea din București din zona Mogoșoaia.

Centura București este un coșmar pentru șoferi și pentru locuitorii Capitalei. Din cei 70 de kilometri, nici măcar o treime nu este modernizată. Chiar și pe porțiunea modernizată întâlnești gropi sau sensuri giratorii improvizate făcute din plastic.





Ciotul care „deschide” alți 30 de km

Tronsonul A3 de la Târgu Mureș la Ungheni (Aeroport) nu este unul lung, un „ciot” de doar puțin peste 9 km - 4,5 km de autostradă și 4,7 km de drum de legătură cu patru benzi - însă vine în continuarea a 33 de kilometri de autostradă deja dați în trafic și ar permite șoferilor să intre pe autostradă mult mai aproape de Târgu Mureș. În momentul de față stadiul lucrărilor a depășit 70%, iar autoritățile de la transporturi speră ca deschiderea traficului să aibă loc până la finele anului.

Chiar dacă discutăm doar de un tronson foarte scurt, el este „unul de efect care va rezolva o (bună) parte din problemele de trafic” din zonă, după cum apreciază Asociația Pro Infrastructura.

O filmare arată stadiul lucrărilor. Ar mai fi circa 30% din lucrare de executat, însă autoritățile sunt optimiste și speră că deschiderea traficului va avea loc mai devreme, chiar înainte de sfârșitul anului.

La ora actuală se lucrează la finalizarea structurilor și a nodului rutier cu DJ151D. Totodată, se așterne stratul final de uzură și se mai lucrează și la cele două sensuri giratorii prin care proiectul se conectează la Municipiul Târgu-Mureș.



Tronsonul face parte din Autostrada Transilvania, primul contract de infrastructură rutieră mare semnat în regiune. În 2003, premierul Adrian Năstase anunța că Autostrada Transilvania (450 de km) va fi terminată în 2011. După ce a încasat un milliard de dolari, compania constructoare Bechtel a reușit să finalizeze doar 50 de kilometri.

Porțiunea dintre Brașov și Târgu Mureș a fost complet abandonată. Între Târgu Mureș și Gilău sunt 105 kilometri, deschiși fiind 84 de kilometri, mai puțin porțiunea Ogra – Câmpia Turzii. Pe tronsonul Gilău – Borș, în lungime de 162 de kilometri, este un adevărat dezastru. A fost finalizată doar 10% din autostradă, pentru restul tronsoanelor termenele de deschidere fiind 2022 – 2024. Unele porțiuni, de exemplu, Poarta Sălajului - Zalău (15 km) sau Zalău - Nușfalău (25 km), încă se licitează.



Cei 3 kilometri construiți în 10 ani

Varianta de Ocolire Mihăilești – de pe DN6 – este un proiect de infrastructură care a fost reluat în 2019. Lucrările au început în 2011, dar în 9 ani s-au finalizat numai 30% dintre lucrări.

În 2011, CNADNR a demarat proiectul, iar licitaţia a fost câştigată de spaniolii de la Contrat Ingineria Y Obras. Numai că șantierul nu a demarat deloc, iar spaniolii au abandonat în doar câteva luni proiectul.

În 2016, Compania de Drumuri a reușit să contracteze lucrarea cu alți spanioli - Copisa Constructora Pirenaica SA.

Lucrarea care trebuia să dureze un an s-a împotmolit, iar spaniolii au reușit în doi ani să execute doar un sfert din ce aveau de facut.

Proiectul s-a înțepenit în birocrație relocări de utilități, exproprieri, canale evacuare ape pluviale și mobilizarea slabă a constructorului.

În 2019, Ministerul Transporturilor a denunțat și a relansat licitația.

Viarom Construct a câștigat noul contract, în noiembrie 2020, pentru circa 37 milioane de lei.

Care sunt cifrele contractului

„Durata de execuție a contractului este de 12 luni. Perioada de garanție a lucrărilor este de 5 ani.





- Realizarea variantei de ocolire va cuprinde următoarele lucrări:
- Realizarea propriu-zisă a variantei de ocolire și modernizarea străzii Potcoavei;
- Amenajarea intersecțiilor existente în cadrul proiectului; Varianta de ocolire - km 21+200 al DN 6 - intersecție giratorie - km 24+800 al DN 6
- intersecție giratorie Strada Potcoavei, realizare de intersecții la nivel prin racordare simplaăcu arc de cerc;
- Realizare rețea de iluminat public;
- Lucrări de siguranța circulației”, arată CNAIR.



Drum mai ușor spre Vama Giurgiu

„Coborâm spre sud, către granița cu Bulgaria, unde vom avea, începând de anul acesta, un drum rapid care va lega Vama Giurgiu-Ruse cu DN5. Are câte 2 benzi pe fiecare sens, separator median și o lungime de 5,7 km. Este construit din beton, cu o tehnologie nouă. Stadiul fizic a ajuns la 50% aici.

