

INVESTIGATORUL'S



ATENȚIONARE UNTRR ASUPRA CRIZEI DE ADBLUE

PG.04



NOIEMBRIE 2021
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



GEORGE NIȚĂ,
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN
PG.25



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

Director Marketing & PR

Alina ANTON-POP
alina.anton@tirmagazin.ro

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

Revista TIR poate fi găsită la punctele de difuzare a presei din toate benzinăriile PETROM 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



08 DE CE PRESIUNEA
DE UMFLARE
CORECTĂ ESTE
ESEȚIALĂ PENTRU O
PERFORMANȚĂ OPTIMĂ?



10 CEFIN TRUCKS LIVREAZĂ
O FLOTĂ FORD TRUCKS
F-MAX CĂTRE EST
EUROPA EXPEDIȚII



12 COMPANIA DE CURIERAT
SAMEDAY INTEGREAZĂ ÎN
FLOTĂ NOUA GENERAȚIE
DE CAMIOANE MAN



14 EXCLUSIV. UNGARIA.
ȘOFER PROFESIONIST
ROMÂN, ABUZAT ȘI JEFUIT
DE POLIȚIȘTI



UNTRR ATENȚIONEAZĂ ASUPRA CRIZEI ADBLUE

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) atenționează asupra crizei în curs de escaladare la nivel european a AdBlue și solicită autorităților române să monitorizeze situația și să acorde suport industriei de transport rutier în situația în care stocurile se vor epuiza.



Creșterea prețurilor la gazele naturale i-a determinat pe producătorii de AdBlue să își reducă la minimum producția, astfel că există riscul ca milioane de camioane cu motoare diesel Euro 4, Euro 5 și Euro 6 să se oprească în toată Europa.

Mai multe fabrici din UE au oprit temporar sau au redus producția, ceea ce provoacă probleme cu aprovizionarea cu AdBlue cel puțin în următoarele țări: Cehia, Slovacia, Austria, Spania și Portugalia. În plus, deși lipsa actuală de AdBlue ridică momentan doar unele probleme de aprovizionare, continuarea producției reduse

în UE ar putea duce la o situație dramatică și la afectarea lanțurilor de aprovizionare.

În ultimele două săptămâni, oferta de AdBlue a scăzut, iar prețurile acestui produs esențial pentru motoarele diesel s-au dublat în mai multe țări europene. Unele companii au început să-și facă rezerve de AdBlue de teamă că stocul se va epuiza, generând panică și majorarea prețurilor.

AdBlue este un fluid injectat în cadrul motoarelor diesel ale camioanelor, autobuzelor și autocarelor pentru a reduce gazele nocive care sunt eliberate în atmosferă și, în lipsa acestuia,

vehiculele sunt programate să se oprească după un număr de kilometri. Rezervorul de AdBlue al unui vehicul greu (are între 45 litri și 60 litri) trebuie reumplut la fiecare una până la două săptămâni. În prezent, pe piața europeană, 99,3% din camioane sunt alimentate pe bază de motorină și doar 0,7% folosesc combustibili alternativi. AdBlue are la bază amoniac, iar utilizarea principală a acestuia este pentru îngrășăminte în agricultură. Conform estimărilor, în medie, 20% din producția de amoniu a unei fabrici este utilizată pentru producția de AdBlue și 80% pentru îngrășăminte.

Unul dintre cele mai importante elemente de cost în producția de amoniac este gazul natural. Prețul gazelor naturale a crescut foarte mult în ultima vreme. Acest lucru a dus la o majorare a prețului amoniacului și, inclusiv, a prețului îngrășămintelor. În acest sens, fermierii din UE neavând nevoie imediată de îngrășăminte au amânat decizia de cumpărare până în ianuarie/februarie anul viitor, sperând că până atunci prețul gazului va scădea și îngrășămintele se vor ieftini. La rândul lor, acele fabrici care produc amoniac în principal pentru îngrășăminte nu-l mai pot vinde și nu consideră că este viabil din punct de vedere economic să continue producția, deoarece rămân fără principalii lor clienți. Producerea de amoniac



numai pentru AdBlue i-ar putea aduce în dificultăți financiare, deoarece ar funcționa la o capacitate de producție de 20%.

Astfel, dacă prețul gazelor naturale va rămâne foarte ridicat în următoarele două luni și fermierii vor amâna cumpărarea îngrășămintelor până în februarie, producția de AdBlue în UE va continua să scadă dacă autoritățile naționale și europene nu vor interveni. Lipsa AdBlue ar putea duce la oprirea activității de transport rutier, ceea ce se va transpune în creșterea prețurilor produselor la raft și la o penurie de bunuri. UNTRR solicită Guvernului măsuri de susținere a industriei de transport rutier în fața crizei AdBlue, prin asigurarea continuității producției de AdBlue în România.

Transportul rutier este unul dintre cele mai competitive și mai importante sectoare economice ale României, doar în ultimii 4 ani având o contribuție la exportul de servicii de peste 22,3 miliarde euro. Transportul rutier generează circa 5% din PIB al României și angajează peste 350.000 de persoane.", se spune în comunicatul UNTRR din 04 noiembrie 2021.



Probleme

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



HEAVY IS EASY!

HOLLEMAN

Mob: +40 744 678 100

E-mail: info@holleman.ro

Preferatii transporturilor agabaritice.



UNTRR - AJUTOR DE URGENTĂ PENTRU TRANSPORTATORII RUTIERI ROMÂNI DE VEHICULE

UNTRR solicită Guvernului României ajutor de urgență pentru transportatorii rutieri români de vehicule, afectați de criza microcipurilor.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) semnalează situația gravă pe care o traversează transportatorii rutieri de vehicule, afectați direct de consecințele crizei globale de microcipuri din industria automotive și solicită Guvernului României măsuri de sprijin urgente pentru salvarea acestui sector de activitate.

În acest an, 7,1 milioane de autovehicule nu pot fi fabricate datorita crizei microcipurilor. Reducerea producției uzinelor de autovehicule din România,

paralizate din cauza crizei globale de microcipuri, a perturbat semnificativ activitatea transportatorilor români de vehicule. Din 2020, activitatea transportatorilor români de vehicule este puternic afectată de pandemia de COVID-19 iar situația acestora s-a agravat în 2021, odată cu escaladarea crizei componentelor electronice pentru industria automotive. Urmare problemelor legate de furnizarea de semiconductori care afectează o mare parte din industria auto globală, uzina Dacia de la Mioveni și

uzina Ford de la Craiova și-au redus drastic producția anul acesta. Astfel, producția de automobile Dacia și Ford a scăzut cu 50% la nivelul lunii septembrie 2021 față de aceeași perioadă din anul trecut, potrivit datelor Asociației Constructorilor de Automobile din România (ACAROM).

În acest context economic dificil pentru industria automotive, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Guvernului României să acorde în regim de urgență o linie de

ajutor financiar nerambursabil transportatorilor rutieri români de vehicule afectați de criza microcipurilor, de minim 10.000 lei/lună pentru fiecare vehicul neutilizat, pentru a menține capacitatea de transport auto până la reluarea

producției la capacitate normală. Atenționăm că, în lipsa unei astfel de măsuri, firmele de profil își vor reduce capacitatea sau se vor închide, iar, la reluarea producției auto la capacitate normală, transportul va fi efectuat de firme

din afară, la tarife mai mari, care vor penaliza competitivitatea producției auto din România.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 29 octombrie 2021.

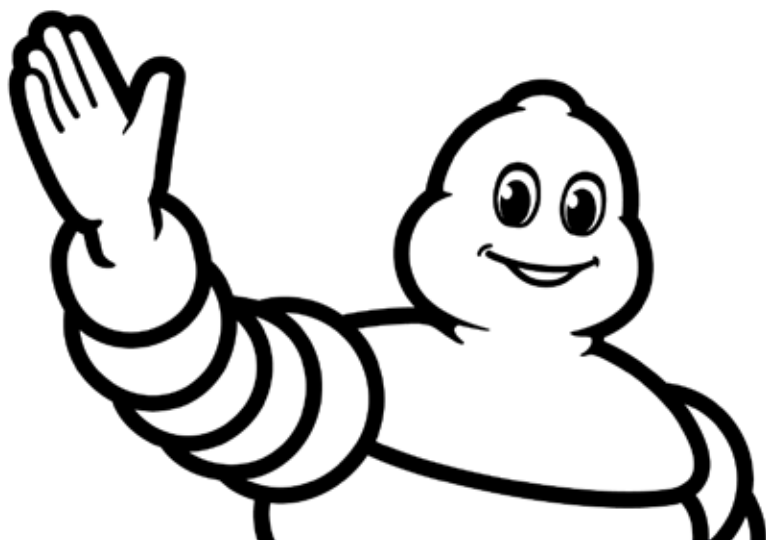


LoiMacron

Servicii de reprezentare
în Franța pentru
transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





MICHELIN

DE CE PRESIUNEA DE UMFLARE CORECTĂ ESTE ESENȚIALĂ PENTRU O PERFORMANȚĂ OPTIMĂ?

CONTEXT

În calitate de specialist, primesc destul de des întrebări din partea clienților cu privire la presiunea corectă a anvelopelor și impactul acesteia asupra performanței anvelopelor, precum și plângeri din partea clienților cu privire la uzura neuniformă a anvelopelor camioanelor lor, ceea ce duce la pierderi de performanță și, în cele din urmă, la o scădere a eficienței costurilor.

INFORMAȚII

- Anvelopa este singurul punct de contact dintre vehicul și suprafața drumului. Este esențială pentru siguranța atât a utilizatorilor, cât și a mărfurilor transportate.
- Pentru o anumită sarcină și tip de activitate, în condiții clar definite, există o singură presiune de umflare adecvată.
- Presiunea aerului din anvelopă este cea care susține și deplasează mărfurile sau persoanele într-un mod sigur, durabil, economic și confortabil.
- Presiunea incorectă a anvelopelor are un impact negativ asupra anumitor aspecte de bază ale performanței în materie de siguranță, cum ar fi rezistența carcasei, stabilitatea și manevrabilitatea vehiculului, nivelurile de aderență și tracțiune și sensibilitatea la lovirea bordurilor.
- Cu toate acestea, în sondajele efectuate de Michelin, presiunea apare ca unul dintre punctele de întreținere care adesea nu este monitorizat și menținut pe cât de bine ar trebui.

MOTIVELE VERIFICĂRII PRESIUNII DE UMFLARE

Observație importantă! Trebuie efectuate verificări ale presiunii tuturor anvelopelor de pe vehicul, inclusiv pe roata de rezervă!

- Dacă presiunea de umflare este prea scăzută, rezultatul este o creștere anormală a temperaturii de rulare, care poate duce la deteriorarea componentelor interne. Această deteriorare este ireversibilă și poate provoca distrugerea și dezumflarea rapidă a anvelopei.
- Consecințele rulării cu presiune insuficientă în anvelope nu sunt neapărat imediate și pot deveni evidente chiar și după corectarea presiunii.
- Presiunile în anvelope trebuie verificate în mod regulat pe anvelope la „rece” sau atunci când vehiculul este în service (între 15°C și temperatura ambientală), utilizând un manometru calibrat.
- Presiunea insuficientă de umflare crește, de asemenea, foarte mult riscul de acvaplănare prin blocarea evacuării

apei prin umăr și duce, de asemenea, la uzura umărului sau la în ceea ce privește presiunea nominală de umflare cuprinsă între 6 și 9 bari, iată impactul subpresiunii și al suprapresiunii. uzură neuniformă.

- Supra-umflarea poate provoca uzură rapidă și inegală și sensibilitate crescută la impact (deteriorarea benzii de rulare, defectarea carcasei).
- Chiar dacă anvelopele sunt umflate cu azot, presiunea trebuie verificată oricum în mod regulat.

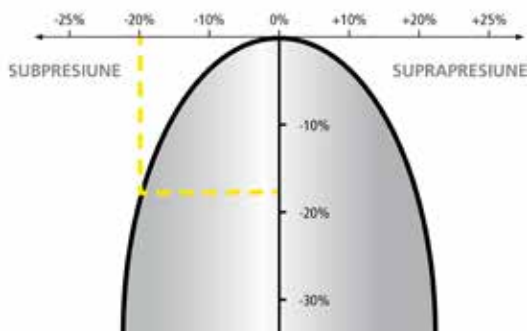
RISCURI

1. Umflarea insuficientă poate duce la rularea anvelopelor la temperaturi anormal de ridicate, ceea ce duce la degradarea termică a componentelor anvelopelor. Degradarea este ireversibilă și poate duce la dezumflarea rapidă a anvelopei.
2. Umflarea insuficientă conduce la:
 - o creștere a rezistenței la rulare și, prin urmare, a consumului de combustibil al vehiculului;
 - o reducere a duratei de viață a

anvelopelor (kilometraj scăzut);
 – un impact asupra manevrabilității și siguranței vehiculelor;
 – o reducere a rezistenței carcasei care limitează potențialul de reșapare.
 3. Supra-umflarea reduce:
 – siguranța și confortul la rulare;
 – aderența, deoarece suprafața de contact nu va fi optimă, aplicând o presiune excesivă pe centrul benzii de rulare;
 – durata de viață a anvelopelor (kilometraj), în special pe anvelopele axelor motoare.

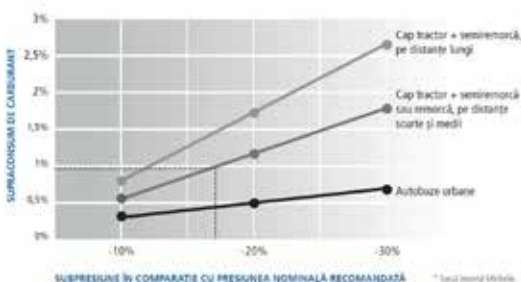
INFLUENȚA PRESIUNII DE UMFLARE ASUPRA KILOMETRAJULUI ANVELOPELOR

O anvelopă umflată mai puțin cu 1,5 bari (22 PSI) poate duce la o pierdere de kilometraj de până la 10%.



INFLUENȚA PRESIUNII DE UMFLARE ASUPRA CONSUMULUI DE COMBUSTIBIL

Presiunea de umflare are o influență dovedită asupra consumului de combustibil. O presiune de umflare inadecvată crește rezistența la rulare a anvelopelor și, prin urmare, consumul de combustibil al vehiculului. Umflare insuficientă de 1,5 bar = consum de combustibil crescut cu 1%* Consum crescut de combustibil al anvelopei la 7,5 bari pentru recomandarea a 9 bari sau 17% sub-umflate



În ceea ce privește presiunea nominală de umflare cuprinsă între 6 și 9 bari, iată impactul subpresiunii și al suprapresiunii.

SUBPRESIUNE până la - 0,5 bar SUPRAPRESIUNE până la + 0,5 bar	SUBPRESIUNE între - 0,6 și - 1 bar	SUPRAPRESIUNE peste - 1 bar
+ siguranță sporită + longevitate crescută - consum mai mic de carburant	- longevitate mai redusă + uzură neregulată + consum mai mare de carburant	Degradare rapidă la rulare, cu riscuri de pierdere bruscă a presiunii anvelopei - mai puțină stabilitate și longevitate mai redusă, uzuri neregulate + consum mai mare de carburant
PRESIUNE ADMISĂ Reglați imediat pentru a ajunge la nivelul recomandat	PRESIUNE TEMPORAR ADMISĂ Reglați imediat și monitorizați	PRESIUNE INACEPTABILĂ Demontați și verificați interiorul La montajul jumelată: demontați și examinați întregul montaj

Fabricarea anvelopelor Michelin include **3 tehnologii inovatoare** care asigură o **performanță făcută să dureze**

REGENION: aderență pe toată durata de viață a anvelopei. Banda de rulare auto-regeneratoare produsă în matricele noastre realizate prin tehnologia 3D de imprimare a metalului.

FORCION: cauciuc care este mai rezistent pentru mai mulți kilometri. Material nou care întărește cauciucul și crește performanța kilometrică.

CARBION: îmbunătățește longevitatea kilometrică. Proces industrial inovator care îmbunătățește calitatea amestecului de cauciuc.

Aici găsiți **SFATURILE EXPERTILOR MICHELIN** pentru a beneficia pe deplin de **Performanțele anvelopelor dvs. rezultate din aceste inovații:**

- Verificați periodic presiunea

anvelopelor atunci când anvelopele sunt reci la temperatura ambiantă sau după ce vehiculul s-a oprit timp de câteva ore.

- Nu umflați niciodată o anvelopă care a funcționat umflată insuficient fără o inspecție amănunțită atât în interior, cât și în exterior.
- **NU DEZUMFLAȚI NICIODATĂ ANVELOPELE DACĂ ACESTEA SUNT FIERBINȚI.**
- Presiunile din anvelope mai mari de 10 Bari (145 PSI) nu sunt recomandate pentru circulația normală pe autostradă.
- Presiunile de umflare la anvelopele reci care sunt cu 0,6 bari (8 PSI) sub valorile sugerate trebuie corectate imediat.
- Utilizați un manometru precis, calibrat în mod regulat și manevrați-l cu grijă.
- Presiunile recomandate de producătorul vehiculului sau al anvelopei trebuie respectate în toate circumstanțele. Presiunile de umflare a anvelopelor trebuie să fie întotdeauna adecvate pentru sarcina și utilizarea anvelopelor.
- În toate cazurile trebuie respectate reglementările în vigoare în țara de utilizare.

TABEL de presiune STANDARD

Presiunile de umflare a anvelopelor reci din tabelele de mai jos sunt indicate în scopuri orientative până la **cântărirea vehiculului pentru reglarea presiunilor optime**. Toate presiunile sunt exprimate în Bari (Psi).

	Transport rutier de mărfuri			Autocar		Autobuz urban				
	4x2 		1-2 or 3 axe 	4x2 		4x2 		Articulated 		
	S	D	T 1/2/3	S	D	S	D	S	D	T
315/80 R 22,5 X TL 156/150L	8,0 (116)	7,0 (102)								
315/70 R 22,5 X TL 154/150L	8,5 (123)	7,5 (109)								
385/55 R 22,5 X TL 158L-160K	7,5 (109) (A)		9,0 (131)							
385/65 R 22,5 X TL 158L-160J-K	7,5 (109) (A)		9,0 (131)							
295/80 R 22,5 X COACH Z 154/150M				8,5 (123)	7,5 (109)					
275/70 R 22,5 X INCITY TL 148/145J						8,5 (123)	7,5 (109)	8,5 (123)	7,0 (102)	8,0 (116)

(A) La montarea pe puntea directoare față: sarcina pe osie = presiunea. Exemplu: 7,5 tone = 7,5 bari, 8 tone = 8,0 bari, 9 tone = 9,0 bari.

