

INVESTIGATORUL'S



FĂRĂ SCHENGEN: PG.16 COZILE DE CAMIOANE DIN VĂMI CONTINUĂ



NOIEMBRIE 2022
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



CONSTANTIN ISAC,
PREȘEDINTE UNTRR
PG.04

VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

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 și în rețeaua IMMEDIO din cele mai importante mall-uri. De asemenea, publicația noastră poate fi găsită non-stop și la chioșcul de la poarta G a Ministerului Transporturilor. Revista TIR este expediată gratuit tuturor membrilor UNTRR și membrilor Asociației Profesionale de Drumuri și Poduri București. Pentru abonamente vă puteți adresa oricărui oficiu poștal din România. Toate textele care apar în rubrica "Let The Party Begin!" reprezintă pamflet și vor fi tratate ca atare. Toate materialele publicate în această revistă reprezintă proprietatea grupului de presă Investigatorul și sunt protejate de legile dreptului de autor. Reproducerea lor se poate face doar în baza unui accept în scris al companiei care editează revista.

S u m a r



12 FABRICA IVECO DE LA PETREȘTI A LIVRAT PRIMELE 514 CAMIOANE PENTRU ARMATA ROMÂNIEI



14 UNTRR: COZILE DE CAMIOANE DE ZECI DE KILOMETRI LA FRONTIERA CU UCRAINA BLOCHEAZĂ ACTIVITATEA TRANSPORTATORILOR RUTIERI



15 DEMISIE ÎN MASĂ A ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI DE LA CERAX AG SÔLAR



36 CÂND VOM MERGE PE AUTOSTRADA DE CENTURĂ BUCUREȘTI



STAREA TRANSPORTURILOR, CU CONSTANTIN ISAC, PREȘEDINTELE UNTRR

Președintele Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), Constantin Isac, expune principalele probleme cu care se confruntă transportatorii români aproape de finalul anului 2022.

Într-un nou episod din serialul STAREA TRANSPORTURILOR, președintele UNTRR răspunde la patru întrebări formulate de jurnaliștii revistei TIR Magazin.

Care au fost efectele pentru transportatorii români generate de reglementările Pachetului Mobilitate 1, care au intrat în vigoare în acest an?

Reglementările din Pachetul Mobilitate 1 sunt de fapt un set de măsuri protecționiste adoptat de Parlamentul European în beneficiul transportatorilor occidentali și în detrimentul transportatorilor est-europeni, în special cei din România și Bulgaria. Sunt două măsuri

foarte dificil de aplicat și anume întoarcerea acasă a șoferilor și a camioanelor, primii - la 4 săptămâni, iar camioanele - la 8 săptămâni, chiar dacă sunt goale. Ele generează costuri operaționale și administrative greu de gestionat. Aceste costuri trebuie transferate în tarife. Odată transferate în tarife, conduc la scăderea competitivității firmelor românești pe piața vest-europeană, ceea ce este o țintă atinsă de Pachetul Mobilitate. Mai mult decât atât, prin transportul șoferilor, din locul de parcare al camioanelor către casă sau deplasarea camioanelor din Occident către sediul operațional din România, cresc emisiile de noxe care compromit țințele de mediu ale Green Deal.

Aceste măsuri luate prin Pachetul Mobilitate produc costuri uriașe. Mai mult, s-a agravat criza șoferilor prin faptul că șoferii români migrează spre firme occidentale, o țintă pe care și-au asumat-o prin Pachetul Mobilitate. După transferul șoferilor, urmează transferul familiilor în statele occidentale, ca mână de lucru ieftină.

Ce credeți că trebuie făcut la nivelul societății românești pentru rezolvarea sau măcar ameliorarea crizei șoferilor profesioniști?

Traversăm o perioadă dificilă, în care criza șoferilor se adâncește. Angajatorii caută șoferi profesioniști care să aducă și calitate în

transportul rutier. Lipsesc din sector câteva zeci de mii de șoferi profesioniști. Am făcut discuții numeroase pentru a crește atractivitatea acestei profesii. Ne referim la structura veniturilor șoferilor și la salariul de bază al acestora, care trebuie majorat astfel încât să aibă o perspectivă cât mai bună pentru pensie și să le asigure un suport când au nevoie de credite la bancă, lucruri reclamate în multe discuții cu șoferii.

O altă măsură pentru care UNTRR a făcut demersuri a fost aceea de a coborî accesul la profesie, de la 21 de ani, la 18 ani. Astfel încât elevii care absolvă liceul să nu mai fie nevoiți să aștepte trei ani căutând alte joburi și neputând accesa această profesie chiar dacă au chemare spre ea.

Acesta e motivul pentru care am solicitat coborârea vârstei. Timp de șase luni trebuie să fie asistați, până ce constatăm că acești tineri își pot face treaba fără probleme.

Cum a fost resimțit războiul din Ucraina de către piața românească de transport rutier?

E adevărat că războiul din Ucraina a reprezentat și reprezintă o nouă experiență dificilă pentru transportul rutier din România. De-abia ieșisem din pandemie cu măsurile dificile adoptate la care ne-am adaptat cu greu și am intrat într-o zonă apropiată de cea de război, cu restricții generate de noile condiții.

Restricții, care au determinat pe cea mai mare parte a transportatorilor orientați spre estul Europei să își anuleze contractele, să anuleze rutele, să renunțe la clienții pe care îi aveau în estul Europei, în special în aceste state apropiate de conflict: Ucraina, Belarus, Rusia, Georgia și alte destinații. A existat un mic plus, în sensul că au crescut volumele de transport pentru cei specializați pe cereale din cauza blocării porturilor maritime din zona de conflict. Astfel, cursele de transport de cereale s-au înmulțit, dar au apărut blocajele din frontiere generate și de comportamentul celor care administrează zona de frontieră, care au provocat probleme: întârzieri, transporturi ce se desfășurau pe mai multe zile. Imaginați-vă că un transportator, într-o oră de așteptare în frontieră, pierde peste 35 de euro. Într-o lună pierde circa 1700 euro, sumă importantă care ar putea fi utilizată pentru creșterea salariilor și dezvoltarea flotei.

Peste toate aceste probleme, s-a adăugat creșterea prețului la carburanți. Prețul s-a dublat. Recuperarea capitalului cheltuit în carburanți, de la o zi la alta, este foarte dificilă. Multe firme de transport au fost decapitalizate și cele mai multe au probleme de lichiditate. În această perioadă, relațiile comerciale se reechilibrează încercând să fie abordate alte relații de transport.

Ce măsuri credeți că ar trebui să ia autoritățile și transportatorii pentru a contracara această creștere necontrolată



Probleme

- Profesionalism
- Disciplina
- Flexibilitate
- Capacitate de transport
- Trailere specializate

HEAVY IS EASY!
HOLLEMAN
Mob: +40 744 678 100
E-mail: info@holleman.ro

Preferenții transporturilor agabaritice.



a prețurilor la carburanți și energie?

Și aici traversăm o experiență extrem de dificilă, pe care nu am mai avut-o. Suntem nevoiți să ne adaptăm la noile condiții. Primii afectați de creșterile de preț extrem de mari la resursele energetice am fost noi transportatorii, atunci când s-a dublat prețul la carburanți. A trebuit să plătim azi carburantul și să încasăm facturile la termenul contractual. Situația a condus la decapitalizarea firmelor de transport. Soluția este aceea că va trebui să prevedem clauze speciale în toate contractele de transport astfel încât orice cost suplimentar generat de creșteri la carburanți să fie transferat în tarif și să fie încasat cât mai rapid, astfel încât să completăm capitalul de lucru.

Legat de energia electrică, trebuie să spun un lucru ce deranjează. Această criză energetică se datorează în proporție de numai 20-30% războiului, restul se datorează lăcomiei celor care produc, transportă și furnizează energia electrică, întregul lanț prin care energia ajunge la consumator.

Dovada este făcută de profiturile uriașe pe care le înregistrează toți producătorii și furnizorii de energie și resurse energetice. Soluția este simplă: revenirea la o piață reglementată pe o perioadă determinată, până când piața se

reașează în termenii ei normali. Acum, este un exces de cerere pe o ofertă redusă, situație anormală ce trebuie eliminată prin revenirea la condițiile de dinaintea liberalizării energiei.





TRANSPORTURILE TREBUIE SĂ EMITĂ ȘI MAI PUȚINE NOXE PÂNĂ ÎN 2030

Parlamentul UE a stabilit recent cuantumul minim pentru utilizarea combustibililor alternativi clasificați sub denumirea standard "eFuels".

Conform noilor norme europene, până în 2030, ponderea acestor combustibili în sectorul transporturilor ar trebui să reprezinte cel puțin 5,7%, în timp ce în industrie, ponderea acestora ar trebui să fie de 50% până în 2030 și de 70% până în 2035.

Datorită compatibilității lor cu motoarele cu ardere internă, eFuels pot alimenta și camioane, avioane și nave. Același lucru este valabil și pentru toate sistemele de încălzire care utilizează combustibili lichizi și gazoși.

Parlamentarii au votat miercuri, 14 septembrie 2022, să majoreze obiectivul UE de reducere a emisiilor din transporturi de la 13% la 16% până în 2030, într-o mișcare stimulată în mare parte de nevoia politică urgentă de a rupe dependența Europei de combustibilii fosili ruși.

Ambiția mai mare va fi atinsă printr-o intensificare a utilizării biocombustibililor avansați și a combustibililor electronici derivați din hidrogen.

De asemenea, a fost convenit un obiectiv revizuit de energie regenerabilă de 45% până în 2030 – un obiectiv susținut de Comisia Europeană în pachetul său RePowerEU prezentat la 18 mai.

Aceste obiective nu sunt încă definitive

Acestea vor deveni lege numai după ce statele membre UE își vor da aprobarea în timpul discuțiilor finale care se preconizează să aibă loc înainte de sfârșitul anului. Totuși, votul privind Directiva revizuită a UE privind energia regenerabilă marchează o victorie pentru europarlamentarul de centru-dreapta Markus Pieper, care a intermediat cu succes compromisuri cu grupurile majore ale Parlamentului.

În urma trecerii dosarului, parlamentarul german a exclamat că este „o zi bună pentru tranziția energetică a Europei”. „Numai extinderea energiei regenerabile înseamnă o adevărată independență”, a spus el. Grupul centrist Renew a luat o notă la fel de pozitivă. Europarlamentarul Christophe Grudler a spus că votul „va asigura o tranziție energetică mai rapidă prin obiective ambițioase, dar realizabile”.

„Războiul din Ucraina pune și mai multă presiune asupra noastră să intensificăm desfășurarea energiei regenerabile, să ne depărtăm de produsele rusești și să ne consolidăm autonomia energetică”, a adăugat el.

E-fuels accelerat

Alianța eFuel, un grup de interese cu sediul la Berlin, a salutat obiectivul de 5,7% ca o recunoaștere de către parlamentari a rolului pe care îl pot juca combustibilii sintetici în tranziția către o aprovizionare durabilă cu energie.

„Ultimele luni au arătat că „business as usual” nu mai este o opțiune și că Europa trebuie să-și regândească aprovizionarea cu energie. Contribuția pe care o pot aduce combustibilii electronici eFuel la durabilitate și protecția climei a fost acum recunoscută pentru prima dată”, a declarat dr. Monika Griefahn, președintele Alianței eFuel.

Combustibilii sintetici, cunoscuți și sub denumirea de e-combustibili, sunt un element cheie în planurile de decarbonizare a sectoarelor aeriene și maritime din Europa, deși părerile sunt împărțite dacă aceștia ar trebui folosiți și pentru a reduce emisiile vehiculelor.

Unul dintre avantajele principale ale e-combustibililor este că, spre deosebire de hidrogenul pur, aceștia pot fi utilizați în tehnologia actuală.

Combinarea moleculelor de hidrogen cu dioxid de carbon creează un combustibil lichid. Presupunând că dioxidul de car-

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





bon folosit pentru a produce combustibili electronici este captat din atmosferă, eliberarea acestuia atunci când combustibilul este ars lasă nivelul net de carbon neschimbat.

În prezent, combustibilii electronici sunt extrem de scumpi și necesită cantități mari de energie regenerabilă pentru a îi crea.

Îngrijorați de faptul că producția de hidrogen verde ar monopoliza, în esență, oferta limitată de energie regenerabilă a Europei, parlamentarii au propus în 2018 un act – cunoscut sub numele de act de „adiționalitate” – care ar impune utilizarea de noi surse de surse regenerabile.

Într-un vot extrem de strâns –cu doar 4 voturi diferență– a fost adoptat un amendament de reducere a actului de adiționalitate, permițând mai multă flexibilitate în modul în care sunt produse hidrogenul ecologic și combustibilii electronici.

Această mișcare a fost criticată de Geert Decock, expert pe piața de energie electrică la ONG-ul Transport și Mediu (T&E).

„Pentru noi, nu are rost să producem acești combustibili luând din rețea sursele regenerabile existente, folosindu-le pentru producerea de hidrogen și apoi umplem golul cu o cerere suplimentară de energie pe bază de gaz”, a spus el pentru Euractiv. Decock a criticat, de asemenea, obiectivul de 5,7% pentru combustibilii electronici, pe care l-a numit „nerealist”.

T&E a făcut eforturi pentru o țintă mai modestă de 1,7% e-combustibili, argumentând că (,) combustibilii sintetici ar trebui rezervați pentru sectoarele aviației și maritim.

Ce își propune UE

Cele 27 de state membre ale UE au fost de acord ca, începând din 2035, în Europa să nu mai poată fi vândute vehicule cu motoare cu ardere internă, marcând o victorie majoră în încercarea Comisiei Europene de a reduce emisiile de CO₂ la zero până în 2050. În schimb, efortul industriei auto de a susține tranziția la mobilitate „verde” va fi considerabil. Propunerea privind încetarea vânzării de vehicule cu ardere internă până în 2035 a fost înaintată de Comisia Europeană în luna iulie 2021, iar aprobarea sa de către statele UE în iunie 2022 înseamnă o oprire de

facto a livrărilor de mașini pe benzină și diesel și trecere completă la mobilitatea electrică. În plus, un obiectiv intermediar de reducere a emisiilor de CO₂ cu 55% pentru autoturisme și 50% pentru autoutilitare a fost convenit pentru 2030. Potrivit autorităților de la Bruxelles, măsura este menită să ajute la atingerea obiectivelor climatice ale continentului, inclusiv a celui emblematic privind atingerea neutralității din punctul de vedere al carbonului până în 2050.

Solicitarea României, fără succes

Alături de Italia, Portugalia, Slovacia și Bulgaria, România a susținut, în cadrul negocierilor, amânarea obiectivului din 2035 până în 2040, dar nu a avut succes. În cele din urmă, statele UE au susținut compromisul propus de Germania, cea mai mare piață auto din Europa, păstrând ținta pentru 2035 și solicitând Bruxelles-ului să evalueze în 2026 dacă vehiculele hibride sau cele alimentate cu carburanți neutri din punctul de vedere al CO₂ ar putea respecta obiectivul.

„Industria auto din România este în fața unei provocări semnificative pentru că această tranziție înseamnă schimbarea practic a tuturor liniilor de producție pe partea de motorizare. Nu toate modelele vor fi, probabil, transformate și tocmai de aceea noi am propus ca această tranziție să fie prelungită cu cinci ani și motoarele hibrid plug-in să fie permise încă cinci ani, până în 2040. Nu s-a acceptat propunerea noastră mot à mot, așa cum a fost făcută, dar s-a venit cu o soluție de compromis. În 2026, Comisia va face o analiză cu privire la evoluția pieței, la evoluția producției de componente, și, în funcție de concluziile trase, pot fi găsite soluții de excepție pentru motoarele hibrid plug-in sau/și pentru e-fuels”, a explicat ministrul Mediului, Tanczos Barna.

În acest context, vicepreședintele Comisiei Europene, Frans Timmermans, a promis că Executivul comunitar va fi „deschis la minte”, dar a arătat că, astăzi, mașinile hibride nu au redus suficient emisiile, iar combustibilii alternativi sunt prohibitiv de scumpi.

Totuși, cele 27 de state membre au aprobat o prelungire cu 5 ani a scutirii de obligațiile privind emisiile de CO₂ acordată așa-zisilor producători de „nișă” sau celor care produc mai puțin

de 10.000 de vehicule pe an, până la sfârșitul anului 2035. Clauza, denumită și „amendamentul Ferrari”, va fi aplicată, în special, mărcilor de lux.

Toate aceste măsuri trebuie să fie acum negociate cu membrii Parlamentului European înainte de a fi adoptate sub formă de lege.

ACEA: De unde luăm materiile prime?

Imediat după anunțul privind încetarea, din 2035, a vânzării de mașini cu ardere internă, Asociația Producătorilor Europeni de Automobile (ACEA) a anunțat că va respecta decizia Consiliului European, dar a subliniat că aceasta are implicații majore, nu numai pentru industria auto, ci și pentru economia UE în ansamblu.

Astfel, pentru a îndeplini obiectivele extrem de ambițioase de reducere a CO₂ convenite de statele membre, ACEA consideră că acum este esențial ca toate condițiile-cadru să fie puse în aplicare, inclusiv accesul la materiile prime necesare și instalarea unei rețele dezvoltate în UE pentru infrastructura de încărcare și realimentare.

„Pentru a fi foarte clar: industria auto va contribui pe deplin la obiectivul unei Europe neutre din punct de vedere al emisiilor de carbon în 2050. Dar decizia ridică întrebări semnificative la care încă nu am primit răspuns, cum ar fi modul în care Europa va asigura accesul strategic la materii prime-cheie pentru mobilitatea electrică”, a punctat Oliver Zipse, președintele ACEA și CEO al BMW.

Acesta a subliniat că, „dacă UE dorește să fie un pionier al mobilității durabile, disponibilitatea acestor materiale trebuie să fie asigurată. În caz contrar, vom fi amenințați cu noi dependențe, deoarece alte regiuni economice s-au poziționat deja într-un stadiu incipient”. Totodată, președintele ACEA a menționat că în viitor, prin dezvoltarea tehnologiei, atât hidrogenul, cât și alți combustibili neutri din punctul de vedere al CO₂ pot juca un rol important în înverzirea transportului rutier.

Tranziția la mașini electrice – 70 mld. dolari

Potrivit unui sondaj realizat de compania franceză de consultanță financiară, AlixPartners, în rândul a 70 de furnizori auto din Europa, Asia și Statele Unite, tranziția de la motoarele cu ardere

internă la vehiculele electrice va costa industria de profil 70 de miliarde de dolari (aproximativ 67 mld. euro) până în 2030. Analiza a mai relevat că doar 37% dintre participanții la sondaj au început deja trecerea la mobilitate electrică, însă programele de dezvoltare a motoarelor clasice se apropie de un punct de inflexiune. Astfel, se preconizează că acestea vor scădea cu 33% în Europa și cu 12% în America de Nord în perioada 2024 – 2028.