Aceasta va fi o intrare/ieșire din țară modernă, care are și un alt mare avantaj - degrevează orașul Giurgiu de tranzitul auto și, implicit, de poluarea astfel provocată”, a anunțat fostul ministru Cătălin Drulă. Ex-ministrul a explicat: „Avem un proiect de care eu sunt foarte mândru că îl facem. La intrarea dinspre Bulgaria, la Giurgiu, ne vom urca pe un drum nou, un drum expres, ca o autostradă de 6 kilometri, care ocolește complet Giurgiu și ne scoate în DN5, la nord de oraș. Este un drum cu patru benzi, cu separare pe mijloc, realizat din beton. E o premieră după experimentul eșuat din anii '90 București-Fundulea.

Soluția de atunci a dat greș. A fost un exemplu de așa nu. Acum CNAIR s-a gândit bine să înceapă cu un proiect micuț, un proiect pilot, pentru că astfel de drumuri și autostrăzi din beton se fac ca în multe alte țări și există analize că pe un ciclu de costuri, pe durata de viață a drumului, devine mult mai ieftin. Lângă Giurgiu se va lucra mecanizat de către o firmă austriacă ce a mai făcut în România piste de aterizare din beton, deci ar trebui să iasă totul brici”, a declarat Drulă.

„Cu o lungime de 5,72 de kilometri, acest drum de legătură va ajuta la ocolirea orașului Giurgiu pentru a ajunge în Vama Giurgiu. Mai mult, chiar și în aceste vremuri de pandemie, camioanele care așteaptă intrarea în țara vecină staționează pe kilometri întregi în orașul Giurgiu. Noul drum de legătură va elibera orașul de o parte a traficului greu și va scurta timpul de deplasare dintre vamă și DN5 pe relația cu Capitala. Dacă antreprenorul se va mobiliza bine, ar avea șanse să finalizeze lucrările până la finele acestui an”, descrie Asociația Construim România acest proiect.



Drum de legătură DN5 - Vama Giurgiu

Lungime: 5,72 km Constructor: PORR Construct
Valoare: 107 mil lei. fără TVA
Contract semnat în: 19.11.2019 (proiectare și execuție)
Lucrări începute: 21 octombrie 2020
Termen contractual: Q4 2022
Finalizare posibilă: Q4 2021.



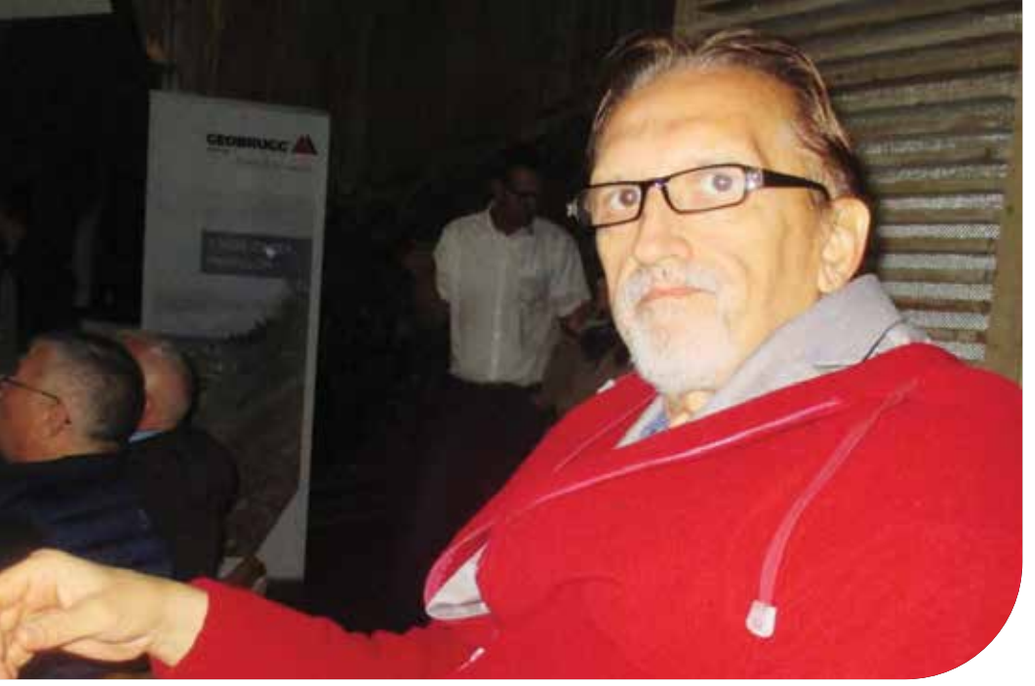
CNAIR VERSUS ALEXANDRU HOFFMAN

În ediția din luna august 2021 a revistei TIR Magazin am publicat o scrisoare de la un inginer constructor CFDP, specializat în Consolidări de Terasamente, cu o vechime profesională de 35 de ani, care vorbește despre modul dubios în care se fac angajările în cadrul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR).

