

INVESTIGATORUL'S



HOLLEMAN-MARI TRANSPORTURI A GABARITICE

PG.22



STEFANO ALBAROSA,
CEO,
AIC TRUCKS
PG.06

OCTOMBRIE 2022
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

Emil POP

mobil: 0722.554.472

e-mail: director@tirmagazin.ro

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU

Radu Ploeanu

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



10 FORD TRUCKS ȘI-A
PREZENTAT CAMIONUL
SĂU 100% ELECTRIC



12 IVECO A LANSAT EDAILY,
UN VEHICUL UTILIAR
ELECTRIC ÎN DOUĂ
VERSIUNI



15 OKTOBERFEST SCHMITZ
CARGOBULL ROMÂNIA
2022



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



UNTRR CERE URGENTAREA ADERĂRII ROMÂNIEI LA SCHENGEN

Intrarea României în Schengen este o necesitate pentru industria transporturilor rutiere de marfă și persoane, contribuind la fluidizarea traficului de frontieră și la libera circulație a pasagerilor români în spațiul european, afirmă UNTRR.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR solicită autorităților române și instituțiilor europene urgentarea aderării României la spațiul Schengen. Intrarea în Schengen este o necesitate pentru industria transporturilor rutiere de marfă și persoane, contribuind la fluidizarea traficului de frontieră și la facilitarea călătoriilor pasagerilor români în spațiul european fără frontiere. În contextul discuțiilor de săptămâna aceasta din Parlamentul European despre aderarea României la spațiul Schengen, UNTRR solicită instituțiilor europene să accelereze intrarea României - Stat Membru al UE din 2007, în spațiul european Schengen de liberă circulație. Totodată, UNTRR face apel la autoritățile române să trateze cu prioritate intrarea României în

Schengen, având în vedere că aceasta este o necesitate atât

pentru transportatorii rutieri și conducătorii auto români, cât și





ea Națională

r Rutieri din Români

pentru pasagerii și clienții acestora.
Rezultatul direct al eliminării controalelor de frontiera cu Statele Membre UE vecine României este o creștere a fluidității traficului trans-frontalier, cu numeroase beneficii atât pentru transportatorii rutieri români, cât și pentru UE:

- eliminarea timpilor mari de așteptare la frontierele interne UE pe cale rutieră și astfel reducerea costurilor și a întârzierilor în lanțurile de aprovizionare;

- eliminarea abuzurilor și timpilor nejustificați de așteptare la control pașapoarte pentru autocare, oferind turiștilor români și străini un tratament civilizat;

- evitarea depășirii timpilor de conducere ai conducătorilor auto. Amintim că timpii de conducere și de odihnă sunt strict reglementați în Uniunea Europeană, iar depășirea acestor timpi de conducere de către conducătorii auto români, din cauza timpilor de așteptare în coadă la trecerea frontierei, este sancționată de autoritățile europene de control;

- posibilitatea ameliorării crizei de conducători auto profesioniști prin angajarea conducătorilor auto din țări terțe UE și utilizarea acestor conducători auto în curse internaționale, similar firmelor din țări Schengen. În acest moment, conducătorii auto angajați din țări terțe nu pot lucra în UE mai mult de 90 de zile într-un interval de 180 zile.", se spune în comunicatul UNTRR din 04 octombrie 2022.

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.



CEFIN TRUCKS: CAMION FEST - OCTOMBRIE 2022

Cefin Trucks, unul dintre cele mai mari parcuri de vehicule comerciale și semiremorci rulate multi-brand din România și unic importator și distribuitor al brandului Ford Trucks în România, a organizat o nouă ediție a tradiționalului eveniment Camion Fest.

Evenimentul se adresează tuturor celor interesați de oferte speciale pentru achiziție/trade-in a vehiculelor comerciale rulate.

Stefano Albarosa, CEO, AIC Trucks: Vehiculele uzate sunt o componentă foarte importantă din afacerea CEFIN. Ne permit un punct de intrare, un produs foarte competitiv pentru clienții care se apucă acum de această nouă activitate de transport.

Ne permite să generăm un volum de afaceri de peste 750 de camioane pe an și, în același timp, completează foarte bine oferta de servicii integrate cu care ne propunem să fim lideri de piață.

Pe lângă vânzarea de vehicule noi, pe lângă serviciile financiare, avem și un serviciu de trade-in care permite cea mai bună valoare pentru clienții noștri.



CEFIN TRUCKS

**Paul Drăniceanu, Director
Departament Uzate, Cefin**

Trucks: Camion Fest 2022 este evenimentul prin care suntem din nou alături de clienții noștri. Facem acest eveniment de două ori pe an. Prin acesta, vrem să punem la dispoziția clienților noștri vehicule cu oferte de preț speciale, vehicule cu o calitate ridicată, servicii de finanțare precum și vehicule pregătite pentru a fi livrate gata de lucru. Într-o piață dinamică de vehicule second-hand, Cefin Trucks în permanență se pregătește să aibă vehicule bune, servicii adaptate clienților, pentru a satisface toate nevoile lor.

150 camioane

Camion Fest, organizat de Cefin Trucks de două ori pe an, a devenit deja locul tradițional de întâlnire al specialiștilor din piața vehiculelor comerciale rulate. Peste 150 de



LoiMacron

Servicii de reprezentare
în Franța pentru
transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





camioane rulate multibrand, oferte speciale și o atmosferă de festival i-au așteptat pe vizitatori. În cadrul târgului au fost expuse camioane rulate, autotractoare, semiremorci, autobasculante, autobetoniere și utilaje de construcții. Activitatea Diviziei Camioane Rulate Cefin Trucks integrează servicii de achiziții, trade-in și vânzarea de camioane și semiremorci rulate aparținând tuturor mărcilor. Cefin Trucks deține și o divizie de consultanță în servicii financiare, AIC Financial Services, care găsește rapid soluții de finanțare personalizate și competitive pentru clienți. Într-o permanentă adaptare la nevoile clienților, compania Cefin Trucks este un partener stabil care vine în întâmpinarea tuturor cerințelor acestora și ale pieței prin servicii integrate ce cuprind toate sectoarele





de activitate.

Nu în ultimul rând, Cefin Trucks include și cel mai mare service de camioane din România și unul dintre cele mai importante din Europa Centrală și de Est, parte din rețeaua proprie de service-uri, AIC Service Network. Acesta oferă servicii de reparații mecanice, electrice, de tinichigerie și vopsitorie complexe pentru toate tipurile de vehicule comerciale și semiremorci.

Despre Cefin Trucks

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

Photo: [illegible]



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

Alături de
succes

* în cuantum de 600 litri

**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



Sharing the load



FORD TRUCKS ȘI-A PREZENTAT CAMIONUL SĂU 100% ELECTRIC

• Ford Trucks a dezvăluit primul său camion 100 % electric, complet nou, făcând pași uriași în direcția unui viitor sustenabil pentru vehiculele comerciale grele • Până în 2030, 50% din camioanele Ford Trucks vândute în Europa vor fi cu emisii zero • Mișcarea „Generation F” a Ford Trucks oferă tehnologii care răspund tuturor dorințelor, acoperind totul, de la emisii zero la vehicule autonome • Noile caracteristici inovatoare și tehnologiile de ultimă generație dezvoltate de Ford Trucks vor asigura menținerea poziției brandului în top în domeniul producției, designului, dezvoltării de produse și al noilor tehnologii de conectivitate care vor contribui la prosperitatea afacerilor •

Ford Trucks, singura marcă globală Ford de vehicule comerciale grele, a dezvăluit primul său camion 100% electric complet nou în cadrul IAA Transportation 2022, cel mai important târg mondial de mobilitate, transport și logistică, care a avut loc în Hanovra, Germania, în perioada 20-25 septembrie.

Bazându-se pe mai mult de 50 de ani de experiență și dezvoltare dinamică a produselor în domeniul producției de camioane grele, Ford Trucks a prezentat în cadrul IAA Transportation 2022 strategia viitorului „Generation F”, care include un plan pentru soluții de transport cu emisii zero și noi specificații și caracteristici interesante care vor asigura menținerea poziției companiei în sfera producției, designului și dezvoltării de produse.

Ford Trucks a revenit la IAA Transportation pentru a-și prezenta cele mai recente realizări în drumul său spre transportul cu emisii zero. Compania, care a semnat Declarația ACEA (Asociația Constructorilor Europeni de Automobile) de tranziție către transportul de marfă cu emisii zero, și-a anunțat recent obiectivul ca

până în 2040 să ajungă să vândă numai vehicule comerciale grele cu emisii zero. Prin strategia „Generation F”, care include tehnologii pentru vehicule 100% electrice, conectate și autonome, Ford Trucks este acum cu un pas mai aproape de a-și atinge obiectivele.

Vicepreședintele Ford Trucks, Serhan Turfan, declară: „Cu ajutorul strategiei noastre «Generation F», până în 2030, 50% din camioanele vândute de Ford Trucks în Europa vor consta în vehicule cu emisii zero”.

Primul camion Ford Trucks 100% electric, dezvoltat pentru a fi „partenerul de drum care este alături de clienții săi și ajută ca afacerile lor să prospere”, se remarcă prin funcțiile avansate de conectivitate și, datorită Costului total de proprietate foarte atractiv, promite să fie foarte competitiv pe piețele europene.

„În calitate de brand inovator care ascultă nevoile clienților, ne axăm activitatea de cercetare și dezvoltare, pe aducerea pe piață a unor tehnologii revoluționare, de ultimă generație. Astfel obiectivul nostru este, în principal, să contribuim la reducerea costurilor de operare și a emisiilor de carbon în

transportul rutier, crescând în același timp productivitatea parcului auto”, afirmă Serhan Turfan. „Consolidarea poziției noastre în Europa este prioritatea noastră principală. Bazându-ne pe succesul nostru pe piețele în care ne aflăm în prezent, avem în plan să fim prezenți în 50 de țări din Europa până în 2024. În conformitate cu Pactul verde european al U.E. și cu obiectivele globale de sustenabilitate ale Ford, prin extinderea pe piețele europene cu noile camioane electrice, facem un pas important către obiectivul nostru de zero emisii în 2040. Pe termen scurt, obiectivul nostru este ca, până în 2030, 50% din vânzările din Europa să constea în vehicule cu emisii zero.”

Costuri scăzute

Camionul 100% electric de ultimă generație oferă numeroase avantaje în ceea ce privește costurile de energie, de întreținere și costurile totale de deținere. Camionul Ford Trucks complet electric, cu o sarcină utilă de 18-26 de tone, oferă manevrabilitate excelentă și multe beneficii, inclusiv un consum lunar mai



bun prin comparație cu vehiculele cu motoare cu ardere internă. De exemplu, costurile cu energia vor scădea aproape la jumătate față de nivelurile curente. Costurile de întreținere vor scădea, probabil, cu două treimi, deoarece vehiculele electrice au mai puține piese mobile care necesită întreținere. În plus, multe țări europene oferă stimulente ca societățile să investească în vehicule electrice. Toți acești factori au un impact favorabil asupra costului total de proprietate. Camionul Ford Trucks 100 % electric va avea un cost total de proprietate mai mic pe o perioadă de patru ani prin comparație cu cel al vehiculelor diesel care nu beneficiază de stimulente din partea autorităților.

Software și electromobilitate

În cadrul expoziției, echipa Ford Trucks a arătat tehnologiile pe care le-a dezvoltat pentru conducerea conectată și autonomă. Vizitatorii au putut experimenta tehnologia de conducere la distanță și să coordoneze de la o distanță de 2000 km, un F-Max pe pista de testare din Eskişehir (Turcia). De asemenea, echipa a prezentat ecosistemul Ford Trucks CARE, care oferă servicii ce țin de software, timpul de funcționare, electromobilitate, soluții financiare și personalizare.

ConnecTruck oferă noi caracteristici care le fac viața mai ușoară șoferilor și managerilor de parcuri auto

Ford Trucks își transformă vehiculele în produse de mobilitate conectată, bazate pe date, dotate cu tehnologii de ultimă generație care le vor oferi clienților beneficii enorme. Noile tehnologii includ funcții precum controlul vitezei de croazieră prin GPS și sistemul multimedia, care le fac viața mai ușoară șoferilor și managerilor de parcuri auto, având ca obiectiv menținerea vehiculelor pe drum și asigurarea funcționării permanente.

Ford Trucks oferă soluții de transport mai sigure, mai rapide și mai eficiente cu ajutorul tehnologiilor sale autonome

Dezvoltată de inginerii din cadrul Ford Trucks, tehnologia de conducere fără șofer „Level 4 Highway Pilot” le permite șoferilor să își lase vehiculele să parcurgă în mod autonom distanța dintre centrele de logistică H2H (hub-to-hub). Fiind cea mai importantă piesă din industria transporturilor, Ford Trucks va putea acum să ofere un transport mult mai sigur, mai rapid, mai favorabil mediului înconjurător și, cel mai

important, mult mai fiabil. Tehnologia Ford Trucks de conducere la distanță le permite șoferilor să se conecteze de la distanță la vehiculul autonom și să asiste activitatea de conducere în cazul unor evenimente neașteptate în care este necesară inteligența umană în timpul unei operațiuni autonome. Parcarea autonomă cu spatele este o altă tehnologie dezvoltată de Ford Trucks, care simplifică procedurile de andocare, întrucât funcția îi permite camionului autonom să se parcheze singur în dreptul rampelor de încărcare și descărcare, la fel cum ar face-o și un șofer experimentat.



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

detasaretransport.ro





IVECO A LANSAT EDAILY, UN VEHICUL UTILIAR ELECTRIC ÎN DOUĂ VERSIUNI

IVECO a lansat eDAILY, un model de vehicul comercial electric ușor. eDaily este considerat crucial pentru atingerea obiectivului IVECO de a contribui la un transport ecologic și sustenabil.