Desigur, acestea nu acoperă toate condițiile de utilizare și trebuie discutate cu reprezentantul dumneavoastră Michelin înainte de a fi date în folosință pe vehiculele dvs.



CEFIN TRUCKS LIVREAZĂ O FLOTĂ FORD TRUCKS F-MAX CĂTRE EST EUROPA EXPEDIȚII

• Cefin Trucks a sărbătorit livrarea primelor 20 de unități Ford Trucks F-MAX, din flota totală de 76 de unități către Est Europa Expediții • Cefin Trucks a atins, în iulie 2021, pragul de 2000 de vehicule Ford Trucks livrate în România •

Cefin Trucks, unic importator și distribuitor al brandului Ford Trucks în România, sărbătorește livrarea unei flote de 76 de vehicule Ford Trucks F-Max către un client cu o mare tradiție în industria transporturilor comerciale, Est Europa Expediții. Evenimentul a avut loc, pe 21 octombrie 2021, în Timișoara, în prezența:

- domnului Cosmin Tabără, Viceprimar Primăria Timișoara;
- echipei de management Ford Trucks România: Stefano Albarosa – CEO Cefin Trucks, Gabriel Tudor – Director Vânzări Ford Trucks;
- reprezentanților Ford Trucks International: Koray Kuvvet – Managing Director Ford Trucks Est Europe and Balkans, Selim Yazici – Regional Managing Director Est Europe;
- domnul Giustino Tamburro, reprezentant Est Europa Expediții.

“Credem cu tărie că cei care investesc sunt cei care vor dezvolta Timișoara și vom fi mereu alături de ei. Mă bucură foarte mult implicarea și apropierea Ford Trucks de această piață.”, a declarat viceprimar Timișoarei Cosmin Tabără. “Ne bucurăm că am livrat această flotă (primele 20 de unități din cele 76 contractate) către Est Europa Expediții,

principal partener al Italtrans Europa (Grupul familiei Tamburro). Acest lucru arată că marca Ford Trucks și produsul F-Max prezintă încredere atât pentru flote mai mici, cât și pentru flote mari, fiind și premiat ca fiind Camionul Anului 2019 la nivel internațional. Eu sper că, odată cu acest contract, deschidem calea către marii clienți de flote din România pentru camioanele Ford Trucks. Avem, cu această ocazie, cea mai mare flotă Ford Trucks F-Max din România, ceea ce demonstrează competitivitatea produsului în segment. Suntem deja lideri în segmentul de construcții și cel de specialitate și ne dorim să ne demonstrăm valoarea adăugată și în segmentul de transport internațional și beneficiile economice pe care le aducem clienților.”, a declarat Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks. “Am înființat firma de transport în 1967, în Italia, și este una dintre cele mai vechi firme de transport. Pentru prima oară am adăugat acum flotei și vehicule Ford Trucks. Primele impresii din partea șoferilor noștri sunt pozitive. Primele 20 de unități ne-au fost livrate acum două săptămâni. Le mulțumesc familiei mele și

colaboratorilor, precum și tuturor transportatorilor din România, cu care am o relație foarte bună. La nivel de grup avem o cifră de afaceri ce depășește 70 milioane euro, dintre care aproximativ 30 milioane euro sunt facturați în România.”, a declarat Giustino Tamburro, reprezentant Est Europa Expediții. “Ford Trucks și-a consolidat poziția pe piața din România în doar patru ani, iar această livrare de flotă de F-MAX către Est Europa Expediții ne crește vizibilitatea și rezultatele în segmentul capetelor tractor pentru transport internațional. Mai importantă decât cifrele este



Încrederea pe care ne-o acordă noul nostru client, Est Europa Expediții. Vă garantez că atunci când veți avea nevoie de noi, echipa Ford Trucks, va munci din greu să vă fie alături. Rețeaua internațională de service-uri ale mărcii este în continuă expansiune, pentru a fi alături de clienții noștri oriunde ei au nevoie.”, a declarat Koray Kuvvet, Managing Director Ford Trucks Est Europe and Balkans.

Ford Trucks – evoluție accelerată pe piața românească

Luna mai 2017 a marcat o etapă importantă în evoluția companiei, prin lansarea oficială a activității de importator Ford Trucks.

În primul an de activitate, Cefin Trucks, în calitate de importator și distribuitor al Ford Trucks, a înregistrat vânzări de 157 de unități (1% pentru segmentul de transport, 17% pentru segmentul de construcții și 7% pentru segmentul de vehicule specializate), cu o cotă de 2,36%.

În al doilea an, compania și-a îndeplinit și depășit obiectivul stabilit, surclasând deja, în semestrul al doilea, doi competitori cu o prezență tradițională pe piață. Numărul unităților vândute s-a dublat, ajungând la 357, iar cota de piață la 4,1%.



Vânzările au crescut și mai mult în 2019, cu peste 555 de unități livrate și o cotă totală de piață de peste 8%, cumulând, în noiembrie 2019, un total de peste 1000 de unități Ford Trucks.

Datorită lansării F-MAX, un vehicul perfect potrivit pentru transportul internațional, Cefin Trucks intenționează să-și mărească cota de piață în segmentul respectiv, unde potențialul de creștere rămâne foarte ridicat. Cefin Trucks a mizat pe păstrarea poziției de lider în alegerile clienților din segmentele de Construcții și Vehicule municipale și în 2020, atingând locul 4 în Topul Brandurilor de Vehicule Comerciale, cu o cotă de piață de 11,8%. Tot în 2020, Cefin Trucks și-a extins rețeaua de service, ajungând la 19 centre service în România, adăugând la o dimensiune multibrand a acesteia, prin inaugurarea serviciilor de reparații

Ford LCV în centrul din București.

În anul 2021, Ford Trucks atinge pragul de 2000 de unități vândute în România, urmând să seteze un nou obiectiv de creștere în acest sens, cel de 3000 de unități până la sfârșitul anului 2022.

Păstrează poziția de lider în segmentul de construcții, devine lider și în cel al vehiculelor municipale și crește în cota de piață pentru segmentul reprezentat de F-Max.

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

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



TRUCKS

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



COMPANIA DE CURIERAT SAMEDAY INTEGREAZĂ ÎN FLOTĂ NOUA GENERAȚIE DE CAMIOANE MAN

• În luna octombrie, MHS Truck & Bus Group a livrat primele 10 unități MAN TGX 18.470, ale noii generații de camioane MAN, către compania de curierat Sameday • Comanda constă într-un lot de 40 de unități cu diverse configurații •

MHS Truck & Bus Group a livrat către Sameday, una dintre cele mai importante companii de curierat rapid din România, primele 10 unități MAN TGX, de nouă generație care fac parte dintr-o comandă de 40 de unități.

Factorul decisiv în achiziție a fost experiența bună cu marca de vehicule comerciale MAN și serviciile post-vânzare oferite de MHS Truck & Bus Group. "Ne bucurăm să continuăm

parteneriatul alături de Sameday, una dintre cele mai mari companii de curierat rapid din România. Suntem siguri că noua generație de camioane MAN TGX va ajuta compania să atingă noi standarde de rentabilitate și de mediu.", a declarat Elena Claudia Iordache, CEO MHS Truck & Bus. Modelul ales de Sameday, al noii generații de camioane MAN, este autotractorul MAN TGX 18.470 4x2 BL SA, destinat transportului de

curierat rapid. Cele 10 autotractoare sunt echipate cu cabină confortabilă GM, motor D26 de 470 CP și cuplu 2400 Nm. De asemenea, dintre sistemele de îmbunătățire a costurilor amintim TipMatic și sisteme de ultimă generație pentru asistența șoferului, în standard: programul electronic de stabilitate (ESP), controlul tracțiunii (ASR), asistență pentru frânarea de urgență (EBA) și sistemul de avertizare la părăsirea benzii (LDW). Acestea





reprezintă combinația optimă pentru o flotă de vehicule economică și eficientă.

Interiorul cabinei este dotat cu scaunul șoferului confort cu suspensie pneumatică și sistem media cu ecran de 7 inch. Șoferii au la dispoziție un spațiu total de depozitare de 990l, dintre care un sertar sub pat, de 53l, trei compartimente de depozitare deasupra parbrizului, ladă în stânga și în dreapta, sub pat, cu acces din interior și din exterior.

Noua flotă de autotractoare MAN va fi utilizată, prima dată, pentru transportul bunurilor comandate în cadrul campaniei Black Friday 2021. "Suplimentarea flotei și achiziția celor 40 de camioane se încadrează

în strategia noastră de investiții, prin care urmărim dezvoltarea capacității operaționale și creșterea eficienței în procesarea unui număr mai mare de colete. În perioada următoare așteptăm volume ridicate de trimiteri generate de sezonul de cumpărături, care începe cu Black Friday și continuă până la finalul anului, iar concretizarea parteneriatului cu MHS Truck & Bus este una dintre măsurile prin care ne adresăm nevoilor clienților noștri în această perioadă.", declară Lucian Baltaru, CEO Sameday.

Despre Sameday
Cu o experiență de peste 14 ani pe piața din România, Sameday este compania de curierat care a

înregistrat cea mai spectaculoasă creștere în ultimii ani, numărându-se, în prezent, printre principalii jucători din segmentul său de piață. Cu o echipă de peste 3.500 de angajați și parteneri, compania este prezentă în România și în Ungaria, oferind atât servicii de livrare door-to-door, cât și livrare în peste 1.950 de lockere easybox. Astfel, Sameday operează cea mai extinsă rețea de lockere din România și Ungaria, propunându-și să reinventeze experiența de livrare zi de zi.

În prezent, expedierile Sameday sunt procesate în 3 hub-uri logistice, unul amplasat în apropierea orașului Chitila, unul în Sibiu și unul în Budapesta.



**SIMPLY MY TRUCK.
SIMPLY THE BEST.**

www.man.ro

**Noul MAN TGX.
International Truck
of the Year 2021.**





EXCLUSIV. UNGARIA. ȘOFER PROFESIONIST ROMÂN, ABUZAT ȘI JEFUIT DE POLIȚIȘTI

Adrian Petre Gîtan, un șofer profesionist român, de 51 de ani, din Târgu Jiu, județul Gorj, a fost ținut peste 10 ore în mod nejustificat în arestul poliției ungare, care i-a furat și 650 de euro.

"Luni, 25 septembrie 2021, am încărcat din Drobeta Turnu Severin role de hârtie industrială înalte de 2 metri, pentru Italia.

Am ajuns la vama Nădlac și, după ce am trecut de cântarul românesc, am dormit în parcare a vămii.

Dimineața, pe 26 septembrie 2021, de Sfântul Dumitru, la ora 06,50, am început programul și-am intrat în coloana de camioane, să trec în Ungaria.

În 10 minute am trecut pe teritoriul ungar.

Am continuat traseul spre Kecskemet și-apoi am intrat pe drumul național ce duce spre Dunafoldvar... Balaton pentru a ajunge la autostrada Slovenia, spre Italia.

În localitatea SOLT (H) am întâlnit filtru de poliție și am fost dus în parcare pentru control. Nu am avut semiremorca sigilată și-am deschis ușa.

Afară începuse să se facă lumină, fiind

ora 9 și 10 minute.

Lângă rolele de hârtie se vedeau un rucsac și o pereche de adidași.

Am fost întrebat de polițist dacă sunt ale mele și-am spus că nu.

Am tras prelată laterală pe partea dreaptă și atunci polițiștii au descoperit cinci persoane clandestine din Afganistan.

Unul dintre clandestini, vorbea engleza.

Din acel moment, poliția ungară m-a ținut împreună cu cei cinci afgani jos, la roata camionului, fără a-mi da voie să mă mișc sau să ating ceva, aproximativ o ora și 30 de minute, până au venit mai marii în grad de la poliție, împreună cu o mașină.

Când au ajuns doi polițiști și mașina poliției, mie mi s-au pus cătușe la mâini și-am așteptat până le-au luat declarații scrise celor cinci clandestini, percheziție corporală și la bagaje... și au făcut poze,

inclusiv mie.

Eu am fost urcat, cu cătușe la mâini, în mașină și dus la postul de poliție unde mi s-au luat șireturile și am fost băgat în celula de arest. Înainte să-mi pună cătușele, am fost verificat corporal și prin buzunare, ca nu cumva să am ceva asupra mea, și m-au pus să urc în cabină împreună cu un polițist, pentru ai da buletinul și permisul de conducere. Am stat în celulă aproximativ patru ore cred, timp în care a venit un polițist cu telefonul lui, să-mi dea să vorbesc cu translatorea lor.

Mi-a comunicat telefonic că sunt închis pentru că am avut persoane clandestine și să anunț compania la care lucrez. I-am zis translatorei că nu am nimic asupra mea, nici măcar telefonul să sun, poliția nu m-a lăsat.

Translatorea mi-a comunicat prin telefon că o să vină mai târziu să



facem declarația detaliată referitor la încălcarea mărfii, deplasarea mea și persoanele clandestine.

După ce am vorbit telefonic cu translatorea, am fost scos din celulă și dus la camion, unde mă aștepta în cabina camionului un polițist civil cu un sac de plastic, care mi-a făcut semn să-mi introduc lucrurile uzuale, telefoanele, mâncarea, pastilele și gentuța mea, în care aveam portofelul. Când am luat buletinul și permisul de conducere, înainte să fiu încătușat, mi-am pus gentuța într-un sertar din cabină.

Acum, gentuța era pe bordul camionului, fiind îndrumat de polițist să o pun în sacul de plastic.

Tot polițistul mi-a pus și alte lucruri în sac.

Am fost urcat în mașina poliției și dus iar la postul de poliție, unde am stat sub supraveghere.

Mi-am luat o pastilă și-am mâncat ceva... apoi mi-am adus aminte că în gentuța mea erau 690 de euro.

Telefoanele erau închise, pe mod avion. În portofel aveam 40 euro (bancnote de 10 și 5), iar în buzunarele gentuței bancnote de 50 și 100.

În acel moment am constatat că lipsesc banii și am anunțat polițistul care mă supraveghea și nu am înțeles pentru ce m-au scos din celulă, dus la camion să-mi iau telefoanele dar nu mi s-a permis să anunț compania unde lucrez.

Șeful postului de poliție mi-a făcut un proces de constatare a bunurilor, asupra mea și o verificare corporală, dezbrăcându-mă complet, crezând că am ascuns banii.

Am încercat să le explic că am fost adus la postul de poliție fără nimic asupra mea iar banii au dispărut din cabină, în timp ce eram închis în celulă iar cheile și camionul au rămas sub supravegherea poliției.

După aproximativ 10 ore de stat în sediul poliției, a venit și translatorea, care mai întâi a servit cafeaua, apoi s-a ocupat de mine și de declarație.

După ce am terminat de declarat referitor la cursă, i-am zis că vreau să declar și dispariția banilor din cabină în timp ce am fost închis, pentru că percheziția cabinei de camion s-a

făcut fără ca eu să fiu de față și fără a fi întrebat de bunurile pe care le am în cabină și sumele de bani cash pe care le am asupra mea. Pentru că știu că asta-i procedura poliției, mi s-a mai întâmplat și în alte țări.

În acel moment, translatorea i-a tradus șefului de post de poliție cele spuse de mine.

Tot translatorea mi-a transmis că, dacă vreau să declar dispariția banilor și să susțin că mi-au fost luați de către polițiști, este un lucru grav.

Șeful poliției mi-a transmis prin intermediul translatorei că deschide anchetă pentru bani și că va dura câteva zile, în care eu voi sta închis și totodată să îi dovedesc că am avut suma de 650 euro asupra mea. Ceea ce pentru mine era imposibil să dovedesc suma de bani.

După ce-am făcut declarația cursei, mi-a zis translatorea că dacă nu mai declar altceva (referitor și la bani) sunt liber să plec.

Așa că am renunțat.", ne-a declarat în exclusivitate Adrian Gițan.

"N-am mai avut cătușe la mâini"

"Doar hârtie că am fost încătușat mi-au dat.

Nici copie după declarație, nici descărcare la tahograf să-mi pună stampila pentru timpul cât am stat oprit... Nimic!", spune șoferul profesionist român.

"Am mai lucrat și în Navrom, pe vapoare, din 1988-1998, 10 ani. N-am mai avut cătușe la mâini sau să fi fost închis în celulă, în viața mea!", afirmă Adrian.

În legătură cu suma de bani cash

"Înainte să plec din țară, am mers la ghișeu la bancă unde am conturile și-am făcut retragere de sume numerar, mult mai mari decât cei 650 de euro. M-am pregătit din timp să am bani cash la mine pentru că toate conturile din bancă sunt blocate de către ANAF și nu pot folosi cardul pentru cumpărături și alte utilități necesare mie.

Cu toate că ANAF-ul retrage lunar 30% din banii mei, conturile rămân blocate. Am avut grijă, din timp, să am bani cash la mine, având asupra mea suma menționată.", spune Adrian.

"Am impozite și taxe vechi de la firma care am avut-o, neachitate și mutate pe persoană fizică la datorii.", afirmă șoferul profesionist român care a deținut în trecut o firmă cu obiectul de activitate transport persoane. Avea microbuze și taximetre, dar afacerea nu a mers prea bine. A falimentat și a rămas cu datorii la stat.



"Mi-au zis carabinierii să le dau drumul"

De curând, Adrian s-a confruntat cu o situație similară într-o altă țară. Autoritățile de acolo au avut o cu totul altă reacție față de cele din Ungaria.

"Tura trecută, acum două luni, am avut șapte clandestini în Italia. Am simțit semiremorca, pe staționare, că mișcă. Am sunat la 112 și mi-au zis carabinierii să le dau drumul, să deschid ușile, ca nu cumva să moară vreo persoană de căldură, că devin parte din culpă la moartea cuiva și este rău."



IVECO  **S-WAY**

DRIVE THE NEW WAY.



ANALIZĂ. ÎN TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI NU LIPSESC ȘOFERII DE CAMION, CI CONDIȚIILE DECENTE DE MUNCĂ

Într-un comunicat de presă, sindicatul Drumuri și Logistică din Spania arată faptul că, în transportul rutier de mărfuri, nu există neapărat o criză a șoferilor de camion. Ceea ce lipsește cu adevărat sunt condiții decente de muncă și profesionale.

„Asistăm la o campanie care induce ideea că există o criză majoră de șoferi în transportul rutier de mărfuri. Se repetă obsesiv că șoferii lipsesc, când realitatea este, de fapt, alta. Șoferii nu mai sunt atrași în domeniul transporturilor pentru că nu există condiții decente de muncă.