„Tranziția de la motoarele cu ardere internă la vehiculele electrice va costa industria auto 70 de miliarde de dolari până în 2030, dar gestionarea activă a acestora ar putea economisi 40-60% din sumă. Industria trebuie deci să facă față creșterii costurilor materiilor prime, managementului tranziției către mobilitate complet electrică, dar și crizelor care vor veni, obligând-o să se adapteze continuu”, a precizat Laurent Petizon, Managing Director la AlixPartners. Compania de consultanță estimează că, până în 2035, vehiculele electrice vor fi majoritare în toate regiunile mari, respectiv vor avea o pondere de aproximativ 85% în Europa, de 62% în America de Nord și de 64% în China. De asemenea, menționează că investițiile în producția de vehicule electrice s-au dublat în ultimii doi ani, urmând să ajungă la 526 de miliarde de dolari în 2026.

Costuri duble pentru materiile prime

Deja slăbită de criza sanitară și de

deficitul de semiconductori, industria auto se confruntă acum cu noi șocuri legate de războiul din Ucraina și politica zero-Covid din China. Acestea întăresc spirala inflaționistă legată de creșterea costului materiilor prime și exercită constrângeri puternice asupra lanțurilor de aprovizionare.

De exemplu, costul materiilor prime în Europa pentru vehiculele cu motoare cu combustie este aproape dublu față de nivelul pre-Covid, urcând de la 1.475 dolari/vehicul în 2020 la 2.827 dolari/vehicul în mai 2022. Scumpirea este și mai pronunțată în cazul mașinilor electrice, de la 2.924 dolari/vehicul în aprilie 2021 la 6.533 dolari per vehicul în mai 2022, pe fondul creșterilor dramatice ale costurilor cobaltului, nichelului și litiului. În acest context este ușor de observat că vehiculele electrice sunt mai sensibile la creșterea costului materiilor prime decât cele cu motoare cu ardere internă.

Pe de altă parte, analiza AlixPartners subliniază că deficitul de semiconductori reprezintă, în acest moment, principala problemă a industriei. Cum vehicule electrice necesită de trei ori mai multe cipuri decât cele termice, cererea de semiconductori din industria auto va crește cu peste 10% pe an, sub efectul comun al creșterii volumelor și cotelor de piață al mașinilor electrice. Drept urmare, pentru 2022 se estimează o scădere a vânzărilor globale de vehicule la 79 de milioane de unități, comparativ cu 90 de milioane de unități în 2019, iar pe termen mediu, menținerea unui nivel

al cererii generale sub nivelurile pre-Covid, în contextul creșterii prețurilor la vehiculele electrice, potrivit unei analize.

Un acord cu bății de cap

Vânzarea de mașini noi cu motoare care funcționează pe benzină sau motorină ar urma să fie interzisă în Uniunea Europeană din 2035, potrivit unui acord la care au ajuns recent Parlamentul și Consiliul European.

După cum apare într-un comunicat al Parlamentului European, negocierii UE au ajuns joi seară la un acord cu reprezentanții statelor membre în legătură cu propunerea ca producătorii auto să reducă, până în 2035, cu 100% emisiile, adică, practic, să le elimine. Asta înseamnă că, din 2035, va fi imposibilă vânzarea de noi autoturisme dotate cu motoare ce folosesc combustie internă pentru a funcționa, respectiv cu motoare pe benzină sau motorină. E de subliniat faptul că limitările se vor aplica doar la vânzarea de mașini noi, nu și la vânzarea celor uzate, produse înainte de 2035.

Astfel, și după 2035 vor putea fi folosite, vândute sau cumpărate mașini ce au motoare cu ardere internă, cumpărate înainte de acest termen. Practic, mașinile de acum și din următorii aproximativ 13 ani se vor putea folosi atâta timp cât sunt sigure în utilizare, chiar dacă nu au emisii zero.

Pentru ca acordul să intre în vigoare, el va trebui aprobat oficial de Parlamentul și Consiliul European.

Sărbătorim împreună!

Ai cadou primii **2000** km la aniversarea a **2000** de vehicule Ford Trucks în România

Cumpără un camion în perioada **15 sept. - 31 oct. 2021** și ai combustibilul asigurat pentru a porni la drum.*

Ford Trucks
Sharing the load



2000

Vehicule
Ford Trucks
în România

Oameni
puternici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cuantum de 600 litri



Sharing the load

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

Autostrada București-Pitești km. 13,2
Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna
+40 21 202 60 00 | info@ford-trucks.ro



UN NOU POD PESTE DUNĂRE ÎNTRE ROMÂNIA ȘI BULGARIA

Bulgaria și România au convenit asupra unui al treilea pod peste Dunăre ce va fi construit lângă Ruse – Giurgiu, transmite publicația bulgară 24 Chasa.

În acest scop, între cele două țări va fi semnat un acord.

Într-un alt document, se vor reglementa angajamentele celor două țări pentru implementarea proiectului Fast Danube de dragare a Dunării și crearea unei companii mixte care să gestioneze activitățile proiectului.

Acest lucru a fost convenit de viceprim-miniștrii celor două state, Hristo Alexiev și Sorin Grindeanu, la o întâlnire ce a avut loc la București, potrivit publicației bulgare.

Viceprim-ministrul Alexiev s-a aflat în capitala României în calitate de șef al delegației bulgare la Conferința Plenipotențialilor Uniunii Internaționale a Telecomunicațiilor la Națiunile Unite. Cele două acorduri cu sarcini clare și termene concrete de implementare la diferite etape vor fi semnate cât mai curând posibil.

Hristo Alexiev și Sorin Grindeanu au declarat ferm că realizarea de noi poduri, adâncirea Dunării, legăturile de feribot și trecerea mai ușoară prin punctele de frontieră ar trebui să fie considerate o prioritate strategică comună care să includă mai multe proiecte.

Primul pod dintr-o serie de cinci

Bulgaria și România au anunțat, anul trecut, că încep concomitent studii

de fezabilitate în cinci poziții de pe ambele maluri ale Dunării pentru a construi noi poduri, a anunțat Ministerul Transporturilor de la Sofia, după întâlnirea de la București a Grupului de lucru bulgaro-român pentru conectivitate.

Cele cinci poduri noi trebuie construite simultan

Ministrul bulgar al transporturilor, Nikolai Săbev, a dat detalii, într-un interviu, despre cele cinci poduri peste Dunăre.

Reporter: Domnule Săbev, în primul dumneavoastră interviu în calitate de ministrul acordat pentru ziarul „24 Chasa”, v-ați anunțat intențiile pentru noi poduri peste Dunăre. Ce se întâmplă o jumătate de an mai târziu?

Nikolai Săbev: Continuăm sistematic și neabătut în direcția pe care ne-am stabilit-o. La întâlnirea dintre premierii român și bulgar, aceștia au convenit înființarea unui grup de lucru. Din partea română, acest grup este condus de șeful de cabinet al premierului (care are rang de ministru în România), iar din partea Bulgariei – de ministrul Transporturilor. Avem argumente suficient de bune pentru a convinge partea română că este necesar să începem etapa de explorare a posibilelor puncte pentru cele cinci

poduri în același timp.

Reporter: De mulți ani are loc alegerea locurilor pentru aceste poduri.

Nikolai Săbev: Dar din 2019 există un acord interguvernamental în care Bulgaria a fost de acord ca din cele 5 puncte să fie ales unul, se va lucra pentru un pod nou, în timp ce noi vrem să extindem acest acord și să spunem – să fie explorate toate cele cinci puncte și acolo să fie cinci poduri. Acesta este momentul critic în care noi sperăm să găsim un limbaj comun cu partea română. În același timp, avem progrese excelente și în proiectul Fast Danube, care este pentru adâncirea fluviului. Am avut câteva întâlniri cu ministrul mediului, Borislav Sandov, și am primit de la el scrisoarea către partea română, că avem progresul promis de noi și, astfel, în luna decembrie, ambele țări pot aplica pentru finanțare europeană. Fast Danube este o prioritate pentru partea română, mă întâlnesc astăzi cu ei pentru acest document.

Reporter: De ce este important acesta pentru români?

Nikolai Săbev: Pentru a-și putea folosi cât mai bine toate porturile, mai ales acum, când traficul pe Dunăre din cauza războiului din Ucraina este



mare. Dacă o navă traversează cu 700 de tone și are capacitatea de a încărca de până la 1.200 de tone, acestea sunt oportunități pentru prețuri de transport mai mici și toți comercianții insistă să facem acest lucru – la fel ca toate celelalte tronsoane ale fluviului din Serbia în sus. Din păcate, am început prost, căci din partea noastră au fost doar promisiuni, iar românii ne-au spus: „Să vedem acum că ați făcut ceva”.

Reporter: După anunțarea intenției de a construi cele cinci poduri și tunelurile din Munții Balcani, au apărut comentarii că acestea nu sunt treaba dumneavoastră. Știți cât durează să construiești o astfel de infrastructură, un pod sau un tunel, pentru care GERB vă ironizează?

Nikolai Săbev: În guvern, politica de transport este stabilită de Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor. Este și cazul Platformei pentru Dezvoltarea Bulgariei, asupra căreia am convenit în coaliție. Atunci când un tronson de drum trebuie construit cu fonduri de la bugetul național sau cu bani europeni, Ministerul Dezvoltării Regionale trebuie să fie implicat în implementare. Însă, când vrem ca tronsoanele, cum sunt podurile de peste Dunăre, să fie date în concesiune, atunci este de competența Ministerului Transporturilor.

Reporter: Vom da podurile în concesiune?

Nikolai Săbev: Există o opțiune ca unele dintre tronsoane să fie concesionate. Și atunci beneficiarul și principalul lider în organizație este Ministerul Transporturilor. Am ales o bancă care să ne consilieze în privința concesionărilor nu doar pentru poduri, ci și pentru porturi, aeroporturi, drumuri, căi ferate, iar aceasta este BERD. Inclusiv pe tema concesionării gărilor de cale ferată. Acesta este cel mai rapid mod de a le construi. Spre nemulțumirea constructorilor de tuneluri din guvernul anterior, vom face aceste concesiuni de lucrări foarte repede.

Reporter: Există candidați pentru concesionări pentru aceste construcții mari?

Nikolai Săbev: Am fost abordați de un consorțiu format din două companii turcești și două companii sud-coreene, care în 4 ani au reușit să construiască un pod de 3,5 kilometri peste Dardanele, ceea ce este un miracol. Au spus – am auzit că sunteți ok pentru un parteneriat public-privat. Le-am spus – da, avem undă verde, îl vom face transparent și voi veți fi invitați dacă vă interesează. Noul pod de la Kanakkale este în concesiune pe 12 ani, perioadă în care este inclus și timpul de construcție. Așa că sud-coreenii au reușit să construiască foarte repede această structură uriașă, astfel încât să poată profita de anii rămași în care își vor încasa taxele și își vor recupera investiția.

Reporter: Ce proceduri veți derula?

Nikolai Săbev: Deocamdată nu avem nevoie de investitori externi pentru tuneluri, ne interesează investitori externi pentru tronsoane de cale ferată și de drum și pentru poduri.

Reporter: Totuși, ce concesionări veți începe într-un an?

Nikolai Săbev: Trebuie să începem cu podurile. Vom avea oportunitatea pentru finanțare europeană, de la bugetul național, de la un grup de bănci condus de Banca Mondială. A patra sursă pentru construcția rapidă a infrastructurii este concesionarea. Depinde mult de decizia părții române, podurile nu sunt doar dorința noastră. Deci prima dată trebuie să ne înțelegem asupra faptului că începem să examinăm 5 puncte, următorul este să vedem cum începem. Trebuie să trecem printr-o etapă de studiu, geologie, ecologiei, toate lucrurile importante, pentru a nu greși în stabilirea locului. Apoi să decidem cine le va face și cum și care este modalitatea potrivită, astfel încât să avem construcție paralelă. S-au întrebat cum ar fi posibil să se facă acest lucru în 4 ani. Ei bine, dacă nu sunt construite în mod consecvent, poate dura și 40 de ani. Pentru mine, scopul principal este să fim suficient de convingători că acest lucru avantajează și partea română, apoi să dezvoltăm întreaga strategie.

Publicitate

GESTIONEAZĂ RAPID ȘI PROFESIONIST
NOILE **CERTIFICATE DE DETAȘARE** IMI
PE PLATFORMA

detasaretransport.ro





FABRICA IVECO DE LA PETREȘTI A LIVRAT PRIMELE 514 CAMIOANE PENTRU ARMATA ROMÂNIEI

Fabrica Iveco de la Petrești, Dâmbovița a produs de la inaugurarea sa, în urmă cu 18 luni, 514 camioane din cele 900 care trebuie construite până anul viitor, în noiembrie, a declarat premierul Nicolae Ciucă după vizita pe care a efectuat-o în luna noiembrie 2022 la sediul fabricii.

"Am venit astăzi, la Petrești, pentru că, în urmă cu 2 ani, a fost inițiat proiectul prin care compania IVECO urma să producă o parte din camioanele necesare Armatei Române. Acum 18 luni a fost inaugurarea liniei de producție, iar astăzi, cu toate problemele și greutatea care au fost întâmpinate în timpul pandemiei și toate aspectele legate de asigurarea logistică, s-a reușit totuși ca, după ce au existat întârzieri de aproximativ nouă luni de zile, să se recupereze, iar astăzi să se ajungă la întârzieri mai mici de șase luni de zile", a spus premierul.

Potrivit lui, conducerea companiei a dat asigurări că termenele prevăzute în primul contract vor fi respectate. Până la finele anului 2026 urmează să fie încheiate toate livrările în conformitate cu contractul general, care prevede aproximativ 2.902 camioane.

Ce a spus premierul

"Deja, până în acest moment, avem 16 produse derivate care se produc aici, la Petrești, am putut să vedem camioane cu structură normală, dar și camioane

cu structură blindată, o serie întreagă de alte derivate de care armata are foarte mare nevoie. Am putut să vedem începerea integrării producției de trailere de 70 de tone, ceea ce este, într-adevăr, un motiv de bucurie și de mândrie, așa cum a fost prezentat de către conducerea companiei.

Doresc să subliniez două aspecte importante: primul, acela că, în continuare, vom acorda atenție și încredere tuturor investitorilor că România poate să ofere oportunități astfel încât să existe interes pentru a veni și a investi în țara noastră, lucru care s-a realizat.

Cel de-al doilea mesaj important este cel legat de faptul că ne dorim foarte mult să relansăm industria de apărare și să facem în așa fel încât, printr-o strategie care se lucrează la nivelul Ministerul Economiei, dar care are componente interministeriale, să reușim să facem în așa fel încât proiecte de genul IVECO să poată să cuprindă și celelalte nevoi de dotare și înzestrare a Armatei Române", a spus premierul.

Diversificarea producției

Există, de asemenea, perspective foarte bune pentru diversificarea producției. Deja, până în acest moment, sunt 16 derivate care se produc la Petrești, oficialii au putut să vadă camioane cu structură normală, dar și camioane cu structură blindată, o serie întreagă de alte derivate de care armata are foarte mare nevoie.

Oficialii au putut să vadă și începerea integrării producției de trailere de 70 de tone, ceea ce este, într-adevăr, un motiv de bucurie și de mândrie, așa cum a fost prezentat de către conducerea companiei.

Marcel Ciolacu a declarat că suntem pe drumul corect și trebuie să existe acest parteneriat între companiile private și stat și ar trebui grăbit acest proces de recuperare a industriei de apărare din România.

Marcel Ciolacu a mai spus că anul acesta România are investiții străine directe de 6,5 miliarde.

La vizita oficială au mai fost prezenți președintele CJ Dâmbovița, Corneliu Ștefan și prefectul județului Dâmbovița,



Claudia Gilia și alți invitați.

Fabrica, inaugurată în 2021

Fabrica de asamblare a camioanelor pentru Armată a fost inaugurată, în 2021, la Petrești, în prezența foștilor președinți ai Senatului și Camerei Deputaților, Anca Dragu și, respectiv, Ludovic Orban.

"Această inițiativă reprezintă o confirmare a angajamentului companiei noastre, IVECO Defence Vehicles, cu privire la realizarea unor capacități naționale de producție, aferente vehiculelor care fac obiectul contractului deja în derulare cu Ministerul Apărării Naționale", a declarat Bogdan Iuliade, director în cadrul IVECO.

Fabrica are o capacitate de 440 de vehicule pe an, are cinci linii de producție și o suprafață de 9.000 de metri pătrați.

Investiția de la Petrești este de 50 de milioane de euro și este realizată în cadrul offsetului aferent contractului de înzestrare a Armatei Române cu vehicule produse de IVECO Defence.

"Această lucrare s-a făcut repede, bine, de oameni care au respectat toate înțelegerile pe care le-au făcut și reprezintă un model despre cum trebuie să ne dezvoltăm. Să ne dezvoltăm pe baza investițiilor, utilizând orice posibilitate care să creeze capacități de

producție, să aducă transfer tehnologic, să genereze capacități de cercetare. Practic, această investiție este rezultatul unui contract încheiat între Armata Română și firma IVECO, contract prin care Armata achiziționează un număr important de autovehicule de la IVECO și prin intermediul offsetului IVECO trebuie să producă parte din toate camioanele achiziționate, un procent semnificativ, aici, în România", a spus președintele de atunci al Camerei

Deputaților, Ludovic Orban.

Președintele Consiliului Județean Dâmbovița, Corneliu Ștefan, prezent la eveniment, a spus că s-a făcut o asociere între Consiliul Județean și Primăria Petrești pentru realizarea unei centuri ocolitoare a localității, investiție în infrastructură care va veni în sprijinul activității fabricii.

La eveniment au mai participat ambasadorul Italiei la București, Marco Giungi, și alte oficialități județene.





UNTRR: COZILE DE CAMIOANE DE ZECI DE KILOMETRI LA FRONTIERA CU UCRAINA BLOCHEAZĂ ACTIVITATEA TRANSPORTATORILOR RUTIERI

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) semnalează cu îngrijorare cozile de camioane de zeci de kilometri la frontiera României cu Ucraina și timpii foarte mari de așteptare la frontieră, care blochează activitatea transportatorilor rutieri și a conducătorilor auto profesioniști.

UNTRR solicită autorităților să acorde prioritate camioanelor cu documente vamale procesate - TIR.

"De la izbucnirea conflictului, s-au înregistrat, frecvent, timpi de așteptare foarte mari la frontiera dintre România și Ucraina, ajungându-se chiar și la o săptămână de așteptare pentru trecerea frontierei dintr-o țară în alta, fapt care afectează fluxul de mărfuri pe rutele comerciale și activitatea conducătorilor auto profesioniști. Firmele de transport rutier se plâng că situația se înrăutățește pe zi ce trece, iar conducătorii auto profesioniști nu au condiții adecvate de așteptare.