Noul model a fost dezvăluit în cadrul IAA Transportation 2022 Trade Fair în Hanovra, Germania, principala expoziție internațională pentru industria vehiculelor comerciale, unde IVECO a prezentat și cele mai recente inovații în domeniul propulsiei alternative ecologice, care vor contribui la obiectivul de reducere la zero a emisiilor poluante în industria globală a transporturilor rutiere.

Modelul eDAILY, geamănul electrificat al consacratului DAILY, dispune de un set de baterii modulare de 37 kWh care permite optimizarea autonomiei și îl face adaptabil pentru orice misiune. IVECO eDAILY păstrează caracteristicile

celebre ale lui DAILY și va fi oferit clienților în toate variantele sale: furgon, cabină și microbuz, de la 3,5 t la 7,2 t. eDAILY este disponibil în două variante, BEV (baterii electrice reîncărcabile) și FCEV (motor electric cu pile de combustie pe hidrogen).

Fără emisii de carbon

„Pentru a conduce drumul schimbării, am elaborat un plan precis către durabilitate, care va face ca IVECO să atingă zero emisii de carbon până în 2040, printr-o abordare multi-energetică cu toate gamele. Și astăzi deschidem o nouă eră în lumea vehiculelor comerciale cu noul eDAILY:

fără emisii de carbon, cu acces deplin în toate zonele”, a declarat Luca Sra, Președintele Truck Business Unit din grupul Iveco.

eDAILY FCEV, dezvoltat împreună cu Hyundai, este dotat cu pile de combustie cu hidrogen de 90 kW și un motor electric de 140 kW. Prototipul a fost testat în Europa și asigură o autonomie maximă de 350 kilometri, o sarcină utilă de până la trei tone și un timp de realimentare de până la 15 minute. În timp ce eDAILY BEV este cel mai potrivit pentru călătorii scurte, eDAILY FCEV este ideal pentru livrările care necesită o rază lungă de acțiune cu sarcină utilă mare.

Livrările încep în 2023

Noul eDAILY oferă o nouă dimensiune a transportului rutier de mărfuri prin introducerea vehiculelor electrice și în alte tipuri de activități decât cele uzuale, precum cele din domeniul construcțiilor, colectarea deșeurilor sau lucrul la înălțime. Vehiculele oferă posibilitatea a de a instala diferite tipuri de ePTO-uri de până la 15 kW, pentru alimentarea unităților frigorifice, a macaralelor și a altor suprastructuri solicitante, cum ar fi colectarea deșeurilor și nacele. Noul model eDAILY poate fi deja comandat în toată Europa, iar livrările vor începe în 2023.





Garanția bateriei

eDAILY poate fi echipat cu una, două sau trei baterii. Bateriile beneficiază de o garanție de până la opt ani și până la 250.000 kilometri parcurși.

Totodată, garanția permite înlocuirea bateriei atunci când capacitatea acesteia scade sub 80%. eDAILY poate fi reîncărcat de la stațiile de încărcare private, industriale sau casnice.

Opțiunile includ încărcarea rapidă la 80kW, care crește autonomia vehiculului cu până la 100 kilometri în doar 30 de minute. Sistemul electric al modelului eDAILY a fost testat cu succes în condiții extreme, de la -30°C la +50°C.

Servicii dedicate

IVECO oferă cu eDAILY o gamă complexă de servicii dedicate, care includ aplicația eDAILY Routing, care interacționează cu vehiculul pentru a estima autonomia acestuia și numărul de încărcări necesare ale bateriei pentru a ajunge la destinație. Aplicația IVECO ON Easy Daily, dotată cu asistentul vocal IVECO DRIVER PAL, oferă șoferului informații despre starea vehiculului, nivelul bateriei, programarea de la distanță a reîncărcării, navigarea către stațiile de reîncărcare și multe altele.

Odată cu lansarea modelului eDAILY, IVECO își extinde și portofoliul

de servicii cu noi soluții dedicate de eMobility. Proprietarii eDAILY vor beneficia de o serie de servicii personalizate special concepute pentru vehiculele electrice cu baterii, care includ controlul inteligent al energiei, monitorizarea consumului de energie și managementul operațiunilor de încărcare. Clienții companiei vor avea la dispoziție și o serie de servicii suplimentare activate pentru conectivitate.

Tigrotto și Leoncino

Două ediții speciale Daily dezvăluite în timpul conferinței de presă oferă o combinație unică de elemente vintage și futuriste, deoarece se inspiră din două vehicule emblematic OM din anii '50 și '60, Tigrotto și Leoncino. Aceste vehicule au jucat un rol fundamental în lumea transporturilor, punându-și amprenta asupra economiei în plină expansiune din acei ani. Ediția specială Leoncino este o interpretare vintage a



IVECO  **-WAY**
DRIVE THE NEW WAY.



noului eDAILY, în timp ce Tigrotto este o variantă a 4x4 Daily.

Doar 0,02% din totalul vehiculelor de marfă înmatriculate în România în 2020 au fost electrice, se arată în studiul Viitorul Mobilității în România, realizat de Deloitte pentru Confederația Patronală Concordia. Potrivit aceluiași studiu, cea mai mare parte a înmatriculărilor de vehicule electrice este estimată a avea loc după 2025, bornă la care infrastructura de încărcare ar trebui să ajungă la peste 40.000 de puncte de încărcare. Până în anul 2030, se estimează că aproximativ 13% din parcul auto din România va fi reprezentat de vehiculele electrice.

Despre IVECO

IVECO este o marcă a Iveco Group N.V. (MI: IVG). IVECO proiectează, produce și comercializează o gamă largă de vehicule comerciale ușoare, medii și grele, camioane off-road și vehicule pentru aplicații precum misiuni off-road. Gama largă de produse a mărcii include Daily, un vehicul care acoperă segmentul de vehicule cu greutatea de 3,3 – 7,2 tone, Eurocargo de la 6 – 19 tone și, în segmentul greu de peste 16 tone, gama IVECO WAY cu IVECO on-road, S-WAY, IVECO T-WAY off-road și IVECO X-WAY pentru misiuni off-road ușoare. În plus, marca IVECO Astra construiește camioane offroad, basculante rigide și articulate, precum și vehicule speciale.

IVECO are aproape 21.000 de angajați la nivel global și deține unități de producție în șapte țări din Europa, Asia, Africa, Oceania și America Latină, unde produce vehicule cu cele mai noi tehnologii. Cele 4.200 de puncte de vânzare și service din peste 160 de țări garantează suport tehnic oriunde se află vehiculele IVECO.



OKTOBERFEST SCHMITZ CARGOBULL ROMÂNIA 2022

Oktoberfest 2022 este primul eveniment organizat de Schmitz Cargobull România după cei doi ani de pandemie.

Schmitz Cargobull România a organizat deja tradiționalul SCB Oktoberfest – o oportunitate de a lua pulsul pieței, a întâlni jucători importanți și, bineînțeles, de a cunoaște cele mai recente inovații în materie de semiremorci. Inspirat de motto-ul "Innovations for Transport Efficiency", participanții la eveniment au putut testa cele mai noi produse Schmitz, concepute special pentru îmbunătățirea eficienței economice pentru utilizatori. Primul model din gama EcoGeneration poate fi acum comandat în România. Sub deviza – "Rethinking sustainability", prin cele 3 variante EcoFIX, EcoFLEX și EcoVARIOS, Schmitz Cargobull, în calitate de lider de piață, contribuie la reducerea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil în transportul rutier. EcoFlex și EcoVarios au o înălțime ajustabilă în două trepte pentru a asigura atât transportul de volum cât și poziția aerodinamică. La extensie maximă, înălțimea totală este de 4 metri, atât în față cât și în spate. Partea



MEC DIESEL

SPARE PARTS SPECIALIST

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



Preturi super competitive



Acces la specificații tehnice



Rețea națională cu 14 depozite și birouri comerciale



Consiliere profesională



Programe de loialitate pentru clienții finali și partenerii de service



Peste 20 000 de repere unice în stoc

www.mecdiesel.ro

webshop.mecdiesel.ro

contact@mecdiesel.ro





din spate a semiremorcii poate fi coborâtă cu 50 de centimetri, obținând forma aerodinamică optimizată pentru reducerea consumului de combustibil. În poziție Eco, semiremorca se pretează pentru transportul de mărfuri generale grele, băuturi, role de tablă sau de hârtie, sau alte mărfuri ce nu necesită înălțime utilă mai mare de 2200 mm. O premieră absolută în Europa a fost prezentarea EcoVarios, potrivit mai ales pentru mărfurile de volum și pentru industria de automotive.

Ca la Ecoflex, la extensie maximă, înălțimea totală este de 4 metri, atât în față cât și în spate. În modul Eco, înălțimea în interior este de 3 metri. Pe lângă acestea, au fost prezentate și basculantele SKI 7.2 și 8.2 și tradiționala semiremorcă frigorifică SKO cu sistemele antifurt TL3 și TL4 și agregatul frigorific de ultimă generație SCU.

"Venim cu inovațiile pe care le-am prezentat la IAA. Am decis să aducem cele mai noi semiremorci și cele mai noi tehnologii.

Am venit cu cele două semiremorci din gama EcoGeneration, cu semiremorca EcoFlex pentru capete tractor standard și EcoVarios pentru capete tractor standard, mega și midi.

Ambele variante pot fi deja comandate fără niciun fel de problemă.

Am mai prezentat cele două semiremorci frigorifice, ambele echipate cu agregatul SCU - Schmitz Cargobull Cooling Unit, de ultimă generație. Nu am venit cu varianta d80, am venit cu varianta V2.0, o variantă mult mai puternică pentru că cei doi clienți au optat pentru certificări Pharma și pentru



sisteme de siguranță, destul de complicate.
Ca element de noutate, am prezentat și varianta TL4, un sistem avansat pentru



blocarea ușilor pentru semiremorcile frigorifice.
Am prezentat și două camioane cu suprastructură izotermă și frigorifică pentru transport de curierat și pentru transport de marfă sub temperatură controlată, pentru toate tipurile de marketuri, micro și supermarketuri. Pe lângă aceste vehicule, mai prezentăm și semiremorcile basculabile,

acest standard al robusteții. Venim cu variantele de semiremorci prezentate la IAA, în varianta de construcție pentru România, cu care sperăm să le ușurăm viața transportatorilor și să le oferim un plus de masă utilă pe care îl pot transporta, pentru a câștiga, bineînțeles, mai mult.
Avem parteneri prezenți din lumea transporturilor: producători de camioane,

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





service-uri partenerie, clienți și potențiali clienți, colaboratori din zona de finanțare, firme de consultanță. Ne dorim ca această platformă să ofere clienților posibilitatea de a discuta întreaga gamă de posibile parteneriate. Toată echipa Schmitz Cargobull este prezentă, din toată țara. Ca număr de participanți, ne ridicăm la aproximativ 130 de persoane, cam atât am estimat și la începutul evenimentului. Ne bucurăm să ne revedem cu partenerii, cu clienții, cu presa, cu toată lumea, după atâta timp!", ne-a declarat George Badea, Regional Product Manager Schmitz Cargobull.



PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE
CONSTRUCȚII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





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

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

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

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: În sectorul privat există o rețineră în legătură cu angajarea unor persoane fără experiență. Care credeți că este motivul acestei reticente?

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

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

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

Episodul 05

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

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

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

Episodul 04

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

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

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

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



Episodul 03

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

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

Episodul 02

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

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

Episodul 01

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

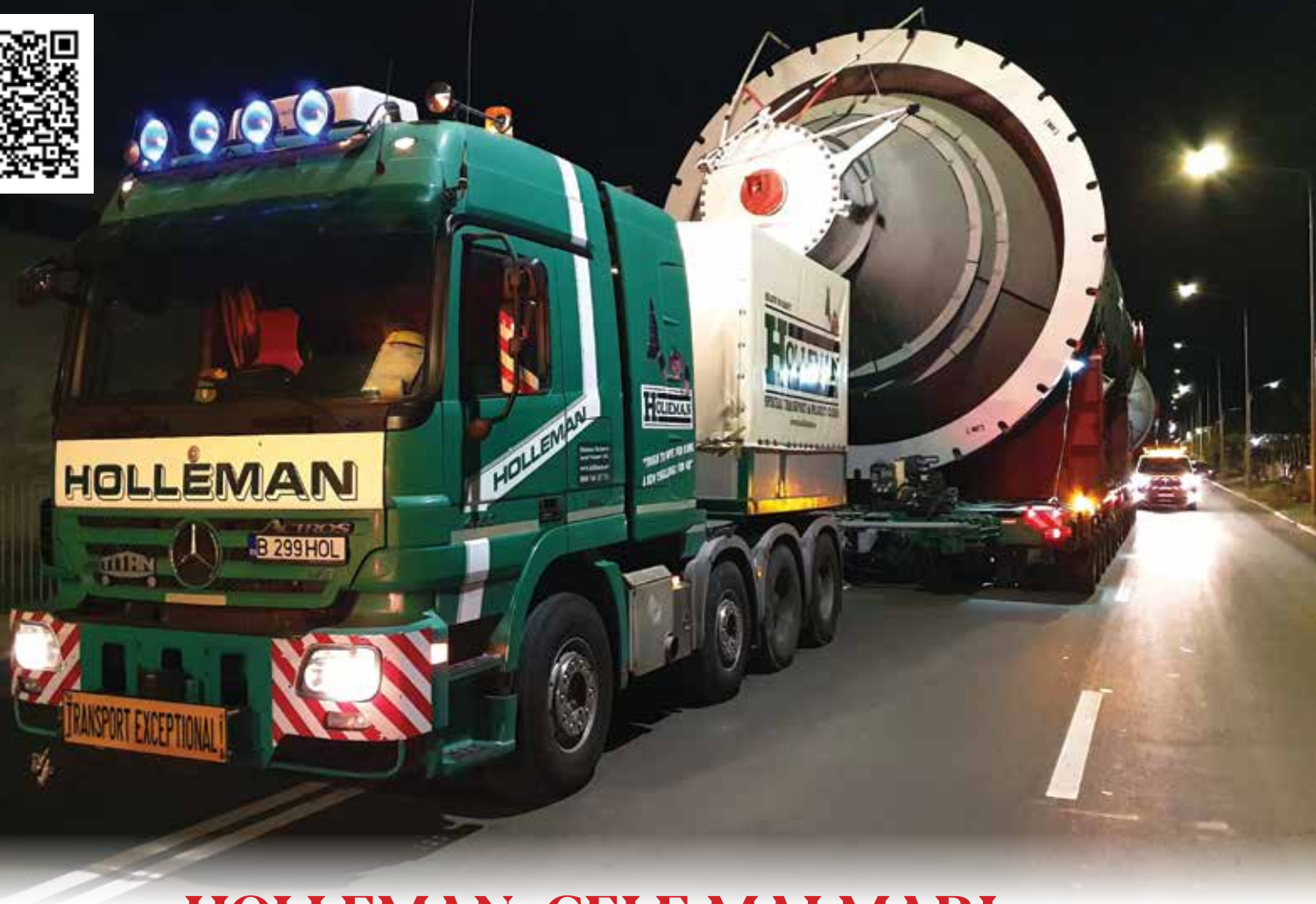
Pandemia a dus la o scădere a volumelor din transportul rutier de marfă și de persoane. Transportul de construcții la rămas la același nivel. Cum credeți că se explică acest lucru?

