

INVESTIGATORUL'S



**UNTRR RECLAMĂ** PAG.04  
**IPOCRIZIA AUSTRIEI**  
**ÎN CAZUL SCHENGEN**



RADU DINESCU,  
SECRETAR GENERAL  
UNTRR  
PG.14

MARTIE 2024  
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 JOHNSON-POP

**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 Magazin 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.

# Sumar



**16** FORD TRUCKS ȘI IVECO SEMNEAZĂ UN MEMORANDUM DE ÎNȚELEGERE PENTRU A EXAMINA POTENȚIALE SINERGII



**20** VIDEO. GHEORGHE VLASE – AMBASADORUL FORD TRUCKS F-MAX PENTRU UN CONDUS EFICIENT



**30** KAROL SOKOL PREIA FUNCȚIA DE MANAGING DIRECTOR AL SCANIA ROMÂNIA



**32** VOLVO PREZINTĂ PRIMUL SĂU CAMION EXCLUSIV ELECTRIC, OPTIMIZAT PENTRU TRANSPORTURI URBANE MAI CURATE ȘI MAI SIGURE



## UNTRR: “RECLAMĂM IPOCRIZIA AUSTRIEI. SISTEMUL SCHENGEN FUNCȚIONEAZĂ DOAR PENTRU PRIETENI”

**Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) atrage atenția că “sistemul Schengen” despre care cancelarul Austriei, Karl Nehammer a menționat, pe 7 martie 2024, la București că “nu funcționează, prin urmare nu poate fi extins”, funcționează de fapt doar pentru țările prietene, dintre care România este exclusă.**

“Radu Dinescu, Secretar General al UNTRR:

“Oricât de dur ar suna, dorim să reclamăm ipocrizia Austriei, care ne-a transmis ieri cu seninătate că sistemul Schengen nu funcționează - deci România nu va adera nici de data aceasta - fără a explica, însă, de ce nu funcționează <<sistemul>> și care este, de fapt, problema. Pe de altă parte, pentru transportatori este profund dezamăgitoare poziția autorităților române, total mute. Au demonstrat încă o dată, că sunt incapabile să ofere orice fel de replică instituțională sau legală țărilor din jur la o problemă națională atât de vitală precum aderarea

totală la spațiul Schengen. În această situație avem mare nevoie de precizarea unei date clare pentru aderarea cu frontierele terestre, chiar și condiționată. Acest lucru ar genera o mobilizare exemplară pe plan intern și ar trebui să fie sprijinită de partenerii externi, în special de cei care se opun în acest moment extinderii, precum Austria”.  
Cozile de camioane din frontiere: 8-16 ore uzual la granița cu Ungaria, cu maxime de sărbători de 3 zile și cu maxim istoric de 5 zile de așteptare și 20-30 de ore uzual la intrarea din Bulgaria, cu maxime de 3 zile. În timp ce România mai suportă încă o amânare pentru

intrarea în spațiul Schengen, industria transporturilor rutiere pierde bani (2,55 miliarde de euro pierderi în 2023, și 2,41 miliarde – în 2022) și timpi de lucru esențiali, prin cozile kilometrice formate la punctele de frontieră cu Ungaria și cu Bulgaria.

După analiza situațiilor care trenează la frontiere, UNTRR atrage atenția că autoritățile din Ungaria și Bulgaria creează, cu bună știință, adevărate bariere împotriva liberei circulații pe teritoriul pieței unice, folosind diferite metode, cu scopul de a câștiga avantaje economice proprii, în defavoarea României. Două exemple: softul de acces al



Ungariei la Nădlac nu a funcționat săptămâna aceasta timp de câteva ore, antrenând timpi de așteptare la frontieră chiar și de 12 ore; iar în privința Bulgariei, în parcare de la Ruse șoferii români încă sunt discriminați, plătind un tarif de 25 de euro pe zi față de 7 euro, cât plătesc cei bulgari. Ca urmare a acestei situații, șoferii români ajung să aștepte în parcare chiar și 30 de ore.

În acest context, UNTRR solicită ca Guvernul României să intervină ferm la Comisia Europeană pentru a elimina astfel de bariere artificiale pe care autoritățile din țările UE vecine le pun în calea operatorilor economici din România. Transportatorii mai atrag atenția că astfel de blocaje ar fi fost inexistente dacă România ar fi aderat până acum la spațiul Schengen, cu tot cu frontierele terestre. Menționăm că România așteaptă aderarea la Schengen de 13 ani, respectiv din data de 27 martie 2011, atunci când instituțiile europene s-au pus de acord că România îndeplinește toate condițiile tehnice pentru aderare. De-a lungul acestor ani au avut loc mai multe runde de negocieri între autoritățile române și cele europene, toate ratate. În acest timp, industria transporturilor rutiere a pierdut peste 16,6 miliarde de euro, respectiv peste 16% din totalul pieței. Impactul pierderilor este covârșitor, cu atât mai mult cu cât transporturile reprezintă principalul exportator de servicii al României, cu o valoare totală a serviciilor de transport de 7,81 miliarde de euro anul trecut.", se spune în comunicatul UNTRR din 8 martie 2024.