UNTRR solicită autorităților române și ucrainene să acorde prioritate camioanelor cu documente vamale procesate - precum TIR, care au predeclarații electronice TIR-EPD transmise în avans prin sistemul informatic către autoritățile vamale din punctele de trecere a frontierei. Prin stimularea utilizării sistemului TIR, timpul necesar formalităților vamale în punctele de trecere a frontierei este redus la minimum și astfel capacitatea de procesare poate crește semnificativ. Obiectivul Convenției vamale privind transportul internațional de

mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenția TIR) este de a facilita tranzitul internațional printr-o procedură simplificată de tranzit vamal, utilizată cu succes în ultimii 70 de ani la nivel global. Întrucât măsurile de control vamal sunt luate în țara de plecare și sunt acceptate de toate țările de tranzit și de destinație, nu este nevoie de controale fizice la frontieră; vama trebuie să inspecteze doar sigiliile TIR, fiind demonstrat faptul că utilizarea TIR reduce timpii de transport cu până la 80%. România și Ucraina sunt părți contractante ale Convenției TIR.

Sistemul TIR oferă o soluție imediată pentru facilitarea trecerii frontierei României cu Ucraina

Prin simpla stimularea a utilizării acestei convenții internaționale de tradiție, sigure, de încredere, cunoscută și aplicată în regiune, beneficiile sunt semnificative întrucât timpul necesar formalităților vamale în punctele de trecere a frontierei este redus la minimum, facilitându-se trecerea mai rapidă a frontierei și astfel mărirea capacității de procesare a

autorităților vamale. Acordând prioritate camioanelor cu documente vamale procesate - TIR, numărul zilnic de camioane care pot trece frontiera României cu Ucraina poate crește de 2-3 ori în 24 de ore.

În lipsa acordării de prioritate camioanelor TIR, la acest moment s-au creat cozi considerabile de camioane la punctele de trecere a frontierei dintre România și Ucraina.

Industria transportului rutier are nevoie de intervenția urgentă a autorităților implicate pentru deblocarea cozilor de camioane de la frontiera României cu Ucraina.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită măsuri urgente și coordonate din partea autorităților române și ucrainene prin care să se acorde prioritate camioanelor care utilizează sistemul TIR și aplicația TIR-EPD pentru a reduce timpii foarte mari de așteptare la frontieră și a crește semnificativ numărul de camioane care trec zilnic frontiera RO-UA.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 14 noiembrie 2022.



DEMISIE ÎN MASĂ A ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI DE LA CERAX AG SOLAR

14 șoferi de camion și-au dat demisia, pe 14 noiembrie 2022, de la Cerax Ag Solar, parte a grupului de firme Alascom din Buzău.

Demisionarii spun că, vineri, 11 noiembrie 2022, atunci când li s-au dat salariile, au fost obligați să semneze un document prin care acceptă ca, retroactiv, cu data de 1 noiembrie, salariile de bază să le fie reduse de la 3.000 de lei pe lună net la 1.800 de lei. Mai mulți conducători auto au demisionat cu ceva timp în urmă și doar patru au acceptat noile condiții de salarizare și au rămas, spun ei, pentru a nu rămâne fără serviciu în perioada sărbătorilor de iarnă.

Compania cu sediul în Mihăilești, specializată în comerțul cu cereale, a rămas astfel cu 21 de camioane "la gard", din cele 25 pe care le deține. Șoferii spun că transportau cereale în special pe două trasee: Suceava - Mihăilești și Mihăilești - Constanța. Pe lângă cei 3.000 de lei pe care îi primeau pe cartea de muncă, oamenii

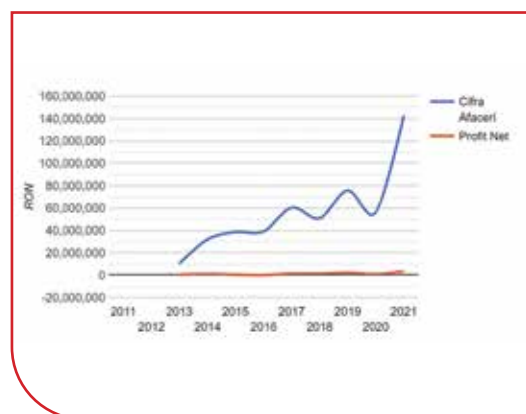
mai primeau și 50 de lei pe zi diurnă, astfel că venitul lor lunar se ducea undeva în jurul sumei de 4.000 de lei. Șoferii spun că nu erau bani prea mulți dar cei mai mulți dintre ei erau mulțumiți pentru că, în general, puteau să își petreacă sfârșitul de săptămână acasă, cu familiile. Destul de rar erau chemați la muncă sâmbăta, dar duminica erau liberi.

Pretextul invocat de șefi pentru această micșorare salarială este acela că afacerile firmei ar fi pe pierdere. Acest argument este însă contrazis de faptul că șoferii de camion au transportat foarte multe cereale în ultima perioadă, ceea ce înseamnă că firma are un rulaj mare.

Mai mult, la o analiză a datelor financiare ale companiei din ultimii ani, se văd niște profituri imense. Anul trecut, de exemplu, Cerax Ag

Solar SRL a avut o cifră de afaceri de 143.002.593 lei și un profit declarat de 4.546.137 lei.

Graficul încasărilor și profitului firmei pe ultimii 10 ani



MEC DIESEL SPARE PARTS SPECIALIST

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



Prețuri super competitive



Acces la specificații tehnice



Rețea națională cu 14 depozite și birouri comerciale



Consiliere profesională



Programe de loialitate pentru clienții finali și partenerii de service



Peste 20 000 de repere unice în stoc

www.mecdiesel.ro

webshop.mecdiesel.ro

contact@mecdiesel.ro



COZILE DE CAMIOANE LA VAMĂ REZISTĂ ÎNCĂ UN AN. INTRAREA ÎN SCHENGEN, PROBABIL, AMÂNATĂ

Una din cauzele pentru care șoferii de camion petrec multe ore așteptând la graniță o reprezintă faptul că România nu este în spațiul Schengen. Prin intrarea în acest spațiu, s-ar garanta libera circulație a mărfurilor, iar controalele din vămi ar dispărea.

Țara care se opune intrării României în Schengen este Olanda, care pretinde că există corupție la granițe pe care România nu o ține sub control. Pe de o parte, Olanda are dreptate dacă ne gândim că scanerile mobile din vămi nu funcționează de ani de zile, iar cazurile de vameși corupți nu sunt puține. România trăgea nădejde că la finalul anului acesta va reuși să intre în spațiul Schengen, dar o decizie a Parlamentului olandez pare că va bloca această perspectivă.

Votul care blochează aderarea

Parlamentul olandez a adoptat o rezoluție care stipulează că Olanda nu ar trebui să voteze pentru aderarea României și a Bulgariei la spațiul Schengen, a anunțat eurodeputata olandeză Sophia in'T Veld, coordonatoarea grupului Renew în Comisia pentru libertăți civile (LIBE) a PE. "Spre marele meu regret, tocmai

am aflat în urmă cu câteva minute că parlamentul olandez a adoptat o rezoluție care afirmă că Olanda nu ar trebui să voteze pentru aderarea României și a Bulgariei în spațiul Schengen. Regret profund acest lucru. Partidul meu (Democrații 66, n.red.) a votat împotriva acestei rezoluții, noi vrem ca România și Bulgaria să adere imediat la spațiul Schengen, ați îndeplinit criteriile necesare.

Mă tem că prim-ministrul Olandei face foarte puțin pentru a convinge parlamentul olandez sau pentru a-și asuma responsabilitatea și a spune că, în interesul Europei, va fi de acord în Consiliu (cu aderarea României și a Bulgariei la Schengen, n.red.). Trebuie să înțelegeți că nu toată lumea în Olanda este împotriva. Partidul meu vrea ca Bulgaria și România să adere imediat la Schengen, dar majoritatea partidelor din guvern nu doresc" acest lucru, a declarat Sophia in'T Veld.

În Olanda, după alegerile parlamentare din 15-17 martie 2021, a fost semnat un acord de coaliție pentru perioada 2021-2025 între Partidul Conservator Liberal (VVD, membru al grupului Renew Europe), Partidul Democrații 66 (D66, membru al grupului Renew Europe), Apelul Creștin-Democrat (CDA, membru al grupului PPE) și Uniunea Creștină (membră a grupului PPE). La 10 ianuarie acest an a fost instalat actualul guvern de coaliție condus de premierul Mark Rutte (VVD). Parlamentul European a adoptat, anterior, cu o largă majoritate, o rezoluție nonlegislativă în care cere Consiliului Uniunii Europene ca, până la sfârșitul anului 2022, să ia toate măsurile necesare pentru a adopta decizia privind admiterea României și Bulgariei în spațiul Schengen de liberă circulație. Pentru extinderea spațiului Schengen este nevoie de o decizie cu unanimitate a Consiliului UE.



Totul se decide în Parlamentul European

Votul Parlamentului olandez este consultativ dar e greu de crezut că premierul și liderii politici de la Bruxelles va trece peste el și, în Parlamentul European, Olanda va vota pentru aderarea României la Schengen.

Trei scenarii pentru aderarea la Schengen au fost prezentate de eurodeputatul Victor Negrescu "Scenariul 1: Votul pentru aderarea României la spațiul Schengen va avea loc în cadrul Consiliului Justiție și Afaceri Interne din 8 - 9 decembrie. În acest caz, Olanda, dacă va rămâne ultimul stat care nu are o poziție clară, va vota în favoarea aderării, dar prin impunerea unor condiționalități, susținute poate și de alte state europene, prin care se solicită Comisiei Europene să elaboreze un mecanism de monitorizare special, în baza căruia ar putea fi suspendate o parte din drepturile specifice spațiului Schengen dacă anumite prevederi ar fi încălcate.

Scenariul abținerii este în continuare evaluat, dar guvernul olandez percepe abținerea ca o înfrângere pe care nu și-o permit în contextul actual", arată eurodeputatul. El spune că scenariul 2 vizează că "votul urmează a fi reprogramat pentru o sesiune extraordinară, care poate avea loc chiar în cursul acestui an, pentru a aștepta concluziile ultimului raport MCV și avizul Comisiei de la Veneția pe Legile Justiției". "În acest caz, intrarea țării noastre în spațiul Schengen este în continuare condiționată de criterii cu care nu au nicio legătură dispozițiile acquis-ului Schengen. Se evaluează inclusiv decuplarea Bulgariei de România", scrie el.

Al treilea scenariu presupune că "o decizie privind intrarea României și Bulgariei în spațiul Schengen ar putea fi reprogramată pentru anul viitor, după finalizarea alegerilor provinciale din Regatul Țărilor de Jos din martie 2023". "Un scenariu nesigur, care ridică multe semne de întrebare, mai ales că o decizie privind intrarea Croației în spațiul

Schengen urmează să fie luată până la finalul acestui an. Mai mult, cele mai recente sondaje arată o scădere a popularității partidelor aflate la putere în Olanda iar o eventuală înfrângere ar putea precipita căderea guvernului".

"Evident aceste scenarii de lucru pot suferi modificări în funcție de evoluțiile politice și electorale din Olanda. De aceea, în ultimele săptămâni am intensificat contactele cu parlamentari și decidenți olandezi, cu scopul de a-i convinge să susțină România și, eventual, să inițieze o nouă rezoluție în Parlamentul olandez pentru sprijinirea țării noastre. Reiterez apelul meu la unitate și responsabilitate către toate forțele politice din România în vederea atingerii acestui obiectiv important pentru țara noastră și le invit să se implice mai mult în acest sens, pentru că non-combatul aduce deservicii României", subliniază Victor Negrescu.

Ce este Schengen?

O politică a Uniunii Europene prin care țările acceptate în această

**MAN INDIVIDUAL
LION S**
Simply my truck.





zonă sunt de acord să elimine toate tipurile de control la frontierele reciproce.

De ce are acest nume?

Zona este denumită după Acordul Schengen din 1985 și Convenția Schengen din 1990, ambele semnate în mica localitate vinicolă cu același nume din Luxemburg, așezare aflată foarte aproape de granițele Germaniei și Franței. În prezent, 26 țări fac parte din acord: Austria, Belgia, Cehia, Danemarca, Estonia, Finlanda, Franța, Germania, Grecia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Malta, Olanda, Polonia, Portugalia, Slovacia, Slovenia, Spania, Suedia și Ungaria; inclusiv țări care nu sunt membre UE: Elveția, Islanda, Liechtenstein și Norvegia. Dintre țările membre ale UE, doar Bulgaria, Croația, Cipru, Irlanda și România nu fac parte din spațiul Schengen, care include, de asemenea, state ce nu sunt membre ale blocului comunitar (Islanda, Norvegia, Elveția și Liechtenstein). România a primit, pe 29 august 2022, sprijinul cancelarului Germaniei, Olaf Scholz, pentru aderarea la spațiul Schengen. Aceasta este una dintre prioritățile României încă din 2007, când a devenit membră a Uniunii Europene.

Cu ce avantaje vine calitatea de membru Schengen?

Două dintre cele mai mari avantaje sunt: populația are libertate totală de circulație dintr-o țară membră în alta, dar Schengen vine și cu libertate de circulație a mărfurilor, serviciilor și capitalului.

Schengen: scop și beneficii

Aproximativ 3,5 milioane de persoa-

ne traversează în fiecare zi o frontieră internă a UE. Libera circulație poate implica, în practică, drepturi diferite pentru diferite categorii de persoane, de la turiști la familii. Toți cetățenii UE pot rămâne în alt stat membru ca turiști până la trei luni cu un pașaport sau un card de identitate valabil. De asemenea, aceștia pot lucra și locui într-un alt stat membru cu dreptul de a fi tratați în același mod ca cetățenii țării respective. Antreprenorii beneficiază de libertatea de stabilire în statul pe care îl aleg, iar studenții au dreptul de a studia în orice stat membru.

Reînchiderea frontierelor interne ale UE ar putea duce la un cost estimat între 100 și 230 de miliarde de euro pe o perioadă de 10 ani și ar împiedica traficul transfrontalier pentru 1,7 milioane de persoane.

Garantarea securității în spațiul Schengen

Normele Schengen elimină controalele la frontierele interne, armonizând și consolidând în același timp protecția frontierelor externe ale zonei. După intrarea în spațiul Schengen, oamenii pot călători dintr-un stat membru în altul fără a fi supuși controalelor la frontieră (ca regulă generală). Autoritățile naționale competente pot, totuși, să verifice persoanele fizice la frontierele interne sau în apropierea acestora, în cazul în care informații din cadrul poliției justifică temporar intensificarea supravegherii.

Schengen include și o politică comună în domeniul vizelor pentru sejururi scurte în cazul cetățenilor din afara UE și ajută statele participante să își unească forțele în lupta împotriva criminalității, cu ajutorul cooperării polițienești și judiciare.

Sistemul de Informații Schengen a fost consolidat pentru a oferi cetățenilor europeni mai multă siguranță.

Scanerile defecte

Scanerile mobile din vămi pentru lupta împotriva contrabandei sunt defecte din 2016. Ele ar fi putut ajuta la curățarea vămilor de corupție și șpăgi.

Lupta împotriva contrabandei se desfășoară greu în România pentru că nu avem scanere mobile funcționale, dacă ne uităm la raportul Curții de Conturi pe 2019, 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 RO-BOSCAN/MIS.

Conform Curții de Conturi, 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. Referindu-se la anul 2020, Curtea de Conturi spune: „Nu au fost înregistrate progrese în modernizarea cu echipamente necesare activității vamale, starea de fapt a dotării cu echipamente nedistructive specifice fiind deplorabilă, organele vamale fiind în imposibilitate de a-și exercita unele atribuții de control al transporturilor de marfă”.

Florin Cîțu, în ianuarie 2020, când era ministru de Finanțe, spunea într-un interviu pentru Digi24, că scanerile „nu funcționează, 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.

PROGER GLOBAL NETWORK

EXPLOATARE ȘI LIVRARE AGREGATE MINERALE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 06: ANGAJAREA UNOR PERSOANE FĂRĂ EXPERIENȚĂ

În sectorul privat există o rețineră în legătură cu angajarea unor persoane fără experiență. Care credeți că este motivul acestei reticente? - aceasta este întrebarea celui de-al șaselea episod al serialului 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: În sectorul privat există o rețineră în legătură cu angajarea unor persoane fără experiență. Care credeți că este motivul acestei reticente?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: La nivelul societății noastre nu avem o problemă. Dimpotrivă, ne dorim a angaja debutanți, dar marea majoritate a societăților probabil nu sunt dispuse să investească în a pregăti personal nou.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: Firmele au început să devină reticente cu personalul nou angajat din cauza lipsei de experiență. Lipsa de experiență duce la defecțiuni ale utilajelor, consumuri mai mari de

combustibil și timp pierdut. Dar dacă firmele nu prind încredere pentru a forma un nou personal cu experiență, va fi foarte greu ca cineva să se angajează la firmele de construcții.

Episodul 05

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: Vă confrunțați cu o criză de șoferi profesioniști, la fel ca toate celelalte zone din transportul rutier?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: Da, ne confruntăm. Interesant este faptul că (,) cu toate că există perioada asta de pandemie, avem anunțuri puse peste tot și foarte puține cereri de angajare există.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: Am început să angajăm șoferi fără experiență, care să prindă experiență pe utilajele mai vechi și pe mașinile mai vechi pe care le deține firma noastră. Astfel, sperăm să facem o nouă echipă de șoferi profesioniști cu experiență.

Episodul 04

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 creat 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

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

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:

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

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.





CUM SUNT PĂGUBIȚI TRANSPORTATORII DE FAPTUL CĂ SUNTEM ȚINUȚI LA „UȘA” SCHENGEN

România nu va fi primită în Schengen nici anul acesta, potrivit ultimelor informații care arată o amânare cu un an.

