

INVESTIGATORUL'S



UNTRR: DSU SI CNSU DISTRUG TRANSPORTURILE RUTIERE DIN ROMANIA

PG.04



**CONTROALELE ISCTR:
UN SERIAL CU
MILIOANE DE
VIZUALIZĂRI
PE REȚELELE
SOCIALE
PG.22**



IANUARIE 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

Director Marketing & PR

Alina ANTON-POP
alina.anton@tirmagazin.ro

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

S u m a r



06 SUTE DE KILOMETRI
DE AUTOSTRADĂ ȘI
DRUMURI EXPRES PÂNĂ
ÎN 2024



10 OFICIAL. VINIETELE
PENTRU CAMIOANE, ÎN
FUNCTIE DE DISTANȚA
PARCURSĂ ȘI DE
POLUARE



12 AUTOBUZUL 100%
ELECTRIC MAN LION'S
CITY E ESTE TESTAT
ÎN CONDIȚII REALE DE
TRAFIC ÎN ROMÂNIA



37 30 KM DE AUTOSTRĂZI
DEȘIȘI ÎN 2021. ANUL
VIITOR SE POATE AJUNGE
LA 100 KM



UNTRR: DSU ȘI CNSU DISTRUG ȘI DISCRIMINEAZĂ TRANSPORTURILE RUTIERE DIN ROMÂNIA

UNTRR solicită autorităților române exceptarea șoferilor profesioniști de la măsura carantinei și prezentării testului negativ RT-PCR, indiferent de țara și zona din care sosesc.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) semnalează faptul că prin Hotărârea CNSU nr. 111/06.12.2021 și Hotărârea CNSU nr. 113/10.12.2021, Comitetul Național pentru Situații de Urgență distruge industria de transport rutier prin carantinarea șoferilor profesioniști care sosesc în țară dacă nu prezintă dovada vaccinării, trecerii prin boală și rezultatul negativ al unui test RT-PCR. Deși UNTRR a transmis Departamentului pentru Situații de Urgență – DSU în nenumărate rânduri că șoferii profesioniști își efectuează activitatea în cabină

și sunt mai izolați decât orice altă categorie socială, DSU a comunicat că "exceptarea de la măsura carantinei se realizează în funcție de riscul epidemiologic al fiecărei persoane raportat la vaccinare, testare anti COVID sau trecere prin boală, pentru toate categoriile de persoane, fără a se face distincție în funcție de apartenența sau nu la o anumită categorie profesională, evitându-se astfel, discriminarea anumitor categorii profesionale în favoarea altora". Contrar răspunsului DSU, prin introducerea în Hotărârea nr. 113/10.12.2021 a excepțiilor de la măsura carantinei a piloților de aeronave și a mecanicilor

de locomotivă, șoferii profesioniști sunt discriminați față de alte categorii.

DSU se comportă cu industria de transport rutier cu ostilitate, singura industrie care plătește pentru incapacitatea autorităților de a gestiona valul 4 și de a-și asuma numărul mare de infectări zilnice, numărul mare al persoanelor decedate și numărul mare de persoane infectate cu Covid-19 care se află internate la ATI.

Anul trecut, Comisia Europeană a implementat culoarele verzi și a îndemnat statele membre UE să renunțe la restricțiile de călătorie și carantina obligatorie a lucrătorilor



din sectorul transporturilor. Astfel, lucrătorii din transporturile rutiere nu ar trebui să fie împiedicați să treacă o frontieră internă pentru a-și îndeplini funcțiile în domeniul transporturilor. Șoferii profesioniști sunt lucrători esențiali și s-au aflat în linia întâi încă de la începutul pandemiei, livrând bunurile necesare pentru consumul și sănătatea populației.

În prezent, niciun stat membru UE nu condiționează accesul pe teritoriul său național pentru șoferii profesioniști prin prezentarea dovezii vaccinării împotriva virusului SARS-CoV-2, trecerii prin boală sau a unui test negativ.

UNTRR solicită autorităților române reintroducerea excepțiilor de la măsura carantinei sau prezentării rezultatului negativ al unui test RT-PCR pentru infecția cu virusul SARS-CoV-2 sau prezentării dovezii confirmării vindecării după infecția cu Sars-Cov-2 pentru:

- conducătorii autovehiculelor de transport marfă cu capacitatea maximă autorizată mai mare de 2,4 tone precum și conducătorii autovehiculelor pentru transport persoane care au mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului;
- conducătorii auto, care se deplasează în interesul desfășurării profesiei din statul de rezidență al acestora într-un alt stat membru al Uniunii Europene sau dintr-un alt stat al Uniunii Europene în statul de rezidență, indiferent dacă deplasarea se face prin mijloace individuale sau în cont propriu.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 13 decembrie 2021.

Problema

- 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.



SUTE DE KILOMETRI DE AUTOSTRADĂ ȘI DRUMURI EXPRES PÂNĂ ÎN 2024

România are un nou guvern format din PNL – PSD și UDMR. În programul de guvernare au fost promise toate autostrăzile, drumurile expres și variantele ocolitoare posibile și, mai ales, imposibile. O parte din proiectele de infrastructură se regăsesc în toate programele de guvernare din ultimul deceniu.

Coaliția pare să înțeleagă nevoia de infrastructură rutieră

„Dezvoltarea infrastructurii de transport reprezintă o condiție esențială pentru creșterea nivelului de trai, a veniturilor oamenilor, pentru stimularea investițiilor, pentru crearea de noi locuri de muncă, pentru creșterea mobilității cetățenilor și a mărfurilor, pentru scoaterea din izolare socio-economică a zonelor subdezvoltate prin dezvoltarea echilibrată a rețelelor de transport între toate regiunile țării. Asigurarea conectivității și a accesibilității la principalele coridoare de transport care să conducă la îmbunătățirea legăturilor între principalii poli economici de creștere va constitui principalul obiectiv al politicilor de transport. Nicio regiune nu va rămâne în urmă din punct de vedere al dezvoltării infrastructurii de transport, stimulând astfel dezvoltarea echilibrată și coezivă a României”, scrie în debutul capitolului „Transporturi”. Guvernul își propune alocarea, în medie, a 2% din PIB pentru infrastructura de transport până în 2030.

Ce se propune până în 2024

Dezvoltarea, modernizarea și digitalizarea infrastructurii rutiere, prin accelerarea programelor de investiții cu impact asupra creșterii gradului

de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate prin Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, Programul Operațional de Transport 2021-2027 și Programul Național de Reformă și Reziliență prin realizarea, a unui număr de peste 1.000 km de autostrăzi și drumuri expres, după cum urmează:

Continuarea proiectelor în execuție și finalizarea acestora, respectiv:

- A3, Autostrada Transilvania (cca. 155 km);
- A1, Autostrada Sibiu–Pitești: Accelerarea implementării Autostrăzii Sibiu–Pitești, pe toate cele 5 secțiuni ale proiectului; -Pregătirea proiectului-legătură DN7C Curtea de Argeș – A1 (Secțiunea 5 Sibiu–Pitești) – Râmnicu Vâlcea.
- A0, Autostrada de centură a municipiului București, inclusiv pregătirea implementării 87 drumurilor radiale;
- A10, Autostrada Sebeș-Turda - lotul 2;
- DX12, Drum expres Craiova–Pitești (121 km);
- Drum expres Brăila–Galați (12 km);
- Podul suspendat peste Dunăre de la Brăila, inclusiv drum de legătură.

Dezvoltarea infrastructurii rutiere în mod echilibrat și sustenabil prin demararea și

finalizarea unor secțiuni de autostrăzi și drumuri expres din regiunea Moldovei, Dobrogei, Regiunii de Sud, Transilvaniei, după cum urmează:

Demararea unor proiecte noi de investiții

prin programul de construcție autostrăzi și drumuri expres în baza unor documentații mature și bine fundamentate, care vor stabili traseul optim și valoarea de investiție;

- Autostrada A8, Târgu Mureș - Târgu Neamț-Iași-Ungheni (aprox. 311 km);
- Autostrada A7, Ploiești-Buzău-Focșani-Bacău-Pașcani-Suceava-Siret (421 km);
- Autostrada A13, Brașov - Bacău (160 km);
- Autostrada A13, Sibiu – Brașov, în continuarea secțiunii Brașov-Bacău (125 km);
- Autostrada A9, Timișoara-Moravița (60 km);
- Autostrada A3 Târgu Mureș – Brașov;
- Drum expres Craiova – Pitești (loturile 3 și 4);
- Drum de mare viteză Baia-Mare – Bistrița – Vatra-Dornei – Suceava;

Drumurile expres din zona

Dobrogei, a căror rentabilitate economică impune cu prioritate realizarea lor:

- Drum de legătură Brăila – A7 – ramurile Buzău și Focșani, Brăila - Tulcea, Constanța - Tulcea, Tișița - Albița), din

care se vor finaliza Drumurile expres Buzău-Brăila și Focșani-Brăila;
-Drum expres Ticveni – Râmnicul-Vâlcea ;
-Drum expres Calafat – Lugoj;
-Drum expres Suceava – Botoșani;
-Drum expres Sfântu Gheorghe - Ditrău, respectiv Sovata - Miercurea Ciuc;
-Drum expres București-Târgoviște.
-Creșterea mobilității în zona Valea Prahovei prin: o Finalizarea proiectării și licitarea execuției lucrărilor pentru construcția Autostrăzii Ploiești-Brașov;
-Creșterea capacității administrative a C.N.A.I.R., pentru buna implementare a Autostrăzii Ploiești-Brașov, prin dezvoltarea unui parteneriat cu autoritățile locale, respectiv cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară (ADI);

Realizarea unor investiții, în scopul fluidizării traficului pe DN1 (ca, de exemplu, pasaje subterane sau supraterrane, benzi suplimentare, bretele de acces).

Implementarea unui program de construcție a 390 km de variante de ocolire în perioada 2021- 2024:

- continuarea proiectelor de construcție variante ocolitoare (VO; Centuri ocolitoare): DNCB (Drumul Național Centura Municipiului București, modernizare la 4 benzi și intervenții la cele 4 pasaje Domnești, Berceni, Oltenița și Cernica); VO Buftea; VO Bârlad; VO Timișoara Sud; VO Zalău; VO Satu Mare și legătura Oar; VO Târgu Jiu, VO Galați; VO Tecuci, VO Mihăilești, VO Târgu Mureș;
- demararea unor proiecte noi: Centura Metropolitană Cluj-Napoca; VO Sighișoara; VO VatraDornei; VO Câmpulung Moldovenesc; VO Fălticeni; VO Vaslui; VO Sf. Gheorghe; VO Pitești Vest, VO Timișoara Vest; VO Gheorghieni; VO Odorheiu Secuiesc; VO Reghin; VO Miercurea Ciuc; VO Râmnicu Vâlcea;
- implementarea în baza unor parteneriate cu autoritățile administrației



publice locale a unui program de construire de variante de ocolire (VO Sibiu Sud, VO Mediaș, VO Gura Humorului, VO Salonta, VO Arad Est, VO Giurgiu precum și alte proiecte, a căror fundamentare economico-socială le susține).

Ce se întâmplă cu ISCTR și ARR

Proiectarea și ulterior implementarea unui ansamblu de noduri rutiere care vor asigura conectivitatea la rețeaua de autostrăzi

Digitalizarea infrastructurii rutiere prin promovarea componentei de S.I.T. (Sisteme inteligente de transport) pentru toate obiectivele de construcție autostrăzi și drumuri expres, ca de exemplu: informarea utilizatorilor infrastructurii prin panouri de mesaje variabile, sisteme de monitorizare a traficului pentru reducerea ratei de incidență a accidentelor; Identificarea și crearea cadrului și a condițiilor organizatorice, procedurale și instituționale preliminare indispensabile constituirii garanțiilor necesare reușitei ameliorării siguranței rutiere, digitalizarea principalelor activități din cadrul Autorității Rutiere Române (ARR), prin implementarea de soluții eficiente pentru depunerea în format

electronic a solicitărilor curente și/sau a documentelor necesare, de către persoanele fizice și juridice, precum și înregistrarea și evidența procesării/soluționării documentelor și respectiv a solicitărilor depuse, clarificarea/definitivarea statutului Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transporturile Rutiere (ISCTR) și a personalului acestei instituții, precum și a finanțării acestor activități; eficientizarea organizării și desfășurării activităților de control în trafic – desfășurate de către personalul ISCTR – având în vedere inclusiv oportunitatea/necesitatea completării dotărilor acestei instituții cu unități mobile și echipamente indispensabile efectuării controlului, vizând cu precădere achiziția de detectare timpurie, de la distanță, a anumitor informații de la tahografele inteligente; revizuirea cadrului normativ specific autorizării/ licențierii, condițiilor de efectuare și controlul activităților de transport rutier de persoane, cu accent deosebit pe actualizarea reglementărilor referitoare la serviciile regulate în trafic interjudețean, vizând creșterea calității serviciilor oferite călătorilor, precum și statuarea unui cadru concurențial favorabil dezvoltării continue a acestui tip de transport rutier.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





NOU SISTEM DE MONITORIZARE A TRANSPORTURILOR DE MĂRFURI PENTRU COMBATEREA EVAZIUNII

Guvernul a aprobat OUG 130 din 17 decembrie 2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative.

În **Nota de Fundamentare**

se specifică introducerea unui nou sistem de monitorizare în Transporturi.

Este vorba de Sistemul național privind monitorizarea transporturilor de bunuri RO e-Transport.

„România înregistrează în mod constant în ultimii ani un nivel ridicat al decalajului la TVA. Ultimul raport publicat de Comisia Europeană arată un nivel al decalajului fiscal la TVA de 34,9% pentru anul 2019, aspect care indică o problemă structurală, ce va necesita timp și acțiuni susținute pentru a fi soluționată în următorii ani. Tocmai intervalul de timp necesar pentru implementarea reformelor, dar

mai ales producerea rezultatelor scontate pentru reducerea decalajelor fiscale necesită acțiuni urgente.

Pierderea importantă de venituri este generată de fraudă fiscală. Mecanismele tradiționale de conformare în materie de TVA care se bazează pe raportarea periodică a datelor agregate și inspecții fiscale s-au dovedit în mai mică măsură adecvate pentru detectarea și eliminarea activităților frauduloase. A devenit clar că activitatea de colectare a taxelor și impozitelor poate fi îmbunătățită dacă administrația fiscală primește în timp real date referitoare la operațiunile și tranzacțiile din economie.

Schemele de fraudare se bazează pe transferul succesiv al bunurilor achiziționate de pe piața internă sau din spațiul intracomunitar, prin specularea pe de o parte a facilității fiscale ce constă în scutirea de TVA a livrării intracomunitare prin preluarea sarcinii fiscale corespunzătoare achiziției intracomunitare și livrării ulterioare/succesive, pe teritoriul național. Controalele antifraudă realizate în ultimii 5 ani au relevat prejudicii majore cauzate bugetului general consolidat al statului. Astfel, implementarea și operaționalizarea unui sistem informatic de monitorizare a transporturilor de bunuri -

e-Transport, prin interconectare cu sistemele actuale deținute de Ministerul Finanțelor (RO e-Factura și Trafic control), va asigura creșterea gradului de colectare TVA și va conduce la prevenirea și combaterea fraudei și evaziunii fiscale din domeniu”.

ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ

nr. 130 din 17 decembrie 2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative spune că:

Articolul XXVIII

(1) Ministerul Finanțelor, prin Agenția Națională de Administrare Fiscală, monitorizează transporturile de bunuri pe teritoriul național prin intermediul sistemului național privind monitorizarea transporturilor de bunuri, pus la dispoziție de către Centrul Național de Informații Financiare, denumit în continuare RO e-Transport.

(2) Sistemul național privind monitorizarea transporturilor de bunuri RO e-Transport reprezintă ansamblul de principii, reguli și



aplicații informatice având drept scop monitorizarea transporturilor de bunuri pe teritoriul național.

(3) Procedura de aplicare se stabilește prin ordin al ministrului finanțelor care se emite în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de

urgență.

(4) Ministerul Finanțelor asigură resursele necesare și ia toate măsurile pentru dezvoltarea, implementarea și funcționarea sistemului național privind monitorizarea transporturilor de bunuri RO e-Transport.

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



OFICIAL. VINIETELE PENTRU CAMIOANE, ÎN FUNCȚIE DE DISTANȚA PARCURSĂ ȘI DE POLUARE

Consiliul European a dat undă verde pentru norme mai stricte și mai cuprinzătoare privind taxarea rutieră (Directiva privind eurovineta) pentru a stimula desfășurarea de operațiuni de transport mai nepoluante și mai eficiente.