În CNAIR, "lipsa de experiență a factorilor de decizie este una din cauzele care conduce la întârzierea și calitatea îndoielnică a unor proiecte" - este titlul acestui articol. Între timp, am primit și punctul de vedere al CNAIR, dar și o serie de clarificări ale lui Alexandru Hoffman la punctul de vedere al CNAIR.

Redăm integral această scrisoare:

"Aș dori să vă expun cazul meu ca fost angajat la CNAIR. Numele meu este Alexandru Hoffman. Am vârsta de 60 de ani. Experiența mea în domeniul construcției de drumuri este de 35 de ani ca inginer cu specializarea CFDP. Sunt de asemenea absolvent al Liceului german din București. Am lucrat în execuție, inclusiv în Germania, în consultanță și o mare parte din cei 35 de ani, în proiectare la IPTANA. Specializarea mea, începând de la examenul de diplomă de inginer care a avut ca temă consolidarea unui teren de fundare cu capacitate portantă redusă la un drum din zona Deltei Dunării, a fost cea din domeniul geotehnicii. Activitatea mea de bază în acest domeniu a constat în proiectarea de lucrări de stabilizare a alunecarilor de teren din zona drumurilor, lucrări de susținere a taluzurilor și versanților, lucrări de îmbunătățire și ranforsare a terenurilor de fundare ale terasamentelor de drum. Am avut funcții de șef proiect, șef de colectiv, verificator intern de proiecte și consilier tehnic, ca să enumăr pe cele mai importante. În luna aprilie a anului curent am aflat că se scot la examen posturi de ingineri la unități de implementare a studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice de execuție. Am considerat că la experiența mea, mai ales de inginer proiectant, mi-aș putea aduce contribuția la sfârșit de carieră pentru activitatea de derulare a unor proiecte de autostrăzi și de drumuri expres. Am participat la examenul care s-a dat atât scris, cât și oral, obținând nota cea mai mare din 7 participanți la proba scrisă și a doua notă la proba orală. Acest lucru se poate constata pe site-ul CNAIR la secțiunea CARIERE. Din cele 7 posturi vacante scoase la concurs, au fost admise doar 2 persoane, printre care și subsemnatul. Acest fapt m-a surprins întrucâtva, pentru că la proba scrisă am trecut 6 din 7, astfel încât la proba orală au picat 4 persoane. Deci cu toate că ar fi fost necesar un număr de 7 persoane cu o experiență de minimum un an, exigența a fost foarte ridicată la examenul oral, care în mod normal ar fi trebuit să fie un interviu de angajare. În schimb ne-am confruntat cu un fel de repetare a examenului scris cu verificarea unor cunoștințe tehnice în limba engleză, cât și verificarea unor noțiuni de AUTOCAD. Nu vreau să mai fac comentarii despre experiența profesională a persoanelor din comisia de examinare. Totuși, aparent, concursul s-a desfășurat în condiții normale și corecte pentru toți concurenții.
Așa s-a întâmplat că am renunțat la postul meu de consilier tehnic la o firmă privată ca, m-am gândit eu, să-mi aduc contribuția prin experiența mea, acolo unde ar fi fost mai mare nevoie. Cu părere de rău vreau să vă aduc la cunoștință că la ora actuală mai importante sunt pentru implementarea unor proiecte tehnice de mare importanță și anvergură din țara noastră chestiunile de ordin birocratic, cele pur tehnice, cum ar fi verificarea pieselor scrise și desenate ale acestor documentații tehnice trecând în plan secundar cel mult. Lipsa de experiență a factorilor de decizie (este adevărat că și procedurile și reglementările legislative europene, posibil din vina traducerilor eronate ale acestora) este una din cauzele care conduce la întârzierea și calitatea îndoielnică a unor proiecte. De asemenea, sunt acceptate termene de predare nerealiste. În acest mod, prestatorii sunt puși în situația de a elabora niște documente și planșe în mare viteză fără a avea la bază studii