O analiză Mediapool arată cum sunt păgubiți transportatorii de faptul că România nu se află în Schengen. „Guvernul, autoritățile locale și europarlamentarii s-au arătat preocupați de rezolvarea unei probleme de ani de zile legate de traficul tirurilor – cozile pe care acestea le formează în fața celor două poduri de peste Dunăre, de la Ruse și Vidin. Până de curând, acest subiect era doar în centrul atenției autorităților locale, dar după ce ministrul bulgar de interne, Ivan Demerdjiev, l-a declarat prioritar, europarlamentarul de la GERB Andrei Novakov a început să vorbească despre asta. Ideea autorităților este să oprească camioanele în diferite locuri din întreaga țară și să fie lăsate să treacă în etape. În caz contrar, se aglomerează în fața celor două puncte de trecere a frontierei și traficul devine de coșmar. Problema este deosebit de pregnantă la Ruse, dar nu numai acolo. Situația este similară

și la Vidin. Problema traficului către granița de nord este și mai complicată din cauza lipsei infrastructurii. Pe drumul Ruse-Târnovo au loc în permanență accidente, dar măsuri nu se iau, cu excepția promisiunii de a se construi nu se știe când o autostradă. Pe drumul spre Vidin, circulația nu este mai puțin dificilă. Acolo, drumul este reparat și lărgit pe alocuri, iar în mod tradițional sunt cozi de camioane la punctul de trecere a frontierei. „De miercuri, Ministerul de Interne a început să oprească tirurile de-a lungul întregului traseu de la Svilengrad la Ruse”, a spus ministrul Demerdjiev. Până acum, aceștia erau opriți în trafic doar după ce traversau munții Balcani. Din declarația ministrului de interne a reieșit însă că nu au fost cine știe ce avantaje din asta. „Vom acoperi întregul traseu pentru a elimina posibilitatea ca tirurile să ocolească posturile noastre și să continue către granița de nord”, a spus el. De asemenea, a

adăugat că trei viceministri lucrează deja la problemă – la Ministerul de Interne, la Transporturi și la Ministerul Dezvoltării Regionale. El a explicat că va crea un consiliu interministerial pentru o mai bună coordonare.

Bulevardul este încă aglomerat. Puțin mai târziu, municipalitatea din Ruse a anunțat că primarul Pencho Milkov a avut o întâlnire miercuri cu ministrul adjunct al transporturilor Nikolai Naidenov. S-au discutat măsuri – de exemplu, oprirea camioanelor mai departe de punctul de trecere a frontierei – de exemplu, în regiunile Târnovo, Stara Zagora, Razgrad și Târgoviște, precum și o nouă organizare a traficului pe unele tronsoane din regiunea Ruse. Marți, Ministerul de Interne a anunțat că oprește deja camioanele pentru podul de peste Dunăre în regiunile învecinate. Scopul este de a preveni cozile de tiruri pe bulevardul „Bulgaria” din Ruse, un lucru care provoacă nemulțumirea localnicilor. „La 18 ore de la introducerea



măsurilor, bulevardul este încă aglomerat. Asta demonstrează că trebuie să creăm o ordine care să nu fie provizorie, ci să o respectăm fără nicio abatere”, a spus primarul, citat de municipalitate.

Controlul trebuie făcut într-un minut

Europarlamentarul de la GERB Andrei Novakov s-a implicat și el în subiectul de la Ruse. El a anunțat că începe o strângere de semnături. Scopul este să se strângă 100.000 de semnături. Cu acestea ar trebui

să se exercite presiuni, pentru ca Comisia Europeană să se poată angaja deja să rezolve problema, care este prezentă nu numai în Bulgaria și România, ci și în Ungaria și Slovenia, a explicat Novakov. “Legislația a fost depusă în prezent în Parlamentul European, pentru a se stabili un timp de așteptare de 15 minute a trenului la frontieră. Ceea ce voi face este să modific acest regulament și să stabilim un timp maxim de verificare a camionului de 1 minut. Asta nu înseamnă 1 minut de așteptare la

graniță”, a spus Novakov. Potrivit acestuia, verificările durează acum trei minute. Dacă propunerea va fi acceptată, traficul ar trebui să scadă de trei ori, a calculat el.

Transportatorii sunt împotriva staționării în regiuni învecinate

Oprirea tirurilor în interiorul țării nu va rezolva problema, ci o va adânci, se spune într-un mesaj al Camerei Transportatorilor Auto din Bulgaria (CTAB) adresat presei. Șoferii au nevoie de aproximativ 20 de ore



100% Smart – acum in standard

TrailerConnect® sistemul de telematică este acum montat standard în toate semiremorcile cu prelată și frigorifice. Pentru o mai mare eficiență, o mai bună disponibilitate și o mai bună planificare a capacității, reducând în același timp costurile. Doriți să aflați cum?

Schmitz Cargobull România SRL:
info.romania@cargobull.com,
www.cargobull.com/ro • Birouri: București
 0723 266 287; 0721 250 751 • Iași
 0727.770.326 Cluj - tel. 0726.678.316;
 0726.678.315 • Timișoara - tel. 0735.212.052

**SCHMITZ
CARGOBULL**
 The Trailer Company.



pentru a traversa Punctul de Control „Podul Dunării” de la Ruse, iar instituțiile iau măsuri controversate pentru a rezolva problema.

Ministerul de Interne a anunțat că, pentru a preveni aglomerația camioanelor în oraș, șoferii acestora vor fi opriți pe teritoriile regiunilor Razgrad, Veliko Târnovo și Stara Zagora. „Asta nu numai că nu va rezolva problema, ci chiar o va acutiza, pentru că în acest fel vor fi cozi de camioane în mai multe puncte din țară”, se arată în poziția CTAB. Camera Transportatorilor Auto avertizează că în acest fel nu se poate monitoriza succesiunea trecerii vehiculelor grele de marfă peste graniță, deoarece acestea se află pe teritoriul regiunilor învecinate. Acest lucru ascunde riscul ca șoferii să aibă o ședere pe o perioadă nedeterminată de timp, iar unele dintre mărfurile transportate sunt perisabile și ar trebui să fie transportate cât mai repede posibil, potrivit CTAB. Organizația întreabă cum se va rezolva problema cu sistemul de taxare și cardurile de traseu achiziționate, care pot parcurge traseul care le este atribuit în 24 de ore de la cumpărare, pe ruta care este indicată. În cazul în care șoferul depășește acest termen

sau se abate de la traseu, se vor da amenzi de către Administrația Națională a Taxelor, se întreabă CTAB.

Camera menționează că nerezolvarea problemei duce la pierderi economice de 200 de euro pe zi per vehicul greu și reprezintă un pericol grav pentru siguranța pe drumurile din Bulgaria. CTAB susține propunerea europarlamentarului de la GERB Andrei Novakov pentru o petiție către Parlamentul European cu solicitarea de a se introduce standarde pentru controlul la frontieră între statele membre. Scopul este de a se stabili un timp maxim de așteptare și procesare pentru ca un vehicul greu de transport de marfă să treacă frontierele interne”, arată Mediapool.

De ce e bine să fi în Schengen

România așteaptă de 15 ani, de la intrarea în Uniunea Europeană, și intrarea în zona Schengen, care permite o mai liberă circulație în cadrul blocului european. Și, deși îndeplinește de câțiva ani cerințele tehnice, lipsa unui acord politic a întârziat de-a lungul timpului aderarea. Însă recent, oficialii europeni și-au manifestat în

sfârșit susținerea pentru aderarea României, alături de vecini, în zona Schengen. Iar acest lucru va veni cu o serie de beneficii economice pentru țara noastră.

Un sondaj realizat anul trecut arăta că jumătate dintre români sunt de părere că România nu a fost încă admisă în spațiul Schengen deoarece unele state europene blochează aderarea României din motive economice. La întrebarea „Din ce cauză credeți că România nu a fost încă admisă în spațiul Schengen, zona de liberă circulație din Uniunea Europeană, fără controale la frontiere, deși majoritatea statelor europene sunt de acord cu aderarea țării noastre?”, 43,5% din populație consideră că țara noastră nu a îndeplinit toate criteriile de aderare, 50,2% sunt de părere că unele state europene blochează aderarea României din motive economice, în timp ce „Nu știu sau nu răspund” au zis 6,2%. Consideră că România nu a fost încă admisă în spațiul Schengen din cauza neîndeplinirii tuturor criteriilor de aderare în special femeile, persoanele sub 30 de ani, cei cu un venit mai ridicat. Cei cu vârsta între 45 și 59 de ani sunt de părere într-o pondere mai mare decât media că unele state europene blochează



aderarea României din motive economice.

Ce beneficii economice poate aduce aderarea României la Schengen

Aderarea la spațiul Schengen are ca efect ridicarea controalelor între frontierele interne ale statelor membre Schengen, fiind creată o singură frontieră externă de control. Timp mai scurt de călătorie. Principalul avantaj adus de aderarea României la Schengen îl reprezintă libertatea de mișcare a cetățenilor și timpii mai scurți de călătorie. Pentru România, aderarea la Schengen, împreună cu vecinul Bulgaria, ar însemna că nu vor mai exista controale la graniță între: România și Bulgaria, România și Ungaria, Bulgaria și Grecia. Astfel, între aceste state, trecerea frontierei se va putea realiza indiferent de oră și prin orice loc, cu un document de

identitate valabil.

Trecerea frontierelor interne va putea fi așadar asemănată cu o călătorie în interiorul țării, adesea fără ca cetățenii să-și dea seama când au trecut granița.

Avantaj pentru turism

Astfel, aderarea la spațiul Schengen reprezintă un avantaj major pentru persoanele care vor să călătorească, indiferent de mijlocul de transport ales: avion, tren, autocar sau mașina personală. Călătorii care merg cu trenul la vagonul de dormit nu vor mai fi treziți, noaptea, pentru controlul documentelor. Iar pasagerii curselor aeriene nu vor mai aștepta la cozi în aeroport pentru controlul pașapoartelor.

Dacă România va intra în Schengen alături de Bulgaria, vor dispărea timpii de așteptare din punctele de trecere a frontierei terestre

cu Ungaria și Bulgaria, dar și cu Grecia, potrivit informațiilor Ministerului Afacerilor Interne. Or, acest lucru ar duce la economii majore de timp, mai ales în sezonul vacanțelor, când mii de români merg fie la mare în Grecia ori Bulgaria, fie la ski în Bulgaria.

Cheltuieli mai mici

Ar și dispărea și puncte de frontieră, printre care numim: Negru Vodă, Vama Veche, Călărași, Giurgiu-Ruse, Zimnicea, Turnu Măgurele, Borș, Cenad, Nădlac, Turnu, Chișineu-Criș, Salonta, Satu Mare. Se reduc astfel cheltuieli cu angajați și operațiunile din aceste puncte de frontieră.

Avantaje pentru transportatori

Aderarea la Schengen va aduce însă cele mai mari avantaje pentru transportatorii români, care în



Reduceti emisiile de CO₂ cu noua Eco Generation

Regândim sustenabilitatea - design aerodinamic pentru economie de combustibil de până la 5% și reducerea emisiilor de CO₂. **Schmitz Cargobull România SRL:**
info.romania@cargobull.com,
www.cargobull.com/ro
 Birouri: București 0723.266.287;
 0721.250.751 - Iași 0727.770.326
 Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315
 Timișoara - tel. 0735.212.052

**SCHMITZ
CARGOBULL** 
 The Trailer Company.



prezent se confruntă cu timpi de așteptare de până la 8 ore la trecerea granițelor.

Transportatorii români au acuzat, anterior, prin Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), că există controale abuzive la graniță, care duc la formarea de cozi kilometri, de timpi de așteptare uriași pentru șoferi și la întârzieri în livrarea de mărfuri către clienți, care pot determina atât penalizarea transportatorilor, cât și probleme în aprovizionarea orașelor sau în derularea unor procese de producție, precum și creșterea costurilor pentru clienții finali.

Poziția UNTRR

Radu Dinescu, secretarul general al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), arată că lipsa Schengen penalizează România pe zona de flux și eficiența de transport.

„Schengen are, dincolo de componenta care pare doar socială, un impact economic extraordinar de important. Dacă ești șofer de TIR și treci granița de două ori pe zi, impactul e colosal. Per asamblu [aderarea la Schengen] ar duce la o eficientizare, șoferii ar putea câștiga jumătate de zi, aproape o zi de mers”, a declarat Radu Dinescu. Drept urmare, mărfurile ar putea ajunge la destinație mai repede și mai eficient, ceea ce ar duce la scăderea costurilor și la produse mai ieftine. Iar firmele de transport vor suporta costuri mai mici cu combustibilul, salariile și diurnele.

Avantaje pentru investițiile străine

Potrivit reprezentantului UNTRR, faptul că România nu este în Schengen a contat și când Mercedes a ales, în 2011, să amplaseze o fabrică în Kecskemét, Ungaria, iar apoi BMW a ales, în 2018, Debrecen, Ungaria, pentru o fabrică.

„Premierul Ungariei, Viktor Orban, era întrebat în The Economist dacă îi e frică că în regiune o să atragă investiții alte state. A zis că nu, că Serbia nu e în UE, iar România și Bulgaria nu sunt în Schengen”, amintește reprezentantul UNTRR. Drept urmare, Radu Dinescu consideră că, dacă România va fi în Schengen, va crește nivelul investițiilor străine directe, ceea ce va duce la o dezvoltare a economiei, a producției, a logisticii și, implicit, a transporturilor.

Integrare europeană mai mare

„Ca beneficii în plan practic, dacă acest obiectiv se va îndeplini, reducerea timpilor de așteptare pentru cetățeni și transportatori de mărfuri, prin eliminarea verificărilor la granițele cu statele membre Schengen, va reprezenta avantajul principal. Totodată, un astfel de rezultat va marca o integrare și mai profundă a României în UE, astfel încât România să poată deveni un actor regional și european cu atât mai relevant și mai activ în conturarea politicilor viitoare ale Uniunii”, spune Radu Magdin.

Atractivitatea cetățeniei române

Am putea asista la o eventuală creștere a atracției pentru cetățenia română, ca urmare a oportunității largi de călătorie în Europa oferit de actul de identitate eliberat de statul român, care va permite libera călătorie prin UE.

Care ar putea fi riscurile?

Odată cu eliminarea controalelor la frontiere ar putea crește pericolele pentru securitatea internă a țărilor implicate prin faptul că, din acest moment, se lasă „cale liberă” infractorilor, transmite MAE. Odată cu eliminarea controalelor la frontieră ar putea crește pericolele pentru securitatea internă. În plus, România ar putea deveni țară principală de destinație pentru imigranții extracomunitari. Ar putea crește numărul celor care vor încerca să intre în spațiul Schengen prin România.

De ce e mai ieftin în Schengen

Intrarea în Schengen ne va schimba viața în mod pozitiv. Ideal ar fi fost să fi avut deja construite autostrăzi, deoarece beneficiile le-am fi văzut mai repede. Oricum ar fi, cel mai probabil vom vedea o creștere a economiei și prețuri mai bune la produsele importate. Să nu uităm că noi consumăm mult produse din import.

Așa cum există libertatea de circulație a oamenilor, la fel va fi și cu cea privind bunurile. Dacă autostrăzile sunt ca venele din corp,

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





transportatorii sunt ca sângele.

Cum ajung produsele în magazine și ce mărește prețul

Mare parte dintre produsele care ajung la noi în supermarketuri sunt aduse din afară. Ați văzut, de exemplu, mere din Polonia, biscuiți de prin alte țări UE etc. Ele ajung acolo pe rafturi după ce sunt cărate ore întregi, în anumite situații zile, de către transportatori.

Sunt două moduri în care se face distribuția:

1. un contract direct cu un transportator;

2. folosirea unei burse a transportatorilor pentru a găsi pe cineva care să ducă produsele la destinație.

Prețul folosit de transportator pentru a duce produsele la destinație include și consumul remorcii frigorifice. Aceasta are baterie, dar nu ține la nesfârșit. Capul tractor consumă combustibil pentru a o alimenta.

Se întâmplă frecvent ca la vamă, la intrare într-o țară din Schengen, transportatorii să aștepte ore întregi. Sunt cazuri în care este vorba despre zile. Această așteptare presupune un consum mare de combustibil, care se regăsește în prețul final de la raft.

În anumite situații, când un producător alimentar are un stoc ceva mai mare în urma unui nou parteneriat, acesta apelează la bursă. Este nevoie de un anumit timp în care să ajungă produsul la destinație, în caz contrar, marfa fiind perisabilă, încărcătura nu mai valorează nimic.

Au fost cazuri în care doar jumătate din transport să mai poată fi vândut din acest motiv, dacă transportatorul nu a fost dotat corespunzător și a stat în vamă mai mult decât a anticipat. Chiar dacă și-a asumat pierderea, totuși s-a văzut rezultatul la raft.

Fiind cantitate mai mică pe piață și cerere mai mare, automat și prețul este mărit de comercianți. Un motiv pentru care unele produse sunt mai scumpe în România decât în afară este și acesta. Intrarea în Schengen ar reduce timpul de transport și, de asemenea, combustibilul consumat.

Afacerile vor crește mai ușor

În plus, câștigând acel timp, transportatorii vor putea să facă mai multe curse, ceea ce ar putea duce și la câștiguri mai mari, respectiv salarii mai mari pentru șoferi. De asemenea, exportul de produse se va face mai rapid, ajutând producătorii locali de diverse lucruri, indiferent că este vorba despre haine sau mâncare.

Business-urile crescând, pot apărea noi oportunități pe piața muncii, cu efecte pozitive pe tot lanțul. O eficiență crescută poate duce la creșterea afacerilor. Mai mult, chiar investitorii străini își pot face puncte de lucru aici, având în vedere că au acces rapid la toată piața Schengen. Ca un exemplu, să spunem că ai o afacere pentru care ai nevoie de materie primă dintr-o anumită țară din Schengen. Stocul pe care îl ai aproape s-a terminat, fostul partener poate nu mai există, și abia ai găsit altul. Nu-ți permiți să pierzi timp așteptând să ajungă la tine materia primă, deoarece în timpul ăsta ai de plătit angajați care nu produc pentru

că n-au ce, în lipsa materialelor respective. E timp pierdut, sunt bani pierduți. Intrarea în Schengen ar rezolva și astfel de probleme. Conform unui document european, în fiecare an, 1.700 milioane de tone de mărfuri traversează granițele interne Schengen. Dacă s-ar reintroduce controalele la frontieră, impactul asupra transporturilor ar însemna un cost suplimentar de 1,7 – 7,5 miliarde euro pe an. Pe termen lung, controalele la frontieră ar reduce comerțul dintre țările Schengen cu 10 până la 20% și un impact negativ în PIB între 0,8 – 2,7%.

Care sunt pașii următori pentru aderarea României la Schengen

Decizia finală privind intrarea României în Schengen trebuie luată de Consiliul UE, în formatul JAI (Justiție și Afaceri Interne). Decizia Consiliului European depinde de votul favorabil al tuturor celor 27 de state membre ale UE. O decizie în acest sens trebuie luată după ce un corp de experți UE verifică, pe teren, respectarea de către România a condițiilor tehnice, adică funcționarea mecanismelor din cadrul punctelor de trecere a frontierelor, funcționarea sistemelor informatice, cooperarea cu celelalte state membre etc. Consiliul JAI are programate două reuniuni ordinare în acest an: 13 octombrie și 8 decembrie. Având în vedere complexitatea dosarului, decizia nu a fost luată la reuniunea din octombrie, astfel că cea din 8 decembrie ar putea fi o țintă rezonabilă.



CONSILIUL EUROPEI A ADOPTAT GHIȘEUL UNIC AL UE PENTRU VĂMI

Urmărind să faciliteze comerțul internațional, să scurteze timpul de vămuire și să reducă riscul de fraudă, UE a decis să creeze un ghișeu unic pentru vămi.