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

Explicația că transportul de construcții nu a scăzut se datorează faptului că guvernul a făcut infuzie de capital în proiectele care se derulau. Cred că e o soluție foarte bună.

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





HOLLEMAN: CELE MAI MARI TRANSPORTURI AGABARITICE DIN ISTORIA FIRMEI

Firma Holleman Special Transport & Project Cargo sărbătorește în acest an 25 de ani de activitate pe piața românească și 85 de ani de existență.



Uriașa experiență a companiei în domeniul transporturilor speciale a fost demonstrată în perioada 21-24 septembrie 2022, când echipa Holleman a realizat cele mai mari transporturi agabaritice din istoria firmei.

Astfel, s-au efectuat transporturi agabaritice de mari dimensiuni și greutate, ceea ce a presupus blocarea totală a circulației rutiere, pe anumite sectoare de drum, în anumite intervale orare, după cum urmează:

- în data de 21 septembrie 2022, TUR cu ÎNCĂRCĂTURĂ, începând cu ora 21:30, un convoi de două camioane, cu plecare de la IMGB Berceni (jud. Ilfov) către Brazi (jud. Prahova) având fiecare lățimea de 7 m, lungimea de 47m, înălțimea de 8,2 m și masa de 364 tone.
Ruta: IMGB Walter Tosto - Șoseaua de Centura București - Intersecția cu A2 (blocare temporară A2) - Afumați - Urziceni - Albești Paleologu - Valea Călugărească - Bucov - Centura Sud Ploiești - Bărcănești - DN1 - Rafinăria



Petrobrazii;

- În data de 25 septembrie 2022, RETUR fără încărcătură, începând cu ora 22.00, un convoi de două camioane, cu plecare de la Brazi (jud. Prahova) către IMGB Berceni (jud. Ilfov) având fiecare lăţimea de 6,5 m şi masa de 143,5 tone. În data de 27 septembrie se va relua acelaşi ciclu.

Transporturile sunt de importanţă naţională. Convoiu a fost însoţit de echipaje ale Poliţiei Rutiere, autovehicule însoţitoare de transport agabaritic şi echipe ale reţelelor de electricitate şi comunicaţii, care au efectuat lucrări specifice.

În videoclipul filmat în ziua în care a pornit convoiul agabaritic din Bucureşti, George Niţă, directorul general Holleman, ne-a oferit mai multe amănunte despre "bucătăria internă" a acestei operaţiuni: "Firma Holleman din România împlineşte în acest an 25 de ani de activitate. Firma Holleman din Olanda, acum 25 de ani, când ne-am cunoscut, avea scris pe toate camioanele 60 de ani de activitate. Deci, în total, o tradiţie de 85 de ani.

În seara aceasta avem un transport agabaritic de la Bucureşti, de la Walter Tosto, la pe platforma IMGB, până la rafinăria Petrobrazii.

Ducem camere de coxare, de 185 de tone greutate proprie, dar transportul ajunge, cu două capete tractor trăgătoare la maxim, la 360 de tone. Avem 8,30 metri înălţime şi 7,05 lăţime. Avem dispuse, 14 plus 14, în total 28 de axe, lateral, side-by-side.

Avem un traseu deosebit. Ne întâlnim cu autostrada A2, pe sub care nu putem



trece pe Şoseaua de Centură Bucureşti. Şi atunci urcăm pe A2, mergem către Bucureşti în sens opus, după care ne întoarcem la sensul giratoriu de la Anghel Saligny înapoi către Constanţa. Ieşim pe bretea care leagă A2 de centură, după care ne continuăm drumul până la Urziceni. Avem trecere de cale ferată dublă electrificată la Albeşti-Paleologu. După care, prin Valea Călugărească ajungem la Centura de Sud a Ploieştiului, unde avem o altă cale ferată electrificată, de trecut. Trebuie să continuăm la dreapta, pe DN1, pentru a ajunge la rafinărie. Acolo mai facem o manevră, ca să putem să intrăm pe bretea venind dinspre Braşov în Petrom. Acolo alte manevre în faţă la Petrom pentru a face la stânga. Şi aşa, mai departe, ajungem la intrarea din lateral a rafinăriei şi către site. Sunt patru obiecte de acest fel. Transportăm împreună cu Walter Tosto, trebuie să mai facem după acest transport încă unul identic. Durează circa trei zile un transport doar pentru că avem de desfăcut tot felul de cabluri electrice, de telefonie, de date, de televiziune. Avem multe alte obstacole, gen indicatoare de peste drum, indicatoare rutiere de tot felul. Toate lucrurile acestea necesită un efort sincronizat.

Pe de o parte, mă bucur de ajutorul colegilor mei. Îl nominalizez aici pe domnul Nicu Boruz, şef de proiect, care face o treabă foarte bună. Şi trebuie să le mulţumesc şi autorităţilor că au fost foarte drăguţe şi au înţeles însemnătatea transportului, care e transport naţional.

Că eram noi, că erau alţii, transportul tot trebuia făcut, deranjul tot trebuia realizat. Dumnealor au avut înţelegerea de a ne ajuta într-un termen scurt şi apreciez şi le mulţumesc!

Altfel, tot colegilor mei, şoferi, însoţire, planificare, trebuie să le aduc aceleaşi mulţumiri şi să le urez tuturor succes pe mai departe."

"Vreau să spun despre şoferul care conduce acest mare transport. Se numeşte Cristi Georgescu. Lucrează cu noi de peste 20 de ani şi este un talent în domeniu. Mai nou este trainer de şoferi dar acum are plăcerea să conducă cel mai mare transport din ultimii ani pe care îl facem.

Vreau să adaug că este un om căruia îi place să şi dea. Îi place să îi înveţe pe alţii ce ştie şi îl apreciez foarte mult.", a adăugat George Niţă, directorul general Holleman.



Semiremorca basculantă S.KI cu izolaţie termică completă pentru transportul de asfalt la temperatură controlată. Bena basculabilă M.KI pentru transportul de materiale de construcţii.

Schmitz Cargobull România SRL:
info.romania@cargobull.com,
www.cargobull.com/ro
Birouri: Bucureşti 0723.266.287;
0721.250.751 - Iaşi 0727.770.326
Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315
Timişoara - tel. 0735.212.052

**SCHMITZ
CARGOBULL**
The Trailer Company.

Încărcare optimizată. Produse robuste



NIKOLA TRE BEV VERSIUNEA EUROPEANĂ A MODELULUI 4X2 ARTIC

IVECO a anunțat, la IAA 2022, lansarea versiunii europene a modelului 4x2 Artic a Nikola Tre BEV, dezvoltat împreună cu partenerul său strategic Nikola.

Versiunea europeană 4x2 Artic a Nikola Tre Battery Electric (BEV) este un camion electric cu emisii zero, cu cea mai bună autonomie din clasa sa, de 500 km, și performanță pentru a finaliza o gamă largă de misiuni regionale. „Astăzi lansăm primele produse pentru piața europeană ale parteneriatului puternic IVECO cu Nikola Corporation. Echipa noastră a proiectat împreună o platformă modulară capabilă pe care pot fi montate atât pile de combustie, cât și baterii. Este prima platformă modulară electrică pentru camioane care poate funcționa cu două surse de energie: baterie electrică pentru misiuni de aproximativ 500 de kilometri

și pile de combustie cu hidrogen pentru transportul de până la 800 kilometri. O adevărată revoluție care marchează un pas tangibil către obiectivul nostru ambițios de a atinge un transport cu emisii zero”, a declarat Luca Sra, Președintele Truck Business Unit din grupul Iveco.

Vehiculul, care are un ampatament de 4.021 milimetri, dispune de nouă baterii cu o capacitate totală de stocare a energiei de până la 738 kWh, care oferă o autonomie de aproximativ 500 kilometri. Alimentarea de la o priză de 175 kW durează aproximativ 162 de minute. În cursul acestui an urmează să fie disponibile și încărcătoarele de până la 350 kW.

„Camioanele Nikola Tre, marchează o schimbare radicală a transportului comercial. Dezvoltate special ca vehicule electrice, acestea oferă performanță și experiență de condus capabile să concureze cu colegile lor cu motor diesel în cele mai grele misiuni grele. Ele oferă soluții cu zero emisii viabile din punct de vedere operațional și financiar pentru aplicații regionale și transport pe distanțe lungi, care vor oferi clienților un adevărat avantaj competitiv”, afirmă Michael Lohscheller, președinte, Nikola Corporation.

Totodată, la standul IVECO de la IAA 2022 a fost expus și vehiculul electric cu pile de combustie Nikola Tre (FCEV) în versiunea Beta, oferind o imagine asupra soluției de propulsie electrică care va echipa în curând vehiculele destinate curselor lungi și o piatră de hotar în progresul IVECO către obiectivul său de zero emisii de carbon până în 2040. Versiunea beta a vehiculului Nikola Tre FCEV Artic, alimentată de aproximativ 70 de kilograme de hidrogen la o presiune de 700 de bari, împreună cu timpul de alimentare rapidă de puțin sub 20 de minute, va permite o autonomie de până la 800 kilometri. Acest model va intra pe piața europeană în 2024.



VARTA® PROMOTIVE AGM – PERFORMANȚĂ 24/7



Acceptanță la încărcare formidabilă. Capacitate extraordinară de descărcare profundă. Rezistență la vibrații conformă celui mai ridicat standard, V4. Aceste caracteristici remarcabile fac ca VARTA ProMotive AGM să asigure 24/7 funcționalitatea, performanța și fiabilitatea vehiculelor comerciale de astăzi și de mâine.



ECHIPARE
ORIGINALĂ



FABRICATĂ
ÎN GERMANIA

Totul pornește cu  **VARTA®**

TESTATĂ ȘI FIABILĂ ÎN TOATĂ EUROPA.



DE CE TEHNOLOGIA AGM ESTE UN MUST HAVE PENTRU CAMIOANE MODERNE?



Producătorii de camioane - atât pentru prima echipare, cât și pentru produsele comercializate ca piese de schimb de origine – dar și transportatorii solicită produse de calitate superioară ridicată. Din acest punct de vedere, VARTA® ProMotive AGM a reprezentat un punct de cotitură în dezvoltarea bateriilor pentru vehicule comerciale. Utilizând cea mai recentă tehnologie AGM, aceste produse revoluționare întrunesc și chiar depășesc cerințele producătorilor de vehicule comerciale. Dar ce anume face bateriile VARTA AGM unice?

Vehiculele comerciale s-au schimbat semnificativ de-a lungul anilor. Funcțiile avansate de economisire de carburant și cele de confort, noile reglementări guvernamentale cu privire la normele de poluare dar și schimbările continue ale profilului de conducere (timp de condus micșorat, timp de staționare mai mari, pe ansamblu creșterea timpului petrecut efectiv în camion de către conducător) afectează bateria în multe feluri. Astfel, a devenit vitală performanța unor indicatori precum reîncărcarea foarte rapidă, durata de viață, rezistența la vibrații sau capacitatea de descărcare profundă. Din acest motiv, VARTA ProMotive AGM este bateria preferată de toți marii producători pentru echiparea corespunzătoare a vehiculelor comerciale.

