

Monitorizarea aplicării normelor privind trasabilitatea lemnului

Instrument pentru determinarea evoluției modului de operare și a factorilor de risc în ceea ce privește recoltarea ilegală a lemnului

Raport de
monitorizare
Mai 2023

Disclaimer

Rezultatele monitorizărilor incluse în acest raport nu au relevanță statistică pentru a reflecta imaginea recoltărilor ilegale la nivel național, cifrele fac referire doar la eșantionul surprins în cadrul acestui proiect. Rezultatele acestui raport sunt prezentate pentru a ilustra cel mai frecvent mod de operare în ceea ce privește recoltarea ilegală a lemnului, alături de soluțiile tehnice care se impun pentru îmbunătățirea cadrului legislativ, care să vizeze simplitatea, transparența și eficiența.

Lemnul recoltat ilegal este introdus în piață (în imensa lui majoritate) prin “tranșe” de până în 10 mc/transport, fără a fi acoperit de documente legale.

Pentru a evita sancționarea ca infracțiune silvică a transporturilor de materiale lemnoase care nu sunt însoțite de documente specifice de transport din care să rezulte cu certitudine legalitatea provenienței pentru întreaga încărcătură, apreciem că în mai puțin de 5% din cazurile surprinse a fost posibilă depășirea pragului aberant de 10m³ /transport instituit prin Codul silvic.



Actualul Cod silvic, favorizează în continuare, furtul de lemn cu acte în (ne)regulă, doar să nu depășească 10m³/transport. Dar ce ne facem când avem anual peste 3 milioane de transporturi care pleacă de la locul de recoltare!

Se impune o adevărată reformă a sistemului actual de control ale carei baze trebuie instituite prin noul Cod Silvic. Direcțiile strategice de acțiune sunt deja stabilite și asumate de Guvern prin Strategia Națională pentru Păduri, mai trebuie doar voința politică pentru a fi transpuse în mod corect.



Unul din trei transporturi surprinse în programul de monitorizare a fost efectuat cu încălcarea normelor privind proveniența, circulația și comercializarea materialelor lemnoase.



Jumătate dintre transporturile ilegale astfel identificate nu au fost înregistrate în SUMAL (i.e. transporturi fără aviz de însoțire a materialelor lemnoase sau transporturi multiple în baza aceluiași aviz).



Metoda principală prin care lemnul recoltat ilegal este introdus în piață este “supraîncărcarea”, adică fraudarea declarațiilor privind cantitățile de lemn transportate. Aproximativ 1 din 5 transporturi înregistrate în SUMAL sunt supraîncărcate cu peste 20% din volumul declarat pentru fiecare transport.

Este nevoie de o schimbare radicală pentru transformarea sistemului actual de control bazat pe „marcarea” și paza arborilor în pădure, într-unul axat pe controlul volumelor materialelor lemnoase ce ies din pădure (momentul introducerii pe piață a lemnului - similar efectuării plății la ieșirea din magazin).

Metodologie

În această a treia rundă de monitorizări a fost extinsă rețeaua punctelor de monitorizare de la 3 la 19, pentru a surprinde cât mai multe situații. Monitorizările s-au efectuat în perioada noiembrie – decembrie 2022 și martie 2023. Au fost însă utilizate aceleași proceduri pentru culegerea și interpretarea datelor.

Alegerea punctelor de monitorizare NU a fost deocamdată fundamentată în baza unui protocol de monitorizare (protocol care este în lucru și care ar trebui să rezulte în urma unor serii de verificări repetate), fiind în principal condiționată de cerințele logistice pentru testarea /calibrarea procedurilor și tehnicii utilizate. De asemenea numărul de transporturi surprinse **nu constituie un eșantion reprezentativ la nivel național.**

Așadar, rezultatele monitorizărilor actuale nu au relevanță statistică pentru a reflecta imaginea recoltărilor ilegale la nivel național, ci surprind doar anumite situații punctuale întâlnite pe perioada monitorizării, în punctele de monitorizare respective!

Metodologia (încă în ajustare) propune monitorizarea circulației materialelor lemnoase printr-un **sistem de camere de supraveghere video** amplasate pe drumurile forestiere, în anumite **locații desemnate în mod confidențial** (N.B. eșantionate judicios în baza unui **protocol de monitorizare**), urmărind segmentul **primei introduceri pe piață a lemnului** (inclusiv pentru a evita “dubla” raportare).

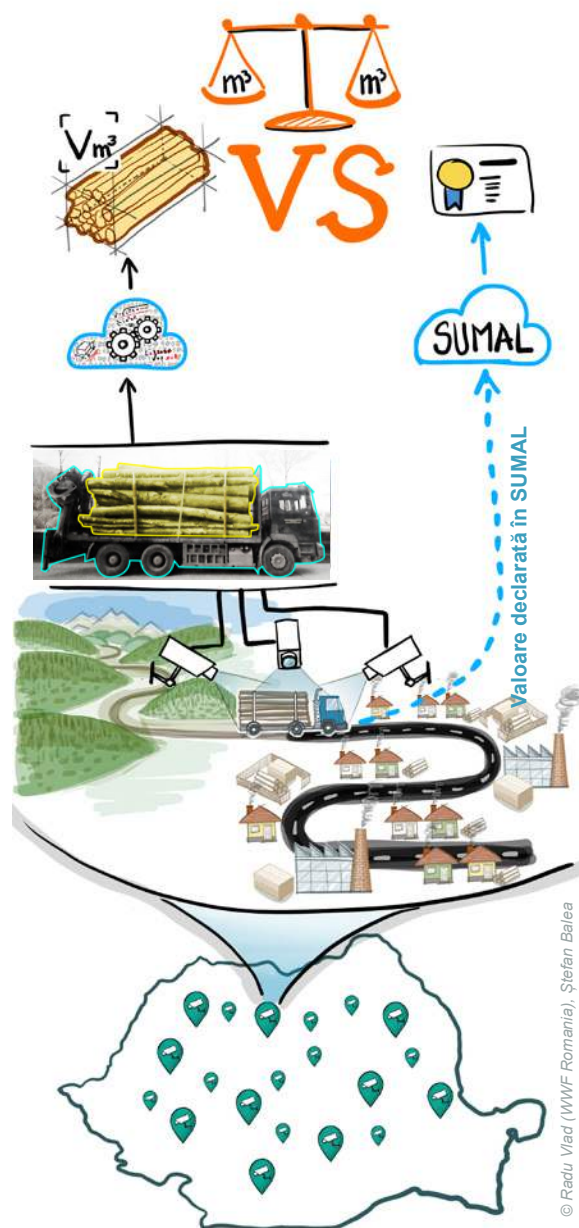
Culegerea datelor din teren s-a efectuat inopinat, cu ajutorul unui sistem de camere de supraveghere amplasat în punct fix.