geotehnice conforme.
În ce mă privește, în data de 14 iulie, am fost chemat la serviciul personal al CNAIR pentru a mi se înmâna o decizie semnată de domnul director general adjunct, Gabriel Budescu, în care în baza unui document raport al direcției tehnice, mi s-a pus in vedere că din 15.07.2021 , adică din ziua următoare, fiind în perioada de probă, îmi încetează contractul de muncă la CNAIR. Astfel, la 60 de ani, cu o lună înainte de a împlini 35 de ani de vechime, vechime minimă pentru a putea beneficia de măcar o pensie anticipată, am fost lăsat pe drumuri din motive pe care nu le cunosc nici in momentul de față, deoarece nu mi s-a dat o copie a raportului care a stat la baza acestei decizii care, printre altele, îmi compromite și îmi discreditează cariera profesională.
Am cerut o audiență la dl. ministru Drula înregistrată la MTI cu nr-ul 29183 din 16.07.2021 și am făcut și solicitări atât verbal, cât și în scris catre CNAIR pentru a mi se pune la dispoziție copia raportului direcției tehnice prin care s-ar justifica încetarea contractului de muncă. La solicitările verbale am primit un răspuns negativ. La celelalte solicitări scrise, până în momentul de față, nu am primit nici un răspuns. Constat astfel cu surprindere, că pe experiența profesională nu se mai pune prea mult preț. De asemenea, țin să menționez că domeniul de consolidări de terasamente rutiere în cadrul CNAIR nu este acoperit prin nici un specialist, din câte știu, și mai ales de cineva având experiența mea în domeniu. Nu cred că este nevoie să vă mai precizez cât de important este acest domeniu în ceea ce privește integritatea drumurilor.
De asemenea, nu știu dacă sunt foarte mulți cu funcții de conducere în CNAIR care au dat concursuri pentru posturile respective. Și dacă ar fi dat examene, mă gândesc cine ar fi elaborat subiectele, din ce persoane ar fi fost constituite comisiile de examinare și la câți șefi și directori li s-au întrerupt contractele de muncă în perioada de probă, după ce au câștigat prin concurs postul respectiv.
Doresc să mai precizez cu privire la condițiile de muncă puse la dispoziție de această companie națională, că nu am beneficiat nici măcar de un calculator vechi ca să pot să-mi desfășor activitatea în mod normal, astfel încât m-am simțit obligat să iau un laptop vechi neperformant de acasă și să lucrez cum s-a putut cu acesta cele 3 luni de probă minus 2 săptămini de CM pentru faptul că am fost bolnav de COVID.
Pentru a evita orice fel de neînţelegeri vreau să vă precizez că nu am nici o pretenţie de la CNAIR. Vreau doar ca opinia publică să fie informată cu privire la cine şi în ce fel se ocupă în acest moment de destinele infrastructurii rutiere din România. Eu consider că este și mai neadecvată situația decât cea de dinainte, adică începând din 1990 încoace.
Cu rugămintea de a analiza și mediatiza situația în care mă aflu,
Cu deosebită stimă,
Alexandru Hoffman, inginer constructor CFDP, specializat în Consolidări de Terasamente, vechime profesională de 35 de ani".

Am cerut, printr-o adresă oficială și punctul de vedere al CNAIR. Punctul de vedere al Companiei ne-a fost trimis în dimineața zilei de 20 august 2021 și îl redăm în continuare integral:

"Ca urmare a solicitării dumneavoastră de informații referitoare la situația lui Alexandru Hoffman, vă transmitem următoarele:

1) Care sunt motivele pentru care inginerului Alexandru Hoffman i-a fost întreruptă perioada de probă și nu a fost angajat în CNAIR?

Activitatea salariatului în perioada de probă a constat în analiza personalului non-cheie propus în cadrul contractului, analiza Raportului de început, cât și realizarea corespondenței cu autoritățile locale în vederea identificării eventualelor constrângeri și colectarea de informații relevante. Referitor la neîndeplinirea sarcinilor, acesta a invocat faptul că nu știe să elaboreze documente și să completeze fișiere ce țin de partea financiară a contractelor, susținând că nu este economist. Salariatul a dat dovadă de o capacitate redusă de planificare și organizare a timpului de lucru, precum și de a lucra independent, parte din activitățile acestuia fiind realizate de către ceilalți salariați (arhivare documente, centralizare informații, etc).
De asemenea, precizăm faptul, că în perioada de probă acesta, în repetate rânduri, lipsea în timpul programului de lucru, de la o oră până la două ore, fără a avea o justificare. Atunci când îi erau trasate sarcini, Alexandru Hoffman era nemulțumit, acesta făcând comentarii precum: „suntem ingineri