Legislația revizuită include un nou sistem de abordare a emisiilor de CO₂ pentru a reduce amprenta de carbon a transporturilor, în conformitate cu Pactul verde european și cu Acordul de la Paris.

Principalele caracteristici ale normelor revizuite

Taxe de trecere bazate pe distanță și taxe de utilizare bazate pe durată (viniete)

Vinietele bazate pe durată pentru vehiculele grele vor fi eliminate treptat din rețeaua centrală TEN-T, în termen de opt ani de la intrarea în vigoare a directivei. În cazurile în care aplică un sistem de viniete comun, cum ar fi Tratatul privind eurovineta, statele membre vor avea la dispoziție încă doi ani pentru a adapta sau a întrerupe sistemul respectiv.

Drumurile care fac obiectul eliminării treptate reprezintă principalele rute

pe care se derulează cea mai mare parte a tranzitului internațional al vehiculelor comerciale. Statele membre pot continua să aplice viniete pe alte părți ale rețelelor lor. Derogările de la eliminarea treptată a vinietelor sunt permise în cazuri justificate în mod corespunzător, cum ar fi cazurile de densitate scăzută a populației sau cazul în care o vinietă se aplică unei secțiuni limitate de drum, după notificarea Comisiei.

Statele membre vor avea, de asemenea, opțiunea de a institui un sistem combinat de taxare pentru vehiculele grele sau pentru anumite tipuri de vehicule grele, care ar reuni elemente legate de distanță și de durată și ar integra cele două instrumente bazate pe variație (cel nou bazat pe emisiile de CO₂ și cel existent bazat pe clasele EURO). Acest sistem va permite punerea în aplicare deplină a principiilor

„utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”, permițând totodată statelor membre flexibilitatea necesară pentru a-și concepe propriile sisteme de taxare rutieră. Totuși, ca principiu de bază al taxării rutiere, statele membre își păstrează libertatea de a aplica taxe de trecere și taxe de utilizare pentru diferite categorii de vehicule, cum ar fi vehiculele grele, vehiculele grele de marfă, autocarele și autobuzele, vehiculele ușoare, vehiculele utilitare ușoare, microbuzele și autoturismele, în mod independent unele față de altele. De exemplu, statele membre pot decide să nu perceapă deloc taxe pentru autobuze.

În temeiul normelor privind perioadele de valabilitate a vinietelor, vinietele vor trebui, de asemenea, să fie puse la dispoziție pentru o zi, pentru o săptămână sau zece zile ori ambele variante.

Statele membre pot însă limita folosirea vinieta zilnice numai în scopul tranzitului.

Înverzirea sistemului de taxare rutieră

Va fi introdus un nou instrument la nivelul UE pentru a varia taxele de utilizare a infrastructurii și taxele de utilizare pentru vehiculele grele în funcție de emisiile de CO₂. Variația se va baza pe standardele existente în materie de emisii de CO₂.

Inițial, sistemul se va aplica numai camioanelor celor mai mari, dar poate fi extins treptat la alte tipuri de vehicule grele. De asemenea, poate fi adaptat în mod regulat la progresul tehnologic.

Textul include garanții pentru a asigura faptul că vehiculele hibride nu sunt recompensate de două ori și pentru a evita orice posibile suprapuneri ale variației pe baza emisiilor de CO₂ cu alte instrumente de stabilire a prețului carbonului. Variația taxelor de trecere sau a taxelor de utilizare în funcție de performanța de mediu se va aplica camionetelor și microbuzelor începând din 2026, în cazurile în care este posibil din punct de vedere tehnic.

Taxa bazată pe costurile externe

Taxarea costurilor externe pentru poluarea atmosferică va deveni obligatorie pentru vehiculele grele după o perioadă de tranziție de patru ani, în cazul în care se aplică taxe de trecere. Cu toate acestea, statelor membre li se va permite să nu aplice această taxă, după notificarea Comisiei, în cazul în care aceasta ar conduce la o deviere a traficului care ar avea consecințe



negative nedorite. Această taxare obligatorie nu va aduce atingere opțiunii statelor membre de a aplica oricum o taxă bazată pe costurile externe pentru emisiile de CO₂.

Taxare opțională

Statele membre vor utiliza veniturile generate de taxele de congestionare opționale sau de echivalentul lor ca valoare financiară pentru a soluționa problemele de congestionare sau pentru a dezvolta în general transporturile și mobilitatea durabile. O serie de dispoziții specifice clarifică în ce moment se consideră că această obligație este îndeplinită atunci când astfel de venituri sunt alocate bugetului general. În plus, noile norme vor permite statelor membre să aplice un supliment mai ridicat (de până la 50%) taxei de utilizare a infrastructurii percepute pe anumite sectoare rutiere unde traficul este foarte congestionat, dacă toate statele membre afectate sunt de acord.

Derogări

Directiva include o serie de derogări de la normele de taxare, referitoare de exemplu la contractele de concesiune existente, la persoanele cu handicap și la zonele slab populate.

Procedura și etapele următoare

Votul dat înseamnă adoptarea de

către Consiliu a poziției sale în primă lectură. Actul legislativ trebuie acum să fie adoptat de Parlamentul European în a doua lectură înainte de a fi publicat în Jurnalul Oficial al UE.

Până la adoptarea de către Consiliu, negociatorii din partea Consiliului și a Parlamentului European au ajuns la un acord politic cu privire la propunere, la 15 iunie 2021. Comitetul Reprezentanților Permanenți (Coreper) al Consiliului a aprobat acordul la 30 iunie 2021. Directiva va intra în vigoare la 20 de zile de la data publicării. Statele membre vor avea la dispoziție doi ani de la intrarea în vigoare a directivei pentru a include dispozițiile în legislația lor națională.

Context: normele UE privind taxarea rutieră

Taxarea rutieră este o opțiune națională în UE, statele membre putând alege să o introducă sau nu pe teritoriul lor. Totuși, în cazul în care aleg să perceapă taxe, ele trebuie să respecte anumite norme comune prevăzute în Directiva privind eurovinieta. Scopul este de a se asigura faptul că impunerea taxelor rutiere nu discriminează traficul internațional și nu conduce la denaturarea concurenței între operatorii de transport.

În mai 2017, Comisia a prezentat propunerea de revizuire a Directivei privind eurovinieta, ca parte a primului pachet privind mobilitatea.



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



AUTOBUZUL 100% ELECTRIC MAN LION'S CITY E ESTE TESTAT ÎN CONDIȚII REALE DE TRAFIC ÎN ROMÂNIA

MAN Lion's City E a fost inclus în flota de transport public a orașului Oradea pentru a fi testat în condiții de trafic real.

Viitorul mobilității urbane este electric.

MAN oferă soluții eficiente operatorilor de transport în vederea trecerii la mobilitatea fără emisii. În ultimele luni, autobuzul 100% electric, cu baterii, MAN Lion's City E și-a demonstrat tot mai des calitățile în orașele europene, arătând cât de ușor face față traficului urban și cât de lejer poate fi integrat în operațiunile existente.

La începutul lunii decembrie, MAN Lion's City E a fost testat în condiții reale de trafic în Oradea. Acesta va fi testat și în alte orașe din zona de vest a țării.

"Ne bucurăm că MAN Lion's City E, autobuzul complet electric, este testat în România, în condiții reale de trafic, așa cum se întâmplă și în celelalte țări europene. Suntem siguri că acest vehicul va convinge prin fiabilitatea și eficiența sa.", a

declarat Elena Claudia Iordache, CEO MHS Truck & Bus.

Modelul prezent în România este MAN Lion's City E de 12 metri. Produs în Germania, vehiculul este dotat cu un pachet de baterii, compus din șase unități, cu o capacitate de 480 kWh, 3 uși acționate electric, dintre care două au control automat, precum și faruri LED. La interior, MAN Lion's City E are 35 de locuri în versiunea MAN City Advanced, spațiu pentru scaun cu roțile lângă ușa a doua, de încălzire cu putere minimă de 20kW și încălzire auxiliară. Postul de condus al șoferului în versiunea Lion's City Pro este dotat cu scaun rotativ Isri ProActive 2, îmbrăcat în piele, cu încălzire și control al climei și centură de siguranță în 3 puncte. De asemenea, postul șoferului este dotat cu cameră retrovizoare și monitor de 6,5 inch.

MAN Lion's City E este un model de



autobuz electric și eficient. Acesta are amplasat motorul pe axa spate sau două motoare pe axa a doua și a treia, în cazul versiunii articulate. Bateriile au o capacitate de 480kWh (versiunea de 12 metri) și 640 kWh (versiunea de 18 metri). În funcție de model și de condițiile de operare (trafic, condiții meteo, etc), autonomia este cuprinsă între 200 și 270 km, pe toată durata de viață a bateriei.

"Viitorul mobilității urbane este electric. Ne dorim să susținem operatorii de transport în trecerea la mobilitatea fără emisii, de aceea, alături de partenerul nostru MHS Truck & Bus, oferim un concept complet, care include sfaturi despre electromobilitate și soluții personalizate.", a declarat Heinz Kiess, Senior Manager, Head of Product Marketing Bus, MAN Truck & Bus SE.





PENTRU AL CINCILEA AN CONSECUTIV, FUNDAȚIA M&V SCHMIDT ȘI “DIE JOHANNITER” AU ADUS “CAMIONUL DE CRĂCIUN” ÎN TRANSILVANIA

Peste 1000 de pachete au ajuns la familiile nevoiașе din județul Brașov, cu câteva zile înainte de Crăciun.

Fundația M&V Schmidt și fundația germană, “Die Johanniter”, au sprijinit, pentru al cincilea an consecutiv, derularea proiectului umanitar “Camionul de Crăciun”, în satele din județul Brașov. Astfel, cele peste 1000 de pachete, conținând alimente de bază, produse de igienă și rechizite pentru copii, au ajuns la familiile categoriilor sociale vulnerabile din satele: Bunești, Criț, Viscri, Rodeș, Meșendorf, Rupea. De asemenea, și alte fundații din județul Brașov, precum Fundația Mihai Eminescu Trust, Fundația Tabaluga, Internatul de copii din Rupea și Asociația Nowero, s-au putut bucura de aceste pachete.



Proiectul „Johanniter-Weihnachtstrucker” a ajuns, în 2021, la ediția cu numărul 28, fiind susținut de un număr impresionant de voluntari și donatori, numeroase companii, școli, grădinițe și asociații din Germania. An de an, „Die Johanniter” trimite în scop umanitar pachete conținând alimente de bază pentru persoanele nevoiașе, în special în Europa de Sud-Est. Fundația germană, „Die Johanniter”, este una dintre cele mai mari asociații caritabile din Europa. Aceasta a fost fondată în 1952 și se bucură de sprijinul a peste 40.000 de voluntari activi și 1,25 milioane de membri sponsori. Fundația M&V Schmidt are ca scop principal conservarea patrimoniului cultural sășesc, precum și dezvoltarea de proiecte educaționale pentru promovarea limbii germane în România. La inițiativa doamnei Veronica Schmidt, fundația derulează, începând din 2017, un program de after school, la Casa Kraus, în satul Criț. Și în acest an, cu ocazia sărbătorilor de iarnă, Fundația M&V Schmidt a oferit celor 12 copii, înscriși în program, cadouri care să le aducă bucuria Crăciunului în suflet. De asemenea, pentru că susținerea educației reprezintă una dintre preocupările fundației, aceasta a donat, în luna decembrie, 30 de pachete cu toate cele necesare pentru școală (ghiozdane, rechizite, penare) unui centru de plasament din județul Călărași.



Noul MAN TGX.
International Truck
of the Year 2021.

**SIMPLY MY TRUCK.
SIMPLY THE BEST.**
www.man.ro





IRU CERE ELIMINAREA CONTROALELOR COVID LA FRONTIERE, INUTILE ȘI ADESEA MOTIVATE POLITIC

Asociațiile membre ale Uniunii Internaționale de Transport Rutier (IRU) au votat pentru un apel de urgență adresat guvernelor care trebuie să acționeze pentru a face față perturbărilor actuale ale lanțului global de aprovizionare. Consiliul IRU pentru Transportul de Marfă, care reprezintă peste trei milioane de companii de logistică din întreaga lume, susține în unanimitate lansarea unui apel adresat guvernelor de a opri restricțiile greșite legate de Covid, de a remedia criza de șoferi și de a compensa creșterea prețurilor la

combustibil. Întreruperea lanțurilor de aprovizionare ar cauza zilnic probleme majore, a declarat Asli Çalik, președintele Consiliului de marfă IRU. „Companiile de logistică fac tot posibilul, dar guvernele trebuie să acționeze acum pentru a menține mărfurile în mișcare”. În rezoluția sa, IRU solicită guvernelor să acționeze în următoarele patru domenii:

- Eliberați porturile aglomerate și restabiliți fluxurile comerciale prin utilizarea accelerată a instrumentelor digitale existente

pentru a facilita comerțul.

- Eliberarea traficului de camioane prin eliminarea controalelor la frontieră Covid-19 inutile și adesea motivate politic și a restricțiilor de conducere, precum și restabilirea libertății de circulație a lucrătorilor din transport.

- Eliminarea penuriei de șoferi de camion prin scăderea vârstei minime pentru șoferii profesioniști la 18 ani, accelerarea procedurilor de obținere a vizelor de șofer și promovarea uceniciei cu un accent special pe atragerea mai multor femei către profesie.

- Înghețați sau ajustați taxele din sectorul logistic și taxele pe combustibil pentru a compensa creșterea prețurilor la combustibil. „Cum sfârșitul anului se apropie cu pași repezi, consumatorii încep deja să plătească prețul pentru această sincopă din lanțul de aprovizionare. Guvernele trebuie să acționeze acum pentru a evita întârzierile și blocajele în aprovizionarea cu produse până la sfârșitul anului și în 2022”, a declarat secretarul general al IRU, Umberto de Pretto.



OLANDA NU VA MAI PERMITE ACCESUL CAMIOANELOR EURO 4 ȘI EURO 5

Camioanele diesel cu clasele de emisii 4 și 5 nu mai au acces la zonele de mediu din 14 orașe olandeze, începând cu 1 ianuarie 2022.

De la aceasta dată trebuie să ai un camion cu clasa de emisii Euro 6 sau un camion electric pentru a putea intra în „zonele de mediu”.

Municipalități cu „zone de mediu”

O zonă de mediu este o zonă în care anumite vehicule diesel din anumite clase de emisii nu au voie să intre. O municipalitate poate

înființa o zonă de mediu pentru a îmbunătăți calitatea aerului. În prezent, 13 municipalități olandeze au o zonă de mediu pentru camioanele cu motorină. Acestea sunt: Amsterdam, Arnhem, Breda, Delft, Haga, Eindhoven, Leiden, Maastricht, Rijswijk, Rotterdam, 's-Hertogenbosch, Tilburg și Utrecht. Începând cu 1 ianuarie 2022, și municipalitatea din Haarlem a introdus o zonă de mediu pentru camioane.

Unele excepții

Toate companiile care au camioane

cu o clasă de emisii mai mică de Euro 6 au primit recent o scrisoare oficială. În prezent, diverse categorii de vehicule sunt exceptate de la cerințele care se aplică în zonele de mediu. După 31 decembrie 2021, pentru antreprenorii ai căror vehicule trebuie să intre doar ocazional în „zonele de mediu”, rămâne opțiunea de a solicita o scutire de o zi de la municipalitatea în cauză.

Această excepție este posibil de maximum douăsprezece ori pe an.



ȘOFERII DE CAMION NU AU NEVOIE DE CERTIFICAT COVID DACĂ RĂMÂN ÎN CABINĂ

Germania a decis să înăsprească restricțiile pentru persoanele nevaccinate împotriva COVID-19, impunându-le o cvasi-izolare, fără acces la magazine neesențiale, restaurante, centre de cultură sau de agrement.

Șoferii de camion care nu părăsesc cabina nu trebuie să aibă certificat COVID, test sau dovada că au trecut prin boală. Dacă un șofer intră în contact cu orice persoană, trebuie să prezinte certificatul COVID.