La alegerea punctelor de monitorizare s-a ținut cont de rețeaua de acces în zonele de recoltare, evitând-se pe cât posibil orice potențial punct de descărcare (ex. depozit, punct de procesare, gospodărie) existent între locul de recoltare și amplasamentul sistemului de monitorizare.

Transporturile de lemn au fost verificate exclusiv cu ajutorul datelor disponibile public, prin aplicația mobilă Inspectorul Pădurii – SUMAL 2.0, respectiv varianta desktop.

Pentru estimarea cantităților, speciilor și sortimentelor s-au efectuat trei evaluări independente de către specialiști în domeniu (fiind implementate 3 metodologii distincte), pe baza imaginilor colectate de camerele video coroborate după caz și cu imaginile încărcate în inspectorul pădurii (în situațiile în care acestea au fost realizate în mod corespunzător).

Pentru a consemna o neconformitate, toate cele trei determinări independente trebuiau să confirme supra-încărcarea și mai mult decât atât, cea mai mică diferență în plus trebuia să depășească **20%** din volumul declarat. **Interpretarea evaluărilor a urmat o abordare precaută - valorile prezentate fiind, în accepțiunea noastră, minimale.**



Metodologia se bazează practic pe **analiza comparativă între informațiile culese din teren** (în baza imaginilor surprinse de aceste camere) **și datele înregistrate în mod oficial în SUMAL**. Se mizează astfel pe identificarea transporturilor fără documente care să ateste proveniența legală, „transporturile multiple” ce utilizează aceleași documente de proveniență, dar și transporturile supraîncărcate – în situația unor diferențe flagrante între volumul real transportat și cel înregistrat /declarat în SUMAL.

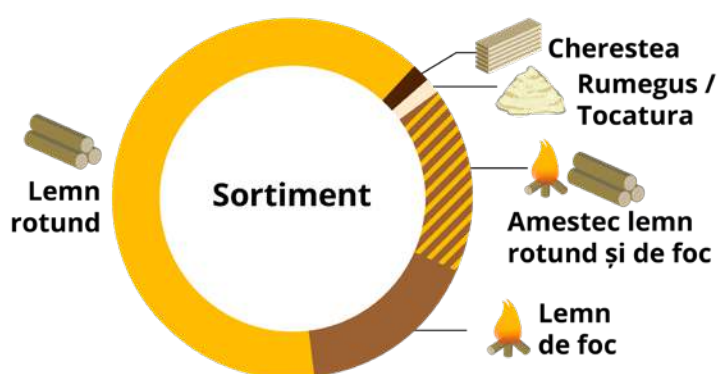


Rezultatele acestui raport sunt prezentate doar pentru a ilustra potențialul și utilitatea acestui instrument.

Rezultate

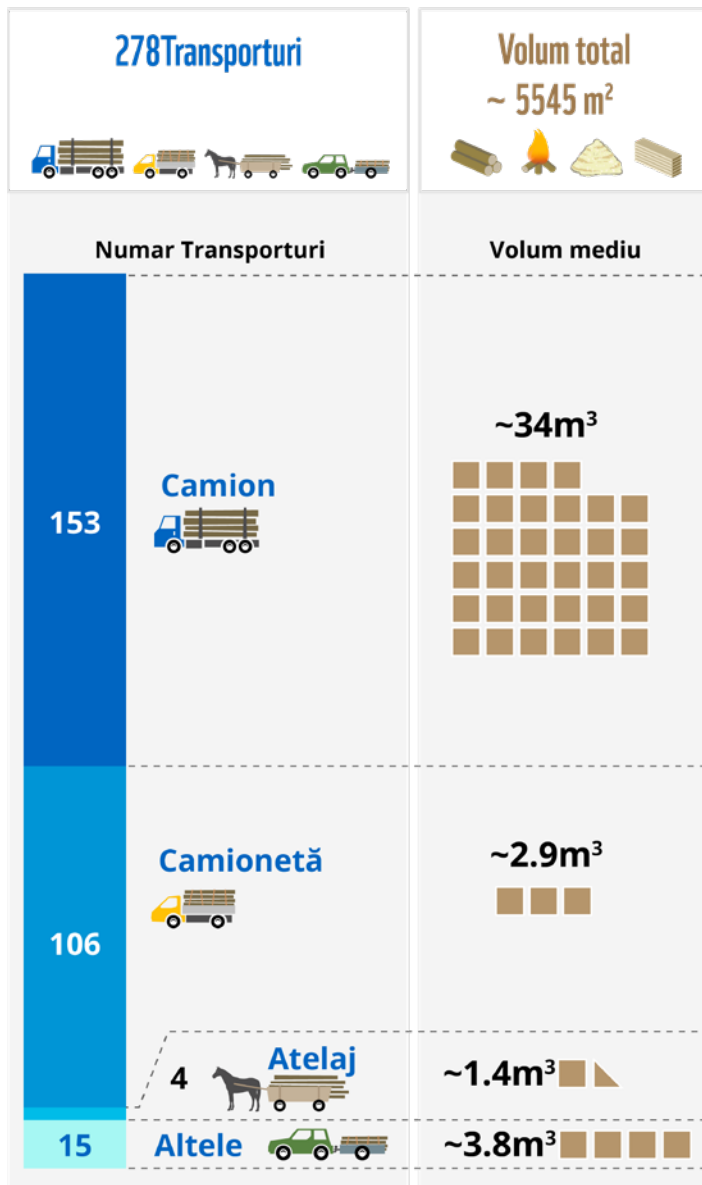
Rezultate generale

Monitorizarea s-a desfășurat în perioada 7/10 -16/12 2022 și 14/03 – 25/03 2023 însumând un total de 24 zile de monitorizare