Consiliul a adoptat noi norme care stabilesc condițiile adecvate pentru colaborarea digitală dintre autoritățile vamale și autoritățile competente partenere.

„Mă bucur că am decis să creăm un ghișeu unic pentru vămi, deoarece acesta va facilita mult schimburile comerciale cu UE. Toate autoritățile relevante de la frontierele externe ale UE vor putea accesa datele relevante pe cale electronică și vor putea colabora mai ușor la verificările la frontiere. Vom fi în măsură să aplicăm mai ușor standardele noastre europene înalte în domenii precum sănătatea și siguranța, mediul, agricultura sau patrimoniul internațional. Am convingerea că ghișeul unic va face ca vămuirea mărfurilor să fie mult mai rapidă. Acest lucru va afecta sute de milioane de mișcări de mărfuri în fiecare an”, a spus Zbyněk Stanjura, ministrul ceh de finanțe.

Eficiența vămuirii și a controalelor vamale este esențială pentru a permite desfășurarea fără probleme a schimburilor comerciale, asigurându-se totodată protecția cetățenilor, a întreprinderilor și a mediului în UE. Odată ce ghișeul unic pentru vămi va fi pus în aplicare pe deplin, întreprinderile nu vor mai fi nevoite să prezinte documente mai multor autorități prin intermediul unor portaluri diferite. Mediul aferent ghișeului unic va permite autorităților vamale și altor autorități să verifice în mod automat dacă mărfurile în cauză respectă cerințele UE și dacă au fost îndeplinite formalitățile necesare. Se preconizează că noile norme vor stimula fluiditatea comerțului transfrontalier și vor contribui la reducerea sarcinii administrative

pentru comercianți, în special prin economisirea de timp și prin simplificarea și automatizarea vămuirii.

Context și etapele următoare

Comisia a prezentat propunerea de instituire a Mediului aferent ghișeului unic al UE pentru vămi și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 952/2013 la 29 octombrie 2020. Consiliul a convenit asupra mandatului său de negociere la 15 decembrie 2021. Negocierile dintre colegiitori s-au încheiat printr-un acord provizoriu la 19 mai 2022. Adoptarea textului final înseamnă că acest regulament poate fi acum semnat în cadrul celei de a doua sesiuni plenare a Parlamentului European din noiembrie și apoi publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

REGULAMENTUL (UE) AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de instituire a mediului aferent ghișeului unic al Uniunii Europene pentru vămi

Cele mai importante prevederi: Mediul aferent ghișeului unic al UE pentru vămi ar trebui să fie aliniat și interoperabil cât mai mult posibil cu alte sisteme vamale actuale sau viitoare, cum ar fi vămuirea centralizată în temeiul Regulamentului (UE) nr. 952/2013. Acolo unde este cazul, ar trebui căutate sinergii între mediul aferent ghișeului unic european în domeniul maritim instituit prin Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului și mediul aferent ghișeului unic al UE pentru vămi.

Pentru un proces eficient de vămuire a mărfurilor

Este necesar ca mediul aferent ghișeului unic al UE pentru vămi să integreze soluții ridicate de securitate cibernetică pentru a preveni, pe cât posibil, atacurile care ar putea perturba sistemele vamale și nevamale, ar putea afecta securitatea comerțului sau ar putea afecta economia Uniunii. Standardele de securitate cibernetică ar trebui să fie concepute astfel încât să evolueze în același ritm cu cerințele de reglementare privind securitatea rețelelor și a informațiilor. În dezvoltarea, funcționarea și întreținerea mediului aferent ghișeului unic al UE pentru vămi, Comisia și statele membre ar trebui să urmeze orientările corespunzătoare emise de Agenția Uniunii Europene pentru Securitate Cibernetică (ENISA) în ceea ce privește securitatea cibernetică. Pentru realizarea unui mediu complet digital și a unui proces eficient de vămuire a mărfurilor pentru toate părțile implicate în comerțul internațional, este necesară stabilirea de norme comune pentru un mediu armonizat și integrat aferent ghișeului unic al Uniunii Europene pentru vămi (denumit în continuare „mediul aferent ghișeului unic al UE pentru vămi”). Mediul respectiv ar trebui să includă un set de servicii electronice complet integrate furnizate la nivelul Uniunii și la nivel național, prin care să se faciliteze schimbul de informații și cooperarea digitală între autoritățile vamale și autoritățile competente partenere și să se raționalizeze procesele de vămuire a mărfurilor pentru operatorii economici. Mediul aferent ghișeului unic



al UE pentru vămi ar trebui dezvoltat în conformitate cu posibilitățile de identificare și autentificare fiabile oferite de Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului și, după caz, în conformitate cu principiul „doar o singură dată”, astfel cum se reiterează în Regulamentul (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului.

Ghișeul unic al Uniunii Europene pentru vămi

Pentru introducerea mediului aferent ghișeului unic al UE pentru vămi este necesară instituirea, pe baza proiectului-pilot, a unui sistem de schimb de certificate, și anume Sistemul electronic de schimb de certificate în cadrul ghișeului unic al Uniunii Europene pentru vămi denumit EU CSW-CERTEX, care să interconecteze mediile naționale aferente ghișeului unic pentru vămi și sistemele nevamale ale Uniunii care gestionează formalități specifice nevamale. Sunt, de asemenea, necesare armonizarea mediilor naționale aferente ghișeului unic pentru vămi, integrarea mediilor respective în mediul aferent ghișeului unic al UE pentru vămi și stabilirea unui set de norme privind cooperarea administrativă digitală în cadrul mediului aferent ghișeului unic al UE pentru vămi. Schimbul de informații digitale prin intermediul EU CSW-CERTEX ar trebui să acopere formalitățile nevamale ale Uniunii care sunt prevăzute în legislația Uniunii, alta decât cea vamală, și pe care autoritățile vamale sunt însărcinate să le aplice. Formalitățile nevamale ale Uniunii cuprind toate operațiunile care

trebuie efectuate de o persoană fizică, de un operator economic sau de o autoritate competentă parteneră pentru circulația internațională a mărfurilor, inclusiv partea de circulație între statele membre, atunci când este necesar. Respectivele formalități impun obligații diferite pentru importul, exportul sau tranzitul anumitor mărfuri, iar verificarea acestora prin controale vamale este fundamentală pentru funcționarea eficace a mediului aferent ghișeului unic al UE pentru vămi. EU CSW-CERTEX ar trebui să acopere formalitățile digitalizate prevăzute în legislația Uniunii și gestionate de autoritățile competente parteneră în sistemele electronice nevamale ale Uniunii, stocând informațiile relevante din toate statele membre necesare pentru vămuirea mărfurilor. Prin urmare, este indicat să se identifice formalitățile nevamale ale Uniunii și sistemele nevamale aferente ale Uniunii care ar trebui să facă obiectul cooperării digitale prin intermediul EU CSW-CERTEX.

Scopurile ce trebuie îndeplinite

În vederea formalităților nevamale ale Uniunii acoperite, EU CSW-CERTEX ar trebui să îndeplinească mai multe scopuri. Sistemul ar trebui să pună datele relevante la dispoziția autorităților vamale, pentru ca acestea să asigure mai bine respectarea politicilor de reglementare nevamale ale Uniunii prin verificarea automată a formalităților respective. Sistemul ar trebui, de asemenea, să furnizeze datele relevante autorităților competente parteneră, pentru ca

acestea să monitorizeze și să determine cantitatea rămasă de mărfuri autorizate care nu au fost scoase din evidențe de către autoritățile vamale în procesul de vămuire a altor transporturi. În plus, sistemul ar trebui să sprijine punerea în aplicare a principiului de „ghișeu unic” pentru efectuarea controalelor menționat la articolul 47 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, prin facilitarea integrării regimurilor vamale și nevamale ale Uniunii în vederea unui proces complet automatizat de vămuire a mărfurilor.

Pentru stabilirea unui canal unic de comunicare cu autoritățile implicate în vămuirea mărfurilor, mediile naționale aferente ghișeului unic pentru vămi ar trebui să permită operatorilor economici să prezinte într-un punct unic datele necesare prevăzute în legislația vamală și în legislația Uniunii, alta decât cea vamală, și să primească direct de la respectivul punct răspunsul electronic privind orice informație conexă de la autoritățile implicate. Un astfel de răspuns poate include notificări ale deciziilor vamale. Ar trebui să fie posibilă utilizarea canalului unic de comunicare numai pentru formalitățile nevamale ale Uniunii acoperite de EU CSW-CERTEX și identificate ca fiind adecvate pentru măsuri suplimentare de facilitare. În conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, fiecărui operator economic angajat în operațiuni vamale îi este atribuit un număr EORI ca element de identificare pentru toate relațiile cu autoritățile vamale din Uniune. Comisia menține un sistem central EORI pentru stocarea și gestionarea datelor referitoare la EORI.

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



DIN NOIEMBRIE 2019
PE TIRMAGAZIN.RO SI
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN



Pentru a facilita colaborarea dintre diferitele autorități implicate în procesul de vămuire a mărfurilor, autoritățile competente partenere ar trebui să aibă acces la sistemul EORI pentru a valida numărul EORI pe care îl pot solicita operatorilor economici în contextul formalităților acestora.

Instituirea mediilor naționale aferente ghișeului unic pentru vămi

(1) Fiecare stat membru instituie un mediu național aferent ghișeului unic pentru vămi și este responsabil de dezvoltarea, integrarea și funcționarea acestuia.

(2) Mediile naționale aferente ghișeului unic pentru vămi permit schimbul de informații și cooperarea prin mijloace electronice între autoritățile vamale, autoritățile competente partenere și operatorii economici prin EU CSW-CERTEX în vederea respectării și a aplicării eficiente a formalităților vamale și a formalităților nevamale ale Uniunii enumerate în anexă.

(3) Pentru formalitățile și sistemele nevamale ale Uniunii enumerate în partea A din anexă, mediile naționale aferente ghișeului unic pentru vămi asigură următoarele funcționalități:

(a) un canal unic de comunicare pentru operatorii economici care l-ar putea folosi pentru a îndeplini formalitățile vamale relevante și formalitățile nevamale relevante ale Uniunii care fac obiectul cooperării digitale suplimentare în conformitate cu articolul 12;

b) gestionarea cantității aferentă formalităților nevamale ale Uniunii, dacă este cazul; și

(c) verificarea automată a respectării formalităților nevamale ale Uniunii enumerate în anexă, pe baza datelor primite de autoritățile vamale prin EU CSW-CERTEX de la sistemele nevamale ale Uniunii.

(4) Pentru fiecare din formalitățile și sistemele nevamale ale Uniunii enumerate în partea B din anexă, dacă este conectat la EU CSW-CERTEX în conformitate cu articolul 5 alineatul (5), mediul național aferent ghișeului unic pentru vămi asigură toate funcționalitățile enumerate la alineatul (3) din prezentul articol.

(5) Mediile naționale aferente ghișeului unic pentru vămi pot fi utilizate ca platformă pentru coordonarea controalelor în conformitate cu articolul 47 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013.

Raționalizarea îndeplinirii formalităților vamale și nevamale ale Uniunii

(1) Pentru formalitățile și sistemele nevamale ale Uniunii enumerate în partea A din anexă, mediile naționale aferente ghișeului unic pentru vămi asigură următoarele funcționalități:

(a) le permit operatorilor economici să prezinte informațiile relevante necesare pentru îndeplinirea formalităților vamale și a formalităților nevamale ale Uniunii aplicabile; și

(b) le comunică operatorilor economici răspunsul electronic din partea autorităților vamale și a autorităților competente partenere în legătură cu îndeplinirea formalităților vamale și a formalităților nevamale ale Uniunii.

(2) În cazul formalităților și sistemelor nevamale ale Uniunii enumerate în partea B din anexă, mediile naționale aferente ghișeului unic pentru vămi pot oferi funcționalitățile enumerate la alineatul (1).

Prezentarea datelor vamale și a datelor nevamale ale Uniunii de către operatorii economici

(1) În sensul articolului 11 alineatul (1) litera (a), mediile naționale aferente

ghișeului unic pentru vămi pot permite operatorilor economici să depună un set de date integrat de tipul celor menționate la articolul 13 alineatul (3) care să conțină declarația vamală sau declarația de reexport depusă înainte de prezentarea mărfurilor în conformitate cu articolul 171 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013.

(2) Setul integrat de date depus în conformitate cu alineatul (1) este considerat a constitui, după caz, declarația vamală sau declarația de reexport și transmiterea datelor solicitate de autoritățile competente partenere pentru formalitățile nevamale ale Uniunii enumerate în anexă.

Utilizarea sistemului EORI de către autoritățile competente partenere

În cadrul îndeplinirii atribuțiilor care le revin, autoritățile competente partenere au acces la sistemul EORI pentru a valida datele relevante privind operatorii economici stocate în sistemul respectiv.

Coordonatorii naționali

Fiecare stat membru desemnează un coordonator național pentru mediul aferent ghișeului unic al UE pentru vămi. Coordonatorul național îndeplinește următoarele sarcini pentru a sprijini punerea în aplicare a prezentului regulament:

(a) acționează ca punct de contact național pentru Comisie cu privire la toate aspectele legate de punerea în aplicare a prezentului regulament;

(b) promovează și sprijină cooperarea la nivel național dintre autoritățile vamale și autoritățile naționale competente partenere;

(c) coordonează activitățile asociate cu conectarea mediilor naționale aferente ghișeului unic pentru vămi la EU CSW-CERTEX și furnizarea de informații.



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



CONTROALELE ISCTR S02E07: MISTERUL DISPARIȚIEI DIAGramei TAHOGRAPH

Un șofer de camion cu părul cărunt pretinde, în fața inspectorilor ISCTR, că ultima diagramă pe care a avut-o în tahograf a dispărut în mod misterios. Un turc s-a ales cu mai multe amenzi consistente pentru că nu a respectat timpii de conducere și de odihnă. La finalul ultimului episod din cel de-al doilea sezon al celui mai vizionat serial din transporturile românești, un moldovean este nemulțumit că a fost oprit pentru control în trafic.

Diagrama dispărută

Un șofer de camion cu părul cărunt pretinde, în fața inspectorilor ISCTR, că ultima diagramă pe care a avut-o în tahograf a dispărut în mod misterios. Inspectorul ISCTR urcă în camionul șoferului. Șoferul pretinde că nu găsește diagrama tahograf.

Șofer: "Am căutat-o, am dat preșurile la o parte, am deranjat toată cabina și nu o găsesc. Căutați-o dumneavoastră."

Inspector: "Căutați-o încă o dată."

Șofer: "Dacă credeți că e în camion, căutați-o."

Inspector: "Înseamnă că ați ascuns-o, ați dat-o deoparte ca să nu o prezentați. Mă duc să văd ce diferență de kilometri reiese."

Șoferul insistă că a predat diagrama. Inspectorul ISCTR arată că diagrama din aparat nu este la ei.

Inspector: "Ați condus fără diagramă. A dispărut. Ultima diagramă a fost scoasă la 14,14. Conducerea fără diagramă în tahograf se sancționează cu amendă între 4.000 și 6.000 lei."

Șofer: "ANAF are de primit bani de la o țară întreagă. Nu am băgat magnetul. Sunt șofer de camion, nu de mult. De când ne-am reprofilat. Se fac șoferi la apelul bocancilor. Am fost salahor. Nu am diagrama și asta e. Nu am de



niciunele. Singura casă e camionul. La condițiile de șoferie, se complac într-o căsnicie șoferii. O femeie șade cu un șofer dacă aduce bani. Autoritățile nu fac nimic pentru șoferi. Nu fac de 30 de ani. Câtă vreme nu mă respectă nimeni, nu respect nici eu regulile."

Inspectorul face un proces verbal: amenda e 2.000 de lei, dacă e plătită în 15 zile. S-a constatat la oprirea camionul că nu folosea diagrama tahograf.

„Sunteți imobilizat să vă odihniți în parcare până dimineată la 9. Ați

condus 371 de kilometri fără să aveți diagramă.", îi spune un inspector de trafic ISCTR șoferului profesionist.

Turcul plătește

Un turc s-a ales cu mai multe amenzi consistente pentru că nu a respectat timpii de conducere și de odihnă. Inspectorii opresc un alt camion: "Aveți foarte multe probleme pe timpii de conducere."

Șofer: "E o mașină mare. Posibil să plătesc mâine? Merg la bancă."

Inspector: "Vă reținem documentele, plăcuțele de la camion. Trebuie să îmi faceți dovada plății ca să vă las să circulați."

Șofer: "Dacă nu pot plăti?"

Inspector: "Stați aici în parcare. Altă problemă."

Inspectorul îi arată că nu a respectat timpii de odihnă atunci când a intrat și a ieșit din vamă. Îi comunică că mașina va fi imobilizată în parcare până plătește amenda și va face dovada.

Inspector: "Vom mege la camion și iau plăcuțele de înmatriculare. Când vei plăti amenda, îți dau înapoi plăcuțele."

Șoferul este revoltat că i s-au luat





plăcuțele.

Inspector: "Rămân la mine ca să nu pleci din parcare. Dacă plătești, eu îți dau plăcuțele înapoi și poți pleca."

Șoferul primește ajutor de la inspector să își sune șeful. Șoferul pretinde că în Turcia "nu merg" 8 zile băncile pentru că este sărbătoare.

Șoferul nu a luat pauza minimă zilnică de 9 ore, ci numai una de 3 ore.

Primește o primă amendă. Șoferul a avut cardul retras din tahograf timp de opt ore. Nu a efectuat nici înregistrarea manual și a primit o nouă amendă.

Inspector: "Se va întocmi proces verbal cu amendă de 2.000 pentru firmă și 300 de lei pentru șofer. Plata trebuie să se facă în 15 zile."

Încă o vinieta

Un moldovean este nemulțumit că a fost oprit pentru control în trafic.

Șoferul spune că vameșii din România și Bulgaria nu muncesc cum trebuie.

„Am totul în regulă. Vin din Turcia. Toate actele sunt acolo și cele pentru frigo.

Drumurile din România sunt mai bune ca în Moldova. Am muncit în Rusia și acum vreau să mă opresc acasă, dar în Moldova sunt controale, cozi mari. Sunt nemulțumit pentru control. Eu pierd o oră. Pentru asta trebuie să mai cumpăr o rovinietă, încă 12 euro”, spune șoferul de camion din Republica Moldova.

SEZONUL 02 EPISODUL 06

Un patron de firmă de transport recunoaște cu nonșalanță în fața inspectorilor ISCTR că a folosit un magnet pentru a manipula tahograful de pe camionul pe care îl conducea.

Apoi, un șofer moldovean, care o rupe pe românește, vorbește despre ce înseamnă să fii șofer în țara de peste Prut și ce venituri are lunar.

SEZONUL 02 EPISODUL 05

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".