Ce se întâmplă cu șoferii de camion

Șoferul de camion nu mai trebuie să prezinte dovada 3G dacă nu intră în contact cu alte persoane pe teritoriul Germaniei, a anunțat DSLV Bundesverband Spedition und Logistik. Prezentarea dovezii de vaccinare, trecere prin boală sau testare poartă numele de regula 3G în Germania. Potrivit unui document al Ministerului Federal al Muncii, vehiculele sau mijloacele de transport - contrar celor comunicate inițial de Ministerul Transporturilor - nu sunt considerate locuri de muncă în sensul secțiunii 28b (1) din Legea privind protecția împotriva infecțiilor, care a fost revizuită la 24 noiembrie. Nu este necesară verificarea 3G pentru șoferii de camion, dacă nu există contact fizic în timpul

cât aceștia se află pe teritoriul german. În principiu, șoferii de camion trebuie să aibă la ei și un certificat 3G atunci când intră în spațiile/locurile de muncă ale altor angajatori. Acest lucru se aplică, de exemplu, la încărcarea și descărcarea mărfurilor, atunci când șoferul se dă jos din camion pentru a verifica încărcătura sau siguranța mărfii. Cu toate acestea, șoferii sunt scutiți de această obligație dacă nu intră în contact fizic cu alte persoane. De exemplu, acest lucru se poate realiza printr-un plan de igienă sanitară al companiei.

Populația țării nevaccinată, în izolare

Aceste noi măsuri au fost luate în urma unei reuniuni între cancelarul în exercițiu, succesorul său Olaf Scholz și liderii celor 16 landuri ale țării. Ei au confirmat, de asemenea, că un proiect de lege privind vaccinarea obligatorie, pe care Scholz și Merkel îl susțin, va fi înaintat parlamentului pentru a intra în vigoare în februarie sau martie.

Persoanele nevaccinate sunt deja supuse de câteva săptămâni unor restricții privind accesul la viața publică, dar regulile variază ca formă și nu acoperă toate landurile. Noile restricții interzic în toată țara accesul la baruri, restaurante, teatre, cinematografe, teatre, săli de spectacol, de sport, dar și în magazine neesențiale și târguri de Crăciun.

De asemenea, contactele trebuie limitate, la domiciliu sau în exterior, la cel mult alte două persoane dintr-o altă locuință. Germania a vaccinat 68,7% din populație și 80% dintre adulți. Noi restricții vor afecta, de asemenea, întreaga populație: participarea la adunări mari, cum ar fi meciurile de fotbal din Bundesliga, va trebui să fie limitată la 30% din capacitatea totală. Cluburile se vor închide din nou în zonele în care rata de incidență săptămânală depășește 350, respectiv în nouă landuri din 16, inclusiv în capitala Berlin.

MEC DIESEL
SPARE PARTS SPECIALIST



Expertiză unică în România

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



Prețuri super competitive



Rețea națională cu 13 depozite și birouri comerciale



Programe de loialitate pentru clienții finali și partenerii de service



Acces la specificații tehnice



Consiliere profesională



Peste 18 000 de repere unice în stoc



AMENDĂ PENTRU ȘOFERII CARE DAU FLASH-URI SAU CLAXONEAZĂ PENTRU A LI SE FACE LOC ÎN TRAFIC

Comportamentul agresiv în trafic al șoferilor urmează să fie sancționat dur de către polițiștii rutieri, cu amenzi de până la 2.900 lei, conform unui proiect de OUG publicat în dezbatere la Ministerul Afacerilor Interne.

Printre faptele care vor fi considerate agresive se va număra inclusiv folosirea repetată, de către șoferi, a semnalelor luminoase sau sonore pentru a forța mașinile din față să elibereze banda pe care se află.

Autoritățile vor să introducă în Codul rutier o interdicție nouă pentru șoferi - aceea de a avea un comportament agresiv atunci când conduc mașini pe drumurile publice. Cei care vor încălca interdicția vor risca să primească cele mai mari amenzi ce se pot aplica persoanelor fizice la încălcarea regulilor de circulație - între nouă și 20 de puncte-amendă. În prezent, având în vedere că punctul-amendă este de 145 lei, sancțiunile s-ar ridica la sume cuprinse între 1.305 și 2.900 lei.

Faptele pe care polițiștii rutieri le vor putea amenda pentru că sunt considerate agresive vor fi următoarele:

- folosirea repetată a semnalelor sonore și/sau luminoase pentru a obliga nejustificat șoferul din față să elibereze banda de circulație;
- deplasarea succesivă de pe o bandă pe alta sau de pe un rând pe altul, alternând din stânga în dreapta, pentru depășirea unui șir de mașini care circulă în același sens;

- circulația la o distanță foarte mică față de alt vehicul, înaintea sau în spatele acestuia ori în lateral, pentru a intimida șoferul acestuia;
- pornirea mașinii de pe loc prin patinarea excesivă, în gol, a roților;
- conducerea intenționată a mașinii prin accelerarea repetată a motorului, pentru a stâjeni persoanele din preajma drumului public;
- mersul cu spatele cu mașina pentru intimidarea celor care circulă în spate;
- întoarcerea mașinii prin folosirea frânei de mână;
- realizarea intenționată a unui derapaj controlat al mașinii pentru a o întoarce sau a o roti;
- conducerea motocicletei (sau a mopedului) ridicată pe o singură roată.

Procesul verbal rămâne la șofer

Președintele Klaus Iohannis a promulgat modificarea și completarea Legii nr. 203/2018 privind măsuri de eficientizare a achitării amenzilor contravenționale, care prevede, între altele, ca procesul verbal privind plata acestora să nu mai fie trimis la Poliție. „Elementele minime obligatorii de structură și de format ale procesului-verbal de contravenție prevăzut la alin. (1) se stabilesc prin normele de aplicare

ale prezentei legi”, prevede actul normativ promulgat.

Legea stipulează și că „prin derogare de la dispozițiile art. 20 alin.(1) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, pe perioada aplicării sistemului pilot, dacă agentul constatat constată în același timp mai multe contravenții săvârșite de aceeași persoană, pentru amenzi prevăzute la alin. (1) se încheie un proces-verbal de constatare a contravenției și de aplicare a sancțiunii distinct de celelalte, având seria de evidență unică prevăzută la art. 2 lit. B)”.

La dezbaterile din Camera Deputaților, for decizional în cazul acestei legi, deputatul UDMR Benedek Zacharie, inițiator, a precizat că cetățeanul nu va mai trebui să trimită procesul verbal la Poliție pentru a demonstra că și-a plătit amenda.

„Cetățeanul nu va mai trebui să trimită procesul verbal la Poliție, să demonstreze că și-a plătit amenda, fiind un cont unic și primăriile nu o să mai fie grevate de plata amenzilor. Deci am ajutat și cetățeanul și am ajutat și primăriile”, a declarat deputatul UDMR, pe 3 noiembrie, în plenul Camerei Deputaților.

PROGER GLOBAL NETWORK

EXPLOATARE ȘI LIVRARE AGREGATE MINERALE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





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

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

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

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

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

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

firmei și de modul de a păstra mașina.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

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

Episodul 03

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

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

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



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

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Episodul 02

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

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

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

Ioan Domnariu, director

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții

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

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

Episodul 01

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții

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





VIDEO. CONTROALELE ISCTR S02E06: "LEGENDA" PATRONULUI MAGNETAR

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

Patronul "magnetar"

Inspectorii ISCTR opresc în trafic un șofer de camion. Inspectorul se prezintă regulamentar și cere actele. Se interesează de ce șoferul nu a oprit în parcare.

Inspector: De ce nu faceți pauza în parcare așa cum este regulamentar și nu aici unde blocați circulația? Eu am crezut că v-ați oprit să luați rovinietă.

Șofer: Fac pauza de 45 de minute.

Inspector: Parcarea e gratuită. Nu e contra cost. Prezentați-mi documentele dumneavoastră.

Șoferul începe să scoată documentele.

Inspectorul: Și atestatul, legitimația de serviciu, talonul de la camion, cel de la remorcă, copia conformă.

Inspectorul merge cu toate actele la duba ISCTR. Apoi, îl abordează direct pe șofer.

Inspector: Dați-mi și mie magnetul, vă rog frumos.

Șofer: L-am aruncat.

Inspector: Mașina nu merge cu magnet, merge cu motorină. Dați-mi tichetul de cod de la Ruse. Când ați plătit taxa de pod de la Ruse.

Șofer: Acum, de zece minute.

Inspector: Domnul Varga, o să vă întocmim un proces verbal cu o amendă de 9.000 lei, cu 4.500 de lei plătiți în 15 zile lucrătoare. Veți avea o imobilizare de 11 ore în parcare.

Jurnaliștii TIR Magazin au o discuție cu șoferul care urmează să fie amendat.



TIR Magazin: Merită să continui acest business?

Șofer: Normal.

TIR Magazin: O să suporti consecințele și pe viitor nu mai greșești?

Șofer: Sper că da.

TIR Magazin: Ce transportați?

Șofer: Legume și fructe.

TIR Magazin: Și ajungi la timp? De unde vii?

Șofer: Nu prea... Sper. Vin din Italia.

TIR Magazin: E prima amendă primită? De când ai început să transporti mărfuri?

Șofer: Prima amendă, da. Transporturi fac de un an.

TIR Magazin: Ai șanse să mai cumperi un camion?

Șofer: Mai multe. Acum, am cinci camioane.

TIR Magazin: Cum ți s-a părut controlul din seara aceasta?

Șofer: E ceva normal, în toate țările sunt controale.

Inspectorul reia discuția cu șoferul.

Inspector: Susțineți că ați folosit magnet pe care l-ați aruncat.

Șofer: Da.

Inspector: Ați fost sancționat conform legii pentru folosirea unui dispozitiv ilegal. Ați fost sancționat cu suma de 9.000 de lei, dacă plăți în 15 zile amenda este la jumătate. Vă rog să îmi semnați dacă nu aveți obiecțiuni. Aveți obiecțiuni?

Șofer: Nu.

Șoferul semnează și primește o copie a procesului verbal.

Inspector: Sunteți imobilizat 11 ore. Dacă plecați din parcare în această perioadă și sunteți prins de organele de control contravenția va fi de 9.000 lei. Odihniți-vă și respectați timpii de conducere pentru că îi respectați pentru viața și sănătatea dumneavoastră, precum și a celorlalți participanți la trafic.





Rusul moldovean

Inspectorul îi cere șoferului tras pe dreapta actele: atestatul, pașaportul, documentele autovehiculului și ale mărfii.

Inspectorul îi cere să tragă camionul în parcare și să coboare din camion.

Într-o discuție cu reporterii TIR Magazin, șoferul, un rus moldovean, spune că vine de la Buzău și transportă tălpi pentru încălțăminte la Ruse. Este șofer profesionist de un an și jumătate. Zice că viața de șofer e cu bune și rele și că are o familie.

Reușește să împace viața de familie cu cea de șofer profesionist. „Asta e viața, am doi copii”. Șoferul spune că, lunar, câștigă în funcție de cum „merge kilometrul”. Ar fi vorba de 300 - 600 de euro. „Nu-i bine, dar pot să trăiesc în Republica Moldova din banii ăștia”. Nu ia în considerare să se mute în România pentru că este căsătorit și are doi copii în țara lui. Este angajat și nu deține un camion. Crede că șeful lui este un om bun.

Șoferul spune că are toate actele în regulă, iar dacă va trebui să plătească amenda o va plăti el, dar numai dacă vina îi aparține lui. „Dacă e firma vinovată, firma plătește”, încheie șoferul dialogul cu reporterii TIR Magazin. Șoferul nu a fost amendat de inspectorii ISCTR.

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

SEZONUL 02 EPISODUL 03

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

Un șofer de camion primește o amendă de 1.000 de lei pentru că nu a

respectat timpii de conducere și odihnă.

"Cine nu muncește, nu greșește!", concluzionează conducătorul auto.

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

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 02

În cel de-al doilea episod al sezonului

02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", aveți întâlnire cu trei șoferi profesioniști.

Primul a luat o amendă de 1.000 de lei după ce s-a încurcat în explicații despre cum a ajuns, în mod "miraculos", din Grecia până în România, pe camion, cu <<colegu' și șefu'>>.

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 01

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

PEDEAPSA ȘOFERULUI DE CAMION, CARE A UCIS 4 PERSOANE, REDUSĂ DE LA 110 LA 10 ANI DE ÎNCHISOARE

Guvernatorul Colorado, Jared Polis, a redus pedeapsa șoferului cubanez de camion Rogel Aguilera Mederos la 10 ani de închisoare, în loc de cei 110 ani pe care îi primise inițial.



Condamnarea a aprins o amplă controversă în țară fiind vorba de o pedeapsă pe care mulți o consideră disproporționată.

Cazul șoferului cubanez a ținut prima pagină a ziarelor din SUA după incidentul din 25 aprilie 2019, când Aguilera Mederos, pe atunci în vârstă de 24 de ani, a fost implicat într-un accident în timp ce cobora din Munții Stâncoși pe I-70 spre vest, din Denver. Camionul său a rămas fără frâne. În acel accident, patru persoane au murit și alte zeci au fost rănite. În octombrie anul trecut, un juriu l-a găsit pe Aguilera Mederos vinovat de majoritatea acuzațiilor, inclusiv de folosirea camionului ca armă pentru a provoca moartea și rănirea unor persoane.

Ce s-a întâmplat

Șoferul de camion Rogel Aguilera-Mederos a fost condamnat la 110 ani de închisoare pentru accidentul

care a avut loc pe autostrada Interstate 70, în care au murit patru persoane în apropiere de Colorado Mills Mall în 2019.

Pe 25 aprilie 2019, Aguilera-Mederos conducea un camion care transporta cherestea pe I-70 în direcția est, coborând din munți. El le-a spus poliției că a pierdut

controlul vehiculului când a rămas fără frâne. Camionul a intrat atunci în plin în zeci de mașini care erau oprite pe autostradă din cauza unui alt accident pe I-70.

Douăzeci și opt de vehicule, inclusiv patru camioane, au fost avariate sau au luat foc în urma impactului. Anchetatorii au estimat că șoferul mergea cu viteză, cu cel puțin 85 de mile pe oră chiar înainte de accident. Aguilera-Mederos a fost condamnat pentru mai mult de 20 de acuzații, inclusiv patru capete de acuzare de omucidere rutieră.

Membrii familiei celor patru care au murit s-au adresat instanței. Într-un scaun cu roțile, mama lui Bill Bailey, în vârstă de 67 de ani, din Arvada a spus: „Mamele nu ar trebui să fie nevoite să-și îngroape fiii”.

Juanita Bailey a spus că imprudența șoferului de camion i-a luat viața fiului ei. Fratele lui Bailey și soția victimei, Gage Evans, i-au spus judecătorului durerea și suferința pe care le-au simțit.





SINDICATELE SPANIOLE: COMPANIILE ROMÂNEȘTI DE TRANSPORT AU ACAPARAT PIAȚA ȘI FAC CONCURENȚĂ NELOIALĂ

Federația Sindicală Fenadismer arată că activitatea de transport a flotelor cu domiciliul în România a crescut cu 31% în Spania doar în ultimul an.

Comaniile românești au înregistrat această creștere pe fondul unei concurențe neloiale practicate, acuză sindicatul pe pagina sa oficială.

Articolul complet:

Din martie intră în vigoare noile reglementări de muncă incluse în Pachetul mobilitate al Uniunii, pe care Spania nu le-a transpus încă în legislație. Reglementările stabilesc noi condiții de muncă și de control asupra transportatorilor care efectuează transport internațional, ceea ce va limita activitatea companiilor de tip cutie poștală. Tot la acea dată, vor intra în vigoare norme mai stricte privind reglementarea cabotajului. Au mai rămas abia trei luni până la intrarea în vigoare a tuturor reglementărilor incluse în Pachetul de mobilitate care a fost aprobat de Uniunea Europeană în vara anului 2020. Reglementările se referă la comportamentul la locul de muncă, timpii de conducere și odihnă, introducerea tahograful digital inteligent de a doua generație.

Acuzații fără precedent la adresa României

Reglementările cer companiilor de transport să garanteze că șoferii lor revin în țara de origine o dată la 4 săptămâni și, de asemenea, că vehiculele care efectuează transport internațional se întorc la fiecare 8 săptămâni în țara de înmatriculare. În plus, companiile de transport ai căror șoferi efectuează transport internațional sau cabotaj trebuie să prezinte în prealabil o declarație de deplasare pe baza unui singur registru centralizat numit IMI care va fi gestionat de către Uniunea Europeană, unificând astfel atât formularul de declarație care trebuie depus, cât și procedura de înregistrare. Prin această nouă reglementare a muncii se urmărește garantarea unui salariu echitabil pentru muncitori și eliminarea firmelor de tip cutie poștală. În martie viitor, noile reguli privind cabotajul vor intra în vigoare în întreaga Uniune Europeană. Pentru a avea o idee clară despre concurența neloială foarte gravă suferită de transportatorii spanioli, este suficient să ținem cont de datele îngrijorătoare privind prezența flotelor de transport din țările estice în transportul spaniol. Aceste flote continuă să controleze aproape o treime din transportul internațional cu origine sau destinație

Spania, așa cum consemnează Ministerul Transporturilor.