de tabele", „ce facem noi aici, nu este inginerie, este secretariat".
În perioada în care au fost scoase la concurs posturile din cadrul UIP 3 și UIP 4, au existat și alte concursuri la care domnul Hoffman a participat (nereușind să le promoveze). Nivelul postului pentru concursul susținut de acesta a fost de debutant.
Studiile solicitate au fost din diferite domenii și specializări și s-au urmărit: cunoștințele tehnice, modul și capacitatea de a comunica, de a rezolva diferite situații. Astfel, din discuțiile pe care comisia le-a purtat cu fiecare persoană, a concluzionat și a punctat în consecință. Comisia de concurs a fost formată din ingineri din cadrul CNAIR S.A., cu experiență în domeniul infrastructurii rutiere și implementarea contractelor de servicii pentru pregătirea documentațiilor tehnico-economice, de minim 5 ani.
Deși angajatul susține că are experiență în domeniul ingineriei geotehnice, consolidării de terasamente, acesta nu a reușit să aducă un plus de valoare Direcției, respectiv Biroului în care acesta a activat.
Implementarea contractelor de servicii presupune aptitudini din domeniul ingineriei, gestionării asistenței financiare, dar și aptitudini tehnice (utilizarea calculatorului, respectiv a pachetului Microsoft Office). Aptitudinile lui Alexandru Hoffman nu au fost la nivelul cerințelor, acesta nereușind să facă față sarcinilor atribuite.
Totodată, precizăm că Hoffman Alexandru a activat în cadrul CNAIR S.A. – Biroul de Inginerie Geotehnică, acolo unde a avut ocazia de a-și pune în valoare experiența pe care susține că o deține în domeniul ingineriei geotehnice, consolidări de terasamente. Acesta, nereușind, și-a depus demisia în cursul anului 2019 pentru a se angaja la o firmă privată. În mai puțin de 1 an de zile, a revenit la CNAIR S.A. și a participat la concursurile de angajare.
În final, dorim să menționăm că aceeași abordare, de discreditare, a aplicat-o domnul Hoffman Alexandru, la momentul angajării în CNAIR S.A, discreditând și reprezentanții societății la care a fost angajat anterior, făcând trimitere la lipsa de experiență și considerând tinerețea ca fiind un element definitoriu, asociat cu lipsa de cunoștințe în domeniu.

2) De ce nu i s-au comunicat domnului Hoffman motivele pentru care i s-a refuzat angajarea definitivă?

Raportul care a stat la baza deciziei de concediere este un document intern, iar conform art. 31 alin. (3) din Legea nr. 53/2003 - Codul Muncii „Pe durata sau la sfârșitul perioadei de probă, contractul individual de muncă poate înceta exclusiv printr-o notificare scrisă, fără preaviz, la inițiativa oricăreia dintre părți, fără a fi necesară motivarea acesteia".

3) Este actuala campanie CNAIR de angajări de personal tehnic una care are ca scop creșterea calității forței de muncă din companie sau doar un pretext pentru a aduce în companie, pe criterii clientelare, diverse persoane?

CNAIR are nevoie de personal tehnic specializat. În acest sens, campania de angajări a început din anul 2020, când compania a scos la concurs mai multe posturi de ingineri, tocmai pentru a acoperi deficiențele de personal specializat din anumite zone.
Menționăm că, și în acest moment, pe site-ul CNAIR (Concursuri | Compania Nationala de Administrare a Infrastructurii Rutiere (cnadnr.ro)) sunt postate anunțuri în vederea angajării unui număr de 14 ingineri în cadrul Direcției Tehnice a companiei. Toate concursurile de angajare în cadrul CNAIR sunt anunțate public, în mod transparent, pe pagina web a companiei (www.cnadnr.ro) și pe rețele online aferente.
Mai mult, cu scopul promovării acestor concursuri, am apelat la mass-media astfel încât o categorie cât mai largă a opiniei publice să fie informată și să aibă acces la aceste posturi.

4) Câți dintre angajații cu funcții de conducere în CNAIR au dat concursuri pentru posturile pe care le ocupă și câți au fost numiți pe criterii politice?

În cadrul companiei, o parte dintre angajații cu funcții de conducere au ocupat posturile prin concurs, alții fiind promovați din rândul angajaților CNAIR pe criterii de natură profesională, fără a se ține cont de vreun criteriu politic."

După răspunsul primit de la CNAIR, i-am cerut din nou un punct de vedere lui Alexandru Hoffman, pentru a aduce o serie de clarificări în legătură cu răspunsul CNAIR. Îl redăm integral în continuare:

"1) Care sunt motivele pentru care inginerului Alexandru Hoffman i-a fost întreruptă perioada de probă și nu a fost angajat în CNAIR?