Angajații Inspectoratului de Stat

pentru Controlul în Transportul Rutier îi rețin unui ucrainian plăcuțele de înmatriculare ale camionului.

La final, un șofer profesionist bulgar este amendat pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă.

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,

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 nemulțumiri legată de starea drumurilor din România.

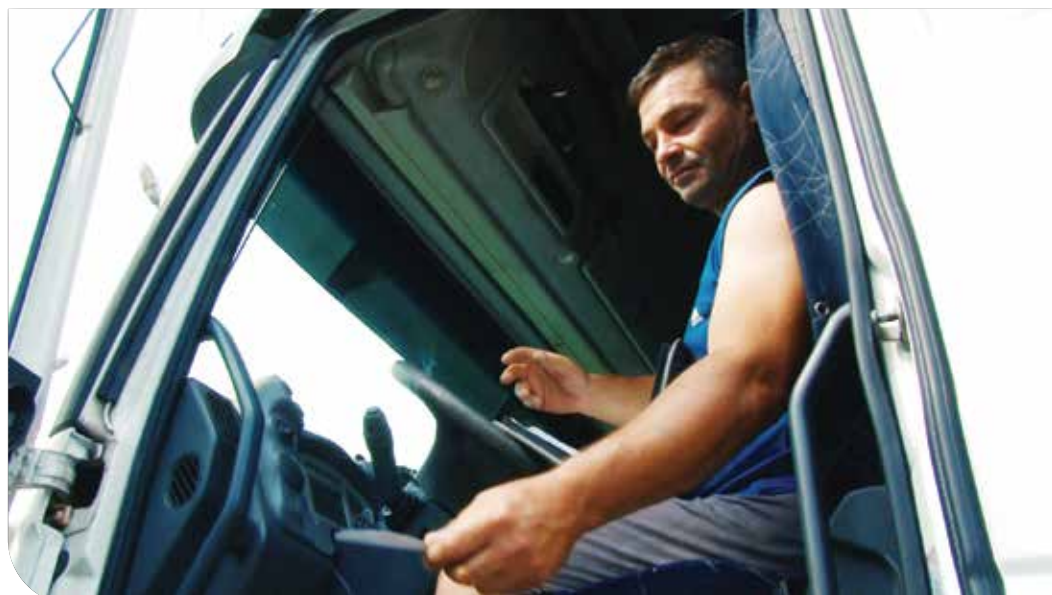
SEZONUL 02 EPISODUL 02

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,



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!",

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.



CÂND VOM MERGE PE AUTOSTRADA DE CENTURĂ BUCUREȘTI

Autostrada de Centură (A0) București va avea 102 kilometri. Aceasta înconjoară Capitala și este construită de la zero. Primele inaugurări vor fi anul viitor.

În 2023 și 2024 toți cei circa 52 de kilometri de pe partea de sud a Autostrăzii de Centură A0 ar trebui teoretic să fie finalizați și să fie deschiși traficului, oferind traficului greu și de tranzit o nouă variantă de a ocoli Capitala de la Autostrada A1 la Autostrada A2.

Pe toate cele trei tronsoane ale A0 Sud se lucrează în prezent, deși execuția pe tronsonul 3 este într-o oarecare măsură întârziată, din cauza prelungirii etapei de proiectare. Grecii de la Aktor au primit avizul CNAIR abia în urmă cu un an, deși contractul fusese semnat încă din 2019, însă acum s-au mobilizat serios pentru a recupera.

A0 Sud - Lotul 1

Lungime: 17 km (A2 - CF 902), două noduri rutiere - cu DN4 și A2.
Cost: 830 mil lei fără TVA
Constructor: Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret AS
Execuție începută în: martie 2021
Stadiu (septembrie 2022): 49%
Contract semnat: august 2019 / Licitarea începută în iulie 2017
Termen de finalizare: septembrie 2023

Pe Lotul 1 (17 km, CF902 - A2, noduri rutiere cu DN4 și A2), lucrează firma turcească Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret AS. Lucrările în teren au demarat începând din martie 2021, în prezent sunt în grafic (cca 49%), iar termenul septembrie 2023 pentru deschidere e în continuare posibil.

Nodul rutier dintre A0 și A2

Pe acest lot una dintre cele mai importante lucrări este nodul rutier dintre Autostrada A0 și Autostrada Soarelui A2, iar lucrările avansate din prezent lasă să se intuiască schimbările ce vor surveni odată cu noile structuri. Una din pilele viitorului pasaj al A0 peste A2 a fost ridicată practic suprimând banda de urgență de pe Autostrada Soarelui. Viitorul nod rutier a fost proiectat practic cu acea pilă acolo care suprimă banda de urgență, dar vor rămâne pentru A2 cele două benzi înainte, iar între pila respectivă și culeea podului A0 se vor face alte 3 benzi adiacente A2 pentru încadrare și accelerare/decelerare conectate la bretelele nodului. Astfel, în zona unde va rămâne suprimată banda de urgență pentru A2 vor fi 3, respectiv 4 benzi de înainte, două benzi inițial de încadrare la ieșirea din nodul rutier și o bandă de încadrare la intrarea în nodul rutier.

A0 Sud - Lotul 2

Lungime: 16,3 km (CF 902 - DN6), două noduri rutiere - cu DN6 și DN5.
Cost: 751 mil lei fără TVA
Constructor: Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret AS
Execuție începută în: august/octombrie 2020
Stadiu (septembrie 2022): 63%
Contract semnat pe 9 martie 2019 / Licitarea începută în iulie 2017
Termen de finalizare: februarie 2023.

Aceeași firmă turcească, Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret AS, lucrează deja din vara lui 2020 și pe Tronsonul 2 (16,3 km între DN6 și CF 902, noduri rutiere cu DN6 și DN5).

Lucrările avansează într-un ritm normal, după ce inițial a existat o sincopă cu autorizarea în etape a tronsoanelor pe care se putea lucra.

La începutul anului, însă, exista posibilitatea ca o bucată de circa 10 km, între nodurile rutiere DN6 și DN5 să fie gata până în luna decembrie, iar traficul să fie deschis. Din păcate acest lucru nu pare să mai fie în plan.

Potrivit informațiilor oficiale CNAIR centralizate de CESTRIN, stadiul fizic în septembrie era de 63%, iar termenul de finalizare a fost împins ușor spre aprilie 2023, după ce au apărut unele întârzieri pe relocarea de utilități și necesitatea unor exproprieri suplimentare.

A0 Sud - Lotul 3

Lungime: 18 km (DN6-A1), 1 nod rutier cu A1
Cost: 853 mil lei (fără TVA)
Constructor: Asocieria Aktor - Euroconstruct Trading
Execuție începută în: noiembrie 2021
Stadiu: 26% / Proiectare avizată abia în octombrie 2021
Contract semnat pe 14 aprilie 2019 / Licitarea începută în iulie 2017.
Termen de finalizare: Q4 2023

Lotul 3 (18 km, A1 - DN6, nod rutier cu A1)

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.





Contractul cu Aktor - Euroconstruct Trading a fost semnat în aprilie 2019 și presupunea 12 luni pentru proiectare. Abia în octombrie 2021 a fost avizat proiectul tehnic și s-a putut trece la execuția propriu-zisă. În aproximativ 12 luni de lucru, șantierul a ajuns la circa 26%, iar până la finalul anului se va ajunge la 32%. Ritmul de lucru din acest moment pare să fie unul foarte bun, cu terasamente realizate în proporție de aproximativ 40%. La structuri se stă mai bine, 60% din podețe sunt deja realizate și se estimează că vor fi realizate în proporție de 100% până la finalul anului. Din aproximativ 800 de piloți forajați sunt executați deja 360 și acum se forează cu cinci mașini în paralel. Din 13 poduri, la cinci poduri se lucrează și, la final de an, vor fi toate la nivel de elevații. Șase overpass-uri încep la anul în primăvară, se vor termina piloții și cele două poduri arc trebuie aprobate de CNAIR după reproiectare, deoarece în studiul de fezabilitate au apărut niște soluții care nu sunt construibile. Anul acesta terasamentul la Nodul Rutier cu A0 se termină și se vor turna și aproximativ doi kilometri de asfalt.

Autostrada de Centură (A0) NORD - Două tronsoane contractate cu UMB, două tronsoane blocate de trei ani în licitații

Pe partea de Nord a Autostrăzii de Centură (A0) lucrurile sunt mai întârziate. Din cele patru tronsoane, doar două sunt contractate însă lucrările efective în teren au început doar pe unul singur. UMB a intrat în forță pe tronsonul 2 care va conecta DN1 de A3 și DN 2 (nodul rutier cu DN2 e pe lotul următor, din păcate). Deși toate licitațiile de pe A0 Nord au fost lansate din iunie 2019, pe două dintre tronsoane nici până acum acestea nu s-au finalizat cu un contract semnat, după atribuire și reatribuire, contestații,

reevaluări și alte contestații. Singurul tronson pe care chiar se lucrează este DN1 - A3 - DN2. Constructorul român UMB a intrat în forță pe șantierul tronsonului 2, un lot de circa 19 km, iar în prezent există premisele ca în 2023 să poată fi deschis traficul pe segmentul dintre DN1 și A3 (singura porțiune aflată între noduri rutiere de pe acest lot).

A0 Nord - Lot 2 (DN1/Corbeanca - DN2/Afumați)

Lungime: 19 km, 2 noduri rutiere - cu A3 și DN1
Valoare: 832 mil lei
Constructor: Asocieria SA&PE Construct - Spedition UMB - contractat în mai 2021

Ordin de începere dat în 16 august 2021
Termen: 12 luni proiectare + 22 de luni execuție
Stadiu: circa 3%
Finalizare posibilă: Q4 2023 (parțial) / Q2-Q3 2024 (total).

Celălalt lot contractat cu UMB - fără vreun nod rutier, aproape de începerea lucrărilor

A0 Nord - Lotul 4 (DN3-A2)

Lungime: 4,5 km, 0 noduri rutiere, pod mare peste râul Colentina
Cost: 313 mil lei (fără TVA)
Constructor: Asocieria UMB - Tehnostrade - SA&PE
Stadiu: Etapa de proiectare
Contract semnat în august 2020 / Licitația începută în iunie 2019.
Termen: 12 luni proiectare + 18 luni execuție
Finalizare posibilă: 2024.

Lotul 4 A0 Nord are contract de proiectare și execuție semnat din 18 august 2020 cu Asocieria SA&PE Construct - Spedition UMB - Tehnostrade, cu prețul de 312,6 milioane de lei. Tronsonul este aflat între DN3 și A2 (Pantelimon - A2), cu o lungime de 4,47 km. Nu are niciun nod

rutier inclus, dar presupune realizarea unui pod lung peste lacul format de râul Colentina în zona Cernica. Lucrările pe acest tronson ar urma să demareze până la finalul anului, după o perioadă prelungită de proiectare și revizuire a acordului de mediu.

Loturile necontractate din Autostrada 0, Nord

A0 Nord - Lot 1 (DJ601 - Corbeanca/ DN1)

Lungime: 17,5 km, 2 noduri rutiere - DN1A și DN7

Stadiu: Atribuit (a treia oară, primele două către Nuro)l

Constructor desemnat: Impresa Pizzarotti & C Spa Italia S.p.a - RETTER

Valoare: 815 mil. lei

Licitație începută în 2019

Termen: 12 luni proiectare + 22 de luni execuție

Finalizare posibilă: 2025-2026

Lotul 1 (17,5 km - DJ601 -

Corbeanca/DN1) nu a fost contractat nici până acum, deși licitația a fost lansată încă din 2019. Încă din octombrie 2021 a fost atribuit din nou contractul, după ce în trecut alte două atribuirii au fost contestate și întoarse de instanța de judecată.

Astfel, ultima atribuire a contractului s-a făcut către asocieria de firme Impresa Pizzarotti & C Spa Italia S.p.a - RETTER Projectmanagement (ofertă de 815 mil lei). În 2020 și în primăvara 2021 CNAIR atribuisese contractul de două ori către turcii NUROL INSAAT VE TICARET A.S. (ofertă de 747 mil lei). Ambele atribuirii către firma turcească au fost întoarse după depunerea contestațiilor.

Deloc surprinzător, și ultima atribuire a fost contestată și încă e așteptată tranșarea situației la CNSC.

Teoretic, după semnarea contractului, viitorul constructor va avea la dispoziție 12 luni pentru proiectare și 22 de luni



pentru execuție.

A0 Nord - Lot 3 (DN2/Afumați - DN3/Cernica)

Lungime: 8,6 km, 1 nod rutier cu DN2
Constructor desemnat : Ictas Insaat Ve Ticaret
Valoare: 413 mil lei
Stadiu: În licitație (conestații și reevaluare oferte)
Termen: 12 luni proiectare + 18 luni execuție
Finalizare posibilă: 2026.

Lotul 3 din A0 Nord (8,6 km - DN2/Afumați - DN3/Cernica) este celălalt tronson din A0 Nord ce încă nu a fost contractat, deși licitația e în desfășurare deja de mai bine de trei ani. Constructorul selectat anunțat de CNAIR încă din 2021 este firma turcească Ictas Insaat Ve Ticaret cu o ofertă de 413 mil. lei, însă acest rezultat a fost contestat, iar CNSC și Curtea de Apel au întors „dosarul” la CNAIR să reevalueze ofertele.

Anterior, pe acest tronson, CNAIR declarase câștigătoare compania turcească NUROL INSAAT VE TICARET A.S., însă și acel rezultat a fost inițial contestat, iar CNAIR a trebuit să reevalueze ofertele.

Mai mult, la trei ani de la lansarea licitației, și constructorul chinez CCECC blochează semnarea contractului pentru lotul Voluntari-Cernica.

De fapt, conform reevaluărilor și contestațiilor admise, chinezii de la CCECC ar fi de fapt în pole-position pentru a li se atribui contractul, ceea ce ar marca primul contract de construcție autostradă ce ar ajunge la un constructor chinez, un lucru pe care CNAIR încearcă să-l evite.

Având în vedere întârzierea procedurilor, șansele ca pe acest tronson să se poată circula mai devreme de 2026 sunt din ce în ce mai mici.

Proiectele de pe actuala Șosea de Centură - Pasaje tip giratoriu suspendat și lărgirea DNCB la 4 benzi

Pasajul Domnești - giratoriu suspendat - detalii tehnice

Lungime: 536 m
Cost: 91,5 mil lei
Constructor: STRACO GRUP SRL - SC COMNORD SRL - SPECIALIST CONSULTING SRL / Construcție preluată de subcontractorul TRACON
Contract semnat: 2017 (lucrări reluate în august 2020)
Termen de finalizare: 24 de luni (proiectare și execuție)
Finalizat: Q4 2022

Pasajul Domnești, deschis pe 11 noiembrie

„Statul se chinuie încă din 2008 să modernizeze drumeagul de sud al Capitalei. După 4 ani de bâlbe, la începutul lui 2012 s-au semnat 3 contracte de lărgire la 4 benzi cu termen finalizare 24 de luni. Abia dacă s-a deranjat puțin iarba în teren că în toamna lui 2012 domnu’ Ponta, ăla cu marile proiecte, dacă-l mai știți, a tăiat la rectificarea bugetară 81% din banii alocați”, amintește Asociația Pro Infrastructură.

Apoi, în vara lui 2014 CNAIR a reziliat contractele și a anunțat că va relicita lucrările pe fonduri europene, în loc de fonduri de la buget.

„Dar stați că din marea lărgire ne alegem doar cu o podișcă. La Domnești. Licităția a fost lansată în martie 2015 și atribuită de CNAIR abia în mai 2017, după nenumărate bâlbe și greșeli ale comisiei de evaluare a ofertelor”, notează Pro Infrastructură. Câștigătorul acelei licitației a fost constructorul Straco, iar conform

contractului, giratoriul suspendat de la Domnești ar fi trebuit să fie gata în august 2019. „Dar în decembrie 2019 se mișca doar o mică porțiune a șantierului, peisajul fiind unul dezolant, cu 2-3 muncitori meșterind obosiți la 3 pile”, spune asociația.

Un contract cu mari probleme, un constructor intrat în insolvență și un proiect tehnic modificat pe parcurs la cererea primăriei Capitalei condusă de Gabriela Firea.

„Motive? CNAIR nu e în stare să termine exproprierile, să despăgubească oamenii, la doi ani și jumătate de la semnarea contractului. Colac peste pupăză, între timp Straco intră în insolvență. Blocaj complet”, notează asociația.

Mai trebuie amintit aici că în ecuație s-a interpus și Primăria Capitalei condusă atunci de Gabriela Firea, care a cerut să fie modificat proiectul tehnic.

Primele lucrări la pasajul de la Domnești au început în 2018 în baza unei autorizații de construire parțiale, dar restul proiectului s-a blocat din mai multe motive: proiectul tehnic a trebuit complet refăcut față de ce s-a scos la licitație pentru că Primăria Capitalei a cerut lărgirea zonei pasajului pentru a fi amplasat o linie de întoarcere a tramvaiului; utilitățile au fost relocalate cu foarte mare dificultate; exproprierile inițiale și cele suplimentare (ca urmare a modificării proiectului) au fost realizate cu mare întârziere; constructorul a intrat în insolvență.

„Se evită la mustață rezilierea prin preluarea șantierului de către Tracon, subcontractor declarat al Straco. Din vara lui 2020 începe ușor-ușor să arate a șantier, nu a peisaj post-apocaliptic. Ajungem cu chiu cu vai în zilele noastre: noiembrie 2022, doar vreo 14 ani pentru un colac suspendat”, apreciază Pro Infrastructură.

Pasajul Domnești a fost deschis oficial



circulației pe 11 noiembrie 2022.

Pasajele de la Berceni și Oltenița

La intersecțiile Centurii București cu Șoselele Berceni și Oltenița se construiesc în prezent celelalte două giratorii suspendate de pe actuala Centură Sud, dar se lucrează și la dublarea actualiei centuri pe porțiuni de câțiva kilometri între aceste pasaje. Lucrările sunt destul de avansate și au totuși șanse (mici) să fie gata până la finalul acestui an, deși termenul de execuție era de 24 de luni, iar lucrările au debutat în urmă cu doi ani. Giratoriu suspendat DNCB - Șos. Berceni + lărgire la 4 benzi a centurii actuale

Lungime: giratoriul + 2,5 km

Cost: 30,5 mil euro

Constructor: Asocieria Trameco SA (Selina) - Vahostav SK AS - Construcții Erbașu SA - Grafic Tends SRL

Contract semnat: martie 2019

Termen de finalizare: 30 luni (6 luni proiectare și 24 luni execuție)

Lucrări începute în: august 2020

Finalizare posibilă (n.r.): Q4 2022 / Q1 2023

Stadiu la zi: 71%

Giratoriu suspendat DNCB-Șos. Olteniței + lărgire la 4 benzi a centurii

Lungime: giratoriul + 3,7 km

Cost: 35,5 mil euro

Constructor: ITINERA SPA

Contract semnat: iulie 2019 (licitație începută în mai 2017)

Termen de finalizare: 6 luni pentru

proiectare și 24 luni pentru execuția lucrărilor

Lucrări începute în: august 2020

Finalizare posibilă (n.r.): Q4 2022 / Q1 2023

Stadiu la zi: 69,9%.