La importurile rutiere de marfă în Spania, flotele din țările est-europene au transportat 28% din totalul acestora. Creșterea înregistrată de companiile românești și lituaniene este deosebit de semnificativă. În ceea ce privește exporturile spaniole, flotele țărilor din Est au controlat 27% din totalul mărfurilor transportate, cu o prezență mare și a companiilor lituaniene, care s-au plasat deasupra firmelor românești și bulgare. Există o prezență tot mai mare a flotelor din aceste țări în transportul intern în Spania (care se numește cabotaj), în ciuda faptului că sunt din țările Uniunii Europene cele mai îndepărtate de țara noastră.

Este deosebit de semnificativă activitatea desfășurată în transportul național spaniol de către flotele cu domiciliul în România, acestea crescând cu 31% doar în ultimul an, ceea ce i-a permis să urce pe locul unu în clasamentul companiilor străine care operează în Spania. De altfel, companiile românești au efectuat 32% din totalul transporturilor de cabotaj efectuate în Spania, înlocuind companiile portugheze ca importanță.



ROMÂNIA CERE SUSPENDAREA OBLIGAȚIEI DE ÎNTOARCERE A CAMIOANELOR LA 8 SĂPTĂMÂNI

Cerințele din Pachetul Mobilitate I sunt în detrimentul transportatorilor români.

Ministerul Afacerilor Externe (MAE) și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) informează cu privire la faptul că Guvernul României a sesizat, în cursul zilei de 5 ianuarie 2022, Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) cu o cerere privind suspendarea aplicării dispoziției din Pachetul Mobilitate I, care instituie obligația întoarcerii vehiculului la unul dintre centrele operaționale în termen de 8 săptămâni de la plecare – obligație care urmează să se aplice de la 21 februarie 2022.

Depunerea unei astfel de cereri vine în continuarea demersurilor derulate de statul român la CJUE în legătură cu Pachetul Mobilitate I.

În acest sens, MAE și MTI reamintesc că, la data de 23 octombrie 2020, România a inițiat trei acțiuni în anularea parțială a actelor UE care formează pachetul menționat. Astfel cum este indicat deja (<https://www.mae.ro/node/54005>), dispozițiile vizate de cele trei acțiuni privesc aspecte care, potrivit Guvernului României, vor avea implicații negative semnificative asupra pieței interne și vor afecta competitivitatea transportului de mărfuri în Uniune, respectiv:

- interdicția efectuării perioadei normale de repaus săptămânal la bordul vehiculului;
- obligația întoarcerii periodice a conducătorului auto la centrul operațional al angajatorului sau la

locul său de reședință;

- obligația întoarcerii vehiculului la unul din centrele operaționale în termen de 8 săptămâni de la plecare;
- stabilirea de limitări suplimentare la efectuarea operațiunilor de cabotaj;
- instituirea unor norme specifice privind detașarea conducătorilor auto.

De asemenea, la data de 11 februarie 2021, statul român a intervenit în 12 acțiuni în anulare vizând același pachet, inițiate de state membre UE cu interese similare României (Bulgaria, Cipru, Lituania, Malta, Polonia și Ungaria). Toate aceste demersuri ale autorităților române la CJUE sunt efectuate în cadrul eforturilor constante derulate de autoritățile române pentru a contracara caracterul restrictiv și disproporționat al anumitor prevederi ale Pachetului Mobilitate I.

Elemente de context:

Cele trei acte legislative care alcătuiesc Pachetul Mobilitate I, publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene la data de 31 iulie 2020 și cu privire la care Guvernul României a introdus acțiuni în anulare parțială, sunt următoarele:

- Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește

cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor;

- Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier;
- Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012.

România s-a opus adoptării celor trei acte legislative, alături de celelalte 8 state membre cu interese similare în această materie (Bulgaria, Cipru, Estonia, Ungaria, Letonia, Lituania, Malta și Polonia). Statul român a votat împotriva aprobării textelor rezultate în urma negocierilor cu Parlamentul European.

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



POLIȚIȘTI SUB ACOPERIRE AU LUCRAT CA ȘOFERI DE CAMION PENTRU A DEMASCA ȘPAGA DIN VĂMI

Viața bate filmul în ceea ce privește ancheta declanșată de polițiștii Direcției Generale Anticorupție și de procurorii Parchetului Bihor în cazul grupării de șpăgari din Punctul de Trecere a Frontierei din Borș.

Este vorba despre 6 agenți ai Poliției de Frontieră cărora, deși aveau informații că primeau șpăgi, anchetatorii trebuiau să le și dovedească faptele. Pentru asta, un ofițer DGA care are atestat de șofer profesionist a fost autorizat ca investigator sub acoperire și, sub un nume de cod, a dat examene și a lucrat luni de zile la o firmă de transporturi, ca șofer de camion, calitate în care, desigur, a fost trimis și în curse externe. Așa că a descoperit, din interior, corupția colegilor din Poliția de Frontieră.

Vamă sub asediu

Jurnaliștii au scris pe larg despre descinderile din 7 decembrie ale polițiștilor DGA și ale procurorilor în Vama Borș, unde echipajele au verificat birourile și gheretele pentru a dovedi că 6 polițiști de frontieră, despre care aveau informații, primeau șpăgi. În urma descinderilor, împetricinații - Ionel Clejan, Ioan Ungureanu, Gabriel Claudiu Albinaru, Lucian Stoica, Remus Emil Fofiu și Gheorghe Silviu Pirtea -, toți agenți în PTF Borș I, au fost ridicați și reținuți, în aceeași zi, pentru 24 de ore. Potrivit comunicatului oficial al procurorilor, în cazul tuturor, acuzația a fost de luare de mită. În esență, anchetatorii afirmă că cei 6 au pretins și primit sume cuprinse între 50 lei și 100 euro de la șoferii de camion care intrau ori ieșeau din țară, ca să nu-și îndeplinească îndatoririle de serviciu.

Adică să nu le verifice documentele sau să-i ia peste rând, în fața altor transportatori, ca să le reducă timpii de așteptare, dar și să nu înregistreze eventualii pasageri care ar fi trebuit să intre în carantină.

Arestați la domiciliu

Pe 10 decembrie, 5 dintre agenții reținuți au fost arestați preventiv pentru 30 de zile de către Tribunalul Bihor, dar după o săptămână Curtea de Apel Oradea a schimbat măsura inițială cu cea a arestului la domiciliu pentru 15 zile. Nu însă pentru că n-ar fi fost dovezi, căci instanța a admis că în caz există „probe suficiente” din care să rezulte că agenții au încălcat legea și că sunt necesare măsurile preventive „în scopul asigurării bunei desfășurări a procesului penal”, motiv pentru care judecătorii le-au și interzis explicit inculpaților să comunice între ei ori cu martorii din dosar.

Investigatori în acțiune

Despre cum au reușit anchetatorii să probeze faptele celor 6 polițiști de frontieră, comunicatele oficiale n-au spus nimic. Informațiile reies, însă, din referatul cu propunere de arestare înaintat de Parchet judecătorilor de drepturi și libertăți și făcut public sub formă de extras.

În document se arată că ancheta a început încă de anul trecut, ca urmare

a unei sesizări din oficiu a ofițerilor Serviciului Județean Bihor al DGA și a unor denunțuri înregistrate la Parchetul Bihor, verificările devoalând o corupție aproape generalizată la nivelul PTF Borș, în special în rândul polițiștilor de frontieră puși să verifice transportatorii de mărfuri.

Ca urmare, pentru a-i putea „dovedi” pe șpăgari, anchetatorii au autorizat folosirea a doi investigatori și a unui colaborator sub acoperire, dintre care unul, care avea atestat de șofer profesionist, a avut un rol special: sub un nume de cod, s-a înscris la cursuri și și-a dat din nou examenele ca să obțină atestat de șofer profesionist, iar apoi s-a angajat pentru câteva luni la o firmă de transporturi, ca șofer de TIR, calitate în care, desigur, a fost trimis și în curse externe.

„Taxele” din Borș

Urmarea? Anchetatorii au aflat, de pildă, că anumiți patroni de firme de transport aveau relații directe cu polițiștii de frontieră, pe care îi sunau înainte ca aceștia să intre în tură, indicându-le mașinile ce urmau să tranziteze PTF Borș, așa încât agenții să-i treacă peste rând, fără să le ceară bani.

În alte situații, însă, după cum scrie în referat, banii erau preținși și primiți de lucrătorii de frontieră prin intermediul patronului unui restaurant, care îi prelua chiar în incinta localului. „Dintre lucrătorii



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



de poliție cu modul de operare indicat au fost identificați doi polițiști de frontieră”, scrie în document, fără să se precizeze dacă cei doi sau patronul de local au fost dovediți ca fiind complici la luare de mită.

Cel mai des, însă, frontieriștii îi abordau direct pe șoferi, se mai spune în referat, care dă ca exemplu felul în care, pe 11 martie și 6 mai anul acesta, agentul șef Ionel Clejan „a pretins și primit de la investigatorul sub acoperire, angajat în calitate de șofer auto pe un camion de transport marfă”, câte 50 lei, „pentru a-i facilita reducerea timpilor de așteptare în coloana ce se formează pe drumul european E60”, aceeași sumă și tot pentru a fi luat peste rând fiindu-i pretinsă, pe 19 aprilie 2021, și de către agentul șef principal Gabriel Claudiu Albinaru.

Alte „servicii”, alți bani

Pe 13 mai, agentul șef principal Lucian Stoica l-a abordat pe pasagerul camionului condus de investigator, și el tot sub acoperire, de la care a cerut și primit 100 euro pentru a nu-l înregistra, deoarece ar fi fost obligat să intre în carantină. O lună mai târziu, pe 8 iunie, agentul Remus Fofiu l-a „ușurat” de 60 euro pe așa-zisul TIR-ist, ca să nu-i mai controleze documentele de transport. Colegul său, agentul șef Gheorghe Silviu Pirtea, avea pentru același „serviciu” alt tarif, pe 16 iunie cerând și primind 80 de euro.

Lista este mai lungă și, în toate cazurile, după cum arată procurorii, investigatorii au avut asupra lor dispozitive audio-video, înregistrând incidentele. Pretenția de a primi șpăgi a provenit exclusiv de la polițiștii de frontieră, care nu au fost provocați, „investigatorii având o atitudine pasivă sub acest aspect”. Detaliul contează deoarece, potrivit legii, „este interzis organelor judiciare să provoace o persoană să săvârșească o faptă penală în scopul obținerii unei probe”. Bani, după cum se mai arată în referat, erau remiși „într-o manieră discretă”, „suma fiind ținută în palmă și remisă în momentul salutului, adică a străngerii mâinii”.

Șpaga, o cutumă

Activitatea investigatorilor sub acoperire s-a întins în total pe o perioadă de 6 luni, timp în care au strâns suficiente dovezi care să demonstreze „caracterul de cutumă al infracțiunilor săvârșite” de cei 6 polițiști de frontieră.

„Corupția la nivelul PTF Borș pare să fi devenit una endemică”, scrie în document, dezvăluindu-se încă un amănunt neștiut, și anume că cercetările privesc și „alți funcționari din cadrul PTF Borș”, care au săvârșit fapte similare de corupție și față de care ancheta este doar la început.

Cât despre cei 6 agenți deja dibuiți, în referatul de arestare se mai precizează că, în ciuda dovezilor existente împotriva lor, nu au fost dispuși să-și recunoască

faptele, prevalându-se de dreptul la tăcere. Au spus destule, oricum, în timp ce au fost surprinși de camerele de înregistrare ale investigatorilor...

Scutiri de carantină

Dosarul celor 6 polițiști de frontieră din Borș anchetați pentru corupție este al doilea deschis în ultimul timp de polițiștii DGA și procurorii Parchetului Bihor, după cazul lui Munteanu Matei și Viorel Chiș, frontieriștii din Borș trimiși în judecată în vara lui 2020 pentru că „taxau” românii întorși acasă în pandemie.

Celor doi li s-a imputat că au înregistrat drept șoferi profesioniști un grup de 7 „stranieri” întorși din Germania, așa încât să evite carantina, deși nu aveau documente de la vreun angajator, unul nu avusese niciodată permis, iar altul îl avea anulat, Matei primind pentru asta, conform anchetatorilor, o „atenție” de 200 euro.

În total, cei doi sunt acuzați de 27 de fapte penale: lui Matei i s-au reținut câte 4 infracțiuni de luare de mită, zădărnicierea combaterii bolilor și instigare la fals în declarații, plus 3 infracțiuni de fals informatic, iar lui Chiș câte 3 infracțiuni de abuz în serviciu, fals informatic, zădărnicierea combaterii bolilor și instigare la fals în declarații. Procesul se află pe rolul Tribunalului Bihor.

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.





6.000 LEI, AMENDĂ PENTRU ȘOFER ȘI 12.000 LEI PENTRU COMPANIA CARE REFUZĂ CÂNTĂRIREA CAMIONULUI

Guvernul a pus în dezbatere publică Proiectul de Ordonanță a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor.

În Scurta descriere a reglementării se arată că:

„În prezent, principalul factor de degradare al drumurilor și al lucrărilor de artă îl constituie circulația vehiculelor cu depășiri ale maselor maxime admise, așa cum sunt ele prevăzute în anexele nr. 2 și 3 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Dintre acestea, cel mai mare impact îl au vehiculele care transportă mărfuri în vrac, ca de exemplu produse de balastieră, cereale, etc. Drept urmare, este necesară limitarea circulației acestor vehicule.

Pe de altă parte, la ora actuală, aproximativ 40% din rețeaua de drumuri naționale este încadrată din punct de vedere al capacității portante ca drumuri modernizate (M), pentru care masele maxime admise pe axe sunt mai mici decât limitele prevăzute de Directiva nr. 96/53/CE, fapt ce ar obliga operatorii economici să circule cu vehiculele încărcate sub masa maximă admisă, având drept consecință creșterea nejustificată a costurilor de transport.

Prezentul proiect de act normativ are în vedere limitarea posibilității autorizării circulației vehiculelor care transportă mărfuri în vrac, dar permite circulația cu respectarea maselor maxime admise pe drumurile încadrate din punct de vedere al capacității portante ca drumuri modernizate (M). Totodată, în urma controalelor efectuate s-a constatat că valoarea sancțiunilor aplicate pentru refuzul de a supune vehiculul verificării prin cântărire, precum și pentru sustragerea de la control, nu sunt descurajante. **Astfel, se consideră că sancțiunea trebuie să se aplice solidar atât persoanei fizice sau juridice care efectuează transportul, cât și conducătorului auto.** Solicităm acest lucru, deoarece realitatea a dovedit că decizia conducătorului auto de a refuza cântărirea vehiculului/ansamblului de vehicule este luată în urma consultării șefilor ierarhici (Ex: administrator/manager de transport). Mai mult, din punct de vedere juridic conducătorul auto este prepusul întreprinderii, deci este sub coordonarea și controlul acesteia.

Pentru asigurarea aplicării dispozițiilor din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și pentru a descuraja refuzul de a supune vehiculul/ansamblul de vehicule verificării prin cântărire, se propune aplicarea unor măsuri, atunci când răspunderea este a întreprinderii, respectiv măsuri administrative cum ar fi suspendarea unei copii conforme a licenței comunitare/certificatului de transport în cont propriu pentru o perioadă de 30 de zile, de la data constatării contravenției”, SE ARATĂ ÎN Nota de Fundamentare.