Mai bine șomer, decât șofer

Potrivit ultimelor date de la Serviciul Public de Stat de Ocupare a Forței de muncă din Spania, sunt 18.945 de șomeri a căror primă ocupație este cea de șofer de camion. În plus, sunt 115.058 de persoane care ar dori să lucreze în sector. Dintre acestea, 9.366 sunt înregistrate de mai bine de 12 luni și 6.745 ar fi dispuse să-și schimbe locul de reședință pentru a-și găsi un loc de muncă. 80,12% dintre persoanele aflate în căutarea unui loc de muncă din sectorul transporturilor au peste 45 de ani, iar din cele 21.716 contracte semnate în septembrie, 17.019 (78%) sunt temporare.

Toate aceste cifre arată că ceea ce se urmărește este angajarea temporară a tinerilor, în condiții slabe de salarizare și în condiții de muncă exploatare: program prelungit, salarii foarte mici și fraudarea contribuțiilor la asigurările sociale. În plus, mulți profesioniști nu se pot conforma orelor de conducere și odihnă din cauza presiunii din partea firmelor, care îi obligă să efectueze lucrări extra, precum încărcarea și descărcarea, care îi expun la accidente de muncă.

Munca în companiile de transport este dificilă

Companiile impun sisteme de remunerare pentru kilometri parcurși, practică interzisă de legislația europeană. De parcă nu ar fi de ajuns, personalul insuficient al Inspectoratului Muncii face foarte dificilă depistarea acestor fraude. Munca în companiile de transport este dificilă, dar această dificultate nu este recunoscută. Șoferii nu primesc drept la

pensie anticipată urmare a unor boli. Nu li se recunoaște vreo boală profesională, în ciuda faptului că există studii care relevă agravarea sănătății la locul de muncă prin: zgomot, expunere la agenți chimici, tulburări de somn cauzate de stres sau factori psihosociali. Dacă situația nu se va schimba, criza din sector va fi uriașă în scurt timp. Pentru că nu există un viitor profesional decent și nimeni nu mai acceptă să fie exploatat. Toată această panoramă este însă reversibilă dacă se va face o analiză serioasă și riguroasă a problemelor din profesia de șofer de camion. Sindicatul Drumuri și Logistică cere respect și considerație pentru profesioniștii în conducerea camioanelor, să se stabilească condiții decente de muncă, să fie recunoscută munca în condiții grele, șoferii să se poată pensiona anticipat, să fie respectate contractele colective, să li se plătească salarii decente, să se respecte regulile privind timpul de conducere și de odihnă.



30.000 EURO AMENDĂ PENTRU FIRMELE CARE NU PLĂTESC LA TIMP SERVICIILE DE TRANSPORT RUTIER MARFĂ

O nouă lege stabilește pentru prima dată în Spania un regim de sancționare pentru companiile care depășesc termenul de plată cu mai mult de 60 de zile în sectorul transportului rutier.

Amenzile sunt de până la 6.000 de euro, dar pot fi ajunge la 30.000 de euro în caz de recidivă sau dacă termenul de plată depășește 120 de zile.

Legea sancționează, pentru prima dată în Spania, societățile comerciale care nu respectă obligația de plată într-un termen maxim de 60 de zile de la livrarea bunului sau a serviciului prestat. Această lege de pionierat în Spania și care a fost publicată pe 2 octombrie 2021 se aplică exclusiv sectorului transportului rutier de mărfuri, oferind penalități financiare de până la 6.000 de euro, care pot ajunge la 30.000 de euro pentru companiile care au recidivat.

Regimul infracțiunilor și sancțiunilor din Legea ordonanței transporturilor terestre este următorul:

Încălcare: Nerespectarea limitei maxime legale pentru plata bunului sau serviciului prestat.

Pedepse pentru depășirea termenului de plată:

- amendă de la 401 la 600 de euro: atunci când prețul transportului este mai mic de 1.000 de euro;
- amendă de la 601 la 800 de euro: când prețul transportului este cuprins între 1.000 și 1.500 de euro;
- amendă de la 801 la 1.000 de euro: când prețul transportului este între 1.501 și 3.000 de euro;
- amendă de la 1.001 la 2.000 de euro: atunci când prețul transportului este cuprins între 3.001 și 4.000 de euro;
- amendă de 2.001 până la 4.000 de euro: atunci când prețul transportului este cuprins între 4.001 și 6.000 de euro;
- amendă de la 4.001 până la 6.000 de euro: atunci când prețul transportului este mai mare de 6.000 de euro;
- amendă de la 6.001 până la 18.000 de euro: atunci când persoana responsabilă a fost deja sancționată pentru săvârșirea oricărei alte infracțiuni foarte grave în

ultimele 12 luni.

Cuantumul amenzii poate fi ridicat la 30.000 de euro atunci când se consideră că întârzierea la plată afectează în mod semnificativ capacitatea și solvabilitatea financiară a creditorului sau atunci când perioada maximă legală de plată prevăzută în dispoziția menționată a fost depășită cu mai mult de 120 de zile. În prezent, două din trei plăți efectuate către companiile de transport de clienții lor au încălcat legislația actuală, potrivit sindicatului FENADISMER.

Această întârziere a plății la termen este generată în principal de companii mari și nu numai din transporturi, ci din toate sectoarele de activitate. De fapt, potrivit ultimului studiu privind principalele companii spaniole realizat de „Platforma multisectorială împotriva delincvențelor”, marile companii și-au decontat facturile într-o perioadă medie de 200 de zile, triplând termenul legal permis de 60 de zile.

MEC DIESEL
SPARE PARTS SPECIALIST



Expertiză unică în România

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



Prețuri super competitive



Rețea națională cu 13 depozite și birouri comerciale



Programe de loialitate pentru clienții finali și partenerii de service



Acces la specificații tehnice



Consiliere profesională



Peste 18 000 de repere unice în stoc

www.mecdiesel.ro

webshop.mecdiesel.ro

contact@mecdiesel.ro



CUM AJUNG ȘOFERII DE CAMION LA BURNOUT, EPUIZAREA COMPLETĂ

Un studiu dezvăluie că oboseala cronică, instabilitatea emoțională și lipsa de motivație sunt elemente care arată că un șofer de camion suferă de sindromul „burnout”. Adică, este complet epuizat și extrem de vulnerabil. Acest sindrom constituie o problemă de sănătate a muncii și crește riscul de accidente.

În timpul în care au fost afectați de burnout, numărul deceselor din accidente de camion a crescut. Sindromul de epuizare, cunoscut sub numele de sindromul burnout, odată instalat, crește riscul de accidente în care sunt implicați șoferii profesioniști, dar și decesele și vătămările grave urmare a accidentelor în care sunt implicate camioanele. Acesta este rezultatul unui studiu realizat de profesori de la Universitatea Rovira i Virgili (URV) și de la Universitatea Deschisă din Catalonia (UOC), potrivit Diario del Transporte.

Studiul a evaluat 518 șoferi profesioniști

Burnout-ul la șoferii profesioniști poate avea repercusiuni grave asupra terților, deoarece crește riscul de accidente. Cercetarea, publicată în International Journal of Occupational Safety and Ergonomics, dezvăluie principalii factori care provoacă sindromul de burnout și arată cum știi că epuizarea s-a instalat în rândul șoferilor profesioniști. „Apare atunci când stresul se menține de-a lungul timpului la un nivel ridicat și acest lucru duce persoana într-o stare de epuizare”, subliniază autoarea studiului, psihologul și cercetătorul Patricia Tàpia

Caballero.

„Trebuie precizat că există două tipuri de stres. Unul, care aduce ceva pozitiv persoanei, de exemplu, atunci când percepem solicitările de muncă ca pe o provocare. Și stresul nociv, care apare, de exemplu, când percepem că resursele noastre sunt mai mici decât ceea ce ne cere munca. Când aceste tipuri de stres durează în timp, vorbim de burnout”, explică Tàpia Caballero. Studiul a evaluat 518 șoferi profesioniști din diferite sectoare de transport - taxiuri, ambulanțe, camioane, transport persoane etc. „Se știa din studiile anterioare că profesioniștii cei mai expuși riscului de epuizare sunt cei care au de-a face cu oamenii”, spune Tàpia Caballero.

Rezultatele arată că profesioniștii care au de-a face zilnic cu oamenii sunt cei care se pot ajunge cel mai repede la burnout și sunt mai predispuși să greșească în timpul conducerii. Ei prezintă un risc mai mare de a suferi accidente de circulație. Atunci când izolarea este la parametrii maxim, la fel, se instalează burnout. Sindromul șoferului epuizat crește și riscul de accident. Această situație s-a înrăutățit în timpul pandemiei de COVID-19. În această perioadă, numărul deceselor în

accidentele de camion a crescut de 2,4 ori față de media ultimilor cinci ani.

Cum să prezici epuizarea

Cercetarea a constatat că cei mai buni indicatori că un șofer se apropie de burnout au fost: oboseala la muncă, lipsa motivației și instabilitatea emoțională (lipsa împlinirii personale). Studiul indică faptul că oboseala specifică șoferilor profesioniști poate fi măsurată cu un chestionar numit DF-8, elaborat anul acesta de cercetători. În acest fel, este depistat unul dintre primii indicatori de burnout: epuizarea. O măsură care ar putea preveni burnout-ul la șoferi ar fi instruirea acestora în managementul stresului. „Uneori, semnele de burnout trec neobservate de superiori și chiar de angajații înșiși, care nu își dau seama ce li se întâmplă. S-ar putea ca șoferii profesioniști să ajungă să își facă treaba neperformanți, nemotivați, deziluzionați, deconcentrați... și fără să știe de ce. Dacă acest lucru continuă în timp, sunt repercusiuni grave asupra șoferului profesionist și firmei de transport. Aceste situații trebuie prevenite, deoarece creează un risc pentru șofer și pasageri”, conchide cercetătorul.

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





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

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

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

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Ce metode folosiți pentru a vă fideliza angajații cei mai buni, șoferii și alte categorii de personal?

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

firmei și de modul de a păstra mașina.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

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

Episodul 03

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

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Ce ar trebui să facă autoritățile centrale și locale pentru ca transporturile din construcții să meargă mai bine?

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

Ține foarte mult de organizarea firmelor și de modul în care își gestionează lucrările și angajații. În construcții, cea mai mare problemă este lipsa șoferilor și a angajaților. Șoferii migrează, pleacă spre Vest.



este explicația acestei mențineri de volume? - aceasta este întrebarea primului episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Pandemia a dus la o scădere a volumelor din transportul rutier de marfă și de persoane. Transportul de construcții la rămas la același nivel. Cum credeți că se explică acest lucru?

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

Episodul 02

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

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Cât de diversificată este flota de vehicule pentru construcții a firmei dumneavoastră și care este nivelul de investiții pe care îl aveți în vedere pentru reînnoirea ei?

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: Avem o flotă de camioane pentru betoane, pentru asfaltări și dezăpezire. Avem utilaje diversificate, mașini, echipamente. Acum, înnoim flota și am început să cumpărăm vehicule de la Ford

Trucks, o flotă de 10 camioane. La anul sperăm să investim din nou cumpărând alte 10 camioane Ford Trucks.

Episodul 01

Pandemia a dus la o scădere a volumelor în transportul rutier de persoane și de marfă. Transportul din construcții nu a scăzut în 2020. Care credeți că

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





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

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

Un patron nemulțumit

Inspectorii ISCTR opresc un camion și cer actele șoferului: atestatul, buletinul, informații despre firma pentru care muncește. Este firma șoferului care este și patron. El are trei camioane iar acum transportă pepeni. I se cer documentele de proveniență a mărfii, copia conformă, verificarea tahograf. Inspectorul îl întreabă de ce tremură, de ce are emoții. I se cere legitimația de serviciu și să prezinte rovinieta. Poza de pe documentele șoferului cade. I se cere să scoată cartela tahograf pentru verificări. Marfa este transportată la București, fiind cumpărată de la Ruse. Inspectorul îi spune că îl așteaptă cu documentele la mașină. Șoferul spune că afacerea merge foarte greu, că are trei camioane. „Am angajați și din familie de care sunt foarte mulțumit. Transportăm mărfuri generale iar eu sunt patronul firmei din București”,



explică șoferul.

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

„Aș vrea autostrăzi pentru a putea circula ca în UE. Am o afacere și rămân cu mai puțini bani decât un șofer. Muncesc pentru șoferi.

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

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

Plăcuțe de înmatriculare nedemontabile

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

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





pauza obligatorie și a condus non-stop. Inspectorul îi spune că a condus 10 ore fără nicio pauză. I se spune, de către inspector, că trebuie să plătească o amendă și că autocamionul va fi imobilizat timp de 9 ore. Plăcile camionului i se rețin. Dimineața, după odihna de 9 ore de pauză și plata amenzii, poate primi plăcuțele înapoi și să plece cu camionul.

Șoferul îl conduce pe inspector la camion și îi arată că plăcuțele de înmatriculare nu pot fi demontate. Inspectorul îi aplică amenda, iar șoferul semnează. Inspectorul îi spune că, a doua zi dimineața, după ce va achita și amenda, va primi toate actele camionului și va putea pleca mai departe.

Un șofer bulgar

La final, un șofer profesionist bulgar este amendat pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă. Inspectorul ISCTR cere toate documentele legate de cap-tractor și de remorcă. Îi cere și cartela tahograf. Șoferul ia la cunoștință că i s-a citit cartela tahograf. I se spune că va trebui să plătească o amendă la Giurgiu.

Inspector ISCTR: „Șoferul bulgar, în urma datelor analizate din cartela tahograf, nu a putut face dovada activității desfășurate în ultimele zile. A avut cartela retrasă din tahograful digital. Am întocmit proces verbal de contravenție pe baza înregistrărilor din ultimele 28 de zile. I-a fost imobilizat camionul până la plata contravenției”.

SEZONUL 02 EPISODUL 04

În cel de-al patrulea episod al

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

SEZONUL 02 EPISODUL 03

Patru șoferi profesioniști sunt verificați de inspectori în cel de-al treilea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR".

Un șofer de camion primește o amendă de 1.000 de lei pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă. "Cine nu muncește, nu greșește!", concluzionează conducătorul auto.

Un șofer de autobuz se alege cu o amendă de 600 de lei.

Un șofer turc închide lista

amendaților, cu 300 de lei. El face scandal că trebuie să își plătească amenda la bancă sau la poștă și că nu poate să plătească întreaga sumă cu cardul.

Cel de-al patrulea șofer profesionist scapă neamendat dar are și el o serie de nemulțumiri legate de starea drumurilor din România.

SEZONUL 02 EPISODUL 02

În cel de-al doilea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", aveți întâlnire cu trei șoferi profesioniști. Primul a luat o amendă de 1.000 de lei după ce s-a încurcat în explicații despre cum a ajuns, în mod "miraculos", din Grecia până în România, pe camion, cu <<colegu' și șefu'>>.

Un șofer turc a fost amendat tot cu 1.000 de lei pentru că nu a respectat timpii de odihnă.

Al treilea șofer profesionist se declară mulțumit de firma la care lucrează, în special pentru că ajunge în fiecare seară acasă, la familie.

SEZONUL 02 EPISODUL 01

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





ZIDURI, GARDURI ȘI CAMERE DE LUAT VEDERI PENTRU A OPRI MIGRANȚII LA CALAIS

Din 2022, parcărilor de-a lungul autostrăzii belgiene E40 din locațiile Westkerke și Mannekensvere vor fi mai bine protejate împotriva atacurilor migranților ilegali. Guvernul flamand investește 750.000 de euro în ziduri, garduri și camere de luat vederi. În prezent, nu există niciun plan pentru parcare în Jabbeke. Este o problemă binecunoscută: migranții intră, ilegal, în camioane în parcările aflate de-a lungul autostrăzii E-40 în punctele Jabbeke, Westkerke și Mannekensvere, sperând să ajungă ușor în Anglia. „Am făcut presiuni pentru a se lua măsuri încă de la începutul legislaturii”, spune Anthony Dumarey, primarul orașului Oudenburg care gestionează una

din parcări. Parcare din Westkerke a fost deja curățată, deoarece migranții obișnuiau să ridice corturi în tufișuri pentru a fi cu ochii pe camioane. Între timp a fost dislocată și o firmă de pază pentru a interveni în cazul unor probleme. „Presiunea a scăzut oarecum, dar migranții sunt încă urmăriți în fiecare noapte”, continuă Dumarey, arată vrt.be. Oudenburg se află la 100 de kilometri de Calais de unde migranții încearcă să ajungă în Marea Briatnie, ascunși în camioane.

Perete de 1 kilometru

Ministrul flamand al mobilității, Lydia Peeters (Open VLD) alocă mai mult de jumătate de milion de euro pentru lucrări. Promite finalizarea în 2022. Un zid lung de 1,2 kilometri

ar trebui să împiedice oamenii să traverseze autostrada pe jos. Acea traversare a dus deja la accidente mortale în Mannekensvere și Jabbeke în trecut. „Dar din cauza lipsei de materii prime și a creșterii prețurilor, acele lucrări nu vor începe anul acesta”, spune Dumarey. Guvernul flamand amână, de asemenea, instalarea camerelor de securitate cu un an. „În același timp, vom amplasa și poarta specială de intrare pentru poliție în parcare Westkerke.”

Acum trebuie să facă un ocol mare prin Jabbeke pentru a ajunge la parcare și, drept urmare, poliția întârzie mereu în cazul unui apel. Camerele de luat vederi au fost deja instalate în parcare Mannekensvere.

27.000 DE EURO AMENDĂ PENTRU ȘOFERUL UNUI CAMION CARE A CONDUS 20 DE ORE ÎNTR-O ZI

Timpii de conducere și odihnă pentru șoferii de camion impuși de legislația europeană sunt bine definiți. Depășirea acestora poate avea repercusiuni importante atât asupra minții și atenției conducătorilor auto, cât și asupra buzunarului, pentru că sunt prevăzute sancțiuni foarte grele. Un șofer de camion oprit de poliția rutieră la Centrul Intermodal Pordenone a aflat-o pe propria piele. După verificarea datelor înregistrate de tahograf din ultimele 28 de zile, polițiștii s-au trezit în fața unei multiple încălcări a limitelor de condus impuse de UE. Șoferul camionului a recunoscut că a comis toate neregulile care i-au fost atribuite, depășind limita maximă de

ore de condus în fiecare zi. El a omis în mod constant pauzele și timpii de odihnă zilnică. Chiar și-a condus propriul camion într-o singură zi timp de 20 de ore, ajungând să se odihnească doar 4 ore. În fața acestei realități, autoritățile au

procedat la aplicarea unei amenzi record: 88 de amenzi aplicate, 27.000 de euro suma de plată și 249 de puncte tăiate din permisul de conducere. Firma de transport la care a fost angajat șoferul de camion amendat va suferi și ea consecințe neplăcute.