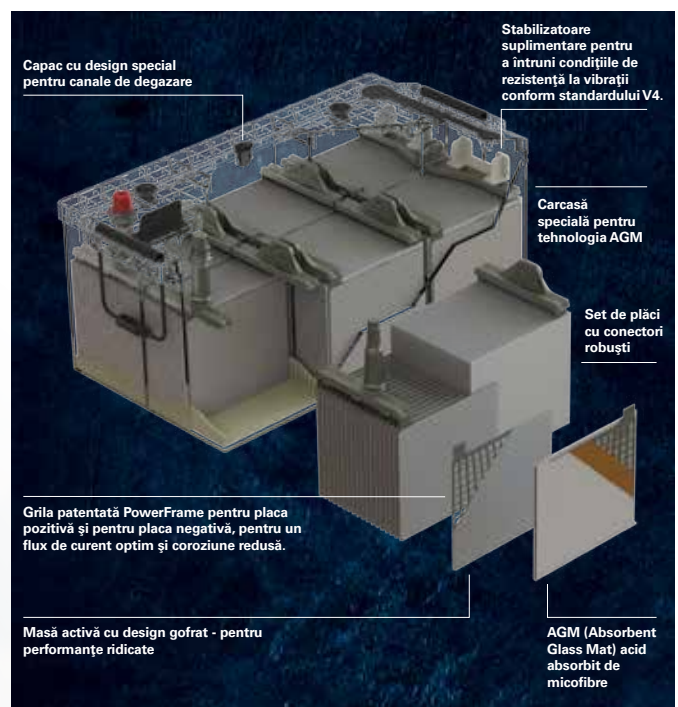
Fibra de sticlă absorbantă întâlnește grilele PowerFrame

Ce face ca această baterie să fie atât de specială? Scrie chiar în denumirea ei: „Absorbent Glass Mat” sau, pe scurt, AGM. Acest material absoarbe electrolitul ca un burete, eliminând astfel riscul de sulfatare și oferind o stabilitate foarte mare a ciclurilor de încărcare-descărcare. Cum cel mai mare inamic al bateriilor convenționale a fost eliminat – stratificarea acidului care conduce la sulfatare – pierderile de capacitate sunt reduse

Krystof Leporowski,
Senior Service Technician,
Elkor Transport,
Posen, Polonia

la minim, rezultând astfel o durată de viață mult mai mare în comparație cu bateriile convenționale.

O caracteristică unică a bateriilor VARTA AGM este grila patentată PowerFrame. VARTA ProMotive AGM este prima baterie la care grila PowerFrame este utilizată atât pentru placa pozitivă cât și pentru cea negativă, lucru care se reflectă direct în performanțe optime și capacitatea de pornire chiar și când bateria este descărcată.



Toate aceste elemente constructive permit ca o baterie AGM să fie încărcată și descărcată în repetate rânduri, fără a-i fi afectată performanța și fără a suferi pierderi ale capacității.

Datorită tehnologiei patentate, grila PowerFrame® este de până la trei ori mai rezistentă la coroziune decât orice alt tip de grilă și oferă un flux electric cu până la 60%* mai performant, pentru o mai bună conectivitate.

Ciclurile de încărcare și descărcarea profundă

Odată cu creșterea numărului de consumatori de energie electrică, a crescut importanța capacității de descărcare profundă (DoD) a bateriei. Datorită construcției speciale, VARTA ProMotive AGM poate fi descărcată până la 80% fără a compromite durata de viață a bateriei, o cerință cheie

*pe baza comparației cu alte tehnologii de grile în testare pe teren cu flote

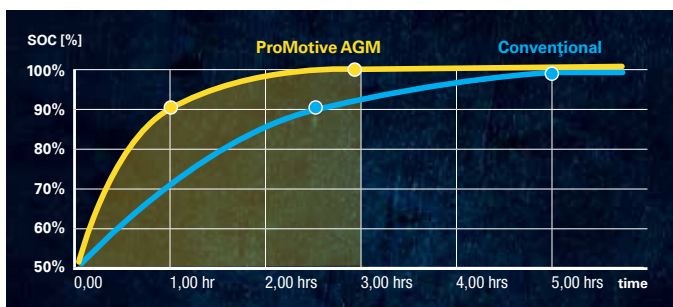
pentru vehiculele comerciale de ultimă generație, echipate cu funcții avansate pentru economisirea de carburant sau funcții pentru confort. În comparație, la o baterie cu tehnologie convențională se recomandă o descărcare de maxim 20% pentru a nu afecta durata de viață a bateriei. Ciclul de viață este un indicator fundamental când vine vorba despre aplicații avansate și solicitante. Acesta definește de câte ori o baterie poate fi descărcată și reîncărcată până când va atinge limita duratei de viață. VARTA ProMotive AGM oferă un număr de cicluri de încărcare-descărcare de până la 6 ori mai mare față de bateriile convenționale. Datorită stabilității ciclurilor de încărcare-descărcare și capacității de descărcare profundă (DoD), AGM este tehnologia perfectă pentru vehiculele comerciale care trebuie să alimenteze mulți consumatori de electricitate, atât în timpul șofatului cât și în perioadele de staționare, inclusiv de-a lungul nopților pe care șoferii le petrec în cabină.

„Asta e extrem de util pentru compania noastră. Pe lângă funcțiile obișnuite de confort și sistemele de economisire a combustibilului, camioanele noastre au la bord telematică pentru flote. Sunt adunate date foarte importante, corelând tehnologia GPS, senzorii și sistemele de diagnoză de la bordul camioanelor. Toate aceste instrumente trebuie alimentate și atunci când camionul rulează, dar și când acesta este staționat” explică Krystof Leporowski, Senior Service Technician la Elkor Transport din Polonia.

Acceptanța la încărcare – un factor critic pentru bateriile convenționale

„Tehnologia AGM permite ca bateria să livreze și să absoarbă simultan cantități foarte mari de energie. Asta înseamnă că bateria va fi complet încărcată în numai câteva ore”, spune Thorsten Werle, Engineering Design Lead Heavy Duty la Clarios EMEA, cu privire la acceptanța la încărcare.

Aceasta este capacitatea unei baterii de a accepta și a stoca energie luând în considerare factori precum temperatura, starea de încărcare, tensiunea de încărcare sau istoricul bateriei. VARTA ProMotive AGM oferă o acceptanță la încărcare superioară, comparativ cu bateriile convenționale. Pur și simplu, VARTA ProMotive AGM se reîncarcă mult mai repede. De exemplu, o baterie AGM pe jumătate descărcată va reveni la o stare de încărcare de 90% în numai o oră, iar la 100% în mai puțin de 3 ore de condus. În comparație, o baterie convențională are nevoie de 2,5 ore pentru a reveni la nivelul de încărcare de 90% și de mai mult de 5 ore pentru a fi complet încărcată. De foarte multe ori, aceste baterii convenționale nu pot



AGM ajunge de la 50% la 100% stare de încărcare (SOC) mult mai rapid decât o baterie convențională.

fi reîncărcate complet din cauza tensiunii scăzute de încărcare a vehiculului. Bateriile AGM însă sunt mult mai eficiente când reîncărcarea se face cu o tensiune scăzută și pot fi reîncărcate complet.

O cauză majoră pentru care acceptanța la încărcare scade este stratificarea acidului. Aceasta constă în acumularea de acid sulfuric în partea de jos a celulei și a unui amestec neomogen de electrolit. Iar asta conduce la o sulfatare mai rapidă a plăcilor, la o capacitate redusă și, prin urmare, la defectarea bateriei. În bateriile cu tehnologie AGM stratificarea nu există, astfel nu există

nici schimbări de tensiune asociate. Cu ajutorul designului PowerFrame®, o baterie AGM generează putere mai mult decât suficientă pentru caracteristici de pornire, chiar dacă nivelul de încărcare este extrem de scăzut.

Fiabile și construite să reziste

În multe camioane moderne, rezervoarele AdBlue și rezervoarele mai mari de combustibil au dus la schimbarea locului de instalare a bateriilor, acestea fiind relocate la capăt de șasiu. În această poziție, ele trebuie să poată rezista la vibrații și șocuri mari, precum și la oscilații și vibrații constante cauzate de rularea propriu-zisă. Bateriile convenționale nu pot rezista acestor probleme inerente și durata lor de viață este extrem de redusă.

„Înainte înlocuiam 30% din bateriile noastre din cauza unor daune serioase. Prin urmare, am simțit atunci nevoia de baterii mai eficiente, mai rezistente și cu o durată de viață mai mare” își amintește Leporowski.

Cerințe noi pentru camioanele de cursă lungă

Pentru ca bateriile pentru vehicule comerciale să îndeplinească cerințele transportului modern de mărfuri pe distanțe lungi, standardul european pentru baterii EN50342 a fost revizuit. Noua directivă V4 realizează o mai bună aproximare a operațiunilor din viața reală. Acum bateriile trebuie să reziste la un test de vibrații de cinci ore pe toate cele trei axe spațiale pe un spectru de frecvență de la 5 la 100 Herți. Ceea ce sună complicat este practic un test care simulează cele mai extreme condiții din viața reală pentru baterii. Foarte puține produse de pe piață pot fixa electrolitul, au carcase turnate prin injecție și conectori optimizați și mai rezistenți.

Pregătiți pentru viitor

VARTA AGM este alegerea producătorilor atunci când vine vorba de montarea celei mai bune tehnologii de baterii disponibile – astăzi dar și în viitor. Producătorii de echipamente originale au în vedere VARTA ProMotive AGM chiar și pentru viitoarele E-Trucks.

La vehiculele complet electrice, bateria AGM joacă un rol major în susținerea rețelei de joasă tensiune.

Acesta alimentează sistemul electric al vehiculului și asigură funcționarea corectă a sistemelor relevante pentru siguranță, cum ar fi iluminarea, frânele, direcția și sistemele din cabină, chiar și în timpul unei întreruperi a sistemului de înaltă tensiune. Pentru E-Trucks dar și pentru sistemele de siguranță viitoare (cum ar fi conducerea autonomă), producătorii de vehicule sunt conștienți că bateria VARTA ProMotive AGM se potrivește perfect pentru aceste aplicații.

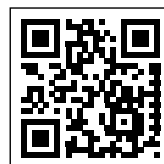
VARTA Fleet Program: legătura ta directă cu producătorul

Complexitatea tot mai mare a camioanelor moderne reprezintă o provocare majoră pentru companiile de transport. Pentru a ne asigura că flotele fac față cu brio acestor schimbări, la VARTA am creat și serviciul de asistență pentru flote, prin VARTA Fleet Program. Cel mai important este că, prin intermediul acestui program, sunteți mereu în contact direct cu unul dintre specialiștii noștri.

Clarios România

Str. Ghe. Țițeica 121C, et 6, sect 2
020295 București, România

www.varta-automotive.ro





SANȚIUNILE DIN ORDONANȚA E-TRANSPORT, AMÂNATE PÂNĂ LA 1 IANUARIE

Un proiect de OUG publicat de către Ministerul Finanțelor prevede amânarea cu încă trei luni a aplicării sancțiunilor specificate în Ordonanța e-Transport, până la 1 ianuarie 2023.

Aceasta este a doua modificare a termenului de aplicare a sancțiunilor. În luna iulie autoritățile au decis prorogarea termenului de aplicare a sancțiunilor pentru neconformarea la utilizarea sistemului RO e-Transport până la 1 octombrie 2022.

Cele mai importante prevederi ale implementării eTransport

Importatorii și exportatorii vizați

direct de noul sistem sunt cei care comercializează următoarele categorii de bunuri:

Legume, plante, rădăcini și tuberculi, alimentare, care se încadrează la codurile NC de la 0701 la 0714 inclusiv Fructe comestibile; coji de citrice sau de pepeni, care se încadrează la codurile NC de la 0801 la 0814 inclusiv năuturi, lichide alcoolice și oțet, care se încadrează la codurile NC de la 2201 la 2208 inclusiv sare; sulf; pământuri și

pietre; ipsos, var și ciment, care se încadrează la codurile NC 2505 și 2517; îmbrăcăminte și accesorii de îmbrăcăminte, tricotate sau croșetate, care se încadrează la codurile NC de la 6101 la 6117 inclusiv îmbrăcăminte și accesorii de îmbrăcăminte, altele decât cele tricotate sau croșetate, care se încadrează la codurile NC de la 6201 la 6212 inclusiv și la codurile NC de la 6214 la 6217 inclusiv încălțăminte, ghete și articole similare; părți ale acestor articole, care se încadrează la codurile NC de la 6401 la 6405 inclusiv ontă, fier și oțel, care se încadrează la codurile NC 7213 și 7214

Cine are obligația de declarare?

Conform prevederilor Ordonanței, vor avea obligația de declarare în Sistemul RO e-Transport:

- Destinatarul menționat în declarația vamală de import,
- Expeditorul menționat în declarația vamală de export,
- Beneficiarul achizițiilor intracomunitare de bunuri, furnizorul în cazul livrărilor locale și intracomunitare de bunuri,
- Depozitarul - pentru mărfurile intracomunitare aflate în tranzit, atât pentru bunurile descărcate pe teritoriul României spre depozitare sau pentru formarea unui nou





transport, cât și pentru bunurile încărcate după depozitare sau după formarea unui nou transport național.

Ce este UIT?

Este codul unic generat de Sistemul RO e-Transport prin intermediul căruia se identifică bunurile care fac obiectul transportului de bunuri cu risc fiscal ridicat.

În sistem vor fi înregistrate datele referitoare la expeditor, beneficiar, denumirea, caracteristicile, cantitățile, contravaloarea bunurilor transportate, locurile de încărcare și descărcare, informații despre mijlocul de transport utilizat. Entitatea care are obligația să declare în sistem (vezi categoriile anterior menționate), va pune la dispoziția transportatorului acest cod UIT, care va fi înscris obligatoriu pe documentul de transport.