"Activitatea salariatului în perioada de probă a constat în analiza personalului non-cheie propus în cadrul contractului, analiza Raportului de început, cât și realizarea corespondenței cu autoritățile locale în vederea identificării eventualelor constrângeri și colectarea de informații relevante."
„Referitor la neîndeplinirea sarcinilor, acesta a invocat faptul că nu știe să elaboreze documente și să completeze fișiere ce țin de partea financiară a contractelor, susținând că nu este economist."
Nu am susţinut faptul că nu vreau să „elaborez" (e prea mult spus „a elabora" pentru această activitate). Mă refeream, crezând că astfel comunic cu oameni de bună credinţă şi nu cu informatori, la



neghiobia sistemului de a pierde timpul unor specialişti în domeniul tehnic cu adrese/ raportări care ţin mai mult de domeniul financiar. Şi în CNAIR sunt alte UIP-uri care includ în structura de personal economişti. A fost doar o opinie personală fără a refuza „sarcina”. Am cerut, ce-i drept, ajutorul în anumite situaţii la colegii mai tineri, mai ales că aveam un calculator propriu neperformant, dar pentru chestiuni de detaliu. Am observat că nu prea sunt dispuşi să mă ajute şi am renunţat, mergând la alţi colegi din alte compartimente să mă lămurească cu bunăvoinţă ca între colegi. Ceilalţi colegi mai tineri se ajutau între ei, formând un grup aparte de mine. Aici am putea vorbi şi de fenomenul de mobbing. Sunt multe aspecte care ar putea fi incluse ca hărţuire morală şi câteodată am simţit şi o aversiune pentru că sunt de altă origine naţională (mi s-a spus că dacă am absolvit liceul german, ce mai caut aici) în cadrul departamentului respectiv, inclusiv o discriminare ca vârstă. Se poate discuta şi asta, dar consider că nu e momentul.
„Salariatul a dat dovadă de o capacitate redusă de planificare și organizare a timpului de lucru, precum și de a lucra independent, parte din activitățile acestuia fiind realizate de către ceilalți salariați (arhivare documente, centralizare informații, etc).”
Dimpotrivă, la avalanşa de adrese, verificări de personal, transmiteri de informaţii la şi de la autorităţile locale, verificări şi reverificări de rapoarte, etc., deoarece activitatea propriu-zisă nici nu începuse, am cerut întotdeauna şefului de birou, o prioritizare a sarcinilor. De fapt, cu toate că s-a purtat amabil cu mine, nu ştia nici el prea bine care sunt priorităţile, fiind la început în această funcţie. Nimeni nu se naşte învăţat. Am căutat chiar să-l ajut, deoarece am fost şi eu şef de colectiv şi mai ştiam lucruri de bun simţ măcar în ce priveşte coordonarea subalternilor. Consider că am arhivat documente, chiar şi după încetarea contractului de muncă în datele de 15 şi 16. Am vrut să las totul cât se putea în ordine. Problema cu preluarea atribuţiilor de către ceilalţi, nu ştiu dacă am fost eu de vină. Suspectez că, pentru a-şi crea motive pentru decizia luată, nici nu eram pus în cunoştinţă cu activitatea celorlalţi colegi pentru a-mi prelua sarcinile. Eu chiar lucram planificat respectând priorităţile. La neîndeplinirea sarcinii „etc.” n-am datele necesare pentru a răspunde. De aici se poate deduce seriozitatea şi profesionalismul celor care au încercat să mă discrediteze.
„De asemenea, precizăm faptul că în perioada de probă acesta, în repetate rânduri, lipsea în timpul programului de lucru, de la o oră până la două ore, fără a avea o justificare. Atunci când îi erau trasate sarcini, Alexandru Hoffman era nemulțumit, acesta făcând comentarii precum: „suntem ingineri de tabele”, „ce facem noi aici, nu este inginerie, este secretariat”.”
N-a existat situaţia în care să nu anunţ unde plec şi chiar ce fac, în afară de anumite necesităţi naturale. De altfel, regula internă era că dacă ai o problemă personală de rezolvat în mai mult de 1/2 de oră, trebuia să scrii un bilet de învoire care era semnat de şeful sau înlocuitorul de şef, după caz. De cele mai multe ori ieşeam şi luam legătura cu alţi colegi din CNAIR să fiu lămurit în anumite situaţii, chiar câteodată lămuream nişte chestiuni pentru tot colectivul. Ţin să subliniez că nu sunt fumător şi n-am ieşit la nenumăratele pauze de ţigară cum făceau alţi colegi, nu mă refer la biroul în care lucram.
Oricum nu recunosc exagerările „CNAIR-ULUI” „semnatarul” care îşi „asuma” răspunsurile la aceste acuze la adresa mea şi a reuşit să scrie răspunsurile acestea în cca. o săptămână la intervenţia jurnaliştilor TIR MAGAZIN (totuşi este de remarcat această performanţă unică pt CNAIR).
„În perioada în care au fost scoase la concurs posturile din cadrul UIP 3 și UIP 4, au existat și alte concursuri la care domnul Hoffman a participat (nereușind să le promoveze). Nivelul postului pentru concursul susținut de acesta a fost de debutant. Studiile solicitate au fost din diferite domenii și specializări și s-au urmărit: cunoștințele tehnice, modul și capacitatea de a comunica, de a rezolva diferite situații. Astfel, din discuțiile pe care comisia le-a purtat cu fiecare persoanaă, a concluzionat și a punctat în consecință.Comisia de concurs a fost formată din ingineri din cadrul CNAIR S.A., cu experiență în domeniul infrastructurii rutiere și implementarea contractelor de servicii pentru pregătirea documentațiilor tehnico-economice, de minim 5 ani.”
Acest lucru este considerat o contraperformanţă la faptul că am participat la 4 concursuri şi am promovat de fapt 2, dacă ne uităm pe site. Pot şi eu să acuz nefondat că au fost astfel concepute examenele şi evaluate astfel încât să nu le pot promova. E chiar o performanţă deosebită pentru vârsta mea ca la 60 de ani să ţin pieptul celor mai tineri. Deoarece subiectele s-au bazat pe memorarea mecanică a unor norme tehnice şi legislative. Chiar şi aşa, cele pe care nu le-am promovat au fost la foarte mică distanţă de barem, iar dacă le contestăm le-aş fi promovat şi pe acelea. Dacă s-ar fi dorit de cei interesaţi, bineînţeles. Concursul pe care l-am promovat a fost ultimul, al 4-lea după un weekend. Asfel încât, am avut mai mult timp să „tocesc” biografia cerută, plus am