STAREA TRANSPORTURILOR, CU GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

George Niță, directorul general al firmei de transport rutier Holleman, revine cu o nouă analiză a Stării Transporturilor din România și Uniunea Europeană.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Sunt pregătiți transportatorii români pentru intrarea în vigoare a următoarelor reglementări din Pachetul Mobilitate I, în februarie 2022?

George Niță, Director General Holleman:

Sunt transportatori și transportatori. Transportatorii de la intern, care operează rute interne, nu vor fi afectați în mod deosebit, cum nu vor fi afectați nici cei care fac curse tur-retur. Își vor vedea, în continuare, de treabă ca până acum. Cei care au fost vizați și vor fi vizați sunt cei care făceau serviciile respective în comunitatea europeană și care presupun că și-au luat măsurile necesare, atât pentru aducerea camioanelor, pentru a face rost de marfă pentru cursele tur-retur, dar și pentru cazarea șoferilor.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Sunt afectați șoferii profesioniști de această schimbare?

George Niță, Director General Holleman:

Cred că nu. În general, șoferii sunt stratificați pe transporturi de mai multe tipuri. Cred că transportatorii români, pe de o parte, vor încuraja șoferii să își continue activitatea în acest mod, iar șoferilor le va conveni

să își vadă familiile mai des în ritmul stabilit de comunitatea europeană. Pe de altă parte, dacă unii șoferi vor pleca la firme din comunitatea europeană este alegerea lor. Însă, cred că știu transportatorii ce au de făcut pentru a plăti oamenii la un anumit nivel care să îi țină la muncă.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Se va produce o migrație a firmelor de transport românești către Vest?

George Niță, Director General Holleman:

Holleman nu este în zona în care face transport pe comunitate. Noi facem transport tur-retur și intern. Dar, dacă aș fi eu în aceea situație, mi-aș face o firmă în Germania sau într-o altă țară din comunitate și m-aș adapta. Sau poate aș face și o firmă acolo cu care să pot opera, să pot jongla cu anumite condiții, cu cheltuielile respective, însă m-aș menține în zona care trebuie.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Există voci care susțin că vesticii au pus la punct o politică de limitare a accesului pe piețele lor a firmelor din Est. Ce părere aveți?

George Niță, Director General Holleman:

Sunt de acord

cu ideea. Cred că așa se întâmplă. Cei puternici acționează împotriva celor mai puțin puternici, mai puțini reprezentați. Și atunci caută orice instrumente netarifare prin care îi îndepărtează pe cei din Europa de Est, inclusiv pe transportatorii români, de pe piața mai bine plătită, mai organizată, din Vest. Și este o situație nedorită, neplăcută, pe care nu o apreciez personal. Cred că trebuiau făcute eforturi concertate să nu se ajungă aici. Este o piață europeană liberă și nu se respectă această chestiune. În anumite chestiuni suntem egali, în altele nu suntem. Și nu e corect.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

De ce tarifele pe kilometru practicate de transportatorii români rămân cam la același nivel, în timp ce prețurile la RCA și carburanți au explodat?

George Niță, Director General Holleman:

Am mai văzut aceste situații, au mai fost fluctuații. În general, clienții nu prea înțeleg să accepte prețuri mai mari la transport. Transportatorii sunt cei care le absorb. Se întâmplă fenomenul acesta pentru că transportatorii nu sunt bine închegați, uniți să își apere interesele, nu sunt așa de vocali ca să explice că este o schimbare. Și este o schimbare majoră a acestor tarife în prețul carburantului.



ÎNCHIRIEREA „CAMIOANELOR FĂRĂ ȘOFER” DIN ALTE STATE UE: DOUĂ LUNI PE AN, MAXIM 25% DIN FLOTA PROPRIE

Parlamentul European și Consiliul Europei au căzut de acord în privința „închirierii de vehicule fără șoferi” din alte state UE.

Argumente:

- Necesitatea de a răspunde la vârfurile de produse pe termen scurt și sezonier pentru camioane închiriate.
- Închirierea unui camion fără șofer dintr-un alt stat membru va fi mai ușoară.
- Utilizarea vehiculelor închiriate dintr-o altă țară a UE este permisă timp de cel puțin două luni.

Negociatorii Parlamentului și ai Consiliului au convenit să relaxeze restricțiile existente privind utilizarea dubelor sau camioanelor fără șoferi angajați dintr-o altă țară a UE. Acordul provizoriu va actualiza normele UE actuale care oferă un nivel minim de deschidere a pieței pentru utilizarea vehiculelor

de marfă (dube sau camioane) închiriate fără șoferii acestora.

Nu reprezintă mai mult de 25% din flotă

Acordul va relaxa restricțiile existente pentru închirierea acestor vehicule din alte țări ale UE, pentru a permite operatorilor de transport, companiilor de închiriere și leasing să răspundă vârfurilor de cerere pe termen scurt, sezoniere sau temporare sau să înlocuiască vehiculele defecte sau avariate. În plus, acordul la care au ajuns Parlamentul și Consiliul va contribui la obiectivele UE în materie de climă, deoarece vehiculele închiriate tind să fie mai noi, mai sigure și mai puțin poluante. Statele membre au convenit să

permită utilizarea dubelor sau camioanelor închiriate fără șoferi din alte țări UE, dar s-au opus unei deschideri complete a pieței din cauza posibilelor distorsiuni fiscale. Negociatorii PE s-au asigurat că aceste companii de transport vor avea opțiunea de a folosi vehicule închiriate timp de două luni pe an. Statele membre pot alege, de asemenea, să solicite ca aceste vehicule să fie înmatriculate conform regulilor lor după 30 de zile de utilizare. Companiile vor trebui să raporteze autorităților lor naționale utilizarea vehiculelor închiriate, pentru a se asigura că acestea nu reprezintă mai mult de 25% din flota totală de vehicule de marfă utilizată de afacerea implicată.

MAREA BRITANIE PERMITE OPERAȚIUNI DE CABOTAJ NELIMITATE PENTRU DOUĂ SĂPTĂMÂNI

Guvernul britanic a anunțat că schimbă regulile privind cabotajul. Ele intră în vigoare mai devreme decât se aștepta. Șoferii străini vor avea voie să efectueze un număr nelimitat de transporturi într-o perioadă de două săptămâni. Cabotajul nelimitat are o durată maximă de paisprezece zile, prima zi fiind considerată momentul intrării în Regatul Unit. Măsura se aplică pe

o perioadă de șase luni până la 30 aprilie 2022.

Guvernul de la Londra a susținut, anterior, ca noile reguli să intre în vigoare în jurul Crăciunului. Propunerile au fost prezentate într-o consultare publică lansată pe 14 octombrie 2021. Ele ofereau operatorii străini de transport care intră în Marea Britanie cu bunuri posibilitatea de a face un număr

nelimitat de livrări timp de două săptămâni.

Până acum, transportatorii din UE puteau efectua până la două transporturi de cabotaj numai în termen de 7 zile.

Schimbarea este făcută pentru a îmbunătăți fluxul de mărfuri în lanțul de aprovizionare.

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



4.699 DE CAMIOANE, VÂNDUTE DE LA ÎNCEPUTUL ANULUI. 10%, ÎN SEPTEMBRIE

Vânzările de vehicule comerciale au crescut cu 35% de la începutul anului până în luna septembrie. Statistica arată că, în luna septembrie 2021, s-au vândut 424 de camioane, ajungându-se la un total de la începutul anului de 4.699.

DAF a vândut 24 camioane în luna septembrie. Vânzările totale pe primele nouă luni ale anului sunt de 696. FORD TRUCKS a vândut 70 camioane în luna septembrie. Vânzările totale pe primele nouă luni ale anului sunt de 526. IVECO a vândut 21 camioane în luna septembrie. Vânzările totale pe primele nouă luni ale anului sunt de 305. MAN a vândut 58 camioane în luna septembrie. Vânzările totale pe primele nouă luni ale anului sunt de 621. MERCEDES-BENZ a vândut 99 camioane în luna septembrie. Vânzările totale pe primele nouă luni ale anului sunt de 1152. RENAULT TRUCKS a vândut 29 camioane în luna septembrie. Vânzările totale pe primele nouă luni ale anului sunt de 254. SCANIA a vândut 20 camioane în luna septembrie. Vânzările totale pe primele nouă luni ale anului sunt de 403. VOLVO TRUCK a vândut 91 camioane în luna septembrie. Vânzările totale pe primele nouă luni ale anului sunt de 689. Numărul de autobuze vândute a fost de 252 de la începutul anului. S-au vândut 54 de vehicule cu masa între 3,5 și 6 tone și 266 de vehicule cu masa între 6 și 16 tone, datelor Asociației Constructorilor de Automobile din România (ACAROM) pe baza datelor DRPDIV. În ceea ce privește înmatriculările de vehicule comerciale noi (LCV, HCV, minibus și bus, precum și vehicule speciale), după un volum de 1.755 unități înregistrat în luna octombrie 2021 (+12,9% față de octombrie 2020), rezultă o creștere generală pe ansamblul anului 2021 de 25,9%.

Ce spune Institutul Național de Statistică

Înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor au crescut cu 12,7% în trimestrul III, la 151.275 vehicule, față de trimestrul III 2020, în timp ce, în aceeași perioadă, înmatriculările noi de vehicule pentru transportul mărfurilor au crescut cu 0,7%, la 29.081 vehicule, comparativ cu trimestrul III din anul anterior, arată datele publicate joi de Institutul Național de Statistică (INS). În trimestrul III 2021, ponderea înmatriculărilor noi de autoturisme importate second hand în total înmatriculări noi de autoturisme a fost de 72,2%.

În trimestrul III 2021 comparativ cu trimestrul corespunzător din anul 2020, înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor au înregistrat creșteri la categoriile autoturisme cu 13,1% și moped și motocicletă cu 3,6% și scădere la categoria autobuze și microbuze cu 18,6%. În ceea ce privește înmatriculările noi de vehicule rutiere noi pentru transportul pasagerilor au fost înregistrate creșteri la categoriile moped și motocicletă cu 25,8% și autoturisme cu 15,9% și scădere la categoria autobuze și microbuze cu 39,9%.

Referitor la înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul mărfurilor au fost înregistrate creșteri la categoriile autocamioane (inclusiv vehicule rutiere pentru scopuri speciale) și autotractoare cu 1,9% fiecare și scădere la categoria remorci și semiremorci cu 1,3%. Înmatriculările noi de vehicule rutiere noi pentru transportul

mărfurilor au înregistrat creșteri la toate categoriile astfel: categoria autotractoare cu 32,9%, la categoria autocamioane (inclusiv vehicule rutiere pentru scopuri speciale) cu 31,2% și la categoria remorci semiremorci cu 10,9%. Față de trimestrul II 2021, în trimestrul III 2021, înmatriculările noi de vehicule rutiere au înregistrat creștere cu 15,9% la vehiculele pentru transportul pasagerilor și scădere cu 6,6% la vehiculele pentru transportul mărfurilor. Vehiculele rutiere clasificate în conformitate cu Normele europene de poluare, înmatriculate în circulație, cuprindeau, la sfârșitul trimestrului III 2021, în proporție de 56,9%, vehicule cu normele de poluare Euro 4, Euro 5 sau Euro 6 și în proporție de 12,1%, vehicule cu norma de poluare Non-Euro. Pentru categoria autoturisme, cea mai însemnată pondere a fost deținută de vehicule conforme cu norma europeană Euro 4, respectiv 35,2%; pentru categoria autobuze și microbuze cele mai multe vehicule, respectiv 25,7% au fost clasificate în norma Euro 3, iar pentru categoria moped și motocicletă, cele mai multe vehicule, respectiv 30% au fost clasificate Non-Euro. Vehiculele conforme cu norma europeană Euro 3 au predominat pentru categoria autocamioane în proporție de 30,3%, cele conforme cu norma Euro 6 au fost preponderente pentru categoria autotractoare în proporție de 33,1%, în timp ce pentru categoria vehicule rutiere pentru scopuri speciale cele mai multe vehicule, respectiv, 26,4% au fost clasificate în norma Non-Euro.



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



OLANDA, DE PARTEA ROMÂNIEI: ÎNTOARCEREA CAMIOANELOR, ACASĂ, LA 8 SĂPTĂMÂNI, O MARE GREȘEALĂ

Controversata obligație de întoarcere a camioanelor în țara de origine, inclusă în Pachetul Mobilitate, continuă să provoace fricțiuni în Europa.

Până acum, în principal statele membre est-europene au protestat împotriva măsurilor din Pachetul european de mobilitate. Acum asociația olandeză TLN a trimis o scrisoare Comisiei Europene cu o pledoarie pentru amânarea introducerii obligației de returnare a camioanelor. Din 21 februarie 2022, toate camioanele din UE sunt obligate să se întoarcă în țara în care vehiculul este înmatriculat o dată la opt săptămâni. Potrivit TLN, însă, nu toate statele membre europene sunt pregătite pentru introducerea amendamentului, cu atât mai puțin pentru aplicarea sa. Într-o scrisoare către comisarul pentru transporturi Adina Vălean, organizația din transporturi olandeză solicită, așadar, Comisiei Europene să amâne măsura.

Legislația să intre în vigoare și să fie aplicată în mod egal „Pentru un mediu concurențial european echitabil este esențial ca legislația să intre în vigoare și să fie aplicată în mod egal în toate statele membre”, subliniază președintele TLN, Elisabeth Post, în scrisoare. „Prin această măsură, UE se împușcă în picior. Pentru că, deși schema este menită să promoveze condiții echitabile în Europa, realizează exact contrariul.” Potrivit TLN, obligația de returnare are consecințe majore pentru companiile de transport internațional cu filiale în Europa Centrală și de Est. Deoarece furnizarea de marfă către Est este limitată, multe camioane ale unor companii occidentale vor trebui adesea să se întoarcă goale în țara în care sunt înmatriculate.

La începutul acestei luni, Bulgaria a

mers la Curtea Europeană de Justiție pentru a cere eliminarea obligației de returnare la opt săptămâni a camioanelor. România, Estonia și Letonia au informat Curtea că susțin recursul Bulgariei. Țări precum Italia, Franța, Țările de Jos și Germania continuă să susțină Pachetul de mobilitate.

Și România a atacat decizia

Guvernul României a sesizat, în octombrie 2020, Curtea de Justiție a Uniunii Europene cu trei acțiuni în anularea prevederilor problematice din Pachetul Mobilitate I, legate de competitivitatea transportului de mărfuri, arată Ministerul Afacerilor Externe. Dispozițiile actelor UE vizate de acțiunile în anulare introduse de Guvernul României privesc acele aspecte care vor avea implicații negative semnificative asupra pieței interne și vor afecta

competitivitatea transportului de mărfuri în Uniune, respectiv:

- interdicția efectuării perioadei normale de repaus săptămânal la bordul vehiculului;
 - obligația întoarcerii periodice a conducătorului auto la centrul operațional al angajatorului sau la locul său de reședință;
 - obligația întoarcerii vehiculului la unul din centrele operaționale în termen de 8 săptămâni de la plecare;
 - stabilirea de limitări suplimentare la efectuarea operațiunilor de cabotaj;
 - instituirea unor norme specifice privind detașarea conducătorilor auto.
- Stabilirea poziției Guvernului în acțiunile în anulare depuse la CJUE a fost realizată prin coordonarea dintre MAE și Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, sesizarea Curții fiind înaintată prin Agentul Guvernamental pentru CJUE din cadrul MAE.



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.





CE FACETI DACĂ AVEȚI RCA LA CITY INSURANCE. DAR DACĂ SUNTEȚI LOVIT DE UN ȘOFER ASIGURAT LA CITY

Autoritatea de Supraveghere Financiară (ASF) a dispus prin Decizia nr. 1148/17.09.2021 retragerea autorizației de funcționare a Societății de Asigurare-Reasigurare City Insurance S.A. (City Insurance S.A.) și promovarea cererii de deschidere a procedurii de faliment, în temeiul prevederilor legale aplicabile.

City Insurance este în faliment.

Uniunea Națională a Societăților de Asigurare și Reasigurare din România - UNSAR și BAAR – Biroul Asiguratorilor de Autovehicule din România au prezentat un ghid pentru cei care au polițe RCA la City Insurance sau dacă sunt implicați într-un accident cu un asigurat al aceleiași companii.

Precizări în lumina celor mai recente decizii ale ASF - Autoritatea de Supraveghere Financiară vizând societatea CITY Insurance:

a) În cazul în care dețineți o poliță de asigurare emisă de CITY Insurance, Polița dumneavoastră de asigurare rămâne în continuare valabilă, producându-și efectele. Puteți însă denunța în orice moment polița și să încheiați una nouă la un alt asigurator autorizat. Dacă denunțați polița și nu ați avut daune

în perioada de valabilitate de până la denunțare, pentru perioada neexpirată aveți dreptul să vă recuperați diferența de primă de la FGA - Fondul de Garantare a Asiguraților.

Polița dumneavoastră de asigurare rămâne valabilă, conform prevederilor legale, până cel târziu la 90 de zile după rămânerea definitivă a hotărârii de deschidere a procedurii falimentului. Asta înseamnă că, în cazul în care valabilitatea poliței înscrisă în documentul de asigurare depășește termenul menționat anterior, nu veți mai fi asigurat.

Precizările de mai sus sunt valabile și pentru situația în care dețineți o poliță de asigurare RCA emisă de CITY Insurance. Prin urmare, puteți circula pe drumurile publice, iar în cazul unor controale în trafic din partea organelor abilitate, nu veți fi sancționați, polița dumneavoastră RCA fiind valabilă. Pe scurt, sunteți

în continuare asigurați, desigur cu luarea în considerare a atenționării de mai sus.