Textul propus
ORDONANȚĂ

pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art.1 pct. VI. poz. 3 din Legea nr. 311/2021 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,



Guvernul României adoptă prezenta ordonanță:

Articol unic - Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 237 din 29 iunie 1998, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 41, alineatul (6), litera c) se modifică și va avea următorul cuprins:

„c) vehicule care transportă încărcături care nu sunt indivizibile, dacă masa totală a vehiculului împreună cu încărcătura nu depășește masa totală maximă admisă în circulație, așa cum este ea prevăzută la pct. 2 din anexele nr. 2 și 3, iar masele pe axe nu depășesc limitele maxime admise prevăzute în coloana nr. 1 (drumuri reabilitate R) la pct. 3 din anexele nr. 2 și 3;”

2. La articolul 41, alineatul (6), după litera e) se introduce o nouă literă, litera f), cu următorul cuprins:

„f) AST se eliberează și pentru vehicule care transportă mai multe încărcături indivizibile ale căror dimensiuni depășesc una sau mai multe dimensiuni maxime admise, cu condiția ca masele pe axe să nu depășească masele maxime ce pot fi autorizate prevăzute la alin. (8).”

3. Alineatul (7) al articolului 41 se abrogă.

4. La articolul 60, după alineatul (5), se introduce un nou alineat, alineatul (51), cu următorul cuprins:

„(51) Suplimentar față de sistemele și echipamentele prevăzute la alineatul (5), controlul vehiculelor privind respectarea maselor maxime admise, totală și pe axe, prevăzute în anexele nr. 2 și 3, se efectuează cu instalații de cântărire care respectă prevederile legale în vigoare privind introducerea pe piață și punerea în funcțiune, precum și pe cele referitoare la existența și valabilitatea verificărilor metrologice, de către personalul cu atribuții de control, potrivit competențelor legale.”

5. La articolul 60, alineatul (7), se modifică și va avea următorul cuprins:

„(7) În lipsa sistemelor automate, a echipamentelor sau instalațiilor prevăzute la alin. (5), (51) și (11), controlul vehiculelor privind respectarea masei totale maxime admise se efectuează conform documentelor puse la dispoziție de conducătorul auto. Masa pe axe nu se stabilește din documente.”

6. La articolul 61, alineatul (1), literele k) și l) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„k) refuzul de a supune vehiculul

verificării prin cântărire și/sau măsurare a dimensiunilor, refuzul de a însoți vehiculul personalului cu atribuții de control în vederea cântăririi și/sau măsurării dimensiunilor transportului, precum și refuzul de a prezenta personalului cu atribuții de control documentele privind transportul, cu amendă de la 3.000 lei la 6.000 lei, aplicată conducătorului auto și cu amendă de la 9.000 lei la 12.000 lei, aplicată persoanei fizice sau juridice care efectuează transportul;
l) sustragerea de la control, obstrucționarea controlului, neoprirea la semnalul regulamentar al personalului cu atribuții de control, cu amendă de la 9.000 lei la 12.000 lei, aplicată conducătorului auto;”

7. La articolul 611, după alineatul (9), se introduce un nou alineat, alineatul (10), cu următorul cuprins:

„(10) Odată cu aplicarea sancțiunii contravenționale conform art. 61 alin. (1) lit. k), se va aplica și măsura suspendării copiei conforme a licenței comunitare sau a copiei conforme a certificatului de transport în cont propriu pentru o perioadă de 30 de zile de la data constatării contravenției. Procedura de suspendare a copiei conforme a licenței comunitare sau a copiei conforme a certificatului de transport în cont propriu se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.



OFICIAL: SE CERE IMPUNEREA UNUI SALARIU MINIM, LA NIVELUL UE, PENTRU ȘOFERII DE CAMION

Stabiliți un salariu minim pentru șoferii de camion. Sau un preț minim pentru transportul de marfă, este îndemnul ministrului belgian al transporturilor Georges Gilkinet.

Acestea sunt mijloace de a opri dumpingul social în transportul rutier european, spune oficialul belgian.

Atragerea de șoferi non-europeni, un pericol

„Prețurile de dumping în transportul internațional de mărfuri trebuie să înceteze.” Belgia a prezentat Comisiei Europene pentru Transport o lucrare care arată că numărul șoferilor de camion din afara UE continuă să crească. Numărul șoferilor de camion din afara UE utilizați de companiile de transport din UE s-a dublat de patru ori între 2012 și 2020.

La sfârșitul anului 2020, pentru acești șoferi erau în circulație 228.054 de certificate de șofer valabile, cu 14,4% mai mult decât cu un an în urmă. Numărul șoferilor recrutați în afara UE a crescut semnificativ (procentual) mai mult decât numărul transportatorilor rutieri și volumul de mărfuri din UE. Belgienii se tem că atragerea în continuare de șoferi non-europeni subminează regulile Pachetului UE de mobilitate.

Numărul șoferilor din țări terțe a crescut dramatic

„Dacă va continua așa, până la

sfârșitul acestui deceniu, unul din doi șoferi de camion din companiile de transport din UE va veni din țări non-UE. Chiar vrem asta?”, a spus Gilkinet. Utilizarea șoferilor din așa-numitele „țări terțe” nu a fost niciodată concepută ca un mijloc de reducere a costurilor forței de muncă, ci ca un instrument pentru a face față blocajelor pe termen scurt. Penuria tot mai mare de șoferi este adesea invocată drept motiv pentru a angaja șoferi din țări din afara UE. „Cu toate acestea, credem că acesta este un fenomen care se consolidează: spirala salarială descendentă înseamnă că mai puțini cetățeni din UE doresc să devină șoferi de camion, deoarece salariile nu sunt suficient de atractive pentru a-i convinge pe tineri să aleagă o profesie cu condiții atât de dificile de muncă”. UE trebuie să lucreze pentru condiții de muncă și salarii mai bune, spun ei. Comisarul UE pentru Transporturi, Adina Vălean, a confirmat că numărul șoferilor din țări terțe a crescut dramatic, dar a spus că este încrezătoare că Pachetul de Mobilitate conține suficiente instrumente pentru a combate dumpingul social.



NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





SE CERE INTRODUCEREA DE ECHIPAMENTELOR SANITARE ÎN CABINA CAMIOANELOR

În acest moment, Germania se confruntă cu lipsa a zeci de mii de șoferi profesioniști. Sindicatul BGL arată că, în fiecare an, se pensionează 30.000 de șoferi profesioniști și se angajează doar 17.000.

BGL a propus cinci măsuri pentru revitalizarea industriei de transport mărfuri și logistică. Unele extrem de îndrăznețe și surprinzătoare.

1. Controlul dumpingului social prin verificarea dacă anumite companii respectă prevederile incluse în Pachetul de Mobilitate. Introducerea plăților pe termen lung în parcuri și interdicerea odihnei în cabina camionului.

2. Combaterea penuriei de șoferi în vederea asigurării aprovizionării populației și companiilor prin construcția de parcuri sigure,

prin reducerea birocrăției în ceea ce privește obținerea permiselor de conducere și posibilitatea de modernizare a cabinelor camioanelor cu dispozitive sanitare corespunzătoare.

3. Subvenționarea companiilor de transport care vor să își înlocuiască flota cu vehicule comerciale ecologice, electrice.

4. Creșterea siguranței prin obligativitatea de a dota camioanele cu sisteme performante de cruise control pe întreg teritoriul UE, obligativitatea de a avea sisteme de asistență la frânarea de urgență și asistență la viraj.

5. Sprijin pentru digitalizarea transporturilor.

Ce se întâmplă în România
În perioada imediat următoare,

vor începe lucrările de construcție pentru dotările aferente a 6 spații de servicii supuse contractelor de concesiune încheiate de CNAIR în anul 2021 pe autostrăzile deschise traficului rutier situate pe rutele Nădlac – Sibiu (A1), Pitești – București (A1) și Cernavodă – Constanța (A2). „Reamintim că dotările minime obligatorii pe care concesionarii trebuie să le proiecteze, construiască (sau care sunt deja construite), finanțeze, opereze și întrețină, astfel încât spațiile de servicii aferente fiecărui lot să fie complet funcționale, sunt: parcare, toalete publice, stație distribuție carburant, inclusiv stație reîncarcare vehicule electrice, spațiu comercial, snack bar”, anunță CNAIR.

ȘOFERI ROMÂNI DE CAMION, ARESTAȚI. AU JEFUIT 112 CAMIOANE STRĂINE

Polițiștii de la Europol au identificat mai mulți șoferi de camion din România care furau bunuri din alte camioane pe timpul nopții.

Poliția a destructurat o bandă româno-germană specializată în furtul de camioane. Ei au descins în primele ore în mai multe imobile. Potrivit informațiilor publicației Der Spiegel, au fost executate peste 20

de mandate de arestare. Accentul raidurilor a fost un orașel din sudul României: Bezdead care are 4.500 de locuitori și un număr important de șoferi de camion. Anchetatorii din Germania, Franța și România au făcut percheziții în vilele și în birourile mai multor companii de transport din sat. Nu numai că se presupune că aceste companii au făcut transporturi ilegale de mărfuri prin Europa, dar șoferii angajați ar fi jefuit și alte camioane în Franța și Germania. Furturile se făceau pe scară largă.

Descinderi s-au făcut și în zona Gütersloh, unde locuiesc complicitii șoferilor români de camion care operează ca niște tăietori de prelate.

Cele mai multe furturi au loc pe A30.

În fiecare noapte, aproximativ 200 de șoferi de camion își parchează camioanele la Holsterfeld de pe A30. Între miezul nopții și patru dimineața, când ceilalți șoferi dorm în cabinele lor, românii trec la „tăierea prelatelor”.

Hoții vin cu propriile lor camioane și reîncarcă marfa furată. Banda din Bezdead ar fi jefuit 112 camioane pe A30, aproape toate în zona de odihnă. Polițiștii estimează prejudiciul la un milion de euro. Europol coordonează investigațiile la nivel european.





30 DE KILOMETRI DE AUTOSTRĂZI DESCIȘI ÎN 2021. ANUL VIITOR SE POATE AJUNGE LA 100 KM

Anul 2021 a adus în jur de 30 de kilometri rețelei de autostrăzi din România, dar și câteva inaugurări de centuri ocolitoare care au fost începute cu ceva timp în urmă.

2021 este un an în care s-au inaugurat printre cei mai puțini kilometri de autostradă, la ora actuală, în România, autostrăzile însumând 947,6 kilometri.

Autostrada Sebeș-Turda

Astfel, la 30 noiembrie, lotul 2 al Autostrăzii Sebeș-Turda, în lungime de 24,25 kilometri, între Alba Iulia și Aiud, a fost deschis circulației rutiere, cu restricții, după șapte ani de la începerea lucrărilor. Practic, se poate circula integral pe Autostrada Sebeș-Turda, însă, din cauza unor alunecări de teren în zona localității Oiejdea, traficul a fost restricționat în zonă, pe o distanță de 1,5 kilometri, pe o bandă pe sens, până în primăvara anului 2022 (lunile aprilie-mai). Potrivit Ministerului Transporturilor, pe acest sector se va circula în ambele

sensuri, dar pe o singură cale, în regim de drum național, cu limitarea vitezei la 60 km/h. Pe restul lotului 2, limitarea este la 100 de km/h.

Deschidere cu restricții

Deschiderea circulației nu înseamnă, însă, că antreprenorul (Asocierea Aktor SA - SC Euroconstruct Trading SRL) va fi scutit de finalizarea tuturor lucrărilor, așa cum prevede contractul. Deși se află în întârziere, antreprenorul și-a asumat că încheie toate lucrările, până în aprilie 2022. Practic, nici acum nu se poate vorbi despre recepția lucrării, ci doar despre deschiderea circulației, între Alba Iulia Nord și Aiud, unde se află cei aproximativ 24 de km ai lotului 2, nefinalizat în totalitate, din cei 70 de km ai A10.

Tot din 30 noiembrie, se poate

circula integral pe întreg lotul 1, unde pe 3 decembrie 2020 au fost deschiși traficului primii 14,8 din cei 17 kilometri, precum și pe circa 2 kilometri de pe lotul 3 de la joncțiunea cu lotul 2.

O altă inaugurare a vizat în 2021 lotul Târgu Mureș-Ungheni din Autostrada Transilvania, care a fost dat în circulație pe 6 decembrie, mai devreme cu două luni. Odată cu deschiderea autostrăzii Târgu Mureș - Ungheni, municipiul Târgu Mureș are asigurată o legătură rutieră modernă cu Câmpia Turzii, Cluj-Napoca, Sebeș și Alba Iulia, dar și cu frontiera de vest a României, ceea ce va scurta timpii de deplasare și va crește gradul de siguranță rutieră.

Proiectul Târgu Mureș - Ungheni a presupus construcția unui sector de autostradă în lungime de 4,5 km și



a unui drum de legătură, în lungime de 4,7 km.

Se circulă pe bretele

În plus, în luna iulie, s-au dat în circulație bretelele 1, 2, 3 și 4 ale Nodului Rutier Sebeș. Circulația rutieră pe bretelele 1 și 2 ale Nodului Rutier Sebeș a fost deschisă pe 15 iulie, iar pe 29 iulie circulația rutieră pe breteaua 3 și breteaua 4. Breteaua 3 face legătura între autostrada A10 și autostrada A1, pe direcția Turda - Sibiu, iar breteaua 4 asigură legătura între autostrada A1 și autostrada A10, pe direcția Sibiu - Turda.

În ceea ce privește bretelele 5 și 6, circulația rutieră a fost deschisă în data de 3 decembrie 2020, odată cu punerea în trafic a 14,8 km aferenți lotului 1 al Autostrăzii Sebeș - Turda. Pe toate cele 6 bretele ale Nodului Rutier Sebeș se circulă cu viteza maximă legală de 80 km/h. 26 noiembrie a marcat deschiderea pasajului de la Mihăilești, un proiect de infrastructură ce însumează 3,2 kilometri, dar care a fost realizat în 9 ani și la care au lucrat trei constructori. Importanța centurii Mihăilești constă în faptul că scoate practic din localitate traficul de pe una dintre cele mai aglomerate șosele ale țării, respectiv DN 6, București-Alexandria.

Unde s-au deschis șantieri

2021 a adus și o serie de deschideri de noi șantieri. Astfel, Compania Națională de Administrare a

Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a emis Ordinul pentru începerea lucrărilor pe lotul 3 din Autostrada de Centură București Sud, iar Asocieria Aktor SA - Euroconstruct Trading '98 SRL poate demara lucrările. Perioada pentru execuția lucrărilor este de 30 de luni, iar garanția oferită de antreprenor este de 60 de luni.

Valoarea totală a contractului este 853,422 milioane de lei fără TVA iar finanțarea provine din Fondul de Coeziune, prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014 -2020, și de la Guvernul României.

Tronsonul Suplacu de Barcău - Chiribiș, în lungime de 26,35 kilometri, va fi proiectat și executat de Asocieria Construcții Erbașu - Vahostav - SK A.S, după ce a aceasta a câștigat licitația pentru proiect. Contractul "Proiectare și execuție pentru finalizarea Autostrăzii Brașov - Târgu Mureș - Cluj - Oradea, Secțiunea 3C: Suplacu de Barcău - Borș, Subsecțiunea 3C1: Suplacu de Barcău - Chiribiș (km 4+200 - km 30+550)" are o valoare de 542,96 milioane de lei (fără TVA). Durata contractului este de 24 de luni, din care șase luni perioada de proiectare și 18 luni perioada de execuție a lucrărilor.

Undă verde și pe Sibiu-Pitești

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a semnat pe 15 noiembrie cu compania Porr Construct

contractul pentru proiectarea și execuția secțiunii 4 a Autostrăzii Sibiu - Pitești, în valoare de aproape 1,679 miliarde lei, fără TVA.

Secțiunea 4 Tigveni - Curtea de Argeș a Autostrăzii Sibiu - Pitești are o lungime de 9,86 km, iar contractul prevede 16 luni pentru proiectare, 44 de luni perioada de execuție a lucrărilor și 120 de luni perioada de garanție a lucrărilor.

Stadiul celorlalte secțiuni ale autostrăzii este următorul: secțiunea 1 Sibiu - Boița (Km 0+000 - Km 14+150), lotul 1, în lungime de 13,17 km, se află în execuție, stadiul fizic actual fiind de 53,51%; secțiunea 2 Boița - Cornetu, în lungime de 31,33 km, este în stadiu de evaluare oferte; secțiunea 3 Cornetu-Tigveni, în lungime de 37,4 km, are ca dată pentru depunerea ofertelor 20 ianuarie 2022, iar secțiunea 5 Curtea de Argeș - Pitești, în lungime de 30,35 km, se află într-un stadiu fizic de realizare a lucrărilor de 3,87%.