În cadrul monitorizării au fost identificate o serie de alte neconformități care nu au fost analizate statistic, respectiv:

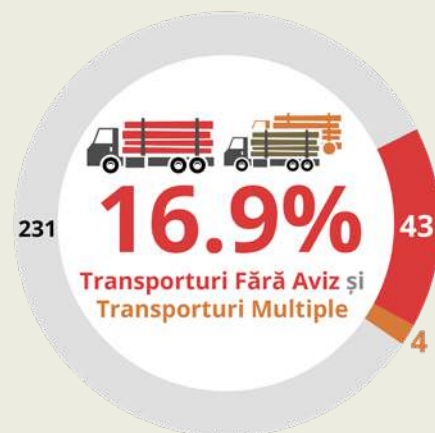
- Nerespectarea restricțiilor de tonaj (încărcătură de ~40t pe drum de 8t conform marcajelor rutiere);
- Fotografii identice (aceeași încărcătură) folosite pentru avize diferite cu volume și proveniența (APV) diferite;
- Transporturi la care se constată emiterea a 2 avize, cu volume diferite, pentru aceeași încărcătură, unul de la locul recoltării (AP), celălalt din depozit (DA);
- Avize cu fotografii realizate asupra unor dispozitive electronice.

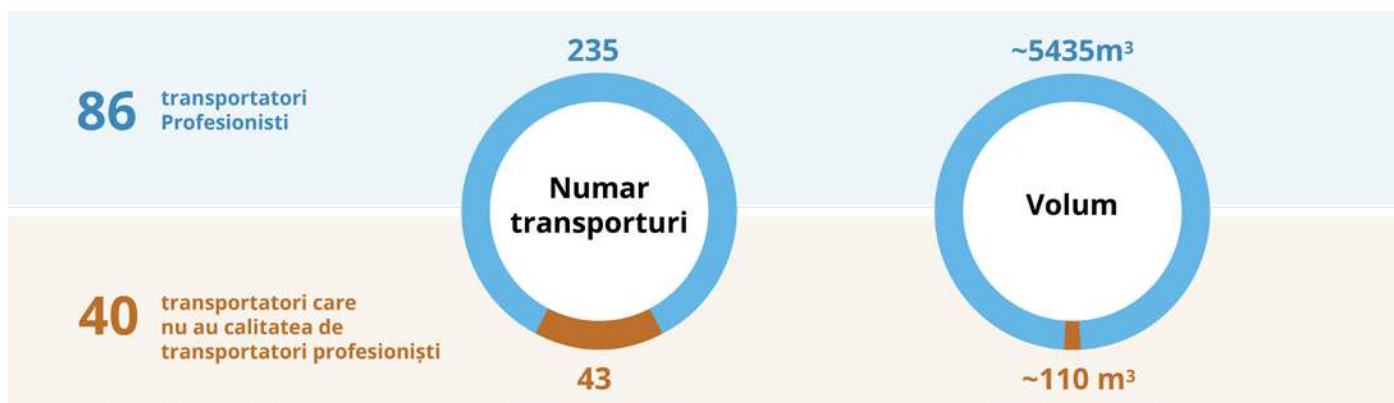


Se constată o pondere ridicată a transporturilor fără documente care să ateste proveniență legală înregistrate în SUMAL, ce se datorează în principal numărului mare de transporturi fără documente care transportă lemn de foc (se regăsesc în această situație: majoritatea transporturilor din categoria remorcilor auto și atelajelor);



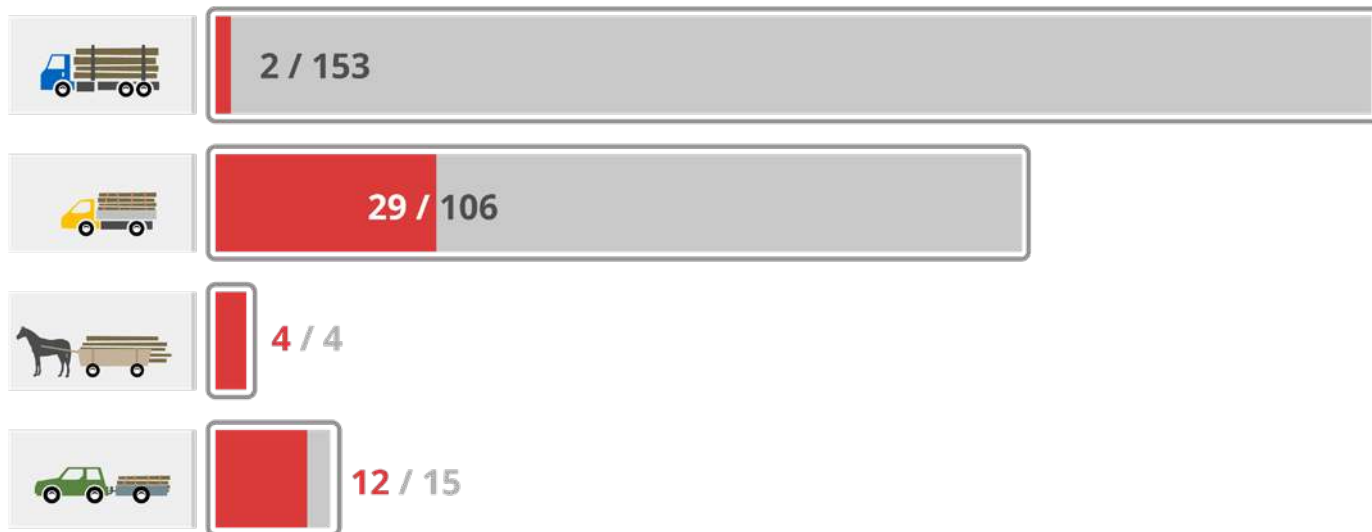
Aproximativ 1 din 5 transporturi surprinse prin programul de monitorizare, au fost realizate fără documente care să ateste proveniența legală a materialelor lemnoase înregistrate în SUMAL.





Se observă un număr mare de transporturi realizate de către transportatori neprofesioniști, dar reduse că și pondere a volumelor.