De asemenea, în cazul în care sunteți vinovat de producerea unui accident rutier soldat cu pagube materiale și/sau vătămări corporale, terțul păgubit va fi despăgubit în baza acestei polițe în limitele stabilite de Legea 213/2015 privind Fondul de Garantare a Asiguraților, respectiv 450.000 lei și prin înscriere la masă credală în cadrul procedurii de faliment care se va soluționa în primă instanță de Tribunalul București, iar în faza apelului de Curtea de Apel București.

b) În cazul în care sunteți victima unui accident rutier produs de un conducător auto prin intermediul unui autovehicul asigurat printr-o poliță RCA emisă de CITY Insurance:

(i) Dacă nu ați avizat încă dauna

la CITY Insurance, aveți dreptul să o faceți adresându-vă Fondului de Garantare a Asiguraților cel târziu până la data denunțării poliței RCA de către asigurat, dar nu mai mult de 90 de zile de la data pronunțării hotărârii de deschidere a procedurii falimentului;

(ii) Pentru încasarea indemnizațiilor/despăgubirilor veți putea depune o cerere de plată motivată și însoțită de documente justificative, începând cu data publicării deciziei ASF de retragere a autorizației pentru CITY Insurance în Monitorul Oficial și până la maximum 90 de zile de la rămânerea definitivă a hotărârii de deschidere a procedurii de faliment sau de la data nașterii dreptului de creanță, atunci când acesta s-a născut ulterior. FGA are dreptul de a începe plata sumelor cuvenite creditorilor de asigurări (asigurați, beneficiari, terțe persoane păgubite) de la data rămânerei definitive a hotărârii de deschidere a procedurii falimentului împotriva CITY Insurance.

Ce spune Ghidul ASF

Autoritatea de Supraveghere Financiară a publicat un Ghid esențial pentru asigurații RCA ai City Insurance.

CE MĂSURI DE PROTECȚIE EXISTĂ PENTRU CONSUMATORI

Pentru a proteja consumatorii de produse și servicii de asigurare, în România există Fondul de Garantare a Asiguraților (FGA), ca schemă de garantare în domeniul asigurărilor. FGA are ca scop protejarea creditorilor de asigurări de consecințele insolvenței unui asigurător persoană juridică română. Destinația principală a sumelor aflate la dispoziția FGA este plata către creditorii de asigurări a indemnizațiilor/despăgubirilor rezultate din contractele de asigurare facultative și obligatorii încheiate în condițiile legii și a primelor datorate de asigurător pentru perioada în care riscul nu a fost acoperit de acesta, ca urmare a încetării contractelor de asigurare,

cu respectarea plafonului de garantare prevăzut de lege (500.000 lei/creanță de asigurare).

CINE ESTE UN CREDITOR DE ASIGURARE ÎN RAPORT CU CITY INSURANCE?

- persoana asigurată – persoana care are încheiat un contract de asigurare cu City Insurance S.A.;
- un beneficiar al asigurării – o terță persoană căreia City Insurance S.A. ar fi urmat să îi achite sumele cuvenite conform condițiilor prevăzute de contractul de asigurare, ca urmare a producerii riscului asigurat;
- persoana păgubită.

CARE ESTE MECANISMUL PRIN CARE FGA VINE ÎN SPRIJINUL CONSUMATORILOR?

Procedura de plată instrumentată de FGA este una administrativă, necontencioasă, fiind reglementată de Legea nr. 213/2015, cu modificările și completările ulterioare și de normele ASF emise în aplicarea acesteia. Practic, creditorii de asigurare nu trebuie să se adreseze instanțelor judecătorești pentru obținerea din disponibilitățile Fondului a sumelor cuvenite reprezentând despăgubiri/restituiri de primă, ei se vor adresa FGA cu o cerere de plată. În urma analizării cererii de plată, FGA va emite o decizie de soluționare a cererii de plată. Creditorii de asigurări care nu sunt mulțumiți de această decizie (în sensul respingerii parțiale sau totale a cererii de plată) pot contesta, fiind astfel garantat dreptul de acces la justiție.

Orice persoană care pretinde un drept de creanță de asigurări (despăgubiri) împotriva City

Insurance S.A., ca urmare a producerii unor riscuri acoperite printr-o asigurare valabilă, poate formula o cerere de plată motivată adresată FGA nu mai târziu de 90 de zile de la data rămânerei definitive a hotărârii de deschidere a procedurii falimentului sau de la data nașterii dreptului de creanță, atunci când acesta s-a născut ulterior, sub sancțiunea decăderii din drept.

CÂT TIMP SUNT VALABILE CONTRACTELE DE ASIGURARE?

Contractele de asigurare încheiate cu societatea City Insurance S.A. sunt valabile până la data la care intervine una dintre următoarele situații: • data expirării menționată de contract; • data denunțării contractului de asigurare de către asigurat printr-o notificare transmisă societății sau lichidatorului judiciar; • la data pronunțării hotărârii de deschidere a procedurii de faliment, contractele/ polițele de asigurare încheiate de asigurător încetează de drept în termen de 90 de zile. Decizia de denunțare este o decizie ce nu poate fi adoptată decât în baza propriei analize de oportunitate efectuată de către asigurat sau lichidatorul judiciar.

CUI MĂ ADRESEZ ÎN CAZ DE DAUNĂ?

Conform prevederilor legale aplicabile, FGA va proceda la deschiderea dosarelor de daună, va întreprinde cele necesare pentru constatarea tehnică a avariilor, instrumentarea dosarelor de daună, precum și pentru avizarea lor din punct de vedere tehnic. FGA vă va pune la dispoziție cererea-tip de deschidere a dosarului de daună



pe care urmează să o completați și, de asemenea, vă va informa cu privire la documentele justificative care trebuie să însoțească această cerere. Informațiile vor fi disponibile pe pagina de internet a FGA. Cererea de deschidere a dosarului de daună (model) se regăsește în normele ASF și pe pagina de internet a FGA – www.fgaromania.ro.

CE AM DE FĂCUT PENTRU A RECUPERA CREANȚA DE ASIGURARE?

Pentru a recupera o creanță (despăgubire, indemnizație etc.) de la FGA, veți depune la FGA:

- pentru despăgubire/ indemnizație: o cerere motivată de plată însoțită de documente justificative. Urmăriți informațiile disponibile la FGA și ASF pentru detalii.
- pentru recuperarea primelor plătite în avans, proporțional cu timpul rămas până la expirarea asigurării: o cerere de plată (cerere-tip) însoțită de documente justificative. Urmăriți informațiile disponibile la FGA și ASF pentru detalii.

CUM TREBUIE FORMULATĂ O CERERE CĂTRE FGA?

Cererea trebuie să fie întocmită conform formularului (cerere-tip) pus la dispoziție de FGA pe pagina sa de internet. Cererea, completată și semnată, trebuie formulată în scris, în limba română și transmisă direct la sediul FGA, prin poștă, cu scrisoare recomandată cu confirmare de primire, prin poștă electronică (e-mail) sau prin alte mijloace ce asigură transmiterea și confirmarea primirii. Conținutul cererii trebuie să reflecte: natura creanței, momentul nașterii sale, cuantumul sumei pretinse, dacă există vreun privilegiu ori o garanție reală în ceea ce privește creanța, care sunt bunurile acoperite de asigurare. Cererea de plată se adresează în scris FGA (la sediu, prin poștă, prin poștă electronică sau prin alte mijloace ce asigură transmiterea textului actului), în mod direct sau prin mandat, anexând copia legalizată a înscrisurilor

justificative referitoare la cuantumul sumelor solicitate. Cererea de plată conține cel puțin următoarele informații: datele de identificare și de contact ale petentului și, dacă este cazul, ale mandatarului acestuia, cuantumul sumei solicitate, datele de identificare ale contractului de asigurare, și, dacă este cazul, ale dosarului de daună deschis de asigurător, modalitatea în care dorește să se efectueze plata.

CÂND PRIMESC BANII?

În termen de 60 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României a Deciziei ASF de retragere a autorizației de funcționare și constatare a existenței indiciilor de insolvență a City Insurance S.A., FGA poate începe efectuarea de plăți din disponibilitățile sale, pentru sumele convenite creditorilor de asigurări ai societății City Insurance S.A. Plățile se efectuează după parcurgerea de creditorul de asigurări a procedurii administrative de plată, așa cum este prevăzută de legislația în vigoare.

EXEMPLU DE SITUAȚIE (CASCO)

Am CASCO la City Insurance și vreau să deschid un dosar de daună, deoarece am mașina lovită. Care sunt procedurile de urmat? Am fost implicat într-un accident în care vinovatul are poliță RCA la City. Ce fac?

Conform legii, FGA va lua măsurile necesare cu privire la deschiderea dosarelor de daună, de constatarea tehnică a avariilor, de instrumentarea dosarelor de daună,

precum și de avizarea lor din punct de vedere tehnic. În cazul unui accident, prima dată trebuie să vă adresați poliției pe raza căreia s-a petrecut accidentul sau să întocmiți un formular de constatare amiabilă (cu excepția cazurilor în care sunt implicate mai mult de 2 vehicule și/ sau sunt persoane vătămate, când vă adresați poliției). După aceea, completați și semnați cererea-tip „Cererea de deschidere a dosarului de daună” (disponibilă pe www.fgaromania.ro) și o depuneți direct la FGA.

DACĂ ATELIERUL AUTO REFUZĂ PLATA

Am lovit mașina în urmă cu 2 săptămâni, eu am asigurare la City Insurance. Ne-am înțeles amiabil, iar acum mă sună omul păgubit, spunând că are mașina în service la reparat iar service-ul refuză să îi dea mașina până nu plătește contravaloarea reparației pe motiv că City s-a desființat. Ce îi spun? Persoana păgubită trebuie să se adreseze FGA. Constatarea fiind realizată, dosarul este deja aprobat, acesta va fi transferat de City Insurance la FGA. A se vedea răspunsurile anterioare privind pașii de urmat. În ceea ce privește refuzul service-ului de a continua efectuarea reparației, ASF nu are autoritate asupra acestor societăți. Păgubitul are la dispoziție două variante: • să plătească reparația și să formuleze cerere de plată către FGA (a se vedea procedura descrisă anterior); • în cazul în care deține o asigurare CASCO în termen de valabilitate la data accidentului, să efectueze reparația în baza acesteia.



NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





JOST GRUP, CU FILIALĂ ȘI ÎN ROMÂNIA, PLĂTEȘTE 30 MILIOANE EURO CA SĂ SCAPE DE ACUZAȚIILE DE FRAUDĂ ȘI DUMPING SOCIAL

Compania de transport valonă Jost Group a ajuns la o înțelegere cu procurorul federal într-o anchetă în care este acuzată de fraudă și dumping social.

Grupul Jost va plăti în jur de 30 de milioane de euro pentru a încheia acest proces. Această sumă este menționată și de radiodifuzorul public francofon RTBF. Sursa a adăugat că CEO-ul companiei Roland Jost și doi angajați din conducere vor primi o pedeapsă cu închisoare cu suspendare de șase luni. Asta ar însemna că Jost & co. au recunoscut parțial implicarea lor în fraude sociale.

Înțelegerea dintre compania Jost și procuratură a avut loc în octombrie 2021.

În 2019, s-a dispus confiscarea unui număr de 346 camioane înmatriculate în România, aparținând companiei belgiene Jost Grup. Aceasta deține o firmă de transport la Cluj-Napoca numită Skiptrans, care înregistrează profituri consistente.

Fraudă de proporții

La sfârșitul lunii februarie 2019, procurorii din Belgia au decis confiscarea a sute de camioane românești, folosite în Belgia pentru

o fraudă de 65 de milioane de euro. Aproape toate camioanele erau înmatriculate în România și conduse de șoferi români. O mică parte dintre ele sunt înmatriculate în Slovacia.

Dosarul de fraudă socială, deschis în 2015 de procuratura belgiană, are în vedere firma Jost, una dintre cele mai mari din țară. Folosind camioane românești și șoferi români, aceasta a realizat active ilegale de 55 de milioane de euro și o fraudă de 65 de milioane de euro, au anunțat procurorii.

Aceștia au căutat 346 de camioane, identificate, majoritatea înmatriculate în România. Cu ajutorul lor, firma a realizat o imensă fraudă socială. Plătea șoferii la nivelul de salarizare din România sau Slovacia, dar realiza transporturi doar în Belgia, la prețurile de acolo. "Există indicii care ne conduc spre o organizație criminală, spălare de bani și trafic de persoane.", a declarat procurorul federal, citat de dhnet.be. Activele ilicite realizate ar fi de 55 de milioane de euro.

Daunele sunt estimate la aproape 65 de milioane de euro, din care 45 de milioane de euro nivelul salariilor neplătite pentru lucrători și 20 de milioane de euro pentru contribuțiile sociale evitate. Cazul raportează 947 victime ale traficului de ființe umane.

Ca parte a investigației, un ofițer de poliție a fost infiltrat în companie. Angajat în Slovacia de o companie filială a Jost, i s-a oferit un salariu de la 550 la 650 de euro pe lună, pentru a lucra în Belgia. Potrivit procuraturii, șoferii au avut un ritm de lucru de 18 ore pe zi și au rămas în camioanele lor timp de până la 8 săptămâni consecutive. Agentul sub acoperire a făcut 6 dușuri în patru săptămâni.

Ce se întâmplă în România

La doar o zi de la confiscarea camioanelor, lovitura s-a repercutat în România asupra firmei Skiptrans din Cluj, care este deținută de Jost Group. „Activitatea uneia dintre cele mai mari firme de transport de marfă din Cluj Napoca, SC Skiptrans SRL,



iar în 2015 –17 milioane de lei.

Studiu de caz: așa nu!

Reprezentantul Comisiei Europene, Eddy Liegeois, Șef de Unitate Transport Rutier DG MOVE, s-a referit la cazul Jost în discursul său despre premisele și obiectivele care au stat la baza propunerilor de modificare a legislației care reglementează pachetul rutier. Discursul acestuia a avut loc, în cadrul Conferinței "Europa în mișcare", organizată de UNTRR, la hotel Crowne Plaza din București în octombrie 2017.

cu peste 900 de șoferi angajați, a fost blocată de procurorii belgieni care acuză societatea de fraudă socială. Firma clujeană este deținută de grupul Jost, iar directorul firmei clujene, Radu Hoza, a trimis mai multe memorii către Ministerul Transporturilor, Administrația Prezidențială, Ministerul Afacerilor Externe, etc., în speranța că ar putea primi ajutor. Potrivit reprezentanților firmei de transport clujene, activitatea Jost Group este cercetată de către procurorii belgieni în baza presiunilor făcute de către sindicatele din transporturi din Belgia, relatează presa din Ardeal. În schimb, procurorul federal din Belgia a declarat, citat de dhnet.be: „Există indicii care ne conduc spre o organizație criminală, spălare de bani și trafic de persoane”.

În România, compania face angajări

La o săptămână după reținerea camioanelor, la Skiptrans, sucursala Jost Grup din România, se făceau angajări pe portalul ejob.ro.

„Skiptrans face parte din Jost Group -grup internațional de transport situat în Luxemburg și Belgia, cu tradiție în transportul de marfă încă din 1958”.

În octombrie 2018, Ziarul Financiar gira compania al cărui patron a fost arestat, în 2017, pentru că exploata șoferi și căruia, anul acesta, procuratura belgiană i-a confiscat peste 300 de camioane.

„Transportatorul luxemburghez Skiptrans caută 100 de șoferi pe autocamioane de mare tonaj”, era titlu articolului din zf.ro, care

preciza: „Compania Skiptrans, cu sediul în Cluj-Napoca, a avut anul trecut o cifră de afaceri de 45 milioane de euro. Skiptrans, membră a Jost Group, companie internațională de transport situată în Luxemburg și Belgia, caută 100 de șoferi pe autocamion/mașină de mare tonaj, potrivit AJOFM (Agenția Județeană pentru Ocuparea Forței de Muncă) Cluj. Candidații trebuie să aibă minim școala profesională și vechime de un an în domeniu, iar contractul se va încheia pe perioadă nedeterminată, potrivit AJOFM Cluj”. Și astăzi, compania din România are anunțuri de „angajări șoferi”.

Cifrele în România

Compania Skiptrans are sediul la Cluj-Napoca și o duce foarte bine. În anul 2017, compania avea 645 de angajați și a înregistrat un profit de 12 milioane de lei. În anul 2016, profitul a fost de 16 milioane de lei,

Societățile de tip "cutie poștală"

„Anumiți transportatori înființează sucursale fictive în statele membre cu salarii mici: în vederea exploatarea diferențelor de salarii, funcționând în același timp în unele cazuri exclusiv în state membre cu salarii mari. De exemplu, Jost Group angajează șoferi în Slovacia prin societăți de tip casuță poștală, ajungând la contribuții sociale neplătite în valoare de 55 milioane euro în Belgia. Consecințele sunt: avantaj concurențial neloial în raport cu transportatorii care au sediu corespunzător în statele membre în care funcționează. Avantajul în termeni de cost al unei societăți de tip cutie poștală este de 30% din costurile companiei. Propunerile Comisiei Europene pentru remedierea situației o reprezintă criterii suplimentare pentru înființare. Este necesar să se asigure că





transportatorul desfășoară o activitate reală în statul membru în care este constituit. Societățile trebuie să își desfășoare activitatea din incinta din statul membru; acestea trebuie să dețină active și să angajeze personal proporțional cu activitatea; trebuie să păstreze contractele comerciale și de muncă în incintă. Prin cooperare între statele membre... statele membre sunt obligate să coopereze între ele pentru a detecta societățile de tip <<căsuță poștală>>: răspuns în termen de 25 de zile lucrătoare; controale la fața locului, dacă este necesar”, explică Eddy Liegeois.

“Alte provocări sunt reprezentate de protecția drepturilor lucrătorilor, concurența loială și evitarea fragmentării pieței interne. De aceea, e nevoie de promovarea soluțiilor UE, mai degrabă decât a măsurilor naționale neacoordonate și evitarea poverilor administrative nenecesare pentru transportatorii rutieri”, a apreciat Eddy Liegeois.

10.000 de procese

Povestea lui Damian Stanciu, un șofer de 44 de ani din Turda, a fost făcută publică atunci când a anunțat că vrea să dea în judecată Vos Logistics România pentru încălcarea dreptului la muncă și autodeterminare. Interesantă este referirea sa la compania Jost. Stanciu lucrează ca șofer de 23 de ani. „Am lucrat o perioadă mai scurtă de timp în România iar, de 17 ani, numai pe comunitate. Am fost angajat la firma belgiană Jost Group, al cărui patron a fost arestat între timp. Am mai lucrat în Germania și, în ultimul timp, pentru firma Vos Logistics. Sunt șofer de mărfuri generale și fac curse în

Europa și Scandinavia. De când mă știu am muncit numai pe camioane MAN, iar, acum, la noul patron, muncesc pe un DAF.”, așa se prezintă Damian Stanciu.