Publinter

- 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.**



# TRANSPORTATORII: VREM O DATA FERMĂ PENTRU INTRAREA ROMÂNIEI ÎN SCHENGEN CU FRONTIERELE TERESTRE

**Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită din nou autorităților române și europene să ia măsuri urgente pentru intrarea României în spațiul Schengen cu frontierele terestre în 2024.**

"Pierderile financiare cauzate de neaderarea la Schengen nu mai pot fi acceptate și reprezintă una dintre problemele severe cu care se confruntă în acest moment operatorii de transport din România, conform sondajului "Top 10 probleme din industria transporturilor rutiere" realizat de UNTRR în 2023.

Radu Dinescu, Secretar General al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România: "Profităm astăzi de prezența cancelarului austriac Karl Nehammer la București pentru a reitera nevoia vitală a transportatorilor rutieri ca România să intre în spațiul Schengen cu frontierele terestre cât de repede posibil. Așteptăm acest lucru de 13 ani, din momentul în care instituțiile europene s-au pus de acord că România îndeplinește toate condițiile tehnice pentru aderare. Nu mai putem aștepta. În tot acest timp, transportatorii români au pierdut miliarde de euro an pe an, numai din cauza timpului îndelungat petrecut la frontieră. Un singur exemplu: doar din timpii de așteptare petrecuți anul trecut la frontierele cu Ungaria și Bulgaria (adică zeci de ore la cozi kilometrice pentru un singur camion) industria a pierdut aproximativ 16,6 miliarde de euro în perioada 2012-2022, adică 16% din totalul pieței, un procent

enorm. Anul trecut, de pildă, pierderea a fost de 2,55 miliarde de euro, iar în 2022 a fost de 2,41 miliarde. În consecință, în cazul în care autoritățile europene au cerințe speciale pentru aderarea României cu frontierele terestre, le solicităm să le menționeze cu claritate".

Principalele beneficii ale aderării României la spațiul Schengen cu frontierele terestre: aceasta va fluidiza traversarea graniței cu Ungaria și Bulgaria, reducând timpii de așteptare, emisiile de dioxid de carbon și, cel mai important, pierderile financiare. Un efect direct al aderării va fi dinamizarea competitivității pe piața transporturilor, creșterea investițiilor străine și a exporturilor.

Probleme generate de neaderarea la Schengen:

- Pierderile foarte mari cauzate transportatorilor rutieri de marfă prin neaderarea la Schengen antrenează efecte negative în lanț în privința exporturilor, deoarece transportul rutier reprezintă în acest moment principalul exportator de servicii al României. El însumează aproape un sfert din totalul exporturilor de servicii și o valoare de aproape 40 de miliarde de euro în

6 ani. De asemenea, transportatorii români mai dețin și 60% din importurile României cu bunuri transportate rutier. De menționat mai este și faptul că, deși România reprezintă a 12-a economie din Uniunea Europeană, în privința transportului rutier de mărfuri se situează pe un loc fruntaș 6. În anul 2022 de pildă, transportatorii români au deținut 4% din piața transportului rutier de marfă din întreaga Uniune Europeană – un procent semnificativ, ținând cont de faptul că economia României reprezintă doar 1,8% din PIB-ul UE. (Sursa: studiul „Piața Transporturilor Rutiere din România, 2018 – 2030” realizat la solicitarea UNTRR)

- Întârzieri în livrarea mărfurilor către clienți, lucru care afectează funcționarea lanțurilor logistice de aprovizionare și costul produselor la consumatorul final;
- Timp de muncă pierdut de șoferii care sunt nevoiți să aștepte la coadă la frontieră (aproximativ 25-30% din timpul alocat unei curse);
- Emisii uriașe de noxe.", se spune în comunicatul UNTRR din 7 martie 2024.



# AUTORITĂȚILE BULGARE BLOCHEAZĂ TOATE CAMIOANELE TRANSPORTATORILOR ROMÂNI ÎNCĂRCATE CU MĂRFĂ CĂTRE AUSTRIA TIMP DE ȘAPTE ZILE LA FRONTIERA BG-RO

**Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR face apel la intervenția urgentă a Prim-Ministrului României, Ministrului Transporturilor și Infrastructurii, Ministrului Afacerilor Externe și Ambasadorului României la Sofia pentru stoparea controalelor abuzive ale autorităților bulgare asupra camioanelor înmatriculate în România care transportă mărfuri către și din Austria, blocate timp de șapte zile la frontiera BG-RO.**

"UNTRR a sesizat această problemă încă de la începutul anului Comisiei Europene precum și autorităților relevante din România și Bulgaria. Autoritățile bulgare își mențin practicile de a imobiliza timp de 7 zile vehiculele care transportă marfă pentru Austria. Menționăm că această practică nu vizează doar autovehiculele înmatriculate în România, ci toate autovehiculele care transportă mărfuri către Austria. De la începutul acestui an, situația timpilor de așteptare la frontiera României cu Bulgaria s-a înrăutățit semnificativ, din cauza intensificării controalelor autorităților bulgare

pentru mărfurile care circulă din și către Austria în toate punctele de trecere a frontierei BG-RO, precum și pe rețeaua rutieră a Bulgariei, în urma angajamentului luat de Bulgaria față de Austria de a spori controalele la frontierele terestre în contextul procesului de aderare la Schengen.