PONDEREA TRANSPORTURILOR FĂRĂ DOCUMENTE, GRUPATE PE MIJLOACELE DE TRANSPORT

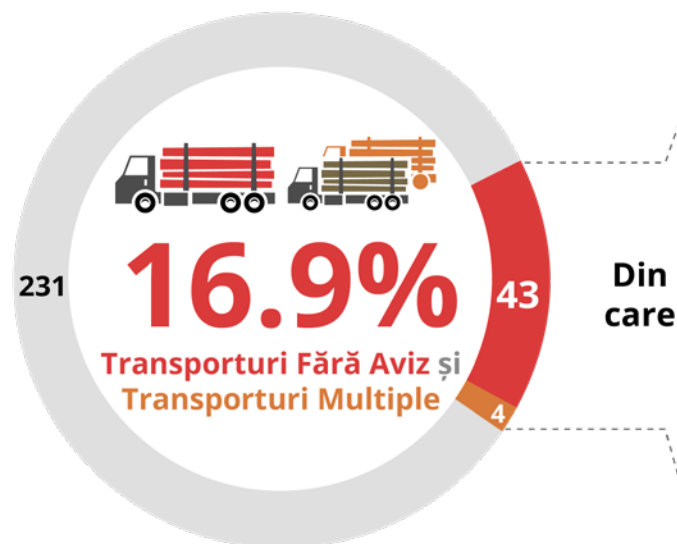


Recomadări:

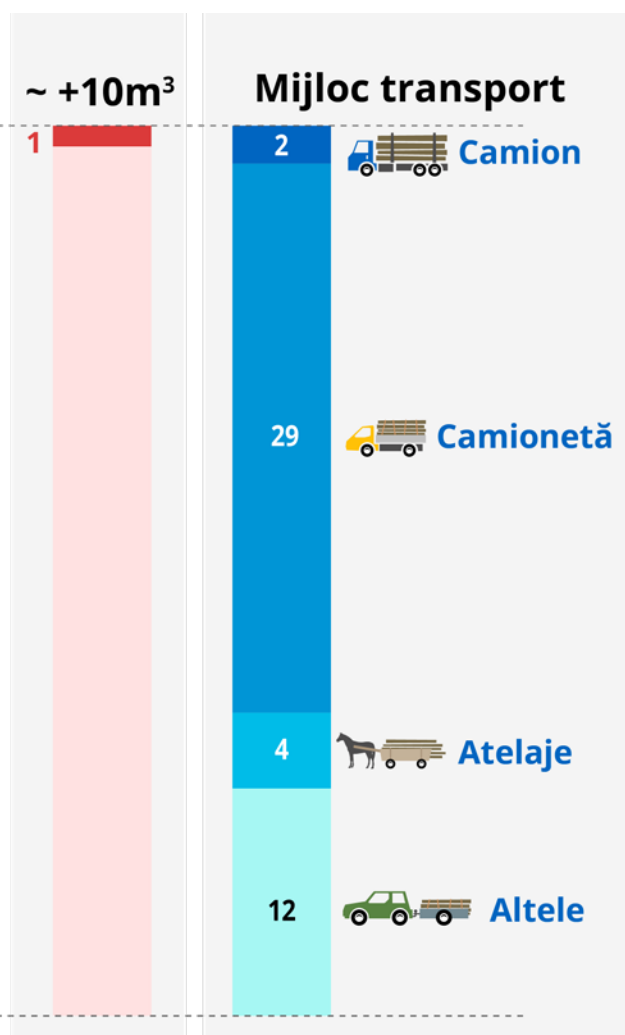
- Închiderea [breșelor din SUMAL 2.0](#), prin modificarea modului de funcționare al aplicației;
- Dezvoltarea SUMAL Proprietar pentru a simplifica /fluidiza valorificarea legală a lemnului ce aparține micilor proprietari de păduri, inclusiv vegetație forestiera din afara fondului forestier național (livezi, fânețe, pășuni, etc.), pentru consum propriu (lemn de foc, constructii rurale, araci vie, etc.); aplicabil doar pentru micii proprietari care nu au calitatea de operatori, iar lemnul nu intră în circuitul economic.

Transporturi fără aviz

Transporturi fără aviz de însoțire a materialului lemnos înregistrate în SUMAL



- Majoritatea transporturilor fără aviz de însoțire a materialului lemnos / cod SUMAL este reprezentată de atelaje, remorci auto și camionetele cu lemn de foc, destinat cel mai probabil satisfacerii nevoilor de bază a comunităților locale.
- Majoritatea transporturilor** realizate de neprofesioniști cu atelaje sau remorci auto care au fost surprinse în programul de monitorizare, nu au fost înregistrate în SUMAL 2.0 (deși există această obligație legală).
- Există în continuare breșe în SUMAL 2.0 care permit fraudarea provenienței legale. Astfel, în situația expedierii lemnului din afara ariei de acoperire cu semnal sau cu traficul de date oprit, se pot genera avize de însoțire și coduri offline în baza cărora se legalizează transporturile de lemn ce pleacă de la locul de recoltare.



În situația în care după ce s-a realizat livrarea se dezinstalează aplicația sau se șterge memoria cache din aplicația de pe telefon, toate înregistrările operate în offline nu mai apar niciodată în sistem. În acest mod, avizele de însoțire generate offline doar în aplicația instalată pe telefonul operatorului nu mai ajung să fie contorizate în SUMAL (i.e. **mecanismul funcționează că o "factură proformă" care legalizează transporturile, dar care nu se mai înregistrează în contabilitate**). Conform Ministrului Mediului Apelor și Pădurilor, aceste practici au fost repetate la unele companii și de 100 ori pe luna.