“Dacă merge tot așa, Vos Logistics va ajunge în situația Jost Group, care a avut peste 10.000 de procese pentru că a tras de șoferii români foarte mult. Când am lucrat la Jost Group, la Skiptrans, sucursala din România, am plecat de la ei 100 de șoferi într-o singură lună.”, afirmă Damian Stanciu.

Patronul, arestat

În 14 mai 2017, patronul companiei Jost Group, bănuțat că a angajat în condiții precare mii de șoferi proveniți din Europa de Est, în special români, a fost arestat preventiv în Belgia. Descinderile poliției au făcut parte dintr-o campanie națională de combatere a așa-zisului “dumping social”, a anunțat justiția din această țară.

Operațiunea a început în prima parte a lunii mai, când poliția belgiană a descins în 20 de sucursale ale companiei de transport luxemburgeze pentru a verifica actele șoferilor care era prezenți în acel moment în firmă. La descindere au fost descoperiți mai mulți șoferi români care se odihneau într-un camion înmatriculat în România. Percheziții au avut loc și în România.

Un grup multinațional

Roland Jost, patronul Grupului Jost, ce are 1.650 de angajați în 12 țări europene și în Maroc, a fost inculpat după o serie de 15 percheziții efectuate în Belgia, Luxemburg și România. El a fost plasat în arest preventiv, împreună cu alte două

persoane, pentru conducerea unui grup infracțional. O a patra persoană, de asemenea inculpată însă eliberată condiționat, este considerată doar un simplu membru al respectivului grup infracțional. Grupul Jost are o flotă de 1.300 de capete tractor și în 2016 a avut o cifră de afaceri de 270 de milioane de euro.

Capetele de acuzare sunt grave și includ exploatarea de ființe umane -pentru condițiile în care trăiau șoferii-, spălare de bani, escrocherie, evaziune fiscală, încălcarea legislației muncii și neplata drepturilor salariale. Prejudiciul rezultat în urma neplății salariilor pentru cei circa 1.100 de șoferi și a taxelor către fiscul belgian este estimat la circa 55 de milioane de euro, sumă ce ar putea fi de fapt mai mare.

În contextul extinderii Uniunii Europene către țările din Est, companii din statele vest-europene resimt “o presiune a prețurilor care le împinge să caute șoferi în Est”, a spus cotidianului La Libre Belgique secretarul general al Uniunii profesionale pentru transport și logistică din Belgia, Michaël Reul.

„Sub acest nume (Jost, n.r.), firma belgiană a creat o altă firmă în România, în speță. Șoferii, care în mod normal ar fi intrat sub jurisdicția sistemului social belgian, se întorc pe sistemul social românesc, care este mai avantajos (pentru angajator, n.red.) decât cel belgian. Este vorba de o afacere de dumping social și fraudă socială. Paguba se ridică la 55 de milioane de euro”, a explicat un oficial belgian.



SISTEMELE DE ASISTENȚĂ LA VIRAJE VOR DEVENI OBLIGATORII LA CAMIOANELE NOI DIN 2022

Parlamentul European a propus Rezoluția referitoare la cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 - Recomandări privind următorii pași către „Viziunea zero”. Unele reglementări fac referiri la camioane.

Revista TIR Magazin vă prezintă cele mai importante prevederi ale documentului:

Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 – Următorii pași către „Viziunea zero” conține următoarele:

1. salută faptul că, în cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030, UE și-a reafirmat obiectivul strategic pe termen lung de a ajunge la aproape niciun deces și la nicio rănire gravă pe drumurile UE până în 2050 („Viziunea zero”) și obiectivul său pe termen mediu de a reduce decesele și vătămrile grave cu 50 % până în 2030 în conformitate cu Declarația de la Valletta; subliniază că aceste obiective și ținte ale UE legate de siguranța rutieră ar trebui să fie susținute de o abordare coordonată, bine planificată, sistematică și bine finanțată în materie de siguranță rutieră la nivelul UE, la nivel național, regional și local;

2. salută, în acest sens, adoptarea abordării pentru un sistem sigur la nivelul UE, fondată pe un cadru de performanță și obiective delimitate în timp pentru a reduce numărul de

victime și vătămări grave; salută stabilirea unor indicatori-cheie de performanță (ICP) definiți în cooperare cu statele membre și care să permită o analiză mai aprofundată și specifică a performanțelor statelor membre și identificarea deficiențelor; invită Comisia să stabilească obiective privind rezultatele până în 2023; subliniază importanța cooperării actuale dintre UE și statele membre în această privință și îndeamnă toate statele membre să se angajeze pe deplin în acest exercițiu și să convină asupra unei metodologii armonizate pentru indicatorii-cheie de performanță, care să permită statelor membre să compare datele; solicită elaborarea unei foi de parcurs detaliate pentru acțiunile UE care să permită să se măsoare performanțele și să se răspundă pentru rezultate în fața unor organisme specifice.

Infrastructuri sigure

6. invită statele membre și Comisia să acorde prioritate investițiilor care aduc cele mai mari beneficii în ceea ce privește siguranța rutieră, acordând o atenție deosebită zonelor cu cel mai mare număr de accidente, inclusiv

investițiilor în întreținerea cu prioritate a infrastructurii existente și în construirea de noi infrastructuri, acolo unde este necesar; salută faptul că Mecanismul pentru interconectarea Europei pentru perioada 2021-2027 prevede finanțare pentru proiecte de infrastructură și mobilitate sigure și securizate, inclusiv pentru siguranța rutieră; invită Comisia să promoveze în continuare oportunitățile de finanțare ale UE prin Mecanismul pentru interconectarea Europei, fondurile regionale și de coeziune, InvestEU și Platforma pentru un transport mai sigur lansată de Banca Europeană de Investiții (BEI), în special în statele membre cu performanțe relativ slabe în materie de siguranță rutieră; subliniază că este important ca (,) criteriile de eligibilitate pentru aceste instrumente să fie mai clare pentru acțiunile în domeniul siguranței rutiere; invită Comisia să sprijine și să încurajeze statele membre să investească într-o rețea de transport mai sigură, mai sustenabilă, rezilientă și multimodală prin planurile lor naționale de redresare și reziliență; invită Comisia să stabilească în revizuirea Regulamentului privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T)[5]



bazele viitoarelor decizii de investiții în siguranța rutieră, inclusiv implementarea a unui plan de monitorizare a rețelei centrale privind întreținerea la nivelul UE;

7. subliniază că o evaluare proactivă a rețelei rutiere a UE va fi un instrument util pentru a măsura siguranța inerentă a drumurilor și pentru a canaliza investiții; salută, în acest sens, cartografierea riscurilor și ratingul de siguranță ale autostrăzilor și ale drumurilor principale introduse în normele UE privind siguranța infrastructurii[6], care au fost revizuite recent, și invită statele membre să indice cât mai multe drumuri principale de pe teritoriul lor pentru a spori potențialul noii directive în materie de siguranță rutieră; invită statele membre să instituie, în conformitate cu directiva, sisteme naționale de raportare voluntară, care ar trebui să fie accesibile online și disponibile pentru toți participanții la trafic, pentru a facilita colectarea datelor legate de evenimentele transmise de utilizatorii drumurilor și de vehicule, precum și a oricăror alte informații legate de siguranță percepute de cei care le raportează ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța infrastructurii rutiere, pentru a garanta că cetățenii UE contribuie în mod transparent, imediat și direct la siguranță.

Vehicule sigure

18. salută recenta revizuire a Regulamentului privind siguranța generală, care va face obligatorii în UE, începând din 2022, noile elemente avansate de siguranță ale vehiculelor,

cum ar fi sistemele inteligente de asistență pentru controlul vitezei și de menținere a benzii de circulație pentru situații de urgență, măsură ce are potențialul de a salva aproximativ 7300 de vieți omenești și de a evita 38900 de răni grave până în 2030; invită Comisia să adopte o legislație secundară ambițioasă și în timp util, care ar trebui să impună dotarea vehiculelor noi cu sisteme inteligente și performante de asistență pentru controlul vitezei; invită Comisia, în acest sens, să ia în considerare aplicarea practică a obligativității echipării motocicletelor cu aceste sisteme, precum și fezabilitatea, acceptabilitatea și posibilele implicații pentru siguranța rutieră ale următoarei generații de asistență inteligentă pentru controlul vitezei pentru autoturisme, camionete, camioane și autobuze; 19. reamintește importanța inovării în tehnologia vehiculelor, care poate contribui atât la atenuarea gravității accidentelor, cât și la reducerea probabilității de producere a accidentelor prin elemente de siguranță active și pasive; invită Comisia să revizuiască viitoarele standarde privind vehiculele de pasageri în lumina noilor evoluții tehnologice și să ia în considerare factori care pot afecta siguranța rutieră, cum ar fi masa, puterea, viteza și dimensiunea suprafeței frontale; 20. invită Comisia să introducă obligativitatea echipării motocicletelor cu sisteme de prevenire a blocării roților în timpul frânării în viitoarea revizuire a omologării de tip a vehiculelor din categoria L; invită Comisia să extindă categoriile de vehicule care fac obiectul

instalării obligatorii a sistemului eCall, acordând o atenție deosebită vehiculelor motorizate cu două roți;

23. subliniază că pericolul și frecvența accidentelor dintre camioane și utilizatorii vulnerabili ai drumurilor ar putea fi reduse în mod semnificativ prin utilizarea pe scară largă a sistemelor de asistență la viraje; subliniază că sistemele de asistență la viraje vor deveni obligatorii pentru noile tipuri de camioane în 2022 și pentru toate camioanele noi în 2024; invită Comisia să creeze un program european de acțiune privind sistemele de asistență la viraje pentru a promova beneficiile acestei tehnologii și pentru a încuraja părțile interesate să echipeze, în mod voluntar, vehiculele existente și pe cele noi cu sisteme de asistență la viraje; salută inițiativele care sprijină introducerea voluntară a sistemelor obligatorii de asistență la viraje; invită Comisia și statele membre să sprijine financiar echiparea vehiculelor existente și a celor noi cu sisteme de asistență la viraje;

24. subliniază că manipularea și fraudă care implică elemente electronice de siguranță, cum ar fi sistemele avansate de asistență la conducere, prezintă riscuri considerabile pentru siguranță și, prin urmare, ar trebui studiate în cursuri de formare specifice pentru inspectorii cu privire la verificarea integrității software-ului.

Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță

36. ia act de faptul că, potrivit unui studiu al Comisiei, se estimează că

alcoolul cauzează aproximativ 25 % din decesele din accidente rutiere, în timp ce drogurile cauzează 15 % din decesele din accidente rutiere[8]; ia act de faptul că recomandarea UE privind nivelul de alcoolemie admis datează din 2001; invită Comisia să actualizeze recomandările citate și să includă printre ele un cadru privind limita de toleranță zero în ceea ce privește conducerea sub influența alcoolului și să introducă o recomandare a UE privind toleranța zero în ceea ce privește substanțele psihoactive ilegale, precum și standarde pentru aplicarea în trafic a normelor referitoare la conducerea sub influența drogurilor; subliniază că armonizarea nivelurilor permise de alcool în sânge în UE pentru toate categoriile de vehicule va facilita comparațiile în cadrul indicatorilor-cheie de performanță referitori la lipsa consumării de alcool la volan; invită Comisia să elaboreze orientări privind etichetarea medicamentelor care afectează capacitatea persoanelor de a conduce un vehicul și să lanseze campanii de informare pentru a sensibiliza serviciile medicale, inclusiv medicii de familie, în acest domeniu; invită Comisia să includă în recomandările revizuite și orientări privind montarea etilotestelor antidemaraj, îndeosebi în cazul persoanelor care recidivează, al persoanelor care săvârșesc o abatere gravă pentru prima dată și al tuturor șoferilor profesioniști;

37. constată că excesul de viteză este un factor determinant în aproximativ 30 % din accidentele rutiere mortale și un factor agravant în majoritatea accidentelor; invită Comisia să prezinte o recomandare de aplicare a unor limite de viteză sigure în conformitate cu abordarea pentru un sistem sigur pentru toate tipurile de drumuri, cum ar fi vitezele maxime de 30 km/h în zonele rezidențiale și în zonele în care există un număr mare de bicicliști și pietoni, cu posibilitatea unor limite mai stricte pe arterele principale, cu o protecție adecvată pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor; invită statele membre să acorde prioritate investițiilor în asigurarea respectării vitezei și în comunicarea de înaltă calitate privind importanța vitezei și gestionarea vitezei; invită statele membre să aplice sancțiuni care să descurajeze excesul de viteză, inclusiv sisteme de puncte de penalizare, și să ia în considerare introducerea unor cursuri de sensibilizare față de excesul de viteză pentru a-i reabilita pe conducătorii care recidivează;

38. constată că, potrivit estimărilor Comisiei[9], în fiecare an sunt detectate 10 milioane de infracțiuni rutiere majore în UE legate de excesul de viteză, nerespectarea culorii roșii a semaforului și conducerea sub influența alcoolului, care sunt comise de nerezidenți; recunoaște progresele înregistrate din 2015 în ceea ce privește crearea unui cadru pentru executarea transfrontalieră a sancțiunilor în cazul contravențiilor rutiere, însă regretă faptul că actualul cadru pentru executarea transfrontalieră a sancțiunilor în cazul contravențiilor rutiere prevăzut în Directiva privind asigurarea respectării normelor la nivel transfrontalier nu asigură în mod adecvat anchetarea în vederea aplicării sancțiunilor sau a recunoașterii deciziilor privind sancțiunile; consideră că o mai bună aplicare transfrontalieră a normelor de circulație rutieră ar crește gradul de respectare a acestor norme și ar avea un efect disuasiv, reducând astfel comportamentul periculos și îmbunătățind siguranța rutieră; invită Comisia, în acest sens, să abordeze aspectele menționate mai sus în cadrul următoarei revizuirii a directivei, să evalueze aspectul recunoașterii reciproce a decăderii din dreptul de a conduce autovehicule și a punctelor de penalizare și să revizuiască domeniul de aplicare al directivei pentru a include aplicarea taxelor rutiere pentru a preveni conducerea periculoasă și a menține calitatea infrastructurii.

42. constată că pandemia de COVID-19

a dus la dezvoltarea sectorului serviciilor de livrare la domiciliu și, în special, la utilizarea camionetelor și a vehiculelor motorizate cu două roți, cum ar fi mopederile și bicicletele, stimulând apariția unor noi tipuri de muncă pe platforme online și de modele de afaceri; invită Comisia să se asigure că șoferii profesioniști de camionete beneficiază de o formare adecvată și să abordeze problema oboselii și a excesului de viteză în cazul șoferilor de camionete, în special ca urmare a creșterii semnificative a numărului de livrări la domiciliu; invită, de asemenea, Comisia să ia în considerare înăsprirea regimului de inspecție tehnică auto și introducerea obligației de a efectua verificări suplimentare pentru camionetele utilizate de furnizorii de servicii de livrare de colete după ce a fost atins un anumit număr de kilometri și să aibă în vedere extinderea acestei obligații la alte vehicule din categoriile utilizate în alte scopuri comerciale, în cadrul revizuirii pachetului privind inspecția tehnică auto; invită Comisia să elaboreze o recomandare privind siguranța personalului care efectuează livrări, inclusiv cerințe pentru angajatori și societăți de a asigura furnizarea și utilizarea echipamentelor de siguranță și a vehiculelor sigure, precum și formarea în domeniul instrumentelor digitale pe care ar putea să fie nevoiți să le utilizeze, cum ar fi aplicațiile și platformele interactive.



Exclusiv. CNAIR: "Adio, dar rămân cu... turcii!"

În ultimii 30 de ani, firmele turcești cu devenit "lumina ochilor" golanilor și incompetențelor din Compania Națională de Administrarea a Infrastructurii Rutiere (CNAIR).

Pe 20 octombrie 2021, s-au depun ofertele pentru construcția lotului 2 al autostrăzii Sibiu-Pitești. Erau precalificate în cadrul acestei licitații șase firme: patru europene și două turcești.

În acea zi am anunțat în exclusivitate că firmele europene Aktor, Strabag, Pizzarotti și WeBuild (fostă Astaldi) urmau să nu depună oferte.

Și, astfel, ar fi rămas în licitația pentru ce mai mare lucrare de infrastructură rutieră din România ultimilor 30 de ani două firme "mici și late" turcești: Mapa și Gulemark. Există mai multe cauze pentru care firmele mari s-au retras din această licitație.

În primul rând, studiul de fezabilitate este făcut "pe genunchi" și nicio firmă nu se poate baza cu adevărat pe el.

În al doilea rând, este un proiect foarte greu din punct de vedere tehnic. Trebuie făcute multe studii pentru a putea creiona un proiect tehnic realist, fără surprize în implementare. Pentru aceasta este nevoie de mult timp. Acesta este și motivul pentru care austriecii de la Strabag au solicitat o amânare de 150 de zile.

În al treilea rând, "meseriașii" de la CNAIR au tegiversat această licitație mai mulți ani. Bugetul a rămas însă același. Prețurile la materiale au crescut cu 40-50% de atunci. La fel, a crescut costul cu forța de muncă. Și explozia prețurilor continuă!

O firmă serioasă nu intră într-un proiect pe care știe clar, de la început, că nu poate să îl termine în aceste condiții.

"Turcaleții" n-au nicio problemă! Ei înhață banii și... despre autostradă mai vorbim!

În loc de concluzie: Pentru lucrarea de 980 milioane de

euro, CNAIR trebuie să anunțe câștigătorul într-un mod "giugiuc": "Le dăm toți banii turcilor, bre! Nu ne fac autostradă, dar ne dau bacșiș, peșcheș, ciubuc... și-un "café!"

DOCUMENTE EXCLUSIVE. Ioniță, vinovată pentru autostrada Sibiu-Pitești "vărsată"

Fosta șefă a Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), Mariana Ioniță "Gogoriță", este principala vinovată de eșecul licitației pentru construcția lotului 2 al autostrăzii Sibiu-Pitești, cel mai scump tronson de autostradă din istoria României. În toată perioada în care a fost director general, "Gogoriță" a fost preocupată doar de "acțiuni bifate": să lanseze și să finalizeze cât mai multe licitații, chiar dacă știa că "pompiersmul" din întocmirea documentației va aduce pierderi imense banului public.

Pe 20 octombrie 2021, v-am anunțat în exclusivitate că, din cele șase firme precalificate la licitația pentru acest lot din autostradă, cele patru europene -Aktor, Strabag, Pizzarotti și WeBuild (fostă Astaldi)- nu vor depune oferte.

"Și, astfel, rămân în licitația pentru ce mai mare lucrare de infrastructură rutieră din România ultimilor 30 de ani două firme "mici și late" turcești: Mapa și Gulemark.", spuneam noi în acea zi.