Contravenții și Sancțiuni: de la 1 ianuarie

Nedeclararea în RO e-Factura a datelor referitoare la transporturile de bunuri cu risc fiscal ridicat, astfel încât să poată fi identificate prin codul UIT,

Utilizarea de către transportator a unui cod UIT expirat,

Descărcarea pe teritoriul României a bunurilor care fac obiectul tranzacțiilor intracomunitare aflate în tranzit, cu excepția celor care fac obiectul depozitării sau formării unui nou transport din una sau mai multe partide de bunuri,

Declararea unor cantități diferite decât cele transportate, se sancționează cu amendă de la 10.000 la 50.000 în cazul persoanelor fizice sau cu amendă de la 20.000 lei la 100.000 lei în cazul persoanelor juridice, precum și confiscarea contravalorii bunurilor nedeclarate,

Nepunerea la dispoziția transportatorului a codului UIT aferent bunurilor transportate în termenul prevăzut de Ordonanță, Modificarea datelor înregistrate în Sistemul RO e-Transport referitoare la transporturile de bunuri după prezentarea în punctul rutier de trecere a frontierei la intrarea în România / la locul de import, respectiv după punerea efectivă în mișcare a vehiculului, Nedeclararea în Sistemul RO e-Transport a datelor aferente transporturilor tuturor bunurilor, în cazul în care utilizatorul transportă atât bunuri cu risc fiscal ridicat cât și fără risc fiscal, se sancționează cu amendă de la 10.000 la 50.000 în cazul persoanelor fizice sau cu amendă de 20.000 lei la 100.000 lei în cazul persoanelor juridice, Nerespectarea obligației conducătorului vehiculului de transport de a prezenta la solicitarea organelor competente din cadrul

ANAF sau Autorității Vamale Române documentele care însoțesc transportul de bunuri cu risc fiscal ridicat, se sancționează cu amendă de la 5.000 la 10.000 lei.

Excepții de la obligația declarării în sistemul RO e-Transport

Transporturile de bunuri destinate misiunilor diplomatice și oficiilor consulare, organizațiilor internaționale, forțelor armate ale statelor membre NATO, Uniunii Europene, statelor membre ale Parteneriatului pentru Pace sau statelor cu care România a încheiat acorduri în domeniu sau ca urmare a executării contractelor clasificate potrivit legii sau a executării contractelor de achiziție publică care necesită impunerea, potrivit dispozițiilor legale, a unor măsuri speciale de securitate pentru protejarea unor interese esențiale de securitate ale statului.





ȘEFA TRANSPORTURILOR DIN UE: DRUMURILE DIN ROMÂNIA, NOTA 4

Comisarul european pentru transport Adina Vălean a declarat, într-un interviu acordat la Strasbourg, că nu poate da notă de trecere infrastructurii din țara.

Ea a apreciat că, datorită sprijinului acordat de Comisia Europeană printr-un grup de lucru special creat, cu multiplele finanțări și cu păstrarea unui ritm accelerat de abordare a problemelor, acest blocaj va putea fi spart și vom avea infrastructură. Comisarul european a vorbit în cadrul interviului și despre șansele ca autostrada Comarnic-Brașov să primească finanțare din fonduri europene apreciind totuși că pare să existe "o viziune asupra acestui proiect care este diferită de finanțarea din fonduri europene".

Reporter: Care sunt șansele ca România să primească finanțare de la Uniunea Europeană pentru autostrada Comarnic-Brașov?

Adina Vălean: România primește finanțare de la Comisia Europeană pe toate proiectele bine întocmite, pe care le depune spre finanțare.

Deci cred că v-am răspuns. Dacă România dorește finanțare din bani europeni face un proiect în acest sens, îl depune.

Șansele de reușită al cărui proiect îl depune România sunt destul de mari pentru că am înființat acest grup de lucru la nivel înalt care sprijină, pregătește proiectele mari de infrastructură ale României, înainte de a fi depuse către finanțare. Îi ajută practic pe cei care concep proiectele ca ele să fie în standardele potrivite pentru a fi finanțabile, asta pentru că ne-am dorit de la bun început, fiind comisar de transport pentru România, să găsim o metodă prin care expertiza europeană să sprijine absorbția banilor în infrastructura românească.

În acest sens, sunt lucruri pe care le-am făcut concret și le-am pus pe direcția bună, astfel încât România are un plan investițional pe zece ani. Avem un proiect, să spunem, pe

care îl agreem foarte mult, închiderea tronsonului de nod feroviar, care ar reprezenta baza pentru o linie de mare viteză Budapesta-Cluj-Sibiu-Brașov-București-Constanța, închiderea lui printr-un proiect de tunel, Predeal - Brașov. Avem de asemenea pe tronsonul de sud Arad-Caransebeș-Craiova-București, de asemenea proiecte care au fost discutate și care arată foarte bine spre finanțare către Uniunea Europeană.

România are acest proiect investițional, are fonduri de coeziune regională și, mai departe, are acces la fondurile de infrastructură prin Connecting Europe Facility, pe care o gestionează direct Directoratul meu, de transport, are de asemenea Planul Național de Redresare și Reziliență în care sunt multe proiecte de infrastructură. Deci finanțare europeană din plin. Dar prioritățile și proiectele pe care le dorește au fost

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



stabilite de către guvernul României, de către România, n-am putut să spunem noi, Comisia Europeană, fă acel proiect sau altul. Deci dacă ar vrea Comarnic-Brașov... dar cred că există, știu și eu, o intenție sau o viziune asupra acestui proiect, care este diferită de finanțarea din fonduri europene.

Reporter: Am asistat la discursul privind starea Uniunii al președintei Ursula von der Leyen, care a venit cu o serie de inițiative, în domeniul energiei, elementelor rare ș.a.m.d... Cum afectează toate aceste propuneri, toate aceste inițiative, domeniul pe care îl coordonați dumneavoastră, transporturile?

Adina Vălean: Domeniul pe care îl coordonez, ca și alte sectoare de activitate economică - spun asta, deși transporturile eu le consider din punct de vedere economic coloana vertebrală economică europeană, adică dacă ceva merge prost în logistică și în transporturi asta se simte în fibra întregului țesut economic - este afectat și acest sector, de criza energetică, de prețurile la energia electrică, am miniștri de transport europeni care sunt în legătură pentru că își pun problema dacă trebuie să reducă numărul de garnituri de tren electrice, pentru a reduce consumul. Deci sunt, de exemplu, companiile feroviare care sunt afectate de prețul curentului electric. Și sigur, lucrurile acestea

se simt, toate operațiunile implică utilizarea de o formă sau alta a unui anumit tip de energie, astfel încât, sigur, impactul este mare. Acum, din fericire, nu avem întreruperi în furnizarea serviciilor de transport, dar sigur că privim cu îngrijorare către viitor, de aceea toate măsurile pe care le anunță președinta pentru a încerca să limiteze efectele negative ale crizei energetice sunt așteptate și de sectorul transporturilor.

Reporter: În luna mai a anului curent, Comisia Europeană a anunțat o inițiativă prin care stabilea culoare de solidaritate pentru a ajuta Ucraina să-și exporte produsele agricole. La ce rezultate a dus inițiativa și cât de implicată a fost România în aceste acțiuni?

Adina Vălean: Colidoarele solidarității, care au menirea de a sprijini Ucraina și Republica Moldova, să nu uităm, pentru a-și derula în continuare exporturile și importurile, rutele comerciale, perturbate masiv de atacul, agresiunea nejustificată a Rusiei împotriva Ucrainei, sunt, așa spune, un succes. Este recunoscut ca atare și de partea ucraineană - au reușit din punct de vedere al produselor agricole - dacă ne uităm numai la ele - să scoată aproape 10 milioane de tone de produse agricole din Ucraina, contribuind astfel la reducerea prețului acestor produse pe piața mondială, la sprijinirea țărilor care au nevoie de importuri din

lumea largă, țări africane ș.a.m.d. Zece milioane de tone din care 1 milion de tone scos prin Marea Neagră, portul Odesa, prin coridorul stabilit cu ajutorul Națiunilor Unite și al Turciei. Restul, prin coridoarele solidarității europene. 50% prin Dunăre și portul Constanța - asta arată un rol extraordinar de important pe care România l-a jucat și îl joacă. Trebuie să afirm aprecierea mea pentru autoritățile din România, care, prin eforturi proprii, au reușit să pună la punct verigi lipsă, să intensifice, să ușureze acest transport, care, repet, deservește exporturile și importurile acestor țări. De asemenea, un exemplu al solidarității europene cu statele din prima linie, apreciez acordul, încheiat recent, de sprijin al Franței pentru România. Asta arată că solidaritatea poate funcționa, când o țară care se află în linia întâi la graniță, cum este România, și care a făcut eforturi foarte mari pentru a ajuta aceste coridoare ale solidarității, este la rândul ei sprijinită de o altă țară cu posibilități mai mari din Uniunea Europeană.

Reporter: Cancelarul german Olaf Scholz a declarat recent că România, Bulgaria și Croația îndeplinesc cerințele tehnice pentru aderarea la spațiul Schengen, afirmând că va acționa pentru ca ele să devină membre cu drepturi depline. Afirmatia a fost imediat salutăată de politicienii români și a dat naș-



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



tere la speculații privind o iminentă aderare a României la Schengen. Dumneavoastră, în contactele pe care le aveți la Bruxelles, ați simțit o schimbare de temperatură în jurul acestui subiect? Este acum un moment favorabil la nivel european pentru aderarea României la spațiul Schengen?

Adina Vălean: Să știți că temperatura a fost cea potrivită întotdeauna la Bruxelles, în mod tradițional (...) Comisia Europeană a sprijinit și a pledat pentru aderarea României la spațiul Schengen, pentru că la nivelul Comisiei se face evaluarea dacă un stat este pregătit din punct de vedere tehnic și întotdeauna Comisia a susținut că este pregătită România.

Acum, știm foarte bine că această decizie este una de natură politică și nu depinde de arhitectura instituțională europeană, ci strict de participării (...) în acest proiect, care este spațiul Schengen. Eu mă bucur că a făcut cancelarul german aceașta afirmație. În general am avut sprijinul afirmat, al Franței, al altor mari țări europene, mari în sensul de greutate economică și influență politică, dar până nu e toată lumea

de acord, acest lucru nu se poate întâmpla. Eu sper, ca odată în plus, să fie apreciat efortul României și prestația ei din punctul de vedere al siguranței frontierelor în cadrul acestui conflict și poate că, la o nouă evaluare, lucrurile vor merge mai bine.

Reporter: Ați spune, fiind parte din Comisia von der Leyen, că există poate o mai mare disponibilitate în cadrul Comisiei decât în alți ani de a renunța în sfârșit la Mecanismul de Cooperare și Verificare, pe care multe țări îl leagă, în mod nejustificat, de aderarea la Schengen?

Adina Vălean: Ce a adus nou această Comisie este acest mecanism al statului de drept la nivel european. Deci, cumva, să spunem, ștacheta s-a ridicat deasupra unor mecanisme bilaterale cu state membre. Eu am înțeles din declarațiile liderilor politici europeni și români că acesta este pasul următor firesc. Nu am alte amănunte să vă spun acum.

Reporter: Când ar putea UE renunța total la combustibilii fosili în transporturi și cu ce costuri?

Adina Vălean: Noi avem o strategie privind o mobilitate inteligentă și sustenabilă, care stabilește pașii pe care trebuie să îi parcurgem pentru a deveni un spațiu neutru din punct de vedere climateric până în 2050. În plus, pentru a spori ambiția și a accelera măsurile, avem adoptat un proiect care se numește Potrivit pentru 55 (Fit for 55), prin care ne propunem să reducem toate emisiile cu 55 % până în 2030. Toate sectoarele sunt implicate, printre ele și transporturile.

Acum, când ne uităm la fiecare dintre modurile care constituie sectorul de transport, dacă ne uităm la maritim, am propus pentru prima dată în lume un regulament prin care transportul maritim să-și reducă dramatic emisiile, prin folosirea unor combustibili mai puțin poluanți, mai puțin emitenți, să-și sporească de pildă eficiența energetică și așa mai departe. Pentru transportul aerian am propus un regulament care obligă companiile energetice ca atunci când se face alimentarea avioanelor care vin sau pleacă în/din spațiul european să existe un amestec obligatoriu cu combustibil alternativ, sustenabil, tot pentru a reduce emisiile. Avem nenumărate

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





regulamente propuse pentru a spori ponderea transportului feroviar în arhitectura de transport europeană, tocmai pentru că este un mod de transport mai puțin poluant. La fel pentru transportul fluvial. Pentru cel rutier avem un regulament care prevede instalarea de stații de reîncărcare pentru vehiculele electrice sau de alimentare cu hidrogen, obligativitatea unui minim pe toate rețelele de transport europene, astfel încât să spargem dilema, îmi iau mașină electrică, dar unde o încarc ș.a.m.d. Acum, sigur, noi trebuie să vedem cum se va schimba arhitectura din punct de vedere al producției de energie în Uniunea Europeană, pentru că nu ar fi sustenabil, de exemplu, toată electrificarea pe care o vedem în transportul rutier, dacă curentul electric este produs cu costuri mari sau nu în cantitate suficientă. Asta ar putea, bineînțeles, să afecteze aceste planuri ale noastre, dar se lucrează în paralel. De aceea e foarte important ce a anunțat președinta, în pachetul acesta de răspuns la criza energetică, creșterea numărului de facilități care să producă curent electric din surse regenerabile sau alternative, creșterea aportului hidrogenului în mixul energetic. Le-am menționat pe acestea două pentru că sunt relevante pentru transportul rutier. Direcția o știm, asta este, nu avem cum să ne abatem de la ea. Trebuie găsite mijloacele și soluțiile cele mai flexibile și bune pentru a nu rezolva o problemă într-o parte și a crea una în partea cealaltă. Sau cum vă dădeam exemplu cu costurile energiei electrice și electrificarea transportului rutier. Dar am încrede-

re că toate mințile care lucrează la aceste lucruri la nivel european, nu la Bruxelles, ci în fiecare din capitalele și guvernele europene, vor găsi cele mai potrivite soluții.

Reporter: Cât de mulțumită sunteți de infrastructura din România pe o scară de la 1 la 10?