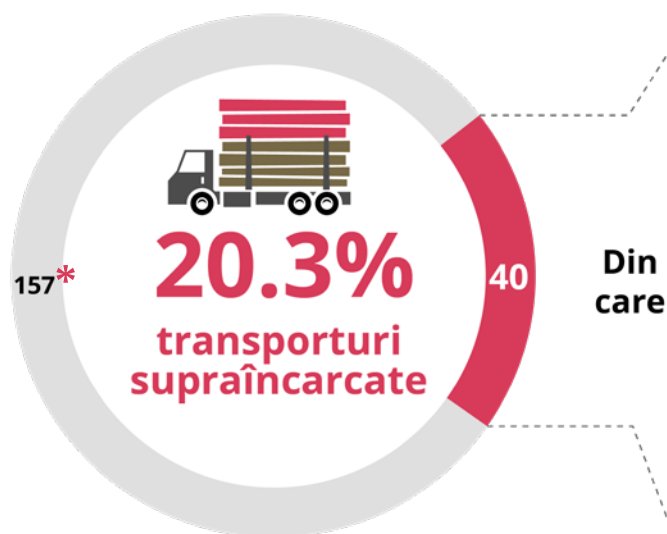
Aceasta demonstrează faptul că rezultatele prezentate nu au relevanță statistică la nivel național (N.B. în platforma Inspectorul Pădurii aceste transporturi au o pondere semnificativă).

Din totalul transporturilor fără aviz un singur transport a fost suspectat că depășește pragul de 10m³. Se observă că transportul de lemn ilegal se face în special sub acest prag, care se dovedește a fi mult prea permisiv.

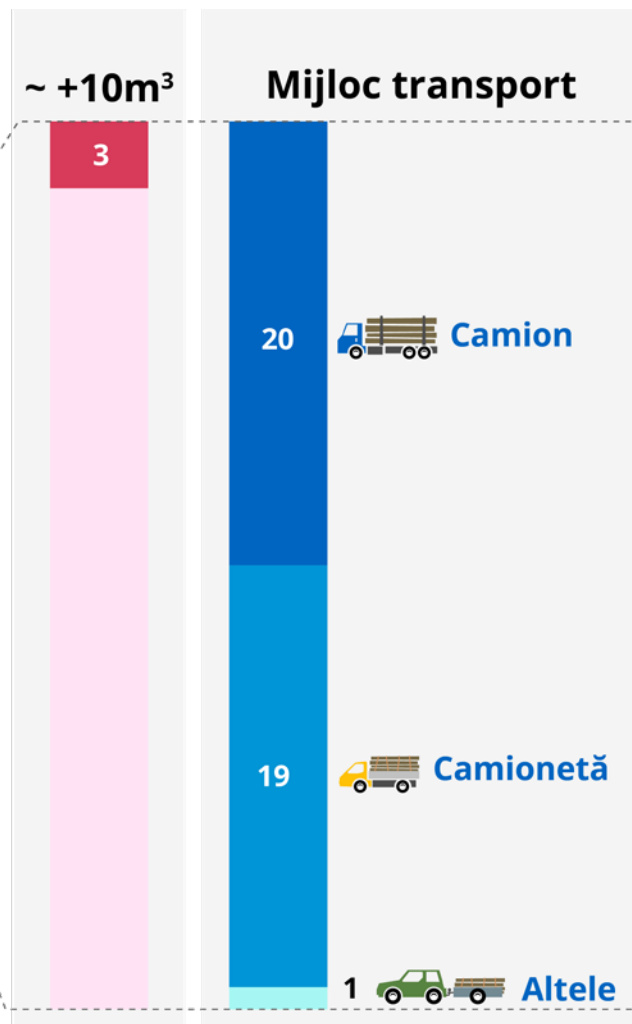


Supraîncărcarea transporturilor

Fraudarea declarațiilor privind cantitățile de lemn transportate - supraîncărcări flagrante



* Pentru aceste evaluări, din motive tehnice, nu au putut fi analizate riguros toate transporturile surprinse (i.e. calitatea imaginilor înregistrate nu a permis evaluarea volumelor).



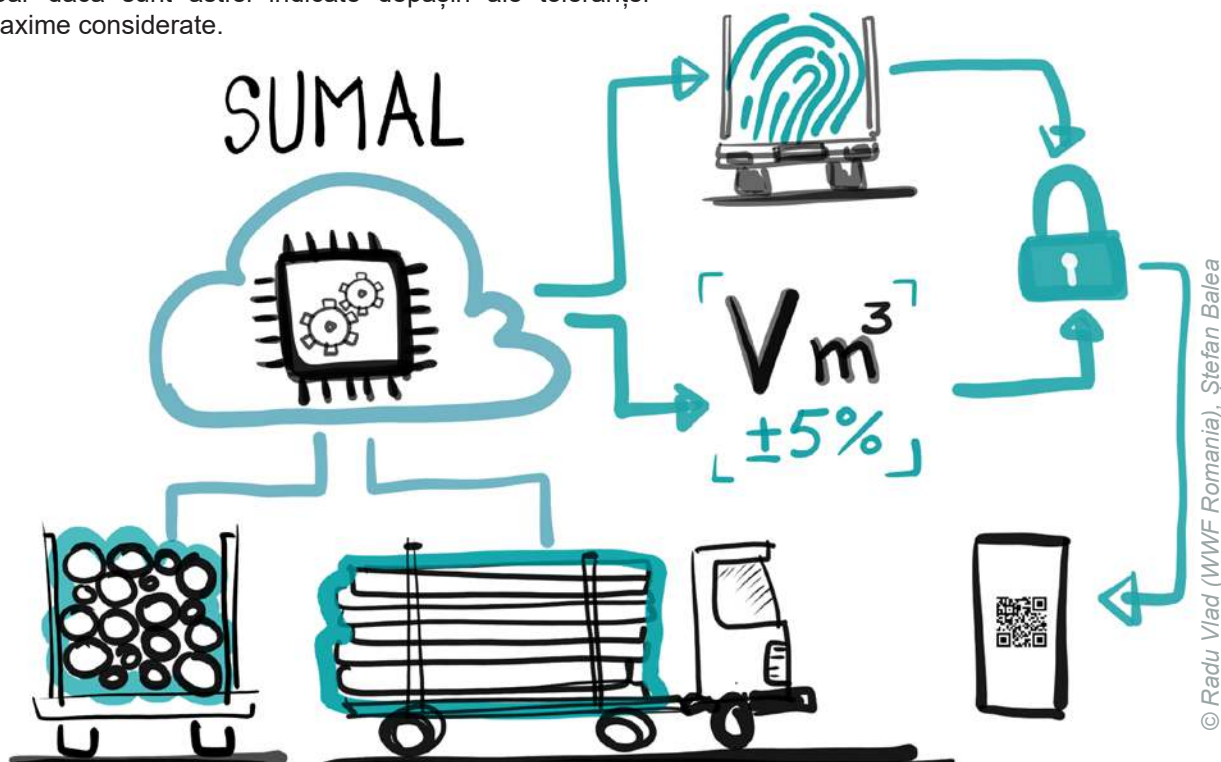
- Pentru interpretarea rezultatelor s-a ținut cont de un prag de supraîncărcare de cel puțin 1m³ și care să depășească **20%** din volumul declarat (**praguri cumulative**); astfel considerăm că s-au identificat doar acele transporturi care au prezentat o supraîncărcare flagrantă ce a putut fi determinată prin metodologia utilizată.
- Nu au fost considerate în această statistică diferențele mai mici de 20% chiar dacă acestea au fost identificate în mod clar chiar din **înregistrările în SUMAL realizate de operatori**¹.
- Au fost identificate și situații în care, după înregistrarea fotografiilor în SUMAL, au mai fost încărcăți câțiva bușteni (fiind posibil că aceștia să fie descărcați înainte ca transportul să ajungă în depozit /destinație). Iată deci că **"amprenta digitală a transporturilor"** se poate dovedi un instrument util chiar în interesul operatorilor pentru prevenirea **"scurgerilor pe traseu"**.