Am fost niște optimiști! Și dintre asocierile de firme turcești una a simțit pericolul și nu a mai depus oferta.

"Etapă a II-a (Propuneri Tehnice și Propuneri Financiare) pentru procedura de atribuire a contractului Proiectare și Execuție Autostrada Sibiu – Pitești, Secțiunea 2, Boița – Cornetu.

Până la termenul limită de depunere a ofertelor s-a înscris următorul ofertant: ASOCIEREA MAPA INSAAT VE TICARET A.S. - CENGIZ INSAAT SANAYI VE TICARET A.S.", se spune în comunicatul CNAIR din aceeași "fatidică" zi, 20 octombrie.

Mai mult, pentru că minciuna e "frate dar și soră" cu ceneairiștii, în același comunicat se afirmă cu nesimțire: "Operatorii economici interesați au avut la dispoziție un termen inițial de 2 luni pentru pregătirea ofertelor (20.09.2021), care a fost ulterior prelungit cu încă o lună, până la data de 20.10.2021, fiind astfel asigurat un termen mai mult decât suficient pentru pregătirea ofertelor". Formularea pare să vină din gurița cea "mieroasă și plină de bullshit" a "veșnicului" și controversatului director de Achiziții al CNAIR, Horia Nicolae.

Au existat mai multe cauze pentru care firmele mari s-au retras din această depunere de oferte.

"În primul rând, studiul de fezabilitate este făcut "pe genunchi" și nicio firmă nu se poate baza cu adevărat pe el.

În al doilea rând, este un proiect foarte greu din punct de vedere tehnic. Trebuie făcute multe studii pentru a putea creiona un proiect tehnic realist, fără surprize în implementare. Pentru aceasta este nevoie de mult timp. Acesta este și motivul pentru care austriecii de la Strabag au solicitat o amânare de 150 de zile.

În al treilea rând, "meseriașii" de la CNAIR au tegiversat această licitație mai mulți ani. Bugetul a rămas însă același. Prețurile la materiale au crescut cu 40-50% de atunci. La fel, a crescut costul cu forța de muncă. Și explozia prețurilor continuă!

O firmă serioasă nu intră într-un proiect pe care știe clar, de la început, că nu poate să îl termine în aceste condiții.", vă spuneam în pamfletul scris în dimineața zilei în care cinci din cele șase companii de construcții precalificate NU au depus oferte pentru lotul de autostradă.

Năucitor este faptul că nu numai companiile de construcții știau despre întreaga "gogomănie"! Întreaga conducere a CNAIR, în frunte cu Mariana Ioniță "Gogoriță", cunoștea în amănunt faptul că

Mariana Ioniță "Gogoriță", fostă șefă a CNAIR și regină neîncoronată a acțiunilor bifate, într-o vizită "la oha" pe un pseudo-șantier.



Documentația Tehnică cu care s-a prezentat fără jenă Compania de drumuri se potrivește mai bine "răscoalei țărănești de la 1907" decât construcției unei autostrăzi. Am intrat, în exclusivitate, în posesia unui email intern, din data de 18 noiembrie 2021, pe care l-au primit mai mult de 20 de persoane din conducerea din CNAIR, care ne confirmă afirmațiile:

" Subject: RE: 3997 - Secțiunea 2: Aviz conform condiționat XXX, Revin pentru a doua oară - consider că este neapărat necesară introducerea/completarea - "ANEXEI Nr. 4: INVESTIGAȚII GEOLOGICE" - cu cele cuprinse în atașament.

Cele cuprinse în documentul din atașament trebuie să constituie cerințele geo minime obligatorii pentru construcția unui sector de autostradă cu 50 de structuri în componență – tuneluri, viaducte, poduri, astfel încât să respecte normele și normativele în vigoare

în acest moment și să constituie o bază reală pentru o proiectare și execuție.

În forma în care s-a trimis caietul de sarcini până acum, cerințele pentru geotehnică – doar 5 (cinci) pagini – sunt foarte generale, deși tabelul "RISCURILE GEOTEHNICE" (pagina 150) - pune în evidență, în coloana "Managementul riscului" – pentru aproape toate viitoarele structuri – riscurile geotehnice. Acestea sunt: mediu, major și ridicat (respectând culorile folosite în tabelul respectiv).

Cu stimă,
XXX"

Afirmațiile făcute de acest inginer din CNAIR sunt susținute și de contestația depusă de reprezentanții firmei de construcții Astaldi (rebranduită WeBuild), la Consiliul Național pentru Soluționarea Contestațiilor (CNSC), un document care se întinde pe 80 de pagini și pe care vi l-am prezentăm în exclusivitate pe site-ul nostru. Pentru cei care nu au nici timpul,

nici răbdarea să citească acest uriaș document, am extras câteva citate, care sunt relevante sau chiar amuzante pentru acest caz.

"176. Avem în vedere în acest sens următoarele aspecte fundamentale: i. pentru proiect nu există ridicare topografică de detaliu. Studiul de Fezabilitate este întocmit în anul 2008, fără ridicări topografice și în baza curbilor de nivel extrase din hărți, fără nicio actualizare la nivelul investigațiilor topografice în anii ulteriori. Vorbim astfel despre o documentație care, în lipsa unei ridicări topografice, nu era exactă nici măcar în anul 2008, i.e. anul întocmirii. Prin urmare, din punct de vedere al topografiei terenului, pot apărea discrepanțe majore în cotele terenului față de situația prezentată în Studiul de Fezabilitate; ii. pentru proiect nu există studii geotehnice care să corespundă nici măcar necesităților unei proiectări preliminare. Astfel, există investigații de suprafață (geologice) însă investigațiile geotehnice nu

sunt corespunzătoare complexității obiectivului.

Cu titlu de exemplu, prezentăm numai Tunelul Poiana, pentru care au fost făcute două foraje cu adâncimea de 18,0m, în condițiile în care tunelul se află amplasat la o adâncime de mai mult de 100m sub terenul natural.

177. Dincolo de faptul că normele naționale și europene impun o distanță de maxim 200m între investigații (i.e., la o lungime de 1700m, minimul admis este de 9 investigații), acestea străbat doar formațiunea superficială acoperitoare, nefurnizând nicio informație la adâncimea pe care tunelul o străbate propriu-zis. Același lucru este valabil în cazul tuturor structurilor de pe traseul autostrăzii, pentru care nu există investigații care să depășească cota de fundare.

178. Suplimentar, având în vedere faptul că investigațiile geotehnice sunt cvasi-inexistente și nepotrivite pentru scopul proiectului, consecința firească este faptul că nu există parametrii geotehnici care să stea la baza proiectării elementelor autostrăzii, fie că vorbim despre terasamente, tunel, poduri, pasaje, viaducte sau ecoducte.

179. Ne aflăm în situația în care Documentația Tehnică, parte a Documentației de Atribuire, este reprezentată de un studiu de fezabilitate extrem de vechi și nefundamentat pe investigații de teren corespunzătoare importanței obiectivului.

180. Așa cum am precizat mai sus, pot apărea diferențe importante, atât în cotele terenului natural, cât și în ceea ce privește informațiile geotehnice. Acestea pot duce, mai departe, la modificări ale soluțiilor tehnice, modificări ale lungimii structurilor, ale deschiderilor etc. [...]

193. 4.20.21 Corectitudinea datelor furnizate de către Beneficiar reprezintă un risc pentru Antreprenor, acesta fiind responsabil pentru utilizarea acestor date în proiectul său și pentru executarea Lucrărilor aferente utilităților.

194. În primul rând, contrar celor prevăzute în HG 1/2018, acest risc al Beneficiarului este trecut în sarcina Antreprenorului. În al doilea rând, această cerință este excesivă, cu atât mai mult cu cât Documentația de Atribuire nu cuprinde avizele de utilități în termen de valabilitate în integralitatea lor, anumite avize

lipsind copleșit, astfel încât Ofertanții nu pot avea cunoștință de situația utilităților la momentul elaborării ofertelor."

Așa cum v-am obișnuit, vă mai oferim o informație în exclusivitate! Cele patru companii europene care nu au mai depus oferte pentru lotul 2 al autostrăzii sunt în aceste zile în discuții pentru că doresc să se adreseze "conducerii superioare de partid și de stat". Aceste companii doresc să se stabilească un calendar realist, în vederea depunerii unor oferte realizabile din punct de vedere tehnic. Este nevoie, spun constructorii europeni, în primul rând, de realizarea unor studii geo serioase, care au costuri foarte mari și necesită mult timp. Studiul de Fezabilitate nu conține date serioase pentru aceste aspecte și, așa cum v-am demonstrat mai sus, acest lucru este bine cunoscut în cadrul companiei.

În loc de concluzie: Turcii din asocieria MAPA INSAAT VE TICARET AS - CENGIZ INSAAT SANAYI VE TICARET AS nu sunt "frământați de astfel de griji"! Ei mizează pe "cașul" pe care îl solicită "pretinii" lor din CNAIR și pe lozinca: "la banii și fugi!".

Ședință a interimarilor la CNAIR, cu participarea vîlțenilor, scrioștenilor și a "piștoalelor" lor.

Ce nu "știe" turcii este că, după plecarea cadănei, trebuie se ne dea nouă "cafe"!



Bogdan Bratu: milionu' și Ratonu'

Întâiul infractor al DRDP Craiova, Bogdan Bratu, poreclit în lumea interlopă "Ratonu", și-a primit, pe 22 octombrie 2021, sentința definitivă într-unul dintre procesele cu CNAIR. A pierdut, deși i-a plătit regește pe avocații trimiși de Marele Gri de la DRDP Cluj Eugen Cecan. "Nu știm dacă e speriat de ce vede în fața ochilor sau de faptul că îl împinge puternic din spate controlul Curții de Conturi, devastator pentru fostul "Ban" de la DRDP Craiova.", comentează cu umor un prieten de-al nostru.

Secția a VII-a pentru cauze privind conflicte de muncă și asigurări sociale a Curții de Apel București s-a pronunțat astăzi în conflictul de muncă dintre Raton și CNAIR: "Respinge apelul formulat ca nefondat. Definitivă. Pronunțată azi, 22.10.2021, prin punerea soluției la dispoziția părților de către grefa instanței."

După ce a dat în judecată CNAIR și a pierdut, Ratonu este acum bun de plată.

Fost director al Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Craiova până în primăvara anului 2021, Bogdan Bratu a fost acuzat că a prezentat acte de studii falsificate și a fost trimis în judecată de Parchetul de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție, pentru săvârșirea infracțiunii de înșelăciune, în formă continuată. În CV-ul pe care îl avea afișat pe pagina DRDP Craiova, el se recomanda absolvent a două instituții de învățământ superior. Procurorii susțin că una dintre diplomele de licență ar fi obținut-o în baza unor studii inexistente. Bratu a obținut diploma de licență care l-a adus în atenția procurorilor la Universitatea de Petrol și Gaze din Ploiești.

"În urma administrării materialului probator, în sarcina inculpatului s-a reținut faptul că, în perioada mai 2014 - prezent ar fi indus și menținut în eroare Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA, cu ocazia încheierii contractului

individual de muncă și ulterior prin modificarea succesivă a acestuia prin acte adiționale (din 2014 până în 2021), prin depunerea la dosarul de angajare a unei diplome de licență emisă de Universitatea Petrol-Gaze din Ploiești, document de studii obținut fraudulos", au

7.000 de euro și 20.000 de euro, într-un cont în bancă. Mai are, de asemenea, o casă și un teren de peste o mie de metri pătrați, puse acum sub sechestru asigurator pentru milionul de lei pe care trebuie să îl returneze CNAIR.



transmis, într-un comunicat de presă, reprezentanții PICCJ. Diploma de licență a fost desființată de Judecătoria Sectorului 4 București în 16 martie 2016, prin sentința penală nr. 727 dispusă în dosarul nr. 15771/4/2015. Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA s-a constituit parte civilă în dosar, cu suma de 1.037.057 de lei, reprezentând prejudiciul suferit. În cauză s-a dispus luarea măsurii asiguratorii a sechestrului asupra a două bunuri imobile deținute în coproprietate de către inculpat. Rechizitoriul împreună cu dosarul cauzei au fost trimise Judecătoriei Sectorului 1 București, pentru soluționare.

În 23 aprilie 2021, Bratu a fost reținut pentru 24 de ore, iar procurorul de caz a propus Judecătoriei Sectorului 5 București arestarea preventivă a acestuia. Ulterior, instanța a dispus ca acesta să fie plasat în arest la domiciliu. În ultima lui declarație de avere, Ratonu scrie că are patru autoturisme, un ceas de peste

În loc de concluzie: Cum ar zice Vica Blochina, "balerina" lituaniancă ce evoluează în clubul Melody din București, căreia Ratonu îi trimite flori: "Șie mai fași în zâua di az cu un mniliuon di lei, duomnu' miniîstru?!".

Pentru că se baza pe sprijinul unor firme de construcții și politicieni pe care i-a "servit", Ioniță a refuzat să renunțe de bunăvoie la scaunul de director general.

După o discuție cu Pistol, secretarul de stat Ionel Scioșteanu a decis să o demită pe Mariana Ioniță, cu data de 22 septembrie 2021.

Cătălin Drulă a fost criticat în nenumărate rânduri că nu a făcut mare lucru la Ministerul Transporturilor dar își arogă meritele pentru proiectele pornite înaintea mandatului său. El a încercat să răspundă acestei acuzații în emisiunea de la B1 TV.

DRDP Cluj: CKKN și pretextul handicapatului vitezoman

Eugen Cecan, poreclit de subalternii săi "CKKN", este personajul controversat care e dat jos și revine la șefia Direcției Regionale de Drumuri și Poduri (DRDP) Cluj, la fiecare câteva luni. Pentru a putea să își păstreze scaunul "călduț spre extrem de fierbinte", CKKN este în stare de gesturi mârșave ca cel făcut în februarie 2020.

Într-o notificare adresată Consiliului de Administrație al Companiei de Administrare a Infrastructurii Rutiere din România (CNAIR), înregistrată la data de 03 februarie 2020, Cecanul își anunță forul superior că nu poate să îi fie schimbată fișa postului sau funcția pentru că are în întreținere o persoană cu handicap.



"Subsemnatul Cecan Eugen, angajat al CNAIR în funcția de director general regional în cadrul Direcției de Drumuri și Poduri Cluj, în baza Legii 448/2006, actualizată, a Codului Muncii, capitolele privind detașarea, delegarea sau concedierea, și a Convenției Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu dizabilități din 26.09.2007, adoptată de România prin Legea 221/2010, publicată în Monitorul Oficial al României, prin prezenta vă:

NOTIFIC

următoarele:

La data de 27 ianuarie 2020, fiul meu Cecan Vlad Cristian, născut la data de 27 ianuarie 1992, a fost încadrat în grad de handicap - grav cu asistent personal - prin certificatul nr. 545/27 ianuarie

2020.

Drept urmare, vă rog să luați act că am în întreținere o persoană cu handicap grav, imobilizată în scaun cu rotile, fiind întreținătorul acestuia în condițiile Legii 448/2006, a persoanelor cu handicap. Ca urmare a acestei stări de fapt, vă notific că orice modificare unilaterală a fișei postului și a funcției pe care o ocup va aduce atingere interesului superior al unei persoane cu handicap, pe care o am în întreținere și coordonare.", spune CKKN-ul în notificarea adresată CA al CNAIR.

În primul rând, îi dăm șmecherașului directoras nota 8 pentru acest text de numai câteva rânduri.

Mai întâi, CKKN spune "am în întreținere o persoană cu handicap grav [...] fiind întreținătorul acestuia". În acest caz, ultimul cuvânt trebuia să fie "acestea", nu "acestua", pentru a nu hăcui sălbatic limba română.

Încă un punct mai pierde pentru cacofonia "notific că". Prin aceasta, Cecanul își transformă porecla "CKKN" într-un renume!

În loc de concluzie: Cu alte cuvinte, CKKN le transmite celor din CA un mesaj stupid de genul: nu contează câte infracțiuni am săvârșit, nu contează cât de șnapan sunt, nu puteți să mă schimbați din funcție pentru că am un handicapat în "coordonare"!

Judecătorii "cu dizabilități" al lui CKKN

O sentință pronunțată, la 11 august 2021, de Secția a IV-a pentru litigii de muncă și asigurări sociale a Curții de Apel Cluj, îi face pe subalternii lui CKKN de la DRDP Cluj să creadă că "sunt/nu sunt directorul" mai are "în întreținere" și doi judecători "cu dizabilități":

"Tip soluție: Schimbat total

Soluția pe scurt: Admite, cu opinie majoritară, apelul declarat de reclamantul C.E. împotriva sentinței civile nr. 2127 din 28.07.2021 a Tribunalului Cluj, pronunțată în dosar nr. 3135/117/2021 pe care o schimbă în tot, în sensul că admite cererea de ordonanță președințială formulată de reclamantul C.E. în contradictoriu cu pârâta CNAIR și în consecință dispune suspendarea deciziei de nr. 1078/01.07.2021 de suspendare a raporturilor de muncă până la soluționarea definitivă a contestației împotriva acestei decizii, care face obiectul dosarului nr. 3094/117/2021 al Tribunalului Cluj. Obligă pe intimatul

pârât CNAIR - SA să plătească apelantului suma de 6512 lei, cheltuieli de judecată la fond și în apel. Decizia este definitivă. Pronunțată prin punerea soluției la dispoziția părților prin intermediul grefei, azi, 11.08.2021. Cu opinie separată în sensul respingerii apelului. M-Ș.C.M.

Document: Hotărâre 1049/2021 11.08.2021".

Pe scurt, doi din cei trei judecători, au decis, să anuleze sentința dată în acest caz de Tribunalul Cluj.

În loc de concluzie: Adică doi "inamovibili" s-au înțeles să încalce legea pe care ar trebui să o apere și să forțeze CNAIR să repună pe funcție un "dalmatian" trimis în judecată de DNA pentru delapidare, deși Codul Muncii spune clar că E DREPTUL EXCLUSIV ȘI NECENZURAT al angajatorului de a suspenda raporturile de muncă ale unui salariat trimis în judecată.

Delapidare marca CKKN

Rechizitoriul dosarului de delapidare care îl vizează pe Cecan Eugen are 99 de pagini și se referă la perioada "anului 2014-decembrie 2015".