Adina Vălean: Jos. Nu trece clasa, să spunem, asta pentru că am fost profesoară de matematică, nu poți da notă de trecere ca român infrastructurii. În schimb, pot să dau notă de trecere felului în care se raportează autoritățile la acest lucru. Mă uitați, de exemplu, pe toate condiționalitățile din PNRR pentru finanțare, pentru eliberarea tranșelor de finanțare. Mă uitați la cele din transporturi și, de exemplu, merg foarte bine toate, deci nu sesizez probleme majore sau întârzieri. Ceea ce înseamnă că suntem pe direcția potrivită. Cu sprijinul pe care l-am acordat de la Comisia Europeană cu acest grup de lucru, cu multiplele finanțări existente în momentul de față pe masă, cu bune intenții și păstrarea unui ritm accelerat de abordare a problemelor, cred că vom putea în sfârșit să spargem acest blocaj practic și să avem infrastructură.

Reporter: Ce soluții vedeți pentru redresarea situației din industria aviatică europeană? Cum vedeți viitorul acestei industrii?

Adina Vălean: Industria de transport aerian este una din cele mai performante din economiile europene, este și foarte competitivă global. Principala amenințare care există

acum este exact asta, și anume menținerea dificilă a statusului de competitor important global, pentru că avem în contextul internațional jucători care sunt susținuți masiv cu fonduri guvernamentale, nelimitate, ceea ce nu se întâmplă întotdeauna cu companiile aeriene europene. /.../ E nevoie de transport aerian. Există cerere, probabil că ea va crește, ceea ce trebuie să facă autoritățile și decidenții politici este să îmbunătățească cadrul de operare. Pentru a vă da un exemplu, există această propunere pe care o avem, a Cerului Unic European, care ar trebui să eficientizeze modul în care se desfășoară zborurile din punct de vedere al traseelor, să modernizeze tot ceea ce înseamnă traficul aerian, controlul de trafic aerian și care este blocată de foarte multă vreme în negocierile între Parlamentul European și Consiliu, din, să spunem, o încăpățănare, un naționalism al spațiului aerian, manifestat de multe dintre statele membre. Ori, e nevoie, pentru că pe măsură ce vor crește, va crește continuu cererea pentru transport aerian. Este nevoie ca și cerul să fie, ca spațiu de transport, organizat cât mai eficient.

Reporter: Și o ultimă întrebare, ce trebuie să facă România și cu ce costuri pentru ca trenurile să devină o opțiune importantă de transport și să nu mai înregistreze întârzieri atât de mari?

Adina Vălean: Pentru traficul feroviar în România există un "to do list". Este în primul rând vorba de investițiile în infrastructură. Bani trebuie folosiți și absorbiți. Atunci când apar blocajele, nu trebuie

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.





ascunse, ci trebuie imediat negociat cu finanțatorul, să zicem cu Comisia Europeană, mutarea fondurilor de pe un proiect pe altul. Cum s-a întâmplat, de exemplu, de când am venit eu pentru ultimul cadru financiar, am avut tronsoane de cale ferată finanțată din bani europeni care aveau întârzieri și am avut posibilitatea și am reușit să mutăm pe alte proiecte, care erau, să spunem, mai avansate, pentru a nu-i pierde. Există foarte mulți bani pentru ceea ce înseamnă transportul feroviar. Deci România nu are de făcut decât să își respecte termenele și proiectele pe care le are pentru acest domeniu. În rest, există regulamente europene, vor mai veni și altele în legătură cu serviciile aferente căii ferate, pentru că ai infrastructura, dar după aceea trebuie ca ceea ce se oferă ca serviciu atât pentru transportatorii de marfă, cât și pentru călători, să aibă o anumită calitate. De exemplu, pentru călători, să ai posibilitatea să-ți iei un bilet unic de transport, să ai informații în timp real, să nu mai ai, cum se spune, întârzieri, să-ți consideri drepturile protejate. Toate acestea există în legislația europeană, trebuie de asemenea implementate. Și eu sper să apară și noi modele de business legate de calea ferată, pentru că știm cât de ușor e să-ți iei un bilet de avion.

Sunt foarte multe platforme care îți pot oferi, comparativ, orare, prestatori. Aș vrea ca același lucru să se întâmple și pentru calea ferată și pregătim în acest sens un regulament european. De asemenea, călătoriile internaționale să fie făcute pe linii de mare viteză. Deci infrastructură și servicii. Asta trebuie să facă și România, ca și alte multe state europene, dar e adevărat, unii sunt mai avansați și alții mai în urmă.

OBSERVAȚIILE TIR MAGAZIN LA INTERVIUL ACORDAT DE ADINA VĂLEAN

Comarnic – Brașov – confuzie totală la București

Porțiunea de drum s-a licitat de trei ori, dar constructorul a abandonat proiectul considerând că nu își poate scoate banii. Aflat la Sinaia, premierul Nicolae Ciucă nu a putut evita o întrebare legată de problema niciodată rezolvată a traficului de pe DN1 (Comarnic-Sinaia-Bușteni etc). Autostrada Ploiești - Brașov e, de 20 de ani, un eșec. „Nu este prevăzută în Master Plan și nu este prevăzută în PNRR, ca atare, finanțarea pentru această comunicație nu poate să beneficieze de fondurile europene”, a spus Nicolae Ciucă. „Bineînțeles că poate beneficia de fonduri europene”, l-a contrazis președintele Pro Infrastructură,

Ionuț Ciurea, care menționează că tronsonul face parte din coridorul TEN-T (Trans-European Transport Network) Comprehensive. București (Ploiești) - Brașov apare în coridorul Rin – Dunăre a rețelei transeuropene de transport.

Despre finanțarea din bani europeni și motivele pentru care nu ar fi o variantă, purtătorul de cuvânt al CNAIR, Alin Șerbănescu spune că „declarațiile premierului trebuie să le argumenteze premierul. În momentul în care vom avea tot tabloul complet, însemnând finalizarea contractului care privește Studiul de Fezabilitate și Proiectul Tehnic vom ști ce bani vom putea folosi și ce bani nu vom putea folosi”.

În timpul asta, Compania Națională de Investiții a anunțat că a primit nouă oferte la licitația pentru reabilitarea DJ102I Câmpina - Brașov, drum județean ce ar putea fi o alternativă la viitoarea autostradă prin Valea Prahovei. Printre ofertanți se află nume mari precum Strabag, Porr, Construcții Erbașu sau Bog'Art.

Spațiul Schengen

Cea mai mare problemă pe care o are România și pe care n-a rezolvat-o în ultimii ani este corupția din vămi. Deși în ultimul deceniu au fost mai multe anchete ale procurorilor, care au dus la arestarea vameșilor,



după mulți ani nu s-a rezolvat nimic. Inclusiv procurorii care îi anchetau de corupție pe vameși au ajuns, la rândul lor, să fie acuzați de corupție, cum e cazul procurorului Emilian Eva. Problemele cu corupția în vâmi sunt peste tot, atât la granița cu Republica Moldova, cât și cu Ucraina, Ungaria sau Bulgaria. Nu putem spune că avem corupție doar pe partea de Est sau Vest. Pe partea de Est corupția permite intrarea ilegală a țigărilor de contrabandă sau a băuturilor alcoolice, iar pe partea de Vest, spre Ungaria, scoatem ilegal din țară inclusiv minore care ajung să fie exploatate sexual în Vestul Europei sau migranți clandestini, sau copii care ajung la cerșit în diferite state europene. Vămile din România nu au nici personal suficient, nici tehnologie digitală, mai ales pe partea cu Republica Moldova și Ucraina. Iar una dintre marile condiții pentru a fi primiți în spațiul Schengen este tocmai tehnologia digitală pentru depistarea transporturilor ilegale. Trebuie să facem investiții masive pentru a cumpăra tehnologii digitale de ultimă generație mai ales la vămile externe ale Uniunii Europene, cum sunt cele cu Ucraina și Republica Moldova. Avem nevoie de scannere, cântare și sisteme IT pentru monitorizarea transporturilor sau persoanelor care trec granița. Momentan, multe vâmi din România funcționează la nivel de anii 90. Chiar fostul premier Ludovic Orban recunoștea, în 2020, că multe vâmi nu foloseau scannere. De asemenea, Florin Cîțu declara, tot în 2020,

că scannere nu funcționează în vâmi, deși fuseseră cumpărate prin fonduri europene. În doar câteva luni, Florin Cîțu a decis, totuși, că România e pregătită pentru Schengen. Evident că în câteva luni nu s-a rezolvat nicio problemă. Presiunea este mult mai mare pe România, la granițele externe, deoarece avem vâmi cu state controlate de Rusia. Atât în Ucraina, cât și în Republica Moldova, Rusia are mari interese și joacă dur de fiecare dată. Tocmai din acest motiv autoritățile române trebuie să fie eficiente. Criminalitatea organizată colcăie la frontiera României, indiferent că ne uităm spre Republica Moldova, Bulgaria sau Serbia. În același timp, interlopi sau infractori români ajung să treacă fără probleme granițele țării deși sunt dați în urmărire. Dacă România ar fi parte din spațiul Schengen ar putea crește fluxul de migranți clandestini pe teritoriul țării noastre, deoarece în lipsa tehnologiilor și cu ajutorul corupției din vâmi, traficanții de migranți vor reuși să-i introducă mult mai ușor în spațiul european, iar odată ajunși în România, nimic nu-i va mai opri să ajungă în Italia sau Franța. Spațiul Schengen nu are nicio treabă cu legile din justiție, ci testează capacitatea unui stat de a proteja frontierele externe ale UE. Sunt România și Bulgaria capabile să asigure securitatea spațiului european? Din păcate, răspunsul stă în fapte și aici suntem mereu criticați.

Drumuri România

În ultimul an, starea drumurilor s-a

deteriorat foarte mult în Bulgaria, penultima țară din UE și pe locul 34 din 40 de țări din Europa în ceea ce privește starea drumurilor, arată publicația bulgară 24Chasa, citată de Rador.

Pe ultimul loc în UE e România. Clasamentul a fost realizat în urma unui raport al Forumului Economic Mondial și a unui sondaj efectuat cu 13.000 de oameni de afaceri din întreaga lume care au evaluat infrastructura rutieră în țările lor pe o scară de la 1 la 7. Clasamentul a fost prezentat de directorul executiv al Forumului bulgar pentru Infrastructura de Transport, dr. ing. Ivan Kațarov.

Doar drumurile din România sunt mai proaste decât cele din Bulgaria în UE – cele bulgărești au nota 3,4, iar cele românești au nota 3,0. Dintre restul țărilor din Europa, starea lor este considerată proastă în Malta, Macedonia de Nord, Ucraina, Moldova și Bosnia și Herțegovina. În Europa Centrală și de Est, cele mai bune drumuri sunt în Austria și Croația, care au note de 6,0 și, respectiv, 5,6. Croația este pe locul 12 în lume.

În Turcia, drumurile sunt unele dintre cele mai bune din Europa, businessul le evaluează 5,0, în timp ce în bogatele Belgia și Regatul Unit sunt evaluate la 4,4 și 4,9. Cel mai mare rating din lume este pentru drumurile din Singapore – 6,5, Țările de Jos – 6,4 și Elveția – 6,3. Potrivit lui Kațarov, cu un scor sub 1,5, posibilitatea unui accident crește cu 40%.



CE INFORMAȚII CONȚINE BROȘURA ȘOFERULUI PE COMUNITATE ELABORATĂ DE UE

Uniunea Europeană a realizat un ghid pe care orice șofer profesionist ar trebui să îl citească pentru a nu avea surprize în UE.

Perioada de repaus zilnic normală

Perioada de repaus zilnic normală este de cel puțin 11 ore. O puteți împărți în două perioade:

1. o perioadă neîntreruptă de cel puțin trei ore și
2. o perioadă neîntreruptă de cel puțin 9 ore.

Perioada de repaus zilnic redusă

Mai puțin de 11 ore, dar cel puțin 9 ore. Pot fi luate cel mult trei perioade de repaus zilnic reduse din oricare două perioade de repaus săptămânal. Trebuie să fi încheiat o perioadă de repaus zilnic în 24 de ore de la sfârșitul perioadei anterioare de repaus zilnic sau săptămânal. O nouă perioadă de 24 de ore începe în momentul în care vă reluați activitatea după o perioadă de repaus zilnic sau săptămânal.

Perioada de repaus zilnic în cazul conducerii în echipaj

În termen de 30 de ore de la încheierea unei perioade de repaus zilnic sau săptămânal, trebuie să fi efectuat o nouă perioadă de repaus zilnic de cel puțin 9 ore în cazul în care conduceți

în echipaj. Acest lucru se aplică fiecărui șofer.

Repausul săptămânal

Perioada de repaus săptămânal normală este de cel puțin 45 de ore. Perioada de repaus săptămânal redusă este de cel puțin 24 de ore, dar sub 45 de ore. Perioada de repaus săptămânal trebuie să înceapă cel târziu la 144 de ore (6 x 24 de ore) după perioada anterioară de repaus săptămânal. În două săptămâni consecutive stabilite (de luni până duminică) trebuie să efectuați cel puțin:

- două perioade de repaus săptămânal normale (de cel puțin 45 de ore fiecare) sau
 - o perioadă de repaus săptămânal normală (de cel puțin 45 de ore) și o perioadă de repaus săptămânal redusă (de cel puțin 24 de ore).
- Dacă alegeți perioada de repaus săptămânal redusă, reducerea trebuie să fie compensată printr-o perioadă echivalentă de repaus în bloc legată de o altă perioadă de repaus de cel puțin 9 ore înainte de sfârșitul celei de a treia săptămâni care urmează săptămânii corespunzătoare perioadei reduse.