Liber și pe Autostrada Transilvania

Pe 8 iulie, a fost emisă autorizația de construire pentru tronsonul dintre Nușfalău și Suplacu de Barcău al Autostrăzii Transilvania, după tronsonul dintre Mihăilești și Zimbor. Pe cei 13,5 kilometri ai subsecțiunii Nușfalău - Suplacu de Barcău, denumită tehnic "3B5", se vor construi: un nod rutier la Nușfalău, șapte pasaje, cinci poduri, o parcare de scurtă durată, o descărcare provizorie prin sens giratoriu la



Suplacu de Barcău. Termenul de finalizare a lucrărilor este de un an și jumătate, iar contractul valorează 384 de milioane de lei.

Autorizație de construire a primit și lotul 3 (între DN 6 - Bragadiru și A1) din autostrada de centură a Bucureștiului, semi-inelul sudic, tronson care va cuprinde nouă pasaje și patru poduri, un nod rutier la intersecția cu A1, o parcare de scurtă durată și un spațiu de servicii - ambele în oglindă.

Totodată, pe 12 mai, CNAIR a semnat contractul pentru proiectarea și execuția lotului 2 al autostrăzii de centură a Bucureștiului (semi-inelul nordic). Contractul pentru cei 19 kilometri ai lotului dintre Corbeanca și Afumați prevede 12 luni pentru proiectare și 22 de luni pentru execuție și vor fi construite 2 noduri rutiere și 10 poduri și pasaje.

Drumuri bune spre Craiova

La jumătatea lunii august, reprezentanții CNAIR și cei ai grupului de firme UMB au semnat contractul pentru proiectarea și execuția lotului 4 al drumului expres Craiova - Pitești. Ca termene contractuale pentru acest ultim tronson din drumul expres (între

Colonești și Pitești) sunt prevăzute 12 luni pentru proiectare și 24 pentru execuția celor 31,8 kilometri. Proiectul include 14 pasaje și 16 poduri.

În plus, CNAIR a semnat recepția la terminarea lucrărilor pentru brațul nordic - legătura cu Piatra-Neamț - al variantei ocolitoare a municipiului Bacău. Șoseaua de centură are o lungime de 30 kilometri, dintre care 16 kilometri sunt construiți la profil de autostradă, și include 7 poduri, 9 pasaje precum și un nod rutier.

În anul care tocmai se încheie au fost semnate contractul de proiectare pentru Autostrada Unirii și contractul de reabilitare a Podului peste Brațul Borcea. Astfel, s-a semnat contractul pentru proiectarea completă (studiu de fezabilitate + proiect tehnic) a Autostrăzii Unirii, A8 - sectorul principal între Târgu Neamț - Iași - Ungheni, dar și cel pentru reabilitarea podului de la Fetești, peste brațul Borcea al Dunării, parte din A2.

Ce autostrăzi sau drumuri expres s-ar putea deschide în 2022

Anul 2022 ar putea veni, într-un scenariu optimist, cu deschideri de

trafic pe aproape 100 de kilometri de autostrăzi și drumuri expres, iar unele dintre proiectele care au șansa să fie inaugurate sunt chiar spectaculoase:

Podul de la Brăila, primul sector al autostrăzii A1 Sibiu - Pitești, precum și primii kilometri de drum expres la norme europene în România.

- A1 Sibiu - Boița - 13 km - stadiu în decembrie 2021: 56%

- Podul de peste Dunăre de la Brăila + 10 km de drum de legătură - stadiu în decembrie 2021: 51%

- DX12 Craiova - Pitești - Tronsonul 2 - 40 km - stadiu în decembrie 2021: 90%

- DX12 Craiova - Pitești - Tronsonul 3 - 32 km - stadiu în decembrie 2021: 15%

- VO Satu Mare (complet) - restul de 16 km - stadiu în decembrie 2021: 82%

- Pasajul de tip giratoriu-suspendat de la Domnești - stadiu în decembrie 2021: 51%

- Pasaj de tip giratoriu-suspendat - Berceni + centură 2x2 - stadiu în decembrie 2021: 43%

- Pasaj de tip giratoriu-suspendat - Oltenița + centura 2x2 - stadiu în decembrie 2021: 37%



AUTOSTRĂZILE DE HÂRTIE ALE MOLDOVEI. ÎN CE STADIU SUNT

În acest moment, doar 16 kilometri de autostradă sunt funcționali în Moldova. Este vorba de cei 16 kilometri de pe centura Bacău care sunt la nivel de autostradă.

Pe toate drumurile expres sau pe viitoarele autostrăzi nu se muncește. În acest moment se lucrează la studii de fezabilitate sau se fac diverse inspecții pentru viitoarele șantiere.

CNAIR a publicat o analiză pentru fiecare viitor tronson de autostradă și de drum expres pe care statul român intenționează să le construiască. Este vorba de 13 proiecte de infrastructură rutieră mare:

- Autostrada Buzău – Focșani;
- Autostrada Focșani – Bacău;
- Autostrada Bacău – Pașcani;
- Autostrada Pașcani – Suceava;
- Autostrada/Drum Expres Suceava – Siret;
- Autostrada Târgu Neamț – Iași – Ungheni;
- Autostrada Târgu Mureș – Târgu Neamț;
- Autostrada Brașov – Bacău;
- Drum Expres Focșani – Brăila;
- Drum Expres Tișița – Albița;
- Drum Expres Bacău – Piatra Neamț;
- Drum de mare viteză Vatra Dornei – Suceava.

Situația proiectelor, potrivit CNAIR:

Autostrada Buzău – Focșani

În cadrul Studiului de Fezabilitate au fost implementate toate observațiile CNAIR și urmează ca indicatorii tehnico-economici să fie supuși avizării în cadrul Consiliului Tehnico-Economic din cadrul companiei. Avizul de Gospodărire a Apelor se află în faza finală de obținere, iar procedura de dobândire a Acordului

de Mediu este, de asemenea, aproape de final. Asupra Proiectului Tehnic au fost de asemenea emise observații tehnice, care au fost integrate în cadrul documentației, iar varianta finală a Proiectului tehnic va fi înaintată către CNAIR după avizarea Studiului de Fezabilitate împreună cu documentația necesară demarării procedurii de achiziție publică pentru faza de execuție lucrări.

Autostrada Focșani – Bacău

Studiul de Fezabilitate, revizuit conform observațiilor Beneficiarului, a fost transmis de către Prestator, iar în prezent acesta se află în curs de analiză în cadrul departamentelor de specialitate din cadrul companiei, urmând ca, până în data de 25.11.2021, să fie finalizată această analiză.

În prezent, Prestatorul elaborează Proiectul Tehnic. De asemenea, se află în curs de obținere Avizul de Gospodărire a Apelor, iar procedura pentru Acordul de Mediu a intrat deja într-o fază avansată.

Autostrada Bacău – Pașcani

În prezent, Prestatorul implementează în cadrul Studiului de Fezabilitate observațiile tehnice emise de CNAIR, urmând să retransmită varianta revizuită a Studiului de Fezabilitate.

De asemenea, și Proiectul Tehnic este în curs de revizuire ca urmare a observațiilor emise de către CNAIR.

Avizul de Gospodărire a Apelor se

află în faza finală de dobândire, iar procedura de obținere a Acordului de Mediu se apropie de final.

Autostrada Pașcani – Suceava

Au fost demarate procedurile de obținere a avizelor și acordurilor solicitate prin Certificatul de Urbanism și, în mod simultan, a fost demarată procedura de procurare a Acordului de Mediu.

Investigațiile geotehnice sunt în derulare, ele fiind demarate din luna septembrie 2021. Până în prezent au fost realizați aproximativ 1.000 ml din totalul de 9.256 ml propuși; Prestatorul nu reușește să mobilizeze în teren numărul de utilaje asumate în cadrul ofertei depuse, ritmul fiind nesatisfăcător. Au fost instituite mecanismele contractuale, iar în prezent, Prestatorul acumulează penalități de întârziere în cuantum de 0.001 % din valoarea de contract / zi de întârziere.

CNAIR a mobilizat o echipă în teren pentru verificarea activității de realizare a investigațiilor geotehnice.

Autostrada/Drum Expres Suceava – Siret

Au fost demarate procedurile de obținere a avizelor și acordurilor solicitate prin Certificatul de Urbanism și, de asemenea, a fost demarată procedura de obținere a Acordului de Mediu.

Investigațiile geotehnice sunt în derulare, ele fiind demarate din luna august 2021. Până în prezent au fost realizați aproximativ 900 ml din

totalul de 7.133 ml propuși. Prestatorul nu reușește să mobilizeze în teren numărul de utilaje asumate în cadrul ofertei depuse, ritmul fiind nesatisfăcător. Au fost aplicate mecanismele contractuale, iar în prezent, Prestatorul acumulează penalități de întârziere în cuantum de 0.001 % din valoarea de contract / zi de întârziere.

Și în cadrul acestui proiect, CNAIR a mobilizat o echipă în teren pentru verificarea activității de realizare a investigațiilor geotehnice.

Autostrada Târgu Neamț – Iași – Ungheni

Prestatorul a înaintat Analiza Multicriterială privind alegerea variantei optime de traseu Etapa 1, ce are ca scop stabilirea traseului optim.

Au fost organizate discuții cu reprezentanții autorităților publice locale în vederea definitivării traseului. S-a solicitat modificarea traseului pe sectorul cuprins între Lețcani și Golăiești astfel încât impactul asupra zonelor locuite să fie minim. Până în prezent, au fost primite puncte de vedere cu privire la traseul autostrăzii pe sectorul Lețcani – Golăiești doar de la câteva UAT-uri.

Prestatorul efectuează analize tehnice în vederea modificării traseului autostrăzii pe acest sector. Pe sectorul cuprins între Târgu Neamț (Moțca) și Târgu Frumos, în lungime de 30 de km, au fost demarate, în data de 12.10.2021, investigațiile geotehnice. Până în prezent, au fost realizați 1.539 ml din totalul de 6.242 ml propuși, iar Prestatorul are mobilizate în teren 7 utilaje de forare.

La invitația Consiliului Județean Iași, o echipa a CNAIR s-a deplasat la Iași, împreună cu Prestatorul, pentru o nouă serie de discuții cu autoritățile publice locale (Primăria Municipiului Iași, Consiliul Județean Iași etc.).

Autostrada Târgu Mureș – Târgu Neamț

Studiul de Fezabilitate revizia 3 a

fost înaintat Beneficiarului în data de 25.10.2021 (secțiunea I și III). Asupra documentației au fost emise observații de către Beneficiar în data de 04.11.2021.

În prezent, Prestatorul, integrează în cadrul documentației observațiile emise, iar termenul de predare a Studiului de Fezabilitate, asumat de către acesta pentru întreg sectorul de autostradă, era data de 07.12.2021.

Autostrada Brașov – Bacău

În prezent se află în derulare etapa finală de realizare a Analizei multicriteriale de traseu (AMC2), în urma căreia va fi stabilită varianta de traseu optimă. Prestatorul implementează la acest moment, în cadrul documentației AMC 2, observațiile emise de către CNAIR și de către consultantul Jaspers. După retransmiterea documentației revizuite, aceasta va fi analizată și avizată în cadrul CTE CNAIR, urmând ca ulterior să poată fi demarate activitățile de teren pe varianta de traseu avizată.

Drum Expres Focșani – Brăila

În prezent se află în derulare etapa finală de realizare a Analizei multicriteriale de traseu (AMC2), în urma căreia va fi stabilită varianta de traseu optimă.

Drum Expres Tișița – Albița

În prezent se afla în curs de realizare Analiza Multicriterială de Traseu Etapa 1, în urma căreia vor fi stabilite minim două variante de traseu, ce vor fi analizate într-un mod mai detaliat în etapa finală de analiză și anume Analiza Multicriterială de Traseu Etapa 2. De asemenea, la acest moment, se studiază posibilitatea realizării la nivel de drum expres a sectorului rutier dintre Tișița și Albița sau la nivel de Drum Trans-Regio. Necesitatea analizei în cauză a apărut în urma rezultatelor obținute în cadrul AMC1, conform cărora rata de rentabilitate a proiectului (profitabilitatea proiectului de investiții) este foarte scăzută, raportat la cerințele de

eligibilitate impuse pentru proiecte ce beneficiază de finanțare nerambursabilă.

Drum Expres Bacău – Piatra Neamț

În luna iulie 2021, a fost avizată, în cadrul CTE CNAIR, Analiza Multicriterială de Traseu Etapa 1, în urma căreia au fost alese două variante de traseu. În prezent, se află în curs de realizare Analiza Multicriterială de Traseu Etapa 2, în urma căreia va fi aleasă varianta optimă dintre cele două selectate în prima etapă de analiză. Imediat după stabilirea și avizarea traseului optim, va fi demarată campania de realizare a investigațiilor de teren, cât și activitățile de obținere a Certificatului de Urbanism și a Acordului de Mediu.

Drum de mare viteză Vatra Dornei - Suceava

În prezent, se află în curs de realizare Analiza Multicriterială de Traseu Etapa 1, în urma căreia vor fi stabilite minim două variante de traseu, ce vor fi analizate într-un mod mai detaliat în etapa finală de analiză și anume Analiza Multicriterială de Traseu Etapa 2. Imediat după stabilirea și avizarea traseului optim, va fi demarată campania de realizare a investigațiilor de teren, cât și activitățile de obținere a Certificatului de Urbanism și a Acordului de Mediu.



CÂT COSTĂ AUTOSTRĂZILE PE CARE GUVERNUL VREA SĂ LE CONSTRUIASCĂ PÂNĂ ÎN 2030

Guvernul a pus în dezbatere publică Proiectul de Hotărâre a Guvernului privind aprobarea Planului Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030.

Secretarul de stat în Ministerul Transporturilor, Ionel Scioșteanu, explică: „Acest document vizează o schimbare de paradigmă în sensul concentrării eforturilor politice, instituționale și financiare ale României pe un set clar de priorități, în linie cu interesele naționale și europene, astfel încât, la finalul celor 10 ani, să avem o rețea națională de transport care să reprezinte coloana vertebrală de dezvoltare a economiei naționale. Planul acoperă nevoile integrale de dezvoltare a infrastructurii de transport din România și prevede necesitatea realizării a 6.624 km de infrastructură rutieră (autostrăzi, drumuri expres, transregio, variante ocolitoare) din care 2.900,5 km aferenți rețelei primare și 3.723,6 km aferenți rețelei secundare. În ceea ce privește rețeaua feroviară, planul vizează realizarea a peste 4.500 km de cale ferată. Necesitățile prezentate mai sus se ridică la o valoare totală de 72 miliarde euro”.

Ce conține proiectul în domeniul proiectelor de infrastructură rutieră Cele 5 coridoare de conectivitate rutieră, prezentate în detaliu mai jos, surprind statusul proiectelor la nivelul trimestrului IV al anului 2021. Costurile estimate pentru proiecte sunt stabilite la nivelul trimestrului II al anului 2020, însă în lista de proiecte și în strategia de finanțare, costurile estimate au fost ajustate cu indicii de cost în construcții calculat de către Institutul Național de Statistică (INS).

• Coridorul de conectivitate 1 (Transcarpați) – este compus din 13 proiecte de autostradă și asigură legătura între Marea Neagră și

granița de vest a țării, pe o lungime de aproximativ 978 km, din care 650 km sunt în operare (tabelul 1.1). Întregul coridor se suprapune atât rețelei TEN-T Core cât și ramurii nordice a coridorului european Rin-Dunăre. Proiectele de autostradă necesar a fi implementate pentru a se realiza continuitatea acestui coridor sunt: Autostrada Inel București + drumurile radiale (ramura nordică), Autostrada Inel București (ramura sudică), Autostrada Pitești – Sibiu, sectorul de autostradă Holdea – Margina. Prețul unui kilometru de autostradă variază de la 7,6 la 33 milioane euro.

• Coridorul de conectivitate 2 (Drumul Siretului) – este compus din 9 proiecte de autostradă/drum expres care asigură legătura pe axa nord – sud între Moldova și Muntenia dar și între Ucraina/ Moldova și Bulgaria, la nivel de tranzit continental. Lungimea coridorului este de aproximativ 570

km din care 96,2 km sunt în operare (tabelul 2.1.2). Întregul coridor se suprapune rețelei TEN-T Core. Prețul unui kilometru de autostradă variază de la 5,2 la 10,4 milioane euro.

Proiectele de autostradă/drum expres necesar a fi implementate pentru a se realiza continuitatea acestui coridor sunt: drumul de mare viteză Giurgiu Frontieră – București, drumul de mare viteză Ploiești – Buzău, drumul de mare viteză Buzău – Focșani, drumul de mare viteză Focșani – Bacău Sud, drumul de mare viteză Bacău Nord – Pașcani, drumul de mare viteză Pașcani – Suceava și drumul de mare viteză Suceava – Siret Frontieră.