¹ În cazul aceluiași transport /încărcături (identificate în mod clar după pozele înregistrate în SUMAL), au fost identificate diferențe semnificative (e.g. 3-5 mc /transport) între volumele înregistrate în avizul primar (i.e. transporturile de la locul de recoltare până în depozit) și avizul secundar (i.e. transporturile din depozit către alte unități de procesare). Această practică este utilizată în mod frecvent de unii operatori însă ar putea fi ușor prevenită prin instituirea **"amprente digitale a transporturilor"**.

Interpretare

- Supraîncărcarea se reconfirmă a fi cel mai frecvent mod de operare, fiind favorizat în principal de următorii factori:
 - » SUMAL 2.0 nu este conceput să facă o verificare preliminară, automatizată a datelor introduse referitor la cantitățile de lemn declarate;
 - » numărul controalelor este insuficient tocmai în zona primei introduceri pe piață a lemnului iar procedurile și instrumentele de control nu permit o **măsurare expeditivă a volumelor**²;
 - » nivelul sancțiunilor nu este de natură să descurajeze aceste practici.
- Au fost suspectate doar 3 transporturi cu supraîncărcări de peste 10m³. Se evidențiază faptul că:
 - » pragul de 10 m³ lemn supraîncărcat peste care se consideră infracțiune este mult prea permisiv;
 - » operatorii care recurg la transporturi ilegale de lemn se încadrează în general sub acest prag.
- În sprijinul realizării de controale tematice trebuie dezvoltate metode tehnice moderne care să permită verificarea expeditivă a volumului prin scanarea transportului și determinarea volumului printr-un cubaj tehnic cu o toleranță maximă acceptată și care, alături de **amprenta grafică**, să reprezinte “pașaportul electronic” pentru introducerea în piață. Procedurile clasice de verificare a cantităților ar trebui să fie obligatorii doar dacă sunt astfel indicate depășiri ale toleranței maxime considerate.

*Trebuie dezvoltate soluții tehnice moderne care să permită **verificarea expeditivă a volumului**²*



² Procedurile legale de măsurare și verificare a cantităților de lemn transportate impun aceleași metode și instrumente precum cele din evul mediu: clupa și ruleta. Astfel controlul legalității transporturilor de lemn sub raportul volumelor trebuie să urmeze o procedură legală, greoaie și costisitoare care anulează orice eficiență a întregului sistem (i.e. se poate estima un echivalent de cca 32 ore-om pentru verificarea unui singur camion cu lemn, la care se adaugă costurile de deplasare a mai multor factori implicați, respectiv costurile cu operarea utilajelor de transport și manipulare a materialelor lemnoase).

MODUS OPERANDI

Înregistrarea în SUMAL a unor transporturi fictive

Au fost identificate avize înregistrate în SUMAL, fără a conține setul de fotografii obligatoriu (N.B. deși transportatorul avea calitatea de profesionist), al caror volum aferent nu a fost identificat pe mijlocul de transport. Este o soluție pentru “reglarea” contabilității în depozit / unitățile de prelucrare.

SUMAL 2.0 și-a clamat **eficiența** prin realizarea unei verificări online permanente între „intrările” și „ieșirile” din fiecare depozit / instalație de prelucrare a lemnului (i.e. volumul de materiale lemnoase ce iese dintr-un depozit nu poate să depășească volumul „intrărilor” declarate în prealabil). În acest context, aceste practici zădărnicesc practic eficiența controalelor pentru comercianți.



Atrăgeam atenția asupra unei alte breșe în SUMAL care permite „fabricarea provenienței legale” inclusiv prin eventuale transporturi fictive de lemn din spațiul intracomunitar (N.B. pentru transporturile din spațiul intracomunitar nu se emit avize de însoțire și nu există obligația transmiterii informațiilor standardizate în SUMAL 2.0. la intrarea în țară, transporturile sunt însoțite doar de documentele intracomunitare (ex. o simplă factură), în format tipărit iar înregistrarea în gestiune se realizează în baza unei note de intrare-recepție, pe care o face comerciantul abia la intrarea în depozit).



Interpretare

Controalele realizate în cazul **depozitelor /unităților de procesare** a lemnului se bazează doar pe **verificarea înregistrărilor** privind intrările vs. înregistrările privind ieșirile + stocurile existente (care trebuie inventariate în toate fazele de prelucrare).