"Inculpatul Cecan Eugen, având funcția de director general al DRDP Cluj, a folosit, în interes personal ori al membrilor familiei, resursele materiale și umane ale unității pe care o conducea, cele mai multe dintre acțiunile de folosire a acestor resurse vizând realizarea de lucrări de curățare a unor terenuri utilizate de Asociația Crescătorilor de Ovine și Caprine Așchileu – Vultureni, înființată de fii săi, Cecan Paul Bogdan și Cecan Vlad Cristian".

Procurorii spun că totul a pornit de la faptul că unul dintre fiii directorului Cecan ar fi cerut de la APIA Cluj acordarea subvenției pentru terenul luat în concesiune de la Primăria Vultureni, județul Cluj. "Pe acest fond, la nivelul anului 2014, s-a constatat necesitatea identificării unor resurse materiale și umane care să fie folosite pentru curățarea pășunilor, motiv pentru care directorul regional al DRDP Cluj, inculpatul Cecan Eugen, a relocat, pentru diferite perioade de timp, utilaje de la DRDP Cluj precum și angajați ai acesteia în vederea efectuării unor lucrări de întreținere/curățare a pășunilor folosite de ACOC Vultureni, înființată de cei doi fii ai săi", se arată în rechizitoriul. Procurorii clujeni mai susțin că, în cursul anchetei efectuate în dosarul

de delapidare, a fost "evidențiat faptul că numiții Pop Anghel Octavian, Bucur Ioan, Chiș Vasile sau Avram Ioan, angajați pe postul de șoferi la DRDP Cluj (Pop, Bucur și Chiș) sau tehnician (Avram) erau folosiți constant de către inculpatul Cecan Eugen în vederea efectuării de activități în interes personal ori în interesul fermei controlate de fiul său, Cecan Paul Bogdan, activitățile prestate la/de la fermă, pentru a transporta bunuri sau persoane, participarea la curățarea pășunilor ori deplasarea în localități limitrofe municipiului Cluj-Napoca pentru a aduce hrană pentru animalele de la fermă ori adunarea recoltei de porumb". De altfel, martorul Pop Anghel Octavian a declarat la anchetă că "am început să lucrăm la ferma din Vultureni înainte de vara anului 2014, când au fost acolo muncitori de la districtele Zimbor sau alte districte".

Pentru a vedea întreaga activitate infracțională a inculpatului Cecan Eugen, directorul DRDP Cluj – CNAIR, procurorii DNA i-au interceptat pe toți cei implicați.

O astfel de interceptare surprinde discuția dintre Avram Ioan, angajat la DRDP Cluj, pus la muncă la fermă, și mama acestuia, Kiss Teresia. Angajatul DRDP Cluj îi spune mamei acestuia că nu are ce să facă și trebuie să se lase exploatat, deoarece inculpatul Eugen Cecan, i-a angajat copilul, Eduard Avram, la Compartimentul IT din cadrul DRDP Cluj.

Kiss Teresia: Ești undeva unde nu îi semnal.

Avram Ioan: Da, da, îmi cade semnalul, da.

Kiss Teresia: Da, da, no, aseară târziu ai ajuns?

Avram Ioan: Pe la opt jumate.

Kiss Teresia: No, poftim, vai de capul meu.

Avram Ioan: Pe la opt jumate.

Kiss Teresia: De la fermă, nu?

Avram Ioan: Cum?

Kiss Teresia: De la fermă?

Avram Ioan: Da, da, am dus oamenii, acumă mă duc după ei și mă duc în Maramureș cu ei, îi duc acasă la Târgu Lăpuș.

Kiss Teresia: Extraordinar și asta cât ține? Încă trei săptămâni?

Avram Ioan: Încă vreo trei săptămâni.

Ce știu eu, cât ține.

Kiss Teresia: Nu primești ceva primă pentru asta?

Avram Ioan: Ba da, da nici măcar nu mă plătește orele astea în plus.



Kiss Teresia: Destul de rău.

Avram Ioan: No, vezi mamă.

Kiss Teresia: Destul de rău.

Avram Ioan: Ce să fac mamă, asta e, nu am ce face.

Kiss Teresia: Da, sigur că nu, că așa este patronii că știi că folosesc oamenii pentru favoarea lor, nu se uită că ăla e bolnav, că are familie sau nu știu ce.

Avram Ioan: Servici contra servicii, dacă mi-o angajat copil, nu?

Kiss Teresia: Asta-i că servicii contra servicii și no.

Avram Ioan: De aia nici nu comentez nimic mamă că altfel ...

Kiss Teresia: Nici nu poți.

Avram Ioan: Nici nu aș fi reușit nicăieri.

Kiss Teresia: Nicăieri, așa cum zici.

În legătură cu acest aspect, susține procurorul de caz, "așa cum rezultă din declarația suspectului Avram Ioan din data de 28 noiembrie 2018, când a fost audiat în calitate de martor și a făcut mai multe afirmații mincinoase, fiul său, Avram Eduard, este angajat în cadrul Biroului IT al DRDP Cluj, din anul 2013, în perioada în care inculpatul Cecan Eugen era director general al acestei structuri".

În loc de concluzie: Ce

înțelegem noi din rechizitoriul DNA:

1. Când e vorba de creșterea ovinelor și "caprinelor" la Așchileu-Vultureni, fiul lui CKKN, Cecan Vlad Cristian, nu mai este un "handicapat în întreținere", ci un vajnic întreprinzător în asociație.
2. Utilajele și angajații DRDP Cluj sunt "arme" foarte eficiente în întreținerea și curățarea pășunilor familiei CKKN.
3. Șoferii din CNAIR pot fi folosiți cu succes pentru "a aduce hrană pentru animalele de la fermă ori adunarea recoltei de porumb".
4. Echipamentele SRI merg bine și atunci când se pierde semnalul celor

interceptați la solicitarea DNA.

Ferma animalelor: alte interceptări

În rechizitoriul, procurorii relatează declarația angajatului Viorel Trif, care a refuzat să asculte de ordinele venite din partea directorului Eugen Cecan.

"De asemenea, am mai fost chemat o dată de către directorul Cecan, la Regională iar acesta a ieșit cu mine din birou pe hol (nu știu însă de ce a făcut acest lucru) și mi-a cerut să mă duc să transport un butoi la ferma din Vultureni, însă eu i-am spus că nu sunt de acord să mă duc, fapt pentru care directorul Cecan s-a supărat foarte tare și nu mi-a spus ce trebuia să duc și nici unde trebuia să iau acel bun pentru a-l duce la fermă", a spus angajatul CNAIR Cluj – Viorel Trif, care la momentul respectiv era șeful Districtului de Drumuri Naționale Gheorgheni – județul Cluj. Nu la fel de curajoși au fost alți angajați de la DRDP Cluj, care au muncit zi lumină la ferma de la Vultureni, unde directorul Cecan ținea porci.

Rechizitoriul este plin cu exemple de angajați care au fost zilnic la muncă sau prestau alte activități în folosul familiei Cecan. Tot din acest document oficial rezultă că foile de parcurs ale autoturismelor DRDP Cluj erau falsificate grosolan, beneficiar indirect fiind Cecan Eugen.

În data de 01.10.2014, martorul Bucur Ioan a realizat cu autovehiculul marca VW Transporter, având numărul de înmatriculare B44PHS, două deplasări pe ruta Jucu-Vultureni și retur, sens în care, la ora 7.30, a transportat un număr de opt muncitori cazați la Hanul Km 17, la ferma din Vultureni, ulterior a revenit în municipiul Cluj-Napoca, iar seara, în jurul orei 18, s-a deplasat din

municipiul Cluj-Napoca, în Vultureni, de unde a preluat muncitorii și i-a transportat înapoi, la Hanul KM 17. Pentru data de 01.10.2014, foaia de parcurs a autovehiculului B44 PHS este completată de către martorul Vălean Dan, deși acesta a fost utilizat de către Bucur Ioan. Foaia de parcurs are seria 696960 și sunt menționate mai multe deplasări pe rutele DRDP Cluj-Satu Mare-Halmeu-Cluj. Mențiunea deplasării în localitatea Halmeu, județul Satu Mare este falsă.

În data de 2.10.2014, la ora 7.44, martorul Bucur Ioan i-a preluat pe cei opt muncitori din parcare Hanului Km 17 și s-a deplasat până în localitatea Vultureni de unde, în jurul orei 9.00, a plecat în direcția localității Răscruți și, ulterior, în localitatea Dej, după ce i-a lăsat pe muncitorii din cadrul Districtului de Drumuri Naționale Rodna, aduși la lucru la ferma Familiei Cecan, în gară, el revenind în municipiul Cluj-Napoca. Potrivit procurorilor clujeni, pentru data de 2.10.2014, foaia de parcurs a autovehiculului B44 PHS este completată de martorul Vălean Dan, deși acesta a fost utilizat de către martorul Bucur Ioan. Foaia de parcurs are seria 696972 și sunt menționate mai multe deplasări pe rutele: DRDP Cluj-Baia Mare-Borșa (Maramureș) – Cluj. Mențiunea deplasării în județul Maramureș este falsă.

În ziua de 29.10.2014, suspectul Pop Anghel Octavian (angajat la DRDP Cluj) a lucrat, toată ziua, în cadrul fermei din Vultureni, la cules porumbul, așa cum rezultă din conținutul unei convorbiri telefonice pe care a purtat-o cu Bucur Ioan, la ora 19.38.19: "păi, io și azi am fost sus, nu am gătat și o zis că și mâine acolo, păi, am auzit când a vorbit cu șefu Paul (fiul directorului Cecan)". În aceeași zi, mai spun procurorii, patru angajați de la DRDP Cluj, toți șoferi, au lucrat la ferma directorului Cecan. Ioan Avram s-a deplasat pentru a duce hrană la animale din cadrul fermei, așa cum rezultă dintr-o convorbire purtată cu un membru al familiei, la ora 14.03.49 – "Păi mașina încă nu îi gata, trebuie să mă duc la Someșeni să încarc lăturile și pe urmă mă întorc".

Ioan Bucur a lucrat toată ziua în cadrul fermei, el fiind localizat la ora 14.29, în localitatea Vultureni, (în același loc fiind și la ora 16.59), așa cum rezultă în urma unei convorbiri telefonice purtate cu inculpatul Cecan Eugen, la ora 14.29.43, în cadrul căreia acesta din urmă îi spune lui Bucur: "Zi la ăla să le

adune toate grămezile că vreau după aia să bag niște mălai cu el".

Vasile Chiș a lucrat toată ziua în cadrul fermei, așa cum rezultă din coroborarea discuțiilor purtate de el cu Pop Anghel Octavian, în seara de 29.10.2014, la ora 21.29.42, în cadrul căreia Chiș îi spune lui Pop că: "Dimineată nu ne întâlnim ... Trebuie să mă duc după zăr... și o zis să-mi pun și hainele că avem de lucru" și din discuția purtată de Bucur Ioan, în ziua de 30.10.2014, la ora 17.46.37, cu Vălean Dan, în cadrul căreia Bucur îi comunică lui Vălean că: "ia acum vin de la Kilometru... acum îs cu ăsta, mergem să luăm cu Chișu o cositoare...".

De altfel, angajații erau nemulțumiți că directorul Cecan îi ținea la lucru, la fermă câte 15 ore pe zi.

Pop Anghel: Da nu o zis nimic că ați venit mai repede voi?

Chiș Vasile: Nu o zis nimic, că i-am spus la șefu', șefule... ce mai repede, mă, Anghel? Păi, ora de lucru îi de 8 ore, nu îi de 15 ore".

Din rechizitoriul rezultă că angajații erau trimiși după zer de dat la porci foarte des, ceea ce îi enerva la culme pe angajații DRDP Cluj, deoarece se murdăreau.

Cel mai vocal era Ioan Bucur care îl înjura pe inculpatul Eugen Cecan, directorul DRDP Cluj, cum îi venea la gură.

În data de 5.11.2014, martorul Ioan Bucur s-a deplasat în localitatea Iclod, unde a încărcat hrană pentru animale și, ulterior, s-a deplasat la ferma familiei Cecan. Astfel, la ora 10.20.08, Cecan Paul Bogdan îi cere inculpatului Cecan

Eugen să vadă "dacă poate merge după zăr", acesta din urmă spunându-i că "îl chem pe Bucur să meargă".

De fiecare dată, șoferul Bucur protesta energic, drept dovadă fiind o convorbire purtată cu alt angajat, Vasile Chiș, căruia îi spune că "mă duc să acăț remorca să mă duc după zăr", în ciuda faptului că era nemulțumit de dispoziția venită de la Cecan Eugen. "No, băga-mi-aș p... în inima lor. ... Mă ia șefu' că mai este vreun șofer pe aici, păi șeful nu este nimeni, no păi du-te și acăță remorca și să... no, du-te să vă f... în gură, mă duc în p... să mă umplu de zăr, de astea".

În loc de concluzie: Ce am înțeles noi din aceste interceptări:

1. Dacă nu vrei să transporti un butoi, CKKN nu îți mai spune unde ar fi trebuit să îl duci.
2. La DRDP Cluj, angajații adoră sportul național numit "falsificarea foilor de parcus".
3. "Șefu' Paul", fiul lui CKKN, poate fi auzit vorbind la telefon, dacă nu ai "gătat" de cules porumbul.
4. Porcii familiei CKKN savurează cu plăcere lăturile.
5. Eugen Cecan vrea să "bage niște mălai" cu unul dintre angajații DRDP Cluj.
6. "Ora de lucru îi de 8 ore, nu îi de 15 ore".
7. Zerul face parte frecvent din meniul porcilor familiei CKKN.
8. Trebuie să înjuri ca la ușa cortului atunci când ești șofer la DRDP și Cecanul te pune să "acăț" remorca și să te murdărești cu zer.



Autoturismele familiei CKKN

Pasiunea membrilor familiei Cecan pentru bolizi de lux este una incontestabilă. Cecan Vlad Cristian, deși "în întreținerea" tatălui său, deși în scaun cu roțile, se "dă" cu un autoturism scump marca BMW.

Vlăduț nu numai că este extaziat de mașini scumpe. El este dat pe spate și de călcatul excesiv al pedalei de accelerație.

Poliția rutieră l-a prins pe radar pe cel "coordonat" de tătucul CKKN și i-a întocmit un proces-verbal de contravenție. După modelul "bătrânului", Vlăduț a contestat în instanță, pe 20 mai 2021, documentul oamenilor legii. Sentința a venit azi, 28 octombrie 2021.

Date	
Forma vecin	8768/216/2021
Titlu	20.05.2021
Modificări	28.10.2021
Cu	Cu
Cu	Cu
g/Signe contravenționale PCN 37366 (H40, p	
Ku	Food

Căutate parte	
CRISTIAN	Petent
PUA DE POLITIE JUDEȚEAN CLUJ	Intimat

13.10
model C35-NCPC
leverage deșene
se: Respinge - ca fiind neîntemeiată, pângărea contravențională formulată de petentul C.V.-C., în contra
petentului de Politie Județean Cluj, la comanda de deservire, la solicitare, procedurii de combatere a
contravenției și dispune executarea sancțiunilor aplicate în temeiul art. 102 alin. 3 lit. e din OUG nr. 11
sa contravențională principală a amenzii în cuantum de 1.305 lei, cât și sancțiunea contravențională
și sancțiunea în suspendare aplicată dreptul de a conduce un autovehicul pentru o perioadă de 90
fi în termen de 30 zile de la comunicarea hotărârii. Cererea și motivele de apel se vor depune la Judecătoria
numărul art. 28.10.2021, în temeiul art. 402 teza finală din C.pr.civ., în modalitatea punerii soluției la dispoziția
părții impuse. Președinte
data: 28.10.2021 10.10.2021

"Respinge, ca fiind neîntemeiată, plângerea contravențională formulată de petentul C.V.-C., în contradictoriu cu intimatul Inspectoratul de Poliție Județean Cluj. În consecință: Menține, în totalitate, procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției și dispune executarea sancțiunilor aplicate în temeiul art. 102 alin. 3 lit. e din OUG nr. 195/2002, atât sancțiunea contravențională principală a amenzii în cuantum de 1.305 lei, cât și sancțiunea contravențională complementară constând în suspendarea exercitării dreptului de a conduce un autovehicul pentru o perioadă de 90 de zile. Cu drept de apel în termen de 30 zile de la comunicarea hotărârii. Cererea și motivele de apel se vor depune la Judecătoria Cluj-Napoca. Pronunțată azi, 28.10.2021, conform art. 402 teza finală din C.pr.civ., în modalitatea punerii soluției la dispoziția părților prin grefa instanței.", se spune în soluția pe scurt a



Judecătoria Cluj-Napoca.

În loc de concluzie: Credem că la apel, tătucul CKKN ar trebui să depună o notificare de genul "vitezoman în întreținere" și, la ce prieten bun e cu judecătorii, sigur îl scapă pe Vlăduț de amendă și de cele 90 de zile fără permis de conducere.

CKKN- "Ză taxi draivăr"

Prietenii noștri de la DRDP Cluj au reușit să immortalizeze pe telefoanele mobile două pasiuni motorizate despre care ei susțin că ar fi ale Cecanului.

Deși este un simplu slujbaş al unei instituții cu capital integral de stat, CKKN se plimbă plin Cluj cu două limuzine de lux, sigur, vopsite "de neam prost" în galben.

Ce autoturim vă place cel mai mult?!



Mercedes-Benz-ul cu numărul de înmatriculare B33CKN sau Porsche-ul cu CJ77CKN?

În loc de concluzie: Probabil că CKKN are un plan B. Dacă intră la "mititica" pentru delapidare, la ieșire se poate face taximetrist. Mașinile sunt deja galbene!



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. 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.

FORMULAR PENTRU
 ABONAMENT LA
 REVISTA TIR



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

DENUMIRE FIRMĂ (sau nume pentru persoană fizică):
CUI FIRMĂ (sau serie și număr buletin sau carte de identitate pentru persoană fizică)
NUMĂR DE INREGISTRARE LA REGISTRUL COMERȚULUI:
COD IBAN:
BANCA:
ADRESA POȘTALĂ:
JUDEȚ:
LOCALITATE:
COD POȘTAL:
NUME ȘI PRENUME ABONAT:
NUMĂR TELEFON:
NUMĂR FAX:
ADRESĂ E-MAIL:
ADRESA LA CARE VREI SĂ PRIMEȘTI PUBLICAȚIA (în cazul în care este alta decât adresa de facturare):

**DE LA PRODUCĂTORII
REALITY SHOW-ULUI VIRAL
“CONTROALELE ISCTR”**



**UN SERIAL DEDICAT
STĂRII DEZASTRUOASE
A INFRASTRUCTURII RUTIERE
ROMÂNEȘTI**

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



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**