• Coridorul de conectivitate 3 (Coridorul Moldova) – este compus din două proiecte de autostradă și un proiect de conectivitate între acestea (tabelul 2.1.3). Coridorul, în lungime de aproximativ 300 km, asigură legătura între sudul

	Coridorul de Conectivitate	Rețea TEN-T	Denumire proiect	Status	Lungime (km)	Cost estimat (mil.EUR fără TVA)	Cost estimat (mil.EUR cu TVA)	Cost estimat fără TVA (mil.EUR/km)	Localități urbane deservite
1	CORIDORUL DE CONECTIVITATE 1 CE 1 - "TRANSCARPAȚI" Constanța - București - Pitești - Sibiu - Sebeș - Deva - Lugoj - Timișoara - Arad - Nădlac II	TEN-T Core	Constanța - București	O	203,5	-	-	-	Constanța, Medgidia, Fetești, București
2			Inel București (Nord) + drumurile radiale	P	145,7	1112,3	1323,6	7,6	București, Otopeni, Buzău, Brașov, Cluj-Napoca, Măgurele, Otopeni, Pantelimon, Popești-Leordeni, Voluntari
3			Inel București (Sud)	C	51,2	507,3	603,7	9,9	București, Jilava
4			București - Pitești	O	109,7	-	-	-	București, Găești, Pitești
5			Pitești - Sibiu	P/C	122,2	2773,5	3300,4	22,7	Pitești, Curtea de Argeș, Vestem, Cămin, Sibiu
6			Centura Sibiu	O	17,6	-	-	-	Sibiu
7			Sibiu Vest - Sebeș	O	58,0	-	-	-	Sibiu, Sebeș
8			Sebeș - Deva	O	56,9	-	-	-	Sebeș, Orăștie, Simleona, Deva
9			Deva - Holdea	O	43,3	-	-	-	Deva, Ila
10			Holdea - Margina	P	9	297,0	353,4	33	Făget
11			Margina - Timișoara	O	77,7	-	-	-	Lugoj, Bejaș, Timișoara
12			Timișoara - Arad	O	44,5	-	-	-	Timișoara, Arad
13			Arad - Nădlac II	O	38,9	-	-	-	Arad



Transilvaniei și Moldova și reprezintă o cale rapidă de acces la coridorul de conectivitate 1. Întreg coridorul se suprapune rețelei europene de transport TEN-T Comprehensive. Coridorul de conectivitate este compus din proiectele de autostradă Sibiu – Brașov și Brașov – Bacău care sunt legate de proiectul de autostrada ByPass Brașov – Nord.

Prețul unui kilometru de autostradă variază de la 6 la 14,8 milioane euro

- Coridorul de conectivitate 4 (Coridorul Montana) – este compus din 9 proiecte de autostradă care conectează Moldova de Transilvania prin partea central-nordică a României (tabelul 2.1.4). Coridorul are o lungime de aproximativ 577 km și se află în operare și în faze

avansate de construire între Tg. Mureș și Nădășelu (aproximativ 110 km). Sectorul de coridor estic (Ungheni – Iași – Tg. Mureș – Turda) se suprapune rețelei europene TEN-T Core, iar sectorul vestic (Turda – Gilău – Suplacu de Barcău – Borș) face parte din rețeaua europeană TEN-T Comprehensive. Intervențiile necesare pentru realizarea coridorului sunt reprezentate de 4 importante proiecte de autostradă în lungime totală de aproximativ 470 km: autostrada Ungheni (inclusiv pod peste Prut) – Iași – Tg. Neamț, autostrada Tg. Neamț – Tg. Mureș, respectiv autostrada Nădășelu – Suplacu de Barcău și Suplacu de Barcău – Borș Frontieră.

Prețul unui kilometru de autostradă

variază de la 3,7 la 30,5 milioane euro

- Coridorul de conectivitate 5 (Coridorul Danubius) – este compus din 5 proiecte de drum expres care conectează Muntenia, Oltenia de Banat și mai departe de Europa Centrală (tabelul 2.1.5). Coridorul de conectivitate are o lungime de aproximativ 450 km, din care doar 11 km corespunzători legăturii autostrada A1 – varianta de ocolire Lugoj se află în operare. Coridorul de conectivitate rutieră se suprapune atât rețelei europene TEN-T Core cât și celei TEN-T Comprehensive, după cum urmează: sectoarele București – Alexandria – Craiova și Dr. Tr. Severin – Lugoj aparțin TEN-T Core, respectiv sectorul Craiova – Filiași – Dr. Tr. Severin, care aparține rețelei TEN-T Comprehensive. De asemenea, la nivel european, această axă se suprapune coridorului european Orient East-Med, ce unește Europa Centrală cu porturi de la Marea Nordului, Marea Baltică, Marea Neagră și Marea Mediterană. Intervențiile necesare pentru realizarea coridorului de conectivitate Danubius sunt: drum expres București – Alexandria – Craiova, drum expres Craiova – Dr. Tr. Severin, drum expres Dr. Tr. Severin – Caransebeș – Lugoj.

Prețul unui kilometru de autostradă variază de la 5,3 la 10,8 milioane euro.

Tabelul 2.1.2. Proiectele de infrastructură rutieră care compun coridorul de conectivitate 2 – 'Coridorul Drumul Siretului'

CORIDORUL DE CONECTIVITATE 2 – CORIDORUL DRUMULUI SIRETULUI									
Nr. Crt.	Coridorul de Conectivitate	Rețea TEN-T	Denumirea proiect	Status	Lungime (km)	Cost estimat (mil. EUR fără TVA)	Cost estimat (mil. EUR cu TVA)	Cost mediu estimat (mil. EUR/km)	Localități urbane deservite
1	CORIDORUL DE CONECTIVITATE 2 CC 2 - "DRUMUL SIRETULUI" Giurgiu II - București - Ploiești - Bacău - Focșani - Bacău - Pașcani - Suceava - Siret II	TEN-T Core	Giurgiu II - București	P	55.2	285.8	344.5	5.3	Giurgiu, București
2			București - Ploiești	O	65.2	-	-	-	București, Ploiești
3			Ploiești - Bacău	P	63.3	635.2	755.9	10.0	Ploiești, Măl, Bacău
4			Bacău - Focșani	P	82.4	797.3	948.8	9.7	Bacău, Rm.Sărat, Găgești, Focșani
5			Focșani - Bacău	P	95.9	996.3	1188.0	10.4	Focșani, Mădăraș, Adjuș, Bacău
6			VD Bacău	O	81.0	-	-	-	Bacău
7			Bacău - Pașcani	P	77.4	654.7	779.1	8.5	Bacău, Roman, Pașcani
8			Pașcani - Suceava	P	60.5	423.8	504.3	7.0	Pașcani, Dolhasca, Suceava
9			Suceava - Siret II	P	41.0	215.0	255.9	5.2	Suceava, Rădăuți, Siret
Total coridor					571.9	4014.1	4776.8		
O	în operare				86.2				
C	în construcție				0				
P	în proiect				475.7				



CNAIR DĂ PE MÂNA TURCILOR CEL MAI SCUMP TRONSON DE AUTOSTRADĂ DIN ISTORIA ROMÂNIEI

Construcția lotului 2 al autostrăzii Sibiu – Pitești a fost încredințată unei companii din Turcia fără experiență în România.

CNAIR a anunțat, în ultima zi din 2021, că asocierea de companii turce Mapa Insaat Ve Ticaret AS – Cengiz Insaat Sanayi Ve Ticaret AS a fost desemnată câștigătorul licitației pentru proiectarea și execuția lucrărilor de construcție a secțiunii 2 din autostrada Sibiu – Pitești, între Boița și Cornetu, cu prețul de 4,25 miliarde lei fără TVA. „Joi, 30.12.2021, urmare a finalizării procesului de evaluare a ofertelor, CNAIR a comunicat rezultatul procedurii de atribuire a contractului pentru proiectarea și execuția secțiunii 2 a Autostrăzii Sibiu – Pitești, Boița – Cornetu. Ofertantul desemnat câștigător este asocierea Mapa Insaat Ve Ticaret AS – Cengiz Insaat Sanayi Ve Ticaret AS, cu prețul de 4.250.006.315,00 lei fără TVA”, anunță CNAIR. Sursa de finanțare este din fonduri europene nerambursabile. Durata de proiectare și execuție a acestei secțiuni este de 68 luni, din care 18 luni durata de proiectare și 50 de luni durata de execuție lucrări. Durata de garanție a lucrărilor este de 120 de luni. Traseul are o lungime de 31,33 km.

Această secțiune conține următoarele lucrări principale: 49 de poduri și viaducte; 7 Tuneluri cu lungimi cuprinse între 250 m și 1.590 m; ecoduct în zona localității Lazaret. Semnarea contractului de achiziție publică va fi posibilă după finalizarea procesului de avizare a acestuia.

Un anunț cu mari semne de întrebare

Pentru că vorbim de un proiect de infrastructură de un miliard de euro, CNAIR a organizat, anterior, mai multe runde eliminatorii pentru a decide cine va construi lotul 2 Boița – Cornetu de pe Autostrada Sibiu – Pitești. Inițial s-au înscris peste 20 de companii. După o primă preselecție, în iulie 2021, au rămas șase companii.

CNAIR SA a calificat, atunci, în urma aplicării criteriilor de selecție, conform algoritmului de calcul aferent criteriilor de selecție, următoarele candidaturi pe primele 6 locuri:

1. Asocierea Mapa Insaat Ve Ticaret A.S. – Cengiz Insaat Sanayi Ve Ticaret A.S.

2. Asocierea Makyol Insaat Sanayi Turizm Ve Ticaret A.S. – Gülermak Ağır Sanayi İnşaat Ve Taahhüt A.Ş. – Yapi Merkezi İnşaat Ve Sanayi A.Ş. – Ozaltin Insaat Ticaret Ve Sanayi A.S.

3. Asocierea Aktor S.A. – Rizzani De Eccher S.P.A.

4. Asocierea Strabag Srl – Acciona Construcción Sa

5. Impresa Pizzarotti & C S.P.A.

6. Astaldi Spa

Doar turcii au acceptat condițiile

Doar Asocierea Mapa Insaat VE Ticaret A.S. – Cengiz Insaat Sanayi VE Ticaret a depus o ofertă pentru proiectarea și construcția acestui tronson. Celelalte cinci companii s-au retras din cursă pentru că afacerea nu li s-a părut profitabilă. Altfel zis, companiile - de la numărul 2 la numărul 6 de mai sus – au considerat că la acești bani nu pot realiza proiectul, extrem de complicat, care trece prin munte. O ipoteză extrem de credibilă a apărut în presă, care susține că asociația de firme câștigătoare nici nu își propune și nici nu poate

(costurile reale fiind mult mai mari) duce proiectul la capăt. Suma prevăzută de CNAIR pentru finalizare proiectului acceptată de Asocieria din Turcia ar fi nerealistă, materialele de construcție scumpindu-se și cu 50%.

„Practica ultimilor ani, care a permis participarea la licitații a unor companii care își asumă contracte de execuție pe care nu le mai duc la îndeplinire, dar banii sunt luați. Cine rămâne bun de plată? România, țară europeană pe tărâmul căreia se petrec aceste grozavii...

S-a găsit un ofertant pentru acest proiect pentru că, dintre cei șase constructori precalificați, care au trecut în Etapa a II-a pentru depunerea ofertelor (patru firme europene și alte două firme turcești) doar asocieria Mapa Insaat VE Ticaret A.S. – Cengiz Insaat Sanayi VE Ticaret a depus oferta pentru câștigarea contractului de proiectare și execuție a Secțiunii 2 din Autostrada Sibiu-Pitești pentru această valoare. Restul de cinci companii constructoare au solicitat, din informațiile pe care le deținem, amânarea acestei proceduri, motivat de faptul că bugetul alocat nu acoperă execuția lucrării, mai ales că studiul de fezabilitate realizat este contestabil, nerealizabil și nerealist, în opinia constructorilor... Compania STRABAG a solicitat amânarea cu 120 de zile depunerii ofertelor, însă în zadar”, se spune pe un site de presă.

Au câștigat niște necunoscuți în România

Cele cinci companii sau asocieri care au refuzat participarea la licitație, în condițiile CNAIR pentru lotul 2 al Autostrăzii Sibiu – Pitești, au un istoric (mai bun sau mai rău) în construcția de autostrăzi în România.

Makyol Insaat Sanayi Turizm ve Ticaret A.S a câștigat construcția liniei de metrou 1 Mai – Băneasa. Aktor lucrează pe Sebeș – Turda și pe Autostrada de Centură București. Strabag a terminat înainte de termen



Pasajul Mogoșoaia de pe Centura București. Pizzaroti a terminat lotul 1 de pe Autostrada Sebeș – Turda, iar Astaldi a câștigat secțiunea 5 de pe Sibiu – Pitești.

Singura companie care a depus o ofertă pentru lotul 2 Sibiu – Pitești și anume Asocieria Mapa Insaat VE Ticaret A.S. – Cengiz Insaat Sanayi VE Ticaret nu apare că ar lucra la vreun proiect de infrastructură din România

Mapa Insaat VE Ticaret A.S nu lucrează la nicio autostradă, drum expres, reabilitare de drum european sau național. Cengiz Insaat Sanayi VE Ticaret nu lucrează la nicio autostradă, drum expres, reabilitare de drum european sau național. Au depus oferte pentru construcția tunelurilor pentru urși de pe Autostrada Deva

- Lugoj. Au depus oferte pentru Autostrada Moldovei.

Ce se întâmplă pe celelalte tronsoane

Astfel, Secțiunea 1 (Sibiu – Boița) de 13,17 km este în faza de execuție și are termen de finalizare: 2023.

Secțiunea 3 (Cornetu – Tigveni) de 37,4 km este în faza de licitație pentru contractul de proiectare și execuție. Deschiderea ofertelor: ianuarie 2022.

Secțiunea 4 (Tigveni – Curtea de Argeș) de 9,86 km este în faza de proiectare. Are termen de finalizare anul 2025.

Secțiunea 5 (Curtea de Argeș – Pitești) de 30,35 km, este în faza de construcție. Are termen de finalizare anul 2025.





UNGARIA ȘI-A FĂCUT PLANUL DE AUTOSTRĂZI. ROMÂNIA, 600 KM LIPSĂ

Ungaria este prima țară care a construit deja toate elementele care îi revin din coridorul rutier central-european Via Carpatia.

Coridorul autostrăzii Via Carpatia leagă șapte țări, din Lituania și până în Grecia, creând o conexiune între porturile Mării Baltice, Mării Egee și Mării Negre, pe direcția nord-sud.

Odată cu finalizarea, în toamnă, a autostrăzii M30 din Ungaria, care face legătura între autostrada M3 și granița cu Slovacia, a luat naștere și ultimul element maghiar al coridorului. În urma secțiunii nou construite între Miskolc și Tornyosnémeti, de la Budapesta se poate ajunge pe autostradă până la Kosice (Slovacia), precizează MTI.

Au terminat înainte de termen

Odată cu finalizarea acestui drum de mare viteză, Ungaria s-a achitat de toate sarcinile asumate – cu cinci ani mai devreme decât termenul-limită al construcției întregii Via Carpatia, care este anul 2026. După autostrada M30, secțiunea maghiară a coridorului continuă cu autostrada M3, apoi cu autostrada M35, în direcția Debrecen, iar în final, cu autostrada M4, în direcția Oradea.

“Ungaria a reușit să își dezvolte singură infrastructura proprie de transport – datorită muncii depuse de cetățenii săi, bazându-se pe creșterea economică. În

2010, lungimea totală a rețelei interne de autostrăzi a fost de sub 1300 de kilometri; acum, ea se apropie de 2000 de kilometri”, a subliniat Tamás Schanda, secretar de stat în Ministerul Inovației și Tehnologiei.

“Datorită investițiilor realizate în ultimii 11 ani, acum putem ajunge pe drumuri cu patru benzi la Eger, la Salgótarján, la Sopron, la Szolnok, la Szombathely și la Veszprém. Vorbim, acum, de o legătură completă pe autostradă între capitala Ungariei și cea a Slovaciei, Bratislava; înainte de 2010, niciun drum de mare viteză nu ajungea la granița cu România, spre Transilvania, acum se lucrează, deja, la pregătirea celui de-al treilea. Din 2019 încoace, este al treilea an consecutiv când rețeaua de drumuri de mare viteză din Ungaria a crescut cu peste 100 de kilometri în fiecare an. Impulsul fără precedent al dezvoltărilor este confirmat și de faptul că progrese comparabile au fost înregistrate numai de două ori”, a explicat oficialul ungar.