EFICIENȚA ACESTOR CONTROALE ESTE REDUSĂ SAU CHIAZADARNICĂ PRIN:



Consumul mare de resurse pentru realizarea controalelor;



Prin randamentele de procesare declarate (care depind în mod natural de calitatea materialelor lemnoase și capacitatea tehnică de debitare), se pot “acoperi” cantități semnificative de lemn recoltat în mod ilegal;



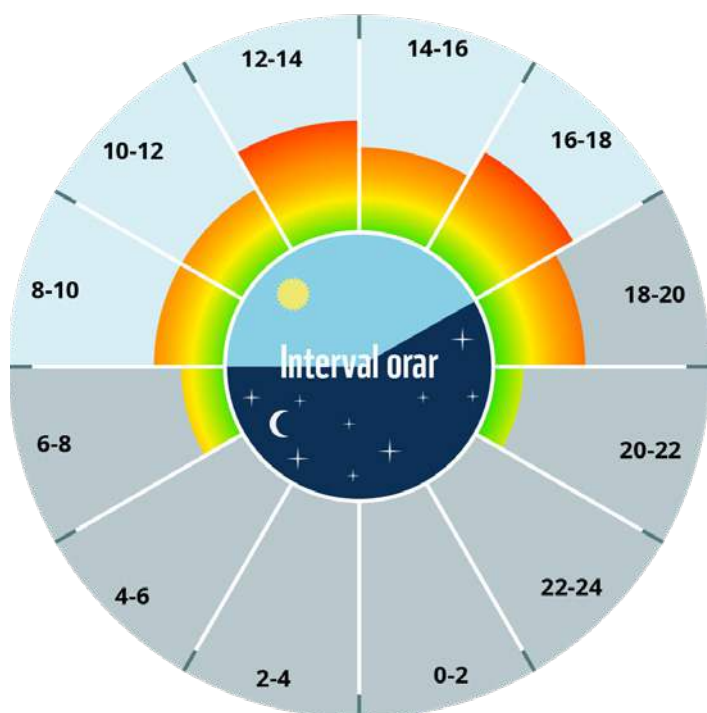
Se pot “fabrica” fără mari probleme documente de proveniență pentru intrări (i.e. “intrări fictive”);



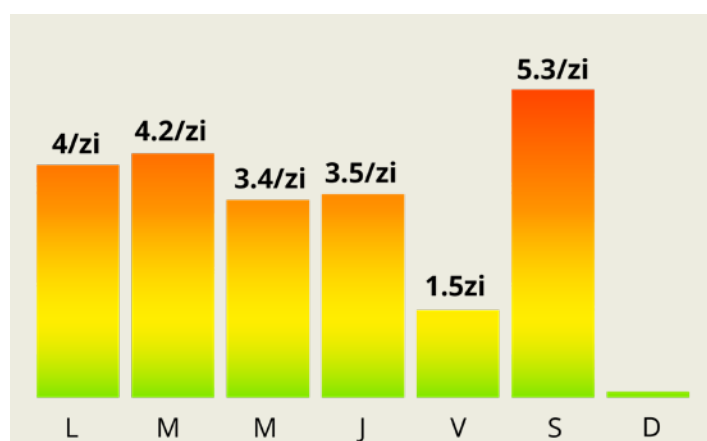
“Intrările”, dar și “ieșirile” materialelor lemnoase care provin din lemn recoltat în mod ilegal, pot fi legalizate prin breșele din SUMAL 2.0.

MODUS OPERANDI

Desfășurarea transporturilor neconforme pe intervale de timp



- **Se reconfirmă** faptul că frecvența transporturilor neconforme prezintă un vârf situat în intervalul orar 16:00 – 18:00, aflat în afara programului de lucru obișnuit (08:00 – 16:00) al structurilor cu atribuții de pază și control. Este de altfel evidentă și corelarea cu programul de lucru la pădure (lemnul recoltat se transportă la finalul zilei de muncă).
- Ponderea transporturilor pe timp de noapte, și cu atât mai mult ponderea transporturilor neconforme este nesemnificativă. Se poate astfel chestiona oportunitatea / relevanța hotărârii de a interzice emiterea de avize de însoțire a materialelor lemnoase de la locul de recoltare în intervalul orar 20:00 – 7:00.



Se reconfirmă faptul că frecvența cea mai ridicată a transporturilor neconforme este la final de săptămână (fiind evidentă și corelarea cu programul de lucru la pădure, respectiv numărul transporturilor).



Se reconfirmă faptul că majoritatea transporturilor neconforme s-au efectuat în afara programului normal de lucru al structurilor cu atribuții de pază și control.



Se reconfirmă inexistența transporturilor neconforme în zilele de sărbătoare cu caracter religios.