Lărgirea DNCB între DN2 și A2, un proiect intrat în blocaj

Cel mai întârziat proiect de pe actuala Șosea de Centură este cel care prevede extinderea la patru benzi a celor 11,5 km dintre DN2 și A2, dar și realizarea unui alt pasaj de tip giratoriu suspendat la intersecția Șoselei de Centură cu DJ301 (Șoseaua Cernica).

Contractul, semnat cu italienii de la Tirrena Scavi în 2020, avea termen de finalizare 15 luni. Cu multe probleme ce au ținut de proiectare și relocare de utilități, lucrările sunt mult întârziate în prezent, șantierul pe alocuri pare mai degradat abandonat, iar stadiul fizic pare încremenit la 20%.

Mai mult, peste slaba mobilizare a constructorului, CNAIR are acum o altă problemă cu firma în cauză: În luna iulie a încetat valabilitatea scrisorii de garanție de bună execuție, iar până în prezent nu s-a constituit o nouă scrisoare de garanție de bună execuție. În condițiile de față, o reziliere pe acest proiect pare inevitabilă...

Lărgire DNCB între DN2 și A2

Lungime: 11,5 km

Cost: 49 mil. euro

Constructor: Tirrena Scavi

Contract semnat în: martie 2020

Termen de finalizare: 15 luni (de la începerea construcției)

Lucrări începute: mai 2020.

Finalizare posibilă: necunoscută
Stadiu la zi: 20%.

Lărgirea DNCB între A1 și DN5, noi lucrări în teren pe actuala centură

Pe partea de sud a actualiei Centuri a Capitalei au fost semnate anul acesta două contracte pentru lărgirea la 4 benzi de circulație a circa 16,3 km între A1 și DN5, până în zona unde se construiesc acum pasajele Oltenița și Berceni și se lărgeste la zi șoseaua de centură.

Proiectul de lărgire la 4 benzi a fost împărțit în două loturi, de-o parte și de alta a lucrărilor de la Domnești.

Primul Lot are o lungime de circa 820 de metri, de la autostrada A1 și până la intersecția Domnești. Contractul are o valoare de 28,4 milioane de lei. Termenul este de 9 luni pentru proiectare și apoi 10 luni execuție.

Al doilea lot, circa 15,5 km de la Domnești până după Jilava, a fost semnat pentru circa 504 milioane de lei. Aici termenul de proiectare este de 12 luni, apoi 24 de luni pentru execuție.

Modernizare și lărgire Centură între A1 și DN5/ Jilava

Lungime:

Lot I - 820 metri

Lot II - 15,52 km

Valoare:

Lot I - 28,4 mil lei (fără TVA)

Lot II - 504 mil. lei (fără TVA)

Termen:

Lot I - 9 luni proiectare, 10 luni execuție

Lot II - 12 luni proiectare. 24 luni

execuție

Drumul Național 2 - calitate africană la preț european

După ce i-am bătut la scor pe europeni la numărul de morți din accidente rutiere la milionul de locuitori: 92 la 45, i-am "masacrat" și pe bulgari, cu 92 la 81!

Scorul nu e inventat de noi ci apare negru pe alb în ultimul raport privind accidentele rutiere al Comisiei Europene.

Putem să ne mândrim cu faptul că suntem "bara-bara" cu africanii, care au apărut deja în România să ne învețe să marcăm drumurile.

Și chiar avem mare nevoie de ajutorul lui "Piedone Africanu"!

De exemplu, firma care a marcat DN2, București-Buzău, drum european de importanță majoră pe care are loc un adevărat carnagiu, a reușit să reinventeze linia dreaptă.

În viziunea ei, linia dreaptă nu mai este cea mai scurtă distanță



Unul dintre colegii africani ai Metalbac Bacău își oferă serviciile competente băiețașilor tumefiați care au marcat Drumul Național 2.



Jefu', ce este ala lenea dreaptă?

Bine că ești tu dăștept, băi, Piedone Africanu!



Între două puncte. Linia dreaptă "patentată" de firma marcatoare este frântă și ondulantă, așa cum se vede în videoclipul de mai jos. Pentru această nouă teoremă a geometriei plane reinventate, există două posibile explicații. Ori "doreii" de pe mașinile de marcaj sunt beți mangă pe tot timpul lucrului, ori patronul firmei a găsit soluția "destul de genială" de a deconta o cantitate suplimentară de vopsea și de manoperă. E important de spus că aceste linii drepte-frânțe se întind pe mulți kilometri, pe ambele sensuri de circulație, atât în interiorul cât și în exteriorul localităților. Și, ceea ce este cel mai important, aceste așa-zise "marcaje rutiere" sunt pe asfalt neted ca în palmă, drept, nelăsat. Deci este vina este exclusiv a marcatorului! Lucrările au fost executate anul

trecut. Iar beneficiarul acestor "minunății", DRDP București, avea tot timpul din lume și obligația de a pune firma Metalbac să șteargă marcajele și să le refacă în mod corespunzător. Dar, având în vedere că interesul angajaților CNAIR poartă fesu', iar fesu' îl dă Metalbacu', nu este de mirare că marcajele au ajuns de râsul curcilor. Dar nu al păsăroiuului din Bacău, care de 10 ani este cocoșul curții marcajelor din CNAIR! **În loc de concluzie:** Le recomandăm celor de la Metalbac, autorii liniei drepte-frânțe, să revină la geometria euclidiană cu ajutorul neprețuit al colegilor africani prezenți deja în România!

Scurtă precizare

După publicarea pamfletului pe site, am primit din partea lui Andrei Handaric, directorul Metalbac & Farbe un text greu inteligibil din care putem scoate o singură afirmație concretă: "liniile drepte-frânțe din localitatea Spătaru [...] sunt ale Metalbac, însă liniile șui [...] din Movilița nu sunt făcute de Metalbac". Handaric nu spune și cine este cealaltă firmă care și-a bătut joc de banii publici prin marcajele rutiere de pe DN2, București-Buzău. **În loc de concluzie:** Îl rugăm pe directorul Metalbac să nu ne mai trimită spre publicare pseudo-pamflete cu informații false și idei neinteligibile. Promitem că nici noi nu ne vom apuca să marcăm drumurile naționale din România cu linii drepte-frânțe!

Pentru a vedea videoclipul, scanați codul QR de mai jos:



Nopți albe la CNAIR după arestarea lui Corleone

Arestarea directorului de Întreținere Florea Dascălu, zis "Corleone", le-a creat psihoze și insomnii majore colegilor lui din Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - CNAIR, dar și patronilor firmelor aflate în grațiile "dezinteresate" ale acestuia. Patronul-pește mic al unei firme insignifiante din Arad a reușit să agațe unul dintre peștii mari din CNAIR.

Marius Iosif Cosma, de 38 de ani, administratorul al firmei de construcții Tredeco Holding din Ineu, județul Arad, este judecat, într-un alt dosar, pentru înșelăciune și fals. El este acuzat că ar fi completat cu date nereale un bilet la ordin prin care a încercat să recupereze de la partea vătămată o sumă – 740.000 de lei – pe care considera că nu trebuia să i-o plătească. Cum firma parteneră nu avea banii necesari în cont, banca a raportat-o în Centrala Incidentelor de Plăți, măsură care a dus la blocarea conturilor societății și ale administratoarei acesteia. Procesul se desfășoară la Judecătoria Ineu, iar următorul termen e programat pe 1 noiembrie 2022.

În loc de concluzie: Strâns cu ușa de procurori Mariusică a ciripit numele lui Corleone și s-a oferit să participe la flagrant!

Patroni și patroance

Gurile rele, dar bune, susțin că Mariana Ioniță, fostă director general al CNAIR, nu a venit în prima zi de luni, după arestarea lui Corleone, dimineață la serviciu. Tot fără nicio legătură cu arestarea lui Corleone, se pare că nopți albe ar fi avut și patronii de la firmulițele de marcaje rutiere Dumava și Gamida. Asocierea acestor două "mega-firme", cu doi, respectiv, zece angajați în 2021, a încheiat anul trecut un contract de marcaje rutiere de peste 70 de milioane de lei plus TVA numai cu DRDP Craiova. Bineînțeles că împușcarea acestui contract de către Dumava-Gamida

nu are nicio legătură cu talentul de vânător al lui Corleone. La fel cum nu trebuie luată în seamă nici prietenia de o viață dintre Gabriel Iancu, soțul patroancei de la Gamida, și Florea Dascălu. Cei doi au fost și colegi de muncă în CNADNR la începutul anilor 2000. La "moralitatea" pe care o are Corleone, este evident că va proceda ca "Mariusică" din Ineu: îi va da în gât pe toți la DNA!

În loc de concluzie: La câți prieteni, fini, cumetri, protejați și rude are Corleone, în CNAIR și în firmele apropiate, vor începe nopțile albe precum cele de la cercul polar.

Nu suportă detenția!

Corleone se credea până sâmbătă, 22 octombrie 2022, dumnezeul CNAIR. De duminică, a doua zi,

a fost arestat pentru 29 de zile și nimeni nu a mai vrut să audă de el! Florea Dascălu are trei stenturi la inimă, a făcut până acum patru atacuri cerebrale și un diabet zaharat într-o stare avansată. Nu e astfel de mirare că în noaptea arestării, pe la ora 4.00, i s-a făcut brusc rău, a fost scos din arest și a fost internat în spital.

În loc de concluzie: Mulți se vor întreba, pe bună dreptate, cum putea Corleone să reziste la megapartide de vânătoare, urmate de beții crunte până dimineață, dar nu poate face față arestului preventiv?

Corleone din CNAIR, "traseizat", șpaguit, arestat

Florea Dascălu, zis Corleone, directorul Direcției Întreținere din CNAIR, este un campion absolut al

șpagii instituționalizate combinată cu traseismul politic.

Arestatul de acum și-a început "activitatea revoluționară" din politica românească în anul 1999. Nu bine s-a angajat Florică la Compania de Drumuri că a și "plonjat" la organizația PD-sector 3, pe vremea în care acest partid era făcea parte din Guvernul României. În momentul în care, în 2004, PD a revenit la guvernare în alianța DA, Florică s-a crezut pe cai mari. El a făcut presiuni asupra șefului de atunci al organizației PD - sector 3, care a cedat într-un final insistențelor. Omul s-a dus la Anca Boagiu, proaspăt numită ministru la Transporturi, și a convins-o să îi dea lui Corleone postul de director general CNADNR. Norocul nostru este că Băsescu a refuzat-o

Marele Florea Dascălu, zis Corleone, directorul de Întreținere al CNAIR, a fost "dat în gât" la DNA de către micul patronaș-infractoraș Marius Cosma din Ineu.

Băăă, fraierică, atunci când am zis că vin la vânătoare cu tine nu mi-ai spus că eu voi fi mistrețul împușcat!



atunci pe Boagiu, pentru că știa ce "poamă" este Florică!

Mentținându-și "crezul politic", de la PD a trecut la PSD, după ce au plecat de la guvernare oamenii "Chiorului".

După o carieră fulminantă în brațele stângii, Florea a decis apoi să tragă pe dreapta, adică la PNL.

Dar unde credeți că și-a desăvârșit Corleone minunata "operă politică"?! Ați ghicit: în partidul celor autodeclarați incoruptibili, adică la USR, organizația sector 2.

Sigur, nu există nicio legătură între înscrierea lui Corleone la USR și faptul că în acea perioadă la cârma Ministerului Transporturilor era Cătălin Drulă, zis "Druică Frânaru"!

Și nu trebuie uitat faptul că Druică este președintele partidului care blamează neîncetat corupția din societatea românească.

Arestarea lui Florea Dascălu, în urma unui flagrant de luare de mită făcut de către DNA, ar trebui să îi pună pe gânduri pe ceilalți membri ai USR. Denumirea partidului ar putea fi ușor schimbată din "Uniunea Salvați România", în "Uniunea Șpăguiți România".

În loc de concluzie: Abrevierea numelui partidului ar rămâne neschimbată: USR!

Și, pentru Florică, nimic?

La începutul anilor 2000, Corleoane parcă avea o premoniție. El vizita

foarte des închisoarea Jilava, dar nu ca să se acomodeze cu "viitorul loc de cazare". Acolo funcționa o fabrică de indicatoare rutiere pe care Florică, în calitate de director responsabil tot cu întreținerea la Compania de Drumuri o "călca" în mod constant.

Cu zâmbetul pe buze Corleone întreba, de fiecare dată: "Și pentru mine nimic?"

După ce va fi condamnat, Florică are mari șanse să revină la Jilava. Deși fabrica de indicatoare rutiere de acolo nu mai există, Corleone ar primi un alt răspuns la aceeași întrebare.

În loc de concluzie: "Și, pentru mine, nimic?", "Ba da, pentru mai

După ce a trecut pe la PD, PSD și PNL, directorul CNAIR arestat pentru luare de mită Florea Dascălu, zis Corleone, și-a încheiat cariera politică "apoteotic" în USR, partidul condus de Cătălin Drulă, zis Druică Frânaru.



mulți ani, cazare gratuit!".

Coruptul CNAIR și Făt-Frumos de DNA

După doar trei săptămâni de anchetă, Florea Dascălu, zis "Corleone", directorul de Întreținere al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), a bătut palma cu procurorii și a fost trimis în judecată. Pentru un necunosător, acest timp pare incredibil de scurt, în condițiile în care Direcția Națională Anticorupție - DNA, aripa politică a Parchetului General din România, instrumentează ani de zile dosare de acest tip. În unele cazuri, ale celor protejați politic, anchetele DNA se târăgănează la nesfârșit și nu se încheie niciodată. Situația se schimbă însă în cazul în care procurorii "dau la pace"

cu infractorul și acesta din urmă spune și ce lapte a supt în mica sau marea copilărie. În asemenea situații, procurorul de caz DNA se transformă în Făt-Frumos, adică o anchetă la care alții lucrează trei ani el o finalizează în trei săptămâni.

În loc de concluzie: Gurile rele da' bune susțin că nea Florică le-a vorbit procurorilor nu numai despre laptele supt de el, ci și despre cel consumat cu mult nesaț de ceilalți șefi și colegi din CNAIR!

Comunicatul DNA

"În cauza mediatizată prin comunicatul nr. 900/VIII/3 din 23 octombrie 2022, procurorii din cadrul Direcției Naționale Anticorupție – Serviciul teritorial Timișoara au dispus trimiterea în judecată, în stare de arest preventiv, a inculpatului

DASCĂLU FLOREA, la data faptelor director al Direcției de Întreținere Drumuri Naționale și Autostrăzi din cadrul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), în sarcina căruia s-a reținut comiterea infracțiunilor de:

- luare de mită;
- trafic de influență, în formă continuată (7 acte materiale);
- permiterea accesului unor persoane neautorizate la informații ce nu sunt destinate publicității, în scopul obținerii pentru altul de bani, bunuri ori alte foloase necuvenite (5 acte materiale).

În rechizitoriul întocmit, procurorii au reținut, în esență, următoarea stare de fapt:

În perioada 7 mai – 22 octombrie 2022, inculpatul Dascălu Florea, în calitate sa de director anterior menționată, ar fi primit de la

După doar trei săptămâni de anchetă, Florea Dascălu, zis "Corleone", a bătut palma cu procurorii și a fost trimis în judecată de DNA, aripa politică a Parchetului General din România.

Vreau să le mulțumesc pe această cale procurorilor DNA pentru masa caldă de la prânz și pentru că de trei săptămâni îmi ascultă cu răbdare toate delațiunile. Nicoletto, Georgeto, vă iubesc!!! Nevastă, să pui și vaselină în pachet!



un administrator de societate comercială (martor), în mod repetat, sume de bani și alte foloase (toate în valoare totală de 37.060 lei), pentru ca în schimb, pe de-o parte, să îndeplinească un act contrar atribuțiilor de serviciu și pe de altă parte să își exercite influența pe care o avea asupra unor funcționari publici și privați, promițând (promisiuni materializate ulterior) că îi va determina pe aceștia să îndeplinească acte ce intrau în îndatoririle lor de serviciu pentru sprijinirea activității omului de afaceri respectiv (câștigarea de contracte și lucrări de estetică rutieră și deszăpezire). În același context, inculpatul ar fi pus la dispoziția aceluiasi om de afaceri mai multe date nedestinate publicității, informații menite să îi asigure câștigarea unor licitații organizate de CNAIR.

Astfel, pentru demersurile descrise, inculpatul Dascălu Florea ar fi primit, în data de 07.05.2022 suma de 10.000 lei și foloase necuvenite în cuantum de 2.060 lei, în data de 12.07.2022 suma de 10.000 lei, iar în data de 22.10.2022 suma de 10.000 lei și foloase necuvenite în cuantum de 5.000 lei, în ultima împrejurare procurorii constatând săvârșirea infracțiunii flagrante. În cauză au fost dispuse măsuri asigurătorii.

Dosarul a fost trimis spre judecare Tribunalului Arad cu propunere de a se menține măsurile preventive și asigurătorii dispuse în cauză. Facem precizarea că această etapă a procesului penal reprezintă, conform Codului de procedură penală, finalizarea anchetei penale și trimiterea rechizitoriului la instanță spre judecare, situație care nu poate să înfrângă principiul prezumției de nevinovăție.", se spune în comunicatul DNA din 14 noiembrie 2022.

În loc de concluzie: Cei 10.000 de lei, cu care a fost prins în flagrant Corleone, reprezentau probabil pentru el banii de semințe și de țigări pentru partida de vânatoare la care a participat!

Mărimea pedepsei

Pentru că și-a demonstrat totala măiestrie în arta delațiunii, Corleone a fost rapid îndrăgit de procurorii bănățeni ai DNA. În schimbul informațiilor oferite, procurorii vor cere în instanță pentru Florică o pedeapsă redusă. De ochii lumii, procurorii le-au făcut judecătorilor propunerea "de a se menține măsurile preventive și asigurătorii dispuse în cauză".

Ideea este ca, în perioada următoare, Corleone să rămână în arest pentru a nu putea să fie abordat de cei pe care i-a turnat. **În loc de concluzie:** Nu va trebui să ne mire dacă, la finalul procesului, marele corupt al CNAIR va primi o pedeapsă infimă sau chiar una cu suspendare!

Umbrărescu, prins cu furtul de către Garda de Mediu

Dorinel Umbrărescu, zis "Izmene", singurul "rege român al asfaltului" rămas în picioare, a fost și el prins cu ocaua mică azi, 10 noiembrie 2022.