Norme privind durata de conducere

Durata de conducere zilnică

Cel mult 9 ore. Puteți depăși 9 ore, dar nu mai mult de două ori pe săptămână și, ulterior, până la cel mult 10 ore.

Conducere săptămânală/în două săptămâni

Cel mult 56 de ore într-o săptămână. Cel mult 90 de ore în două săptămâni.

Pauză

După ce ați condus timp de 4,5 ore, trebuie să faceți o pauză de cel puțin 45 de minute (cu excepția cazului în care efectuați o perioadă de repaus). Pauza poate fi împărțită în două părți și trebuie să fie luată în timpul celor 4,5 ore de conducere, putând fi împărțită astfel:

1. cel puțin 15 minute pentru prima parte și
2. cel puțin 30 de minute pentru a doua parte.

Norme suplimentare privind repausul săptămânal introduse la 20 august 2020 prin Pachetul privind mobilitatea

Perioadele de repaus săptămânal



normale nu pot fi efectuate la bordul vehiculului.

- Angajatorul dumneavoastră trebuie să plătească pentru un spațiu de cazare adecvat, cu spații de dormit și instalații sanitare adecvate, unde să vă puteți odihni.

- Angajatorul dumneavoastră trebuie să vă permită să vă întoarceți, în fiecare perioadă de trei sau patru săptămâni consecutive (în funcție de cum ați ales cele două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive), într-unul dintre următoarele două locuri, pentru a efectua perioada de repaus săptămânal normală:

1. centrul operațional al întreprinderii angajatoare din statul membru UE de stabilire în care aveți reședința în mod normal sau
2. locul dumneavoastră de reședință, atunci când acesta este diferit de locul de stabilire al întreprinderii angajatoare.

Dacă sunteți conducător auto care efectuează operațiuni de transport internațional de mărfuri:

- puteți efectua două perioade consecutive de repaus săptămânal reduse în străinătate, cu condiția ca în oricare patru săptămâni consecutive să aveți cel puțin patru perioade de repaus săptămânal;

- cel puțin două dintre aceste perioade de repaus trebuie să fie perioade de repaus săptămânal normale;

- după două perioade consecutive de repaus săptămânal reduse angajatorul dumneavoastră trebuie să vă organizeze timpul de lucru astfel încât să vă permită să vă întoarceți într-unul din locurile menționate în secțiunea anterioară [punctele (1) și (2)], în săptămâna care urmează unei perioade de repaus săptămânal normale mai mare de 45 de ore luate în compensație;
- Compensația trebuie să fie luată

imediat înainte de perioada de repaus săptămânal normală din următoarea săptămână.

Întreruperi în cadrul transportului cu feribotul/trenul

Perioada de repaus zilnic normală sau perioada de repaus săptămânal redusă poate fi întreruptă în cazul în care însoțiți un vehicul transportat cu feribotul sau cu trenul.

- Sunt permise cel mult două întreruperi, a căror durată nu trebuie să depășească o oră în total. În timpul acestei perioade de repaus săptămânal reduse trebuie să aveți acces la o cabină de dormit sau la o cușetă. Această excepție se aplică numai pentru perioadele de repaus săptămânal normale dacă durata programată a deplasării este de cel puțin 8 ore și dacă conducătorul auto are acces la o cabină de dormit. Este posibil să nu petreceți o parte din perioada de repaus săptămânal normală în vehicul înainte de îmbarcarea la bordul feribotului/trenului și/sau după debarcarea de la bordul acestora.

Trecerea frontierei

Înainte de prima oprire, introduceți manual simbolul țării în care intrați după trecerea frontierei unui stat membru. Această primă oprire trebuie efectuată la cel mai apropiat posibil loc de oprire la frontieră sau după trecerea frontierei. În cazul în care treceți frontiera unui stat membru pe un feribot sau cu trenul, trebuie să introduceți simbolul țării în portul sau în stația de sosire.

Locul de începere/încheiere a zilei de lucru

Trebuie să introduceți simbolul țării în care a început și s-a încheiat ziua de lucru.

Utilizarea comutatorului de mod de operare

În cazul în care vi se aplică regulamentul privind timpul de lucru al conducătorilor de autovehicule destinat transportului de mărfuri sau de persoane, trebuie să utilizați tahograful pentru a înregistra corect toate activitățile.

În cazul transportului de persoane se aplică „regula celor 12 zile”.

În anumite circumstanțe, pentru conducătorii auto care efectuează o singură deplasare internațională, perioada de repaus săptămânal poate fi amânată până la sfârșitul celei de a 12-a zile. Dacă vehiculul este echipat cu un tahograf analog, această excepție nu se aplică. Perioada de repaus trebuie să fie efectuată după cum urmează:

- cu cel puțin 45 de ore înainte de efectuarea deplasării;

- cel puțin o perioadă de repaus săptămânal normală și una redusă legate între ele (69 de ore) sau două perioade de repaus săptămânal normale (45 de ore + 45 de ore), după efectuarea deplasării.

Dacă alegeți perioada de repaus săptămânal redusă, reducerea trebuie să fie compensată prin efectuarea unei perioade echivalente de repaus în bloc cu altă perioadă de repaus înainte de sfârșitul celei de a treia săptămâni care urmează după perioada de derogare. Vehicule cu un singur echipaj: dacă conduceți între orele 22.00 și 6.00 puteți conduce cel mult trei ore fără pauză.



CONTROALELE ISCTR S02E07: MISTERUL DISPARIȚIEI DIAGramei TAHOGRaf

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

Diagrama dispărută

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

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

Inspector: "Căutați-o încă o dată."

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Turcul plătește

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

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

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

Șofer: "Dacă nu pot plăti?"

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

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

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

Șoferul este revoltat că i s-au luat





plăcuțele.

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

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

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

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

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

Încă o vinieta

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

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 06

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 05

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

Angajații Inspectoratului de Stat

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 04

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

concluzionează conducătorul auto.

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

Un șofer turc închide lista amenzilor, 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,



asistăm la un control complet al unui șofer profesionist care transportă mărfuri ADR.

SEZONUL 02 EPISODUL 03

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

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

în special pentru că ajunge în fiecare seară acasă, la familie.

SEZONUL 02 EPISODUL 01

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



AVIZAT: ȘOFER DE CAMION DE LA 18 ANI

Guvernul român a avizat favorabil un proiect de lege inițiat de Parlamentul României încă acum 2 ani, care prevede scăderea pragului vârstei minime necesare obținerii permisului de conducere pentru categoriile C și CE, de la 21 de ani la 18 ani.

Informația a fost furnizată de Ministerul Afacerilor Interne într-un răspuns transmis la o scrisoare recentă a UNTRR - Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România.

O gură de oxigen

Uniunea atrage atenția asupra crizei privind forța de muncă cu care se confruntă, deja de mulți ani, industria transporturilor rutiere din România, lipsa conducătorilor auto profesioniști devenind din ce în ce mai accentuată pe fondul noilor reglementări introduse prin intermediul Pachetului Mobilitate 1 și a instabilității generate de războiul din Ucraina.

Potrivit sondajului anual al Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere (IRU), deficitul de conducători auto profesioniști s-a agravat la nivel global, crescând în Europa cu 42% din 2020 până în 2021. România este printre țările europene cele mai afectate, deficitul estimat de IRU ajungând la 71.000 posturi de conducători auto profesioniști neocupați!



„Una dintre cauzele care adâncesc criza de forță de muncă calificată din domeniul transporturilor rutiere este legislația românească care impune pentru obținerea permisului de conducere (categoria C+E) necesar conducătorilor auto transport rutier de mărfuri ca tinerii să aibă vârsta minimă de 21 ani, deși legislația europeană permite vârsta minimă de 18 ani. În cei trei ani 18-21, tinerii

își găsesc altceva de lucru și puțini dintre ei mai revin la șoferie”, arată UNTRR.

Uniunea, care a susținut în mod constant în ultimii ani această cauză, a solicitat autorităților române, într-o scrisoare comună adresată Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și Ministerului Afacerilor Interne, să ia măsuri pentru schimbarea urgentă a



legislației românești în așa fel încât un tânăr să poată deveni conducător auto profesionist de la vârsta de 18 ani, precum și alocarea de fonduri europene pentru dezvoltarea unei rețele naționale de școli de conducători auto profesioniști care să asigure învățământ dual pentru angajarea tinerelor talente în industria transporturilor rutiere. „Cercetările din aceste țări au arătat că nu există o corelație între vârsta șoferilor și accidente, ci formarea profesională a șoferilor este cel mai important factor pentru siguranța rutieră”, precizează UNTRR.

Modificări la obținerea permisului

Un proiect de lege pentru reorganizarea procedurii de obținere a permisului de conducere a fost depus în Parlament de către UDMR. Principala modificare vizează posibilitatea ca, pe lângă polițiști, să poată fi examinator la proba de traseu orice persoană care are permis de conducere de cel puțin 3 ani și care obține o autorizație de examinator auto. O altă modificare ar fi posibilitatea instructorului auto de a fi în mașină în momentul în care candidatul său dă examenul.

Principalele prevederi

Pentru a obține o autorizație de examinator, persoana respectivă trebuie să dețină permis de conducere pentru categoria B de cel puțin trei ani, să nu fi avut permisul de conducere anulat sau suspendată exercitarea dreptului de conducere a autovehiculelor în ultimii trei ani.

O altă condiție este să nu desfășoare activități în cadrul unei școli de conducători auto și trebuie să urmeze cursul de formare inițială. Pentru a obține autorizație de

examinator pentru categoriile C sau D, pe lângă condițiile de mai sus, persoana trebuie să aibă cel puțin 5 ani experiență în categoria de vehicule pentru care solicită atestarea sau să promoveze testul de evaluare teoretică și practică. Autoritatea Rutieră Română (ARR), organ tehnic al Ministerului Transporturilor, ar fi responsabilă pentru examinarea candidaților. Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor va rămâne, în continuare, autoritatea competentă de testare pentru proba teoretică, de emitere a permiselor de conducere și de evidență a acestora, în timp ce Autoritatea Rutieră Română va fi desemnată doar pentru desfășurarea probei practice și autorizarea examinatorilor. Inițiatorul acestui proiect, viceliderul grupului UDMR, Benedek Zakariás, spune, conform unui comunicat transmis miercuri de UDMR, că prin această modificare se elimină posibilitatea ca un agent de poliție, după trei ani de experiență în domeniu, să examineze pentru orice categorie de autovehicule, așa cum este în prezent. Propunerea legislativă conține, de asemenea, o serie de prevederi privind procedurile administrative pentru obținerea permisului de

conducere.

Nu ar mai fi obligatorie efectuarea ambelor probe în aceeași localitate, în sensul în care candidații, în funcție de reședința lor, de localitatea unde sunt angajați sau studiază, își vor putea alege un centru de examinare diferit pentru susținerea probei.

La proba practică, instructorul ar fi obligat să fie prezent în autovehicul, să asiste candidatul pentru a supraveghea desfășurarea examenului.

„Prezentul proiect de lege a fost necesar deoarece Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (DRPCIV) nu poate efectua examenele în ritmul necesar din cauza lipsei de personal, iar, astfel, candidații trebuie să aștepte luni de zile pentru a obține o programare la proba practică, necesară pentru obținerea permisului de conducere. Inițiativa noastră are ca scop transparentizarea actualului sistem de reglementare și facilitarea procedurilor administrative pentru obținerea permisului de conducere”, a declarat deputatul UDMR care a inițiat acest proiect.

Dacă inițiativa legislativă elaborată va fi adoptată în Parlament, aceasta va intra în vigoare începând cu anul 2024.





CAMIOANELE EUROPENE CU ALCOOL POT INTRA ÎN RUSIA

Rusia a închis granița pentru camioanele din Europa, dar transportatorii de medicamente și o serie de alte mărfuri vor fi exceptați.

Potrivit cotidianului rusesc Izvestia, pe listă se află camioanele care duc alcool, prezervative sau instrumente muzicale. Alcoolul, contraceptivele, tutunul, substanțele chimice de uz casnic și instrumentele muzicale vor continua să fie furnizate Rusiei din UE.

Asta în timp ce pentru majoritatea celorlalte produse importate, de azi 10 octombrie 2022, va apărea o barieră suplimentară: țara închide granița pentru camioanele europene și toate mărfurile vor trebui reîncărcate pe camioane autohtone.

Interdicția de intrare a camioanelor este cuprinsă în decretul guvernamental aprobat deja și care intră astăzi în vigoare.

Documentul conține și o listă de excepții, care i-au surprins pe experți. Pe lângă cele cu adevărat necesare și perisabile, medicamente, produse lactate, legume, au intrat pe listă și produse care ridică semne de întrebare.

Din 10 octombrie și până la sfârșitul anului, Rusia își închide granița pentru camioanele europene care aduc bunuri de larg consum în țară.

Din acest moment, transportul poate merge până la granița Rusiei, după care mărfurile din camioane vor trebui reîncărcate în vehiculele unui transportator rus.

O abordare similară este deja practică de Belarus, care a interzis transporturilor din UE să intre în țară, făcând excepții pentru produsele agroindustriale, alimente și medicamente.

Prin analogie, Rusia și-a pregătit propria

listă de mărfuri care nu vor fi supuse restricțiilor, ceea ce înseamnă că autocamioanele europene cu acestea vor putea trece granița și vor urma traseul până la destinație prin țară. E vorba despre 58 de categorii de produse. Au fost menționate mărfurile perisabile și cele mai necesare oamenilor, de exemplu, medicamentele, legumele, produsele lactate, care se pot deteriora în timpul reîncărcării sau depozitării pe termen lung: acest proces poate dura câteva zile.

Pe lângă cele de mai sus, au fost incluse în listă mărfuri nebanale care, la prima vedere, sunt greu de clasificat ca produse esențiale sau produse perisabile.