avut experienţa celorlalte examene. Nici un examen nu s-a axat pe specializarea mea. Este de înţeles, pentru că am explicat de ce în scrisoarea publicată. La CNAIR nu este nevoie de această specializare.
„Deși angajatul susține că are exprerienţă în domeniul ingineriei geotehnice, consolidării de terasamente, acesta nu a reușit să aducă un plus de valoare Direcției, respectiv Biroului în care acesta a activat. Implementarea contractelor de servicii presupune aptitudini din domeniul ingineriei, gestionării asistenței financiare, dar și aptitudini tehnice (utilizarea calculatorului, respectiv a pachetului Microsoft Office). Aptitudinile lui Alexandru Hoffman nu au fost la nivelul cerințelor, acesta nereușind să facă față sarcinilor atribuite."
„Totodată, precizăm că Hoffman Alexandru a activat în cadrul CNAIR S.A. – Biroul de Inginerie Geotehnică, acolo unde a avut ocazia de a-și pune în valoare experiența pe care susține că o deține în domeniul ingineriei geotehnice, consolidări de terasamente. Acesta, nereușind, și-a depus demisia în cursul anului 2019 pentru a se angaja la o firmă privată. În mai puțin de 1 an de zile, a revenit la CNAIR S.A. și a participat la concursurile de angajare."
Nu ştiu de unde „subsemnatul" CNAIR se erijează în atoateştiutor în ce priveşte motivele mele şi nici nu au fost acestea motivele. Consider că, într-o democraţie, fiecare are dreptul de a-şi conduce destinele aşa cum doreşte. Mai punctez faptul că semnatarul răspunsurilor nu are habar de ce înseamnă ingineria geotehnică, nu ştie nici măcar să-şi denumească cum trebuie biroul respectiv. Activităţile acestui birou s-au concentrat numai pe analiza studiilor geotehnice ale diverselor proiecte fără a atinge domeniul consolidărilor de terasamente. Oamenii de valoare în domeniu au fost îndepărtaţi unul câte unul, ajungându-se în final ca acest birou să nu mai aibă un şef de birou. Vreau să mai precizez că am încercat să preiau eu şefia biroului în perioada aceea fără să cer mărire de salariu. N-am fost însă băgat în seamă. Acum probabil că mi se pune mie în cârcă faptul că acest birou a sucombat. Trebuie să existe până la urmă un ţap ispăşitor pentru onor conducerea CNAIR. Poate fi un motiv serios pentru ce s-a întâmplat cu mine în prezent. Am fost un spin în coastele CNAIR. Unul care comentează deciziile care lui i se par proaste. Un om fără relaţii care îşi permite să critice Domniile din CNAIR.
„În final, dorim să menționăm că aceeași abordare, de discreditare, a aplicat-o domnul Hoffman Alexandru, la momentul angajării în CNAIR S.A, discreditând și reprezentanții societății la care a fost angajat anterior, făcând trimitere la lipsa de experiență și considerând tinerețea ca fiind un element definitoriu, asociat cu lipsa de cunoștințe în domeniu."
Aş vrea să ştiu dacă există înregistrări legale care să dovedească aceste bârfe. Discreditarea CNAIR e veche şi nu porneşte de la mine. Eu am fost un caz izolat. Se vede pe plan naţional, şi nu numai, situaţia în care s-a ajuns în acest domeniu.

2) De ce nu i s-au comunicat domnului Hoffman motivele pentru care i s-a refuzat angajarea definitivă?