Cu câteva luni în urmă, o discuție pe un grup de Facebook legată de firma băcăuană Spedition UMB ne-a atras atenția. Un șofer de camion îi explica unui coleg în ce condiții se pot câștiga mult-mediatizatele "salarii occidentale" la firma lui Dorinel Umbrărescu. Redăm aici discuția dintre cei doi, fără niciun fel de corectură gramaticală:

"Fanel Comanici: La UMBlucreaza 12 cu12 pe 6000 7000 ,daca fura piatra ,sau toarnă asfalt in afară da cele 12 lucrate

Alexandru Gheorghe: Fanel Comanici parca.la Umbrărescu era salri de Ocident pe feizbuc.2 _ 3 mi de €. Sau era vrajeala????

Fanel Comanici: Alexandru Gheorghe 6000 sau 7000 în schimburi în plus da cind te scoli la 3 dimineața și participi la furt de piatra unde nu are de la mediu s-au tot de la 3 la asfalt pina la 10,11 swaea"

În loc de concluzie: "Swaea" se

traduce probabil prin "noaptea"!

Umbrărescu prins cu Garoafa

Și cum ulciorul nu merge de multe ori la apă, în dimineața zilei de joi, 10 noiembrie 2022, comisarii Gărzii de Mediu Vrancea au tăbărit peste hoțiile lui Dorinel Umbrărescu din satul Ciuslea, comuna Garoafa.

"OPERAȚIUNI ILEGALE

În cursul zilei de astăzi, s-a desfășurat o operațiune de identificare și stopare a unor activități ilegale de excavare de material de umplură (pământ amestecat cu bolovăniș) de pe teritoriul administrativ al comunei Garoafa, teren situat în extravilanul satului Ciuslea. Echipa, formată din comisari ai Comisariatului Județean Vrancea al Gărzii Naționale de Mediu, Inspectoratului Județean de Poliție Vrancea și SGA Vrancea, au surprins două excavatoare și un număr de 12 autobasculante (unele încărcate, altele în așteptare), aparținând unei societăți din Bacău care desfășurau activitățile mai sus menționate. Pe terenul în cauză au fost identificate două gropi cu o suprafață de aproximativ 5000 mp, proprietarul terenului fiind o societate comercială vrânceană. Aceasta a fost sancționată contravențional pentru încălcarea prevederilor Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, cu amendă de 50.000 lei. Au fost dispuse măsuri de interdicere a lucrărilor de excavare, de desființare a lucrărilor și aducerea terenului la starea inițială.

Comisar șef, Aurel Cristian", se spune în comunicatul Gărzii de Mediu Vrancea.

În loc de concluzie: În comunicat nu se vorbește explicit despre Spedition UMB, dar în fotografiile publicate de comisari se văd camioanele portocalii inscripționate cu logo-ul UMB.

Despre "Izmene"

Dorinel Umbrărescu s-a născut, pe 9 noiembrie 1961, în localitatea Tănăsoaia, o comună din județul Vrancea, formată din satele Călimăneasa, Costișa, Costișa de Sus, Covrag, Feldioara, Galbeni, Nănești, Tănăsoaia, Vladnicu de Jos și Vladnicu de Sus. Cu alte cuvinte, cu o zi înainte de a fi "înfășcat" de Garda de Mediu, a împlinit 61 de ani! Să " trăieșteeee"!!!

Pe vremea lui nea Nicu, Dorinel a lucrat la Întreprinderea Agricolă de Stat din localitatea Podu Turcului, județul Bacău. Era o perioadă în care spiritul său de întreprinzător s-a manifestat plener, în ciuda opreliștilor comunismului. Făcea bani buni pe acele vremuri în care venea cu lenjerie de corp la București și o vindea pe Lipsani. **În loc de concluzie:** De aici i se trage lui Umbrărescu și porecla "Izmene".

Două camioane

După 1990, Dorinel s-a angajat la Întreprinderea Regională de Transporturi Auto, care s-a "disipat" ușor-ușor pentru că era o structură economică de tip comunist, care nu a reușit să facă față tranziției la capitalismul de cumetrie promovat de regimul burghezo-moș-IIiesc! Spre finalul anilor '90, a reușit și Dorinel să se aleagă cu două camioane-janghină de la autobaza la care lucra și a început să facă transport internațional cu ele. Pentru că salariile șoferilor profesioniști erau extrem de mici pe atunci și importurile de produse de orice fel au explodat, era mare nevoie de transport internațional de marfă. A fost perioada de capitalizare a lui Dorinel, în care a reușit să ajungă proprietar al aproximativ 100 de camioane în numai câțiva ani.

Astfel a ajuns să dețină, împreună cu soția sa Mirela Umbrărescu, firmele Spedition UMB și

Tehnostrade, dar și mai puțin cunoscutele Com-Axa, Drumuri, A&R, Tehno-Stone și Auto Rom.

În loc de concluzie: Gurile rele da' bune susțin că ascensiunea lui Umbrărescu se leagă de faptul că a fost, pentru o bună perioadă de timp, "copilul de suflet" al marelui combinator pesedist al anilor '90, Viorel Hrebenciuc!

Legea compensării

În 2015, în presă au apărut mai multe materiale care vorbeau despre faptul că moșia lui Dorinel de la Adjud valorează 25 de milioane de euro.

Domeniul lui se întinde pe 300 de hectare. "Casa Poporului în miniatură", cum a fost denumită reședința sa, are piscină acoperită, heliport și chiar benzinării.

Faptul că a fost toată viața un fumător înrăit dar și stresul la care a fost supus pentru "a face avere" l-au adus pe Umbrărescu într-o situație

Dorinel Umbrărescu, zis "Izmene", patronul UMB Spedition, le explică șoferilor de camion că titlul de rege al asfaltului se câștigă prin muncă și șpagă, dar că se menține prin furt și șmechereală.

Nu, nu, nu!!!
V-am mai spus! Salarii mărite
iau numai șoferii care fură cu
basculantele material de
umplutură, nu și cei care
ciordesc motorină din
propriul rezervor!



deloc de invidiat. A făcut cancer la gât și a fost operat. După unele surse, medicii i-ar fi scos chiar una dintre corzile vocale. Cert este că Dorinel vorbește acum găgâit și că s-a lăsat de fumat! Pentru că nu a avut cum să elimine din viața sa factorii stresanți, cancerul lui Umbrărescu s-a dus spre plămâni. A fost supus unei alte operații chirurgicale dar pronosticurile medicilor sunt în acest moment rezervate.

În loc de concluzie: La ce îi folosesc lui Dorinel cele 300 de hectare și milioanele de euro din bancă dacă trupul îi este mâncat de cancer?

O precizare importantă

O serie dintre zecile de mii de cititori care au citit acest pamflet nu au înțeles exact metoda prin care Umbrărescu ne fură pe noi toți. Atunci când, prin firmele lui, Spedition UMB și Tehnostrade, Dorinel participă la o licitație pentru construirea unui drum, în documentele pe care le prezintă vine și cu informații despre sursele din care ia materiale de construcții, așa-numitele "gropi de împrumut", și prețul la care cumpără și transportă aceste materiale.

Printre acestea se numără și materialul de umplură. Numai că, după ce câștigă licitația pe un anumit preț, pentru a rămâne în buzunar cu cât mai mulți bani din cei încasați de la stat prin CNAIR, Umbrărescu se orientează spre soluții mai ieftine decât cele la care s-a angajat prin contract.

Astfel, în loc să aducă materialul de umplură cu basculantele de la zeci de kilometri, îl scoate în mod ilegal din zone foarte apropiate de drumul pe care îl construiește.

Decontează la CNAIR aceleași cantități, pe aceleași sume ca în cazul în care ar lucra legal, dar el distruge terenuri din apropierea drumului la care lucrează pentru a face bani mai mulți.

Umbrărescu nu este singurul constructor care are acest mod de operare, dar el a fost prins de Garda

de Mediu!

Pentru că nu aduce materialele de construcții în mod legal din locurile pe care le-a anunțat în contract, Umbrărescu lucrează cu mai puține basculante, pe care le uzează mai puțin, angajează mai puțini șoferi, cumpără mai puțină motorină, schimbă mai rar anvelopele la camioane etc.

În tot acest timp, decontează din bani publici integral sumele din contract, ca și cum ar aduce materialele din locurile legale. Distrug pe unde apucă mediul din zona drumului numai pentru a face profit. Și, la cantitățile imense de materiale care intră la construcția unui drum, lui Dorinel îi rămân în buzunarul personal milioane de euro din această manevră!

În loc de concluzie: Credeți că prin muncă cinstită devine un om putred de bogat în această țară?

Baronul PNL Hubert Thuma mătură PSD-ul din CNAIR

Directorul general provizoriu al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - CNAIR, Cristian Pistol, zis "Pistol Gol", "are boală" pe adjunctul său, Bogdan Pascu.

Spaima că mai competentul director general adjunct ar putea să îi ia locul l-a făcut pe Pistol să se plângă la stăpânul său Hubert Petru Ștefan Thuma "von Ilfov" și a creat un adevărat eșafodaj de uneltiri pentru a-l înlătura pe Pascu de la CNAIR.

Trebuie reamintit faptul că Pistol și Pascu au "venit la putere" în CNAIR în aceeași perioadă.

În septembrie 2021, Dan Vilceanu, ministrul interimar al Transporturilor de atunci, l-a numit pe Bogdănel în funcția de președinte al Consiliului de Administrație al CNAIR și pe Cristinel pe cea de director general provizoriu.

În loc de concluzie: Nu vă puteți imagina cu câtă "dragoste curată" i se adresa în acea perioadă Pistol șefului său Pascu!

Între președinte și adjunct

"Zânzania" dintre cei doi a început, în luna mai 2022, după ce Bogdănel a preluat funcția de director general adjunct CNAIR. Pentru scurt timp, el a fost atât șeful cât și subalternul lui Pistol, până când "conducerea de partid și de stat" a Ministerului Transporturilor a decis să îi lase lui Pascu doar postul de director general adjunct.

Din acel moment, stilul arivist și miserupist al lui Pistol s-a ciocnit de stilul responsabil și disciplinat de muncă al lui Pascu.

În loc de concluzie: Pistol este incapabil să ia decizii importante, blochează activitatea companiei prin vraf de documente pe care nu își face timp să le semneze, dar este primul la poză atunci trebuie să își lingusească șefii!

Neagra - pupila lui Hubert din biroul permanent PNL sector 3 alături de Pistol

Buba a explodat în luna septembrie 2022, când Bogdan Pascu a avut "obraznicia" să îi bată politicos obrazul consilierii lui Pistol, o fătucă plătită cu un salariu de 5.000 de euro pe lună.

Pentru a vă reaminti conflictul, publicăm mai jos un pasaj din pamfletul pe care l-am publicat atunci:

"O telenovelă marca CNAIR: Ecaterina lui Pistol

Numirea Ecaterinei Manolache, poreclită "Neagra", pe postul de consilier personal, este una dintre "mărețele realizări" ale directorului general al CNAIR, Cristian "Pistol Gol".

"Făcuca" e descrisă de proprii colegi drept "o tânără zvăpăiată, neagră atât la păr, dar mai ales în cerul gurii".

După notele jenante luate la examenul de la Ministerul Justiției, se poate cu ușurință constata un aspect clar al vieții Ecaterinei: nu i-a prea plăcut școala.

Dar la tupeu Neagra stă bine!

Tupeul e atât de mare și invers proporțional cu prezența la muncă, încât pu-pila lui Pistol a exasperat toată compania cu mapele de servicii ale directorului general ascunse, nesemnate, dar ținute cu săptămânile degeaba, ca să le vadă ochisorii ei obosiți, când juna catadicește să vină la muncă, în jur de ora 12-13, adică la

amiază!

Bietul Piștol, epuizat psihic după semnarea unui contract ilegal cu italienii de la We Build, a decis să ia pauză o săptămână și să se ducă în concediu în prima parte a lunii august 2022.

Ecaterinca a venit plictisită la program, pe data de 8 august, probabil mahmură după vreo altă noapte în club.

Și, în loc să îi dea fătucii murături, directorul general adjunct al CNAIR Bogdan Pascu a somat-o să respecte programul de lucru ca restul salariaților. Ca reacție la muștruluială, duduia, cu un aer superior și tupeul devenit proverbial, s-a închis în biroul lui Piștol.

Pe data de 9 august, Ecaterinca a venit la fel de obosită, cu cearcăne mai negre

decât propriul păr, pe la ora 11.

Fără să îi pese de suferințele de după petrecerile nocturne ale fetei, Bogdan Pascu a luat-o la întrebări: de ce ține nejustificat mapele cu documente care trebuie semnate urgent și perturbă în acest fel activitatea companiei?

Cu același mult tupeu, Neagra a refuzat să dea mapele cu motivații penibile! În

Din cauza ta,
Neagra, drrr... agostea mea,
a vrut să se arunce de pe clădirea
Ministerului, de la un etaj care
nici nu există. Pentru asta
nu te iert!



"Povestea de dragoste" dintre Cristian Pistol, zis "Piștol Gol", directorul general al CNAIR și adjunctul său Bogdan Pascu s-a încheiat ca aceea dintre greci și troieni, din cauza unei femei: nu Elena, ci Ecaterinca!

data de 11 august, lucrurile au explodat căci, sătul să accepte aroganțele pu-pilei lui Piștol, Pascu a chemat salariații de la Personal că facă proces verbal de nerespectare a programului de lucru. De asemenea, directorul general adjunct a adus-o la el și pe Valentina Șerbănescu de la Integritate pentru ca aceasta să constate încălcarea gravă a Codului de Etică al companiei.

Aflată sub un adevărat asediu, Ecaterinca l-a sunat disperată pe Piștol Gol și i-a cerut să o ajute.

Directorul general al CNAIR a sfătuit-o să își ia un concediu medical în fals, până revine el la muncă.

Ca într-o telenovelă proastă, Neagra a simulat un leșin și a scăpat printre dinți și amenințarea: "Mă arunc de la etajul 12 al clădirii!". Pentru că nu prea vine la muncă, Ecaterinca nu știe că are doar 11 etaje clădirea Ministerului Transporturilor, în care este găzduită și CNAIR.

Revenit la muncă în a doua jumătate a lunii august, Piștol a încercat să anuleze cercetarea disciplinară a consilierii lui. Nu a vrut să îi dea nici măcar un banal avertisment, deși sunt documente clare prin care se probează ilegalitățile femeii. Pentru a salva onoarea Negrei, Piștol riscă să se trezească cu acuzații de fals în înscrisuri.

Bogdan Pascu are TOATĂ muniția și abia așteaptă să "descarce" Piștolu' în Cristian!

În loc de concluzie: Piștol e pe ducă și nici Ecaterinca nu se simte bine, deși se fac ilegalități pentru "permanentizarea" pu-pilei în funcția de consilier personal al directorului general al CNAIR, pe un generos salariu de cinci mii de euro pe lună!"

În loc de concluzie reloaded: Neagra e tot pe funcție și are tot vreo 5.000 de euro pe lună!

Piștol - blat cu Damian

Și, dacă la realizări profesionale Piștol stă cam prost, la intrigi se pricepe de minune. Pentru a scăpa de incomodul adjunct, Cristinel a venit cu o idee "rupătoare": desființare postului de director adjunct al CNAIR!

Pentru aceasta a făcut un blat cu Ion Damian, omul de încredere al ministrului Sorin Grindeanu și actualul președinte al Consiliului de Administrație. Acesta din urmă

a introdus pe ordinea de zi a CA din 17 noiembrie 2022, la punctul 12, propunerea PNL formulată de Piștol pentru desființarea funcției de director general adjunct, care a revenit PSD în urma negocierii politice. Se propune doar prelungirea mandatului directorului economic, funcție înființată în baza aceluiași prevederi legale ca funcția de director general adjunct.

În loc de concluzie: Pe poziția de director economic vor să îl păstreze pe Ionuț Mașala, zis "Coadă de Cal", despre care colegii săi susțin că ar fi devenit milionar în euro numai din plata peste rând a facturilor emise de constructori.

Lăudărosul roade osul

Piștoleț, omul baronului PNL Hubert Thuma, președintele Consiliului Județean Ilfov, se laudă că se "descurcă" mai bine fără supervizarea directorului general adjunct și că se "bate pe burtă" cu pesedistul Sorin Grindeanu.

El susține că ar avea o relație atât de apropiată cu ministrul Grindeanu încât acesta îi girează toate nebuniile și că Sorinel a fost de acord ca PSD-ul să renunțe la funcția de director general adjunct al CNAIR, care i-a revenit în urma negocierii politice cu PNL.

În loc de concluzie: Sorinel, îl lași pe Piștol să se tragă de șireturi cu tine?

Scurt istoric

Poziția de director general adjunct al CNAIR SA, cu contract de mandat, a fost înființată prin Hotărârea Adunării Generale Extraordinare a Acționarilor CNAIR SA nr. 6/12.03.2020, în baza OUG 109/2011, Art. 35, alin (1) "În cazul societăților administrate potrivit sistemului unitar, consiliul de administrație delegă conducerea societății unuia sau mai multor directori, numindu-l pe unul dintre ei director general." și alin (2) "Directorii pot fi numiți din afara consiliului de administrație sau dintre administratori, care devin

astfel administratori executivi." La înființarea funcției de director general adjunct, au fost numiți, cu contract de mandat, de către ministrul PNL Lucian Bode, în baza OUG 109, director general Mariana Ioniță și director economic Ionuț Mașala. Pe funcția de director general adjunct, ministrul Bode l-a numit pe Ovidiu Barbier.

Odată cu preluarea Ministerului Transporturilor de către USR, conform negocierii politice, funcțiile de director general și director economic au rămas la PNL iar funcția de director general adjunct a revenit USR. Astfel, fostul ministru Cătălin Drulă l-a numit în această funcție pe Gabriel Budescu.

După ieșirea USR de la guvernare, ministrul interimar PNL Dan Vîlceanu l-a numit în funcția de director general pe penelistul Cristian Pistol, în locul Marianei Ioniță.

La preluarea ministerului Transporturilor de către PSD, conform negocierii politice, funcțiile de director general și director economic au rămas la PNL iar funcția de director general adjunct a revenit PSD. Și ministrul Sorin Grindeanu l-a numit în această funcție pe Bogdan Pascu.

În loc de concluzie: Acum, în setea lor nemărginită de putere, baronul Hubert le dă exemplar peste lăbuțe pesediștilor iar Piștol Gol lui Sorin Grindeanu și îl scot pe Bogdan Pascu din conducerea CNAIR!

Genul programului: PAMFLET!

Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare. Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne sprijină cu informații de calitate premium.

Îi rugăm pe toți cei care vor să ne trimită informații, documente, fotografii sau videoclipuri să ne contacteze prin e-mail la adresa: director@tirmagazin.ro.

**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**



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**