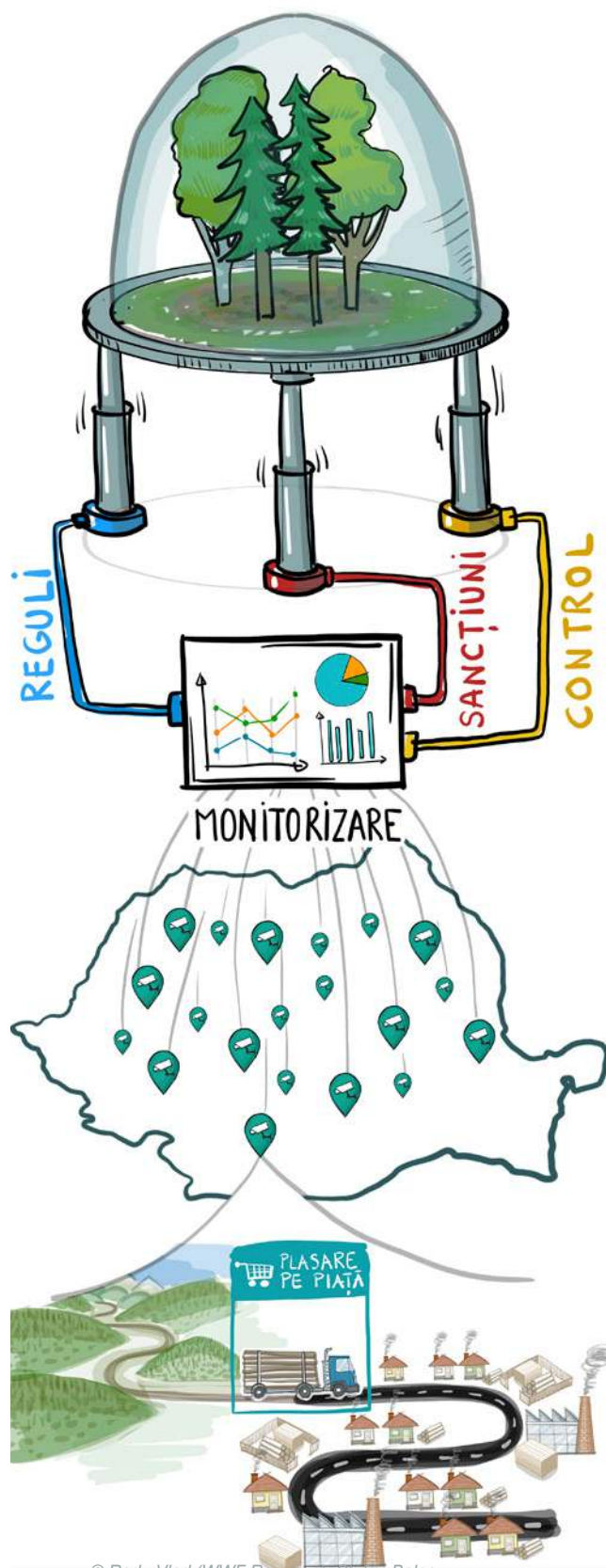


Soluții tehnice care trebuie asumate politic prin transpunerea în Noul Cod Silvic ([NCS](#)) a Direcțiilor Strategice de Acțiune enunțate de Strategia Națională pentru Păduri ([SNP30](#)).

1

REGULI CARE SĂ POATĂ FI UȘOR DE MONITORIZAT, SĂ PRODUCĂ PROBE CONCLUDENTE ȘI CARE MAI ALES SĂ ELIMINE CONFLICTELE DE INTERESE SISTEMICE:

- Estimarea cantitativă și calitativă a masei lemnoase pe picior, trebuie să rămână un document suport cu valoare de deviz estimativ în ceea ce privește execuția lucrărilor de exploatare.
- Plățile aferente masei lemnoase recoltate ar trebui să se raportează strict la cantitățile materialelor lemnoase introduse în piață. Pentru a elimina “zona gri”, volumului rezultat din calculul APV nu ar trebui să poată fi folosit ca referință comercială.
- Însemnarea arborilor care urmează să fie extrași (i.e. marcarea arborilor) trebuie instituită ca un instrument de monitorizare internă, sub raportul corectitudinii aplicării lucrărilor silvice. Trebuie renunțat la “ciocanul de marcat”, ca element central al sistemului de control al volumelor comercializate – vedem deja eficiența lui în ultimii 30 de ani!
- Asumarea măsurării volumului materialelor lemnoase exploatate de către operatori ar trebui operaționalizată prin declarația la introducerea pe piață. Măsurarea lemnului se face de către persoane calificate și special autorizate cu atragerea responsabilității.
- Consolidarea controlului la introducerea în piață prin instituirea „sigiliului electronic al transporturilor” (i.e. „amprenta digitală a transporturilor”) și posibilitatea estimării automatizate a volumului utilizând tehnici moderne IT/AI.
- Sistem de trasabilitate a lemnului transparent, orientat spre asumarea și monitorizarea declarațiilor realizate la introducerea în piață, privind proveniența și cantitatea produselor din lemn respectiv îndeplinirea obligațiilor due diligence de către operatori / comercianți.
- Sistemul informatic integrat și transparent de urmărire a trasabilitatii lemnului trebuie impus operatorilor și comercianților până la prima transformare a materialelor lemnoase ce pot să provină de la locul de recoltare.



© Radu Vlad (WWF România), Ștefan Balea



© Mihai Constantineanu

2

CONTROALELE ÎN TEREN CARE SĂ ȚINTEASCĂ ZONELE CRITICE ALE LANȚULUI DE CUSTODIE A LEMNULUI, ACOLO UNDE EXISTĂ CELE MAI MARI RISCURI PRIVIND INTRODUCEREA PE PIAȚĂ A LEMNULUI RECOLTAT ILEGAL

- Planificarea controalelor trebuie să urmeze o abordare de riscuri, pe criterii obiective și transparente.
- Concentrarea măsurilor de prevenire / combatere a recoltărilor ilegale la introducerea pe piață a lemnului.
- Controlul de specialitate trebuie susținut de noi metode și instrumente moderne de monitorizare & verificare expeditivă pe teren a cantităților de lemn transportate și a unicității transporturilor.
- Instituirea unor soluții AI / IT care să poată susține o verificare automatizată și expeditivă a datelor înregistrate în sistemul informatic, și care să ofere indicii concludente, obiective inclusiv în situația supraîncărcării sau a transporturilor multiple.
- Operaționalizarea sistemului de alertare automatizată în baza unor algoritmi actualizați continuu, ținând cont de evoluția “modus operandi”.

3

SISTEM DE SANȚIUNI PROPORȚIONALE CU NIVELUL PREJUDICIILOR ȘI CARE SĂ FUNCȚIONEZE CA UN MECANISM DE PREVENȚIE

- Pentru stabilirea toleranței legale trebuie instituite praguri rezonabile, exprimate cumulativ ca procent din cantitățile declarate (%), dar și un prag minim în valoare absolută (m³).
- Se impune definirea conceptului de „exploatare / recoltare ilegală” pentru care se interzice introducerea în piață sau după caz, se impune retragerea produsului de pe piață, conform Reg. EUDR “Deforestation-free”.
- Pentru ca sancțiunile să fie proporționale și disuasive ele ar trebui exprimate ca procent (%) din cifra de afaceri a operatorilor / comercianților.

4

OPTIMIZAREA SISTEMULUI DE COMBATERE A RECOLTĂRILOR ILEGALE TREBUIE REALIZAT ÎN URMA UNEI MONITORIZĂRI CONTINUE

- Determinarea anuală a nivelului recoltărilor ilegale de lemn la nivel național, cu evidenșierea evoluției modului de operare și a factorilor de risc specifici
- Performanța sistemului ar trebui să fie evaluată periodic prin indicatori de rezultat specifici.
- Transparența privind registrele de evidență a controalelor, care să indice natura și rezultatele acestora, precum și eventualele notificări privind măsurile de remediere emise.