Vorbim despre alcool și băuturi răcoritoare, contraceptive, tutun, produse chimice de uz casnic și instrumente muzicale.

Ministerul Industriei și Comerțului a explicat pentru Izvestia de ce aceste produse se află pe lista excepțiilor.

Spre exemplu, cele mai mari lanțuri alimentare au cerut excluderea alcoolului, companiile se temeau că sticlele valoroase vor fi sparte în timpul reîncărcării.

De asemenea, caracteristicile mărfurilor exclud posibilitatea reîncărcării la frontieră. Există riscul ca produsul să-și piardă caracteristicile de calitate.

Prin urmare, categoriile precum produsele industriei farmaceutice și medicale, mărfurile perisabile, precum și mărfurile care necesită condiții speciale de depozitare intră sub incidența

excepției, a precizat ministerul.

Astfel de riscuri sunt relevante pentru ceasuri și instrumente muzicale, pot fi deteriorate la graniță, deoarece sunt fragile. Contraceptivele și substanțele chimice de uz casnic au, de asemenea, propriile lor particularități: ele trebuie să fie depozitate la un anumit regim de temperatură, care poate fi modificat când mărfurile sunt manevrate dintr-un camion în altul la frontieră.

„Regimul de temperatură de transport depinde de produsul specific și de ambalajul acestuia: pentru substanțele chimice de uz casnic și contraceptivele variază de la +5 la +25 de grade”, a menționat Ministerul Industriei și Comerțului. În plus, nu pot fi înghețate sau păstrate în lumina directă a soarelui, a adăugat ministerul.

Gelurile de spălat pot fi transportate la o temperatură nu mai mică de +5 grade: sunt în ambalaje polimerice, iar substanțele chimice de uz casnic în ambalaje cu aerosoli, care necesită depozitare de la 0 grade.

Interdicția de intrare a camioanelor cu numere europene în Federația Rusă limitează impactul sancțiunilor antiruse asupra pieței de consum, a declarat Natalia Nazarova, șefa Institutului ANO pentru Dezvoltarea Antreprenoriatului și Economiei, pentru Izvestia. O astfel de măsură va permite transportatorilor autohtoni și din Belarus să câștige mai mult, deoarece din aprilie au pierdut o parte semnificativă din venituri, după ce UE, în primăvara acestui an, le-a interzis să treacă granița Uniunii Europene.



IRU: COMISIA PENTRU TRANSPORT A P.E. SPRIJINĂ TRANSPORTUL RUTIER

IRU a salutat votul Comitetului pentru Transport al Parlamentului European (TRAN) cu privire la raportul lor, care modifică propunerea Comisiei Europene pentru regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi (AFIR).

IRU îndeamnă întregul Parlament să voteze pentru același nivel de ambiție în două săptămâni. Construirea infrastructurii de combustibili alternativi pentru încărcarea și alimentarea vehiculelor este o condiție prealabilă pentru decarbonizarea substanțială a transportului rutier. Membrii TRAN au susținut viziunea realistă a raportorului de a permite transformarea ecologică. Decizia trimite un semnal puternic statelor membre ale UE: abordarea generală a Consiliului adoptată la începutul acestui an a fost dezamăgitoare în ceea ce privește angajamentul statelor membre de a sprijini sectorul transportului rutier. Votul TRAN reflectă apelurile făcute de IRU în ultimele luni cu privire la necesitatea unei abordări mai îndrăznețe pentru a construi infrastructură de încărcare și alimentare alternativă pentru transportul rutier comercial. Raluca Marian, directorul IRU EU Advocacy a declarat: „Votul în Comisia TRAN a Parlamentului este

un bun punct de plecare. Așteptăm acum ședința plenară pentru a da aprobarea, astfel încât negocierile cu Consiliul să poată începe cât mai curând posibil.”

„Industria transportului rutier este pregătită să-și facă partea pentru a contribui la obiectivele Pactului verde european, dar multe vor depinde de ce fel de cadru politic va fi stabilit de legislatori. Un cadru slab și lipsit de ambiție nu va servi niciunui scop”, a adăugat ea. Raportul TRAN adoptat include obiective mai mari de producție de

energie pentru vehiculele ușoare și grele, stații de încărcare în zone de parcare sigure și garanții de performanță a rețelei electrice. Au fost anticipate termenele limită atât pentru vehicule electrice, cât și, cel mai important, pentru hidrogen. IRU așteaptă cu nerăbdare următorii pași ai procesului legislativ al UE, în special votul din plenul Parlamentului și speră să înceapă negocierile trilogului cât mai curând posibil.



Autostrada A0: "calitate turcească" la un "preț cumsecade"

Anul viitor am fi putut avea primele loturi din autostrada de centură a Bucureștiului -A0- date în circulație, la o calitate care să le permită să reziste în timp.

Însă, loturile 1 și 2 ale autostrăzii A0 Sud au fost "oferite pe tavă" firmei turcești de construcții Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret AS și visurile noastre de a avea un ring al Capitalei s-au năruit.

Sub "înaltul patronaj" al unei asocieri de firme de consultanță, Egis International SAS (Franța) – Metroul – Search Corporation

– Italrom Inginerie Internationala, "turcaleții" își fac efectiv de cap pe lotul 2 al A0, în cadrul unui contract pe care l-au semnat în martie 2019. Pentru că beneficiază de protecția pseudo-ministrului Transporturilor, "pafaristul" Sorin Grindeanu, turcii au ajuns la o performanță greu de egalat: tot balastul stabilizat de pe lotul 2 al A0 s-a fisurat.

În loc de concluzie: Pe A0, "turcaleții face ce vrea mușchiul lor"!

Pepinieră de artiști-consultanți

Asocierea de consultanți, din care face parte și controversatul personaj tragi-comic "Maică

Jecksăn" Stanciu, l-a pus rezident pe acest lot 2 pe un adevărat "artist al poporului". Inginerul Constantin Mazilu, cel care ar trebui să stea tot timpul pe șantier și să se asigure că turcii respectă calitatea lucrărilor, trece pe acolo doar la ședințele săptămânale.

În loc de concluzie: Ce "face turcaleții" pe lotul 2 al A0 și "despre ce luptă ei", mamele consultanților "știe"?

Cum se fură la materiale

În mod normal, tot balastul stabilizat fisurat ar trebui aruncat. Acest lucru nu este însă luat în calcul deoarece, spun oamenii, turcii l-ar fi "uns" pe

Dorel "Puiu" Călinescu, directorul de la Calitate din CNAIR, a devenit un fel de "consigliere" al turcilor de la firma Alsim Alarko, care se fac că ne construiesc un lot din autostrada de centură a Bucureștiului - A0.



Și i-am explicat lui Mehmet: "Măi, Așkim, dacă nu mai puneți deloc ciment pe autostrada A0, nu mai are ce să se fisureze!!!"

Dorel "Puiu" Călinescu, directorul de la Calitate din CNAIR, ca să închidă ochii. Mai mult, în loc să îi oblige pe turci să facă lucrări de calitate, "Puiu" Călinescu îi învață să pună mai puțin ciment în balastul stabilizat.

În loc de 6%, turcaleții pun doar 3-4% ciment și astfel, la un milion de metri cubi, se fură cantități imense de material.

În loc de concluzie: "Economia" de ordinul milioanelor de euro pe care o fac turcii la îndemnul lui Dorel, șeful de la Calitate din CNAIR, va face ca, în 7-8 ani, lotul 2 al A0 să înceapă să se taseze. Alți bani, altă distracție, același Dorel!!!

"Grobianu" și "Oaia" de la RAR

Numirea Alinei Niță, zisă "Oaia", în funcția de director general al Registrului Auto Român - RAR, a fost o surpriză neplăcută pentru aproape toată lumea.

În toată istoria de peste 30 de ani a RAR, director general a fost o

persoană cu formație tehnică, un inginer.

Ioan Țigănaș, Nicolae Nan, Vasile Râpea, Daniel Patentașu, Stancu Sotir, Radian Tufă și George Dincă au fost ingineri de autovehicule rutiere.

În loc de concluzie: Și Oaia este o femeie atât de simplă "după haine după port"!

O ascensiune fulminantă

"Parașutată" în funcția de director general, "duomnișoara" Niță este de profesie economist.

Ea a apărut subit în RAR pe vremea mandatului de director general al lui George Dincă și a fost angajată pe funcția de simplu economist.

La doi-trei ani de la angajare, pe vremea mandatului de director general al lui Radian Tufă, Oaia a fost făcută director economic.

După aproape doi ani, Tufă a fost dat jos și în locul lui a fost pusă pe funcția de director general al unei instituții strict tehnice Alina Niță, "o fată"!

În loc de concluzie: Cum glumesc angajații din RAR: "L-au înlocuit pe Tufă cu o fufă!"

Grobianu de Călărași

Misterul a fost dezlegat chiar prin apariția unui controversat personaj pe la cabinetul Oii. Domnișoara are un prieten, despre care unii susțin că ar fi intim, pe numele lui Viorel Grigore, zis "Grobianu", patron al Tavenei Gruiu, din comuna Gruiu, județul Călărași. Marele atu al lui "Grobi" îl reprezintă faptul că este fost asociat și prieten la cataramă cu Iulian Dumitrescu, președintele Consiliului Județean Prahova și unul dintre "sforarii șefi" ai PNL.

Prin intermediul jocurilor de culise și al compromisurilor pe care sforarul pravovean Dumitrescu le-a făcut la nivelul Ministerului Transporturilor, inclusiv cu secretarul de stat Bogdan Mândrescu, "duomnișoara" a fost pusă șefă prin votul membrilor CA al RAR. Nu a fost nicio surpriză deoarece Mândrescu, deși este doar un simplu membru în Consiliul

Grobi din Gruiu, adevăratul cârciumar al mamei Omida și al tatălui Fluture, angajat într-o discuție privată, dar nu foarte intelectuală, cu Alina Niță, director general al RAR.

Mioriță laie, laie bucălaie, dacă-n cap ai paie mergi și la pârnaie!



de Administrație al RAR, este conducătorul de facto al acestuia. Până aici toate "bună și frumoasă". Dar nu este frumos și nici sănătos faptul că RAR este condus în acest moment de un cârciumar comunal. Grobianu a reușit să împingă Oaia, nu la proșap sau în alte ipostaze, așa cum apare într-un videoclip de prezentare al Tavernei Gruiu, din care am făcut o selecție pe care o puteți vedea pe TIRMagazin.ro, ci direct pe scaunul confortabil și extrem de bănos de director general RAR.

În loc de concluzie: Grobianu, ca orice cârciumar care se respectă, trebuie să bage și el mânăța pe undeva!

"Duomnișioară, duomnișioară!"

Este incredibil dar "duomnișioara" ascultă mai mult decât orbește de cârciumar și semnează orice îi spune acesta.

De exemplu, Alina Niță a angajat la RAR o serie de oameni veniți de la societatea SC Bertoni Construct SRL, aflată în siajul Gruianului. Oameni ca șeful la Investiții, jurist, consilier, șofer sunt veniți pe această filieră și Oaia este practic încercuită de oamenii lui Grobi. Deși RAR-ul are servicii de investiții,

achiziții și juridic, o firmă de consultanță din Câmpina, județul Prahova, a fost antamată de RAR să certifice devizele pentru toate achizițiile făcute pe investiții.

În loc de concluzie: "Ca să fie bine să nu fie rău", firma de consultanță mărește devizele ESTIMATIVE ale RAR de câteva ori, ca să poată merge spre anumite firme cu dedicație!

Licitație cu dedicație

Deși niciun angajat nu a cerut relocarea activității RAR de pe Șoseaua Vergului, Oaia a anunțat că va muta acele departamente într-o altă locație, undeva în zona de nord, lângă Spitalul Ponderas, într-un imobil deținut de un apropiat al Grobianului.

Manevra iminentă se va face printr-o licitație cu dedicație, cu un așa-zis "caiet de sarcini", printre ale cărui chichite și chichete se află și o apropiere mai mare de sediul RAR, de pe Calea Griviței din București, deși există un sediu RAR și în Voluntari.

Grav este faptul că suma plătită pe chirie va fi mult mai mare și asta fără a include costurile de relocare. Ca să încerce să scape de prejudiciul pe care îl crează RAR-ului, duo "Șoara-Grobi" au găsit

șmecheria de a băga prin CA al RAR așa-zisa procedură publică de închiriere de nou sediu. Planul este să se bazeze pe sprijinul "pretenului" Mândrescu. Mai mult, Niță și-a anunțat angajații că vrea să renunțe și la contractul de închiriere cu Institutul de Cercetări în Transporturi - INCERTRANS SA pentru sediul de pe Calea Griviței, pentru a "îngroșa" și mai mult chiria pe care să o plătească pentru imobilul apropiatului grobianului. De data aceasta, probabil că spațiul închiriat e prea aproape de sediul central al RAR.

În loc de concluzie: Oare o să mai fie "love" și când o să vină procurorii DNA? Răspunde Grobianu sau numai Oaia, care a semnat tot ce i s-au pus sub nas?

Guvernanța "grobiativă"

Planurile de perspectivă ale Grobianului sunt de a o înscăuna pe Oaie pe funcția de șef al RAR, pe o perioadă de patru-cinci ani, cu un contract de management. Actuala conducere a Ministerului Transporturilor a scos din nou de la naftalină controversata ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 109 din 30 noiembrie 2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice și a angajat o firmă de consultanță care să facă o așa-zisă selecție de personal la nivelul tuturor structurilor subordonate MT.

În loc de concluzie: Ideea este să își fixeze actualii oameni pe funcții printr-o șmechereală legală dar imorală!

Genul programului: PAMFLET!

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

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

director@tirmagazin.ro.



image credit: Freepik.com

**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**