"Raportul care a stat la baza deciziei de concediere este un document intern, iar conform art. 31 alin. (3) din Legea nr. 53/2003 - Codul Muncii „Pe durata sau la sfârșitul perioadei de probă, contractul individual de muncă poate înceta exclusiv printr-o notificare scrisă, fără preaviz, la inițiativa oricăreia dintre părți, fără a fi necesară motivarea acesteia."

3) Este actuală campanie CNAIR de angajări de personal tehnic una care are ca scop creșterea calității forței de muncă din companie sau doar un pretext pentru a aduce în companie, pe criterii clientelare, diverse persoane?

"CNAIR are nevoie de personal tehnic specializat. În acest sens, campania de angajări a început din anul 2020 când compania a scos la concurs mai multe posturi de ingineri, tocmai pentru a acoperi deficiențele de personal specializat din anumite zone."
De aceea am şi supus opiniei publice cazul. Sunt alţii care trebuie să fie în măsură să analizeze demersurile Companiei cu privire la personalul specializat.
„Menționăm că și în acest moment, pe site-ul CNAIR (Concursuri | Compania Naţională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (cnadnr.ro)) sunt postate anunțuri în vederea angajării unui număr de 14 ingineri în cadrul Direcției Tehnice a companiei. Toate concursurile de angajare în cadrul CNAIR sunt anunțate public, în mod transparent, pe pagină web a acompaniei (www.cnadnr.ro) și pe rețele online aferente.
Mai mult, cu scopul promovării acestor concursuri, am apelat la mass-media astfel încât o categorie cât mai largă a opiniei publice să fie informată și să aibă acces la aceste posturi."

4) Câți dintre angajații cu funcții de conducere în CNAIR au dat concursuri pentru posturile pe care le ocupă și câți au fost numiți pe criterii politice?

„În cadrul companiei, o parte dintre angajații cu funcții de conducere au ocupat posturile prin concurs, alții fiind promovați din rândul angajaților CNAIR pe criterii de natură profesională, fără a se ține cont de vreun criteriu politic."
Din ce zice lumea, se pare totuşi că nu. Ar trebui verificat de cei îndrituiţi s-o facă. Dar de unde să-i luăm pe aceştia?
Cu deosebită stimă,
Alex. Hoffman"



FORMULAR PENTRU ABONAMENT LA REVISTA TIR

Asigură-te ca revista ta preferată ajunge la tine lună de lună în plic. Pentru numai 120 lei (TVA inclus) beneficiezi de un abonament anual (12 numere) la revista TIR. Vei efectua plata în baza unei facturi proforma pe care o emitem după ce ne trimiţi formularul de mai jos pe adresa de e-mail redactie@tirmagazin.ro.

DENUMIRE FIRMĂ (sau nume pentru persoană fizică):
CUI FIRMĂ (sau serie şi număr buletin sau carte de identitate pentru persoană fizică)
NUMĂR DE INREGISTRARE LA REGISTRUL COMERŢULUI:
COD IBAN:
BANCA:
ADRESA POŞTALĂ:
JUDEŢ:
LOCALITATE:
COD POŞTAL:
NUME ŞI PRENUME ABONAT:
NUMĂR TELEFON:
NUMĂR FAX:
ADRESĂ E-MAIL:
ADRESA LA CARE VREI SĂ PRIMEŞTI PUBLICAŢIA (în cazul în care este alta decât adresa de facturare):

DE LA PRODUCĂTORII REALITY SHOW-ULUI VIRAL "CONTROALELE ISCTR"



UN SERIAL DEDICAT STĂRII DEZASTRUOASE A INFRASTRUCTURII RUTIERE ROMÂNEȘTI

DIN LUNA SEPTEMBRIE 2018
PE TIRMAGAZIN.RO
ȘI FACEBOOK.COM/TIR MAGAZIN

ȘI MAI SIMPLU CU VOLVO CONNECT







Volvo Connect - noua interfață pentru serviciile și aplicațiile dumneavoastră digitale.
Indiferent dacă conduceți propriul autocamion sau dacă administrați o flotă de autocamioane, noul portal este conceput să sprijine toate aspectele activității dvs - de la gestionarea transportului și planificarea întreținerii camioanelor la activități administrative și de conformare legală. Toate, într-un singur loc și cu o singură autentificare.

Volvo Connect vă oferă o vedere de ansamblu asupra stării tuturor activelor, inclusiv poziția, în timp real, a fiecărui autocamion, urmărirea unor parametri de eficiență cum ar fi consumul, stilul de conducere al șoferului, gestionarea avertismentelor și alertelor. De asemenea, puteți vedea istoricul de service și vizitele planificate.

Cu Volvo Connect lucrurile devin mult mai simple și aveți control deplin asupra activității dumneavoastră.

Pentru detalii contactați reprezentanții de vânzări Volvo Trucks, www.volvotrucks.ro.

VOLVO CONNECT

Volvo Trucks. Driving Progress