Ce a construit România

589 de kilometri de autostradă a realizat România din Via Carpatia:

Arad - Timișoara - Lugoj. Este vorba de 67 kilometri de autostradă. Lugoj – Deva. Se circulă pe 90 de kilometri. Există o porțiune din lotul doi, de 9 kilometri, care nu a fost finalizată. Este vorba de celebrul tunel pentru urși. Deva – Sibiu. Sunt 120 km de autostradă finalizați.

Pitești – București – Constanța. Tronsonul Pitești – București, parte din Autostrada A1, a fost construit înainte de 1989, în lungime de 110 km.

Autostrada București - Constanța A2, în lungime de 202 km, a fost finalizată în anul 2012.

600 km din din Via Carpatia lipsesc în România

Oradea – Arad: Singura porțiune deschisă circulației este reprezentată de 3,5 km deschiși dinspre Arad spre DN7. Se mai lucrează la 18 km. Pe restul de 110 kilometri nu se lucrează. Termenul de inaugurare pentru 2023 nu este realist.

Sibiu – Pitești. Nu se circulă pe cei 110 km ai autostrăzii. Cel mai devreme s-ar putea deschide traficul pe 13 km între Sibiu și Boița anul viitor. Două loturi sunt în faza de licitație, iar lucrările vor dura minim 4 ani. Nicio șansă de inaugurare înainte de 2026 – 2027, dar se poate ajunge și la 2030.

Lugoj – Drobeta Tr. Severin – Craiova – Calafat. Din cei 260 de km ai tronsonului se circulă doar pe 10,5 km, care fac legătura între șoseaua de centură a Lugojului cu A1.

Ea există în planuri din anul 2004, dar viitoarea autostradă nu are niciun constructor desemnat pe nicio porțiune. Nu are termen de finalizare. Autostrada de Centură București. Lucrările au început în partea de sud. Pe cele mai avansate tronsoane (de sub 20 de kilometri) s-a ajuns la un stadiu maxim de 30%. Lucrările au început, timid, și în nord.

Autostrada de Centură București este un proiect complet nou, are 120 km și ar trebui terminat în 2024.



"Gogoriță", numită secretar general al Ministerului Transporturilor

Surse bine informate dintr-o clădire mare din apropierea Gării de Nord ne-au livrat o informație bombă: Mariana Ioniță "Gogoriță", fosta șefă a Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere din România (CNAIR), urma să preia, începând de luni, 20 decembrie 2021, funcția de secretar general al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Informația pe care le-am oferit-o în exclusivitate cititorilor noștri s-a adevărit.

După debarcarea de pe scaunul de director general al CNAIR, Mariana Ioniță a căzut pe "perne moi". Ea a fost numită, cu 1 octombrie 2021, pe funcția de director al Direcției Transport Feroviar din Ministerul Transporturilor.

Începând din 20 decembrie, ea a preluat cea mai înaltă funcție de funcționar din MT, cea de secretar general.

Această numire vine subit, după ce "Gogoriță" i-a făcut o vizită fostului ministru "pârniaș" al Transporturilor Miron Mitrea, poreclit în lumea interlopă "Nașu".

După întoarcerea la guvernare a PSD, la biroul Nașului s-a făcut coadă. Fostul ministru-infractor de drept comun "face și desface" oameni pe funcții în guvernul "gheneralului" Ciucă.

Puterea lui Mitrea vine din perioada în care el a fost închis, un an de zile, în aceeași celulă cu Paul Păcuraru, actualul patron de fațadă al postului de televiziune Realitatea Plus.

Gurile rele, da' bune susțin că Nașu se laudă că deține, în realitate, prin interpuși, 60% din acțiunile postului de televiziune.

Mariana Ioniță se întoarce astfel la "prima ei dragoste": Miron Mitrea! Pe vremea când era ministru, Nașu a numit-o pe Gogoriță director general în Ministerul Transporturilor, coordonator al activității Agenției Naționale pentru Locuințe (ANL). Atunci și-a tras Mariana Ioniță una

dintre cele 124 de vile construite de ANL în cartierul rezidențial din spatele complexului Romexpo din București.

Și azi, Gogoriță locuiește în aceeași vilă, pe care și-a cumpărat-o pe o sumă modică de la ANL-ul din subordine.

În loc de concluzie: Dacă Ioniță a marcat cash-u', o promovează iarăși Nașu!

O poveste de dragoste "frățescă"

Nora lui secretarului general al PSD Paul Stănescu a făcut un copil cu băiatul lui Alexandru Stănescu, fratele lui Paul. Altfel spus, și-a înșelat soțul cu vărul acestuia. Prin urmare, baronul PSD s-a răzbunat pe fratele său și, în toamna anului trecut, l-a scos de pe lista pentru parlamentare.

Între timp, Paul Stănescu s-a înmuiat: i-a oferit un post (a se citi "sinecură") la Autoritatea Națională de Reglementare în domeniul Energiei (ANRE), deși fratele său nu are nimic în comun cu domeniul energiei. În Parlament, Alexandru a activat doar în comisia de agricultură.

În loc de concluzie: Stăneștii au decis să nu își "spele" nurorile în public, ci doar în familie!

Explicație elucubrântă

Ștefan Stănescu, fiul baronului PSD Olt Paul Stănescu, a luat-o în căsătorie, în 2015, pe Iulia Grecu. Fată bună, "de casă", "Iuli-boanta" a făcut un copil cu Florin Stănescu, băiatul lui Alexandru Stănescu, fratele lui Paul.

La acea vreme, "Târf-lia" a motivat amantlăcul prin faptul că a încercat să facă un copil cu soțul său, însă nu rămânea gravidă, prin urmare a decis să încerce și cu un alt membru al familiei Stănescu, astfel încât copilul să aibă același sânge. În final, a reușit!

În loc de concluzie: Au mai rămas câțiva bărbați în familia Stănescu cu care "Iuli-boanta" încă nu a făcut copii!

Chestiune de educație

Paul Stănescu n-a apreciat gestul făcut de nora sa și a decis să se răzbune politic. Mai întâi, a schimbat-o pe cuscra sa, mama Iuliei, din funcția de inspector general-adjunct pentru învățământ din Olt. Funcție în care fusese instalată de Paul Stănescu în vremea când PSD era la putere.

În loc de concluzie: Pesedelul șef s-a gândit probabil ca nu cumva toate fetele din județul Olt să fie educate de "coana mare" pe modelul cu "Iuli-boantei".



Gogoriță, sunt șocat de cât de necredincioasă poți să îmi fii!!!

Băi, Drulică! Ți-am fost "fidea". Ți-am dat informații despre licitații și după ce ai fost dat jos din funcție. Dar prima mea iubire, Mironaș, nu cântă pe note, cântă pe bancnote!!!

Ca cea mai mare parte a poporului român, coana Mariana Ioniță "Gogoriță" le este întotdeauna loială combinatorilor care dețin puterea.

Pedeapsă frățească

Dar pentru păcatul fiicei n-a plătit doar mama. Paul Stănescu l-a pedepsit și pe fratele său Alexandru, pe motiv că nu și-a ținut fiul departe de nora sa. Astfel, Alexandru Stănescu n-a mai prins un loc eligibil pe listele PSD Olt la alegerile parlamentare din 2020, liste întocmite chiar de Paul.

În loc de concluzie: Ce nerecunoscător, domnule! Și când te gândești că fiul fratelui lui tocmai i-a făcut un nepot!

Agricultorul "energizat"

Între timp, Paul Stănescu a revenit la sentimente mai bune față de fratele său. Astfel, pe 13 decembrie 2021, i-a oferit un loc de muncă la ANRE.

Liderul PSD, Marcel Ciolacu, a explicat atunci că PSD îl susține pe fratele lui Paul Stănescu, un specialist în agricultură, în conducerea ANRE, arbitru al pieței energiei, pe motiv că "este unul dintre foștii parlamentari care nu au mai avut locuri pe listele parlamentare".

În loc de concluzie: Paul Stănescu a găsit o modalitate perfectă de a-l ține pe fratele lui departe de nora "Iuli-boanta".

Ștefan "Nașul-mic" Ioniță

Opinia publică a fost indignată că Paul Stănescu și-a numit fratele, pe o sinecură, pe criterii de crasă incompetență. Că în cazul și familia secretarului general PSD nu se poate folosi cuvântul "nepotism"! Ce nu știu însă mulți este că secretarul general al PSD este cel care l-a numit pe Ștefan Ioniță la conducerea Centrului de Studii Tehnice Rutiere și Informatică (CESTRIN) al CNAIR.

După preluarea conducerii, Ioniță a început "dezmațul" angajărilor. El le-a făcut contracte de muncă rudelor lui, rudelor rudelor lui și ale unor politicieni, prietenilor, prietenilor prietenilor lui, fără să conteze dacă știu sau nu să facă ceva.

Și cei care nu erau rude înainte de a fi angajați la CESTRIN au devenit după: s-au "nășit", "finit", "cuscrit" sau "amantlit".

Și atât de bine s-a înșurubat "ionițul" pe funcție că, în ianuarie 2017, pe timpul guvernării pesediste, a fost numit pentru o perioadă chiar director general al CNAIR. Adică pe un buget mult mai mare decât cel primit de fratele lui Paul Stănescu la ANRE!

Ce l-a recomandat pe Ștefan Ioniță pentru această funcție? Rubedeniile din CESTRIN și faptul că (spun

unii!) ar fi consătean cu socrul "Iuli-boantei".

În loc de concluzie: De mulți ani, prin CNAIR circulă a glumă: "Cum se numește o poveste de "dragoste" la CESTRIN? Răspuns: Incest!".

"Fane Bibicu" mai "stă o tură"

La finalul anului 2021, prin Ministerul Transporturilor se zvonea că Ștefan Ioniță, zis "Fane Bibicu", ar fi propunerea PSD pentru funcția de director general adjunct al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere din România (CNAIR).

Bibicu este, în prezent, director executiv al Centrului de Studii Tehnice Rutiere și Informatică (CESTRIN) al CNAIR, un exemplu halucinant despre cum se toacă banul public.

În loc de concluzie: PSD se orientează probabil după sloganul: "Pe vremuri boi, azi tot noi!".

Angajări pe nepotisme

O glumă de prin CNAIR spune că, dacă doi angajați ai CESTRIN se "combină" la locul de muncă, este vorba automat de incest. Gluma se bazează pe o realitate tragi-comică: în CESTRIN angajările s-au făcut pe criterii de rudenie, prietenie, clientelat politic sau amantlâc. Așa se face că, dacă în anul 2015, instituția condusă acum de Fane avea aproximativ 150 de angajați, acum sunt în jur de 400. Serviciul 1 Constatăre Contravenții Rovinietă are acum mai mulți angajați decât avea întreaga instituție în 2015, deși această activitate era și pe atunci. Culmea este că, deși sunt aproape de trei ori mai mulți, angajații CESTRIN fac la fel de puțin ca înainte.

Deși se calcă efectiv pe picioare, incompetenții lui Fane Bibicu sunt plătiți regește. Asta pentru că cei mai mulți nu au nicio legătură cu informatica, adică principalul obiect de activitate al CESTRIN.

În loc de concluzie: Interesant



este și faptul că, pentru a strânge și mai mult rândurile, chiar și angajații care nu aveau rude în CESTRIN și le-au obținut pe parcurs, printr-un mare număr de "nășiri, cumetrii și alte alea".

Nașul nașului

Tătucul omnipotent al CESTRIN a fost, până la pensionare, "dinozaurul" Laurențiu Stelea. El l-a promovat și l-a nășit pe Bogdan Tudor. La rândul său, Bogdan Tudor l-a nășit pe Ștefan Ioniță. Mai departe, Bibicu l-a nășit pe Robert Sandu, actualul director tehnic al CESTRIN.

Acesta este doar un exemplu de naștere "pe verticală". "Pe orizontală" a explodat cu nașiri.

În loc de concluzie: Dacă mergem pe principiul "nașul nașului meu este și nașul meu", rezultă că Robi Sandu este finul dinozaurului Stelea.

Banul public, prăduit

Pentru a putea justifica numărul exagerat de angajări, lenea și incompetența patologică din CESTRIN, Bibicu a inventat funcții pe bandă rulantă.

Astfel, instituția din subordinea CNAIR s-a spart în departamente și servicii, s-a umplut de directori. Înainte, când CESTRIN-ul mai făcea puțină treabă, erau doar un director executiv și un director tehnic, acum directorii sunt "fără număr, fără număr, fără număr".

De exemplu, înainte, laboratorul avea un simplu șef, acum are director!

În loc de concluzie: Și, ca jocul să fie și mai bine măsluit, în funcție de rotația politicului și a șefilor din CNAIR și MTI, pe funcția de director executiv al CESTRIN vin cu rândul doar finul Ștefan Ioniță și nașul Bogdan Tudor.

Bibicu - director general CNAIR

Cu susținerea baronului PSD de Olt Paul Stănescu, la începutul anului 2017, Ștefan Ioniță a fost luat de mână de către Darius

Vâlcov- "Lingou", penalul ministru de Finanțe de atunci, și dus la Liviu Dragnea, "micuțul infractor-mare dictator" al partidului care tocmai s-a întors la guvernare.

Gurile rele, da' bune spun că socrul lui Bibicu a fost, pentru o perioadă, primar într-o comună din Olt, timp în care Lingou era primar la Slatina. Și astfel, la recomandarea lui Vâlcov, Dragnea a dat ordin ca Ioniță să fie numit director general la CNAIR.

În loc de concluzie: Și a stat Bibicu interimar pe această funcție, din ianuarie 2017, până în mai 2018.

Pe urmele lui "Lingou"

Deși este relativ tânăr și a lucrat toată viața numai la stat, Ștefan Ioniță are o declarația de avere care îi face să roșească de invidie pe mulți șefi din corporații.

Are și el patru case, la fel ca Năstase. Toate sunt în Rahova: două apartamente, de 70 și 32 metri pătrați, și două case "pe pământ": de 60 și 123 de metri pătrați. Terenuri, Bibicu are fără număr: - unul de 4600 metri pătrați în comuna Berceni, Ilfov; - unul de 7000 metri pătrați în comuna Vidra, Ilfov; - unul de 1000 metri pătrați în comuna Bragadiru, Ilfov; - unul de 120 metri pătrați în București, Rahova;

- unul de 425 metri pătrați în București, Rahova.

Bibicu declară că a primit casa de 123 mp și terenul de 425 mp în Rahova, prin "donație", în 2020. "Donație"- "siguuuur că da!!!", "Și marmota împacheta ciocolată în staniol!!!!".

Fane are în bănci un total 84.000 de euro și 70.000 de lei. De asemenea, a investit 28.000 de lei în titluri de stat.

Anul trecut, Bibicu a încasat de la CESTRIN 226.993 lei și 11.236 lei de la CFR Călători, unde a fost pentru câteva luni membru în consiliul de administrație.

În loc de concluzie: În declarația de avere de pe site-ul CESTRIN nu există rubrică pentru declararea șpăgilor, a banilor negri ținuti "la saltea" și nici pentru lingourile ascunse în cavouri prin cimitire!

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.

Preferatul PSD pentru funcția de director general adjunct al CNAIR, Ștefan Ioniță, zis "Fane Bibicu", declară, precum Năstase, că are patru case. Cea mai mare zice că a primit-o printr-o "donație" anul trecut.

Ascultați-mă pe mine, că nu sunt Bibic bătrân: noi, sinecuriștii de la stat suntem bogați, nu ca "sărachii" care trudesc în privat!



FORMULAR PENTRU ABONAMENT LA REVISTA TIR



Asigură-te ca revista ta preferată ajunge la tine lună de lună în plic. Pentru numai **238,9lei**(TVA inclus) beneficiezi de un abonament anual (12 numere) la revista TIR. Vei efectua plata în baza unei facturi proforma pe care o emitem după ce ne trimiți formularul de mai jos pe adresa de e-mail redactie@tirmagazin.ro.

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

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



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

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



TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII



**IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA**



**MARIAN CIOCAZAN
NEDELCU,
DIRECTOR GENERAL
CONSTRUCȚII GENERALE
OLTENIA**

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