Datorită acestor controale amănunțite ale autorităților bulgare se înregistrează perioade lungi de staționare a vehiculelor inspectate. Camioanele transportatorilor români încărcate cu marfă pentru Austria sunt blocate la Ruse, unde transportatorii se plâng că sunt

CJ70SLG	20-12-2023 13:46	660
BTT4DUA	20-12-2023 02:29	384
CE2015GT	19-12-2023	125
MYZ639	20-12-2023 13:42	657
CL31ALY	19-12-2023 14:03	30
35BDL032	19-12-2023 15:39	78
DB13JBY	20-12-2023 09:01	515
CE9683CT	20-12-2023 04:00	405
BX2478HT	19-12-2023 21:42	254

## VEDETĂ PE ORICE ȘANTIER.

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

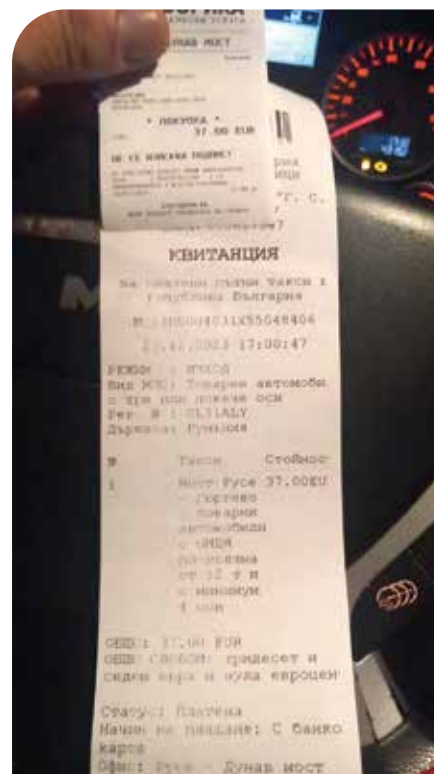
[www.man.ro](http://www.man.ro)





reținute 7 zile, conform deciziei autorităților bulgare, fără a li se comunica în scris acest aspect și operatorilor de transport. Unui transportator român din Giurgiu nu i se permite să treacă frontiera pentru că are camionul încărcat cu mărfuri pentru Austria, dar nu este lăsat să treacă nici măcar cu capul tractor fără remorcă, doar pentru a ajunge la domiciliul său din Giurgiu. Controalele excesive ale autorităților bulgare pentru mărfurile către Austria agravează și mai mult situația transportatorilor rutieri români la frontiera RO-BG, unde aceștia sunt puternic afectați de funcționarea netransparentă a noului sistem de coadă virtuală la trecerea frontierei introdus de autoritățile bulgare din vara anului trecut și gestionat abuziv de operatorul privat TIR Parking Ruse, "stăpânul absolut al frontierei Ruse", care gestionează după bunul plac atât coada virtuală cât și majoritatea locurilor de parcare pentru camioane de la frontiera BG-RO. Nu există nicio procedură de informare și raportare către publicul larg și nici pentru utilizatori. Transportatorii români sunt discriminați în parcările operate de TIR Parking Ruse, în care sunt obligați să plătească tarife de peste trei ori mai mari decât competitorii lor bulgari și să aștepte peste 30 de ore pentru a

trece frontiera BG-RO, în timp ce transportatorii bulgari sunt lăsați să treacă mult mai repede frontiera. Toți operatorii de transport care aleg să utilizeze alte parcări din Ruse, așteaptă un timp considerabil mai mare să treacă frontiera decât dacă utilizează TIR Parking Ruse. Sesizăm un conflict de interese major prin împuternicirea unui jucător de a arbitra jocul, în speță prin acordarea dreptului TIR Parking Ruse de a gestiona coada virtuală pentru toate camioanele, în condițiile în care acesta este și operatorul a două dintre cele 8 parcări de camioane de la Ruse, dar care gestionează cca. 75% din capacitatea locurilor de parcare camioane din Ruse prin parcările proprii, fără nicio supraveghere sau monitorizare sau raportare către autoritățile din Bulgaria. Astăzi operatorii de transport români acuză un tratament discriminatoriu din partea autorităților bulgare și operatorului cozii virtuale și parcărilor din Ruse, precum și favorizarea transportatorilor bulgari, care treptat preiau contractele dintre România și Bulgaria, pentru că pot face mai multe curse într-o săptămână, spre deosebire de transportatorii români care sunt limitați la o cursă pe săptămână. UNTRR solicită implicarea Guvernului României în acțiuni urgente pentru deblocarea camioanelor transportatorilor români care așteaptă zile întregi pentru a trece frontiera BG-RO, precum și intensificarea intervențiilor pentru eliminarea imediată a discriminării transportatorilor români la parcările din Ruse. În lipsa unor măsuri urgente de rezolvare a acestei situații grave semnalate încă de anul trecut și care s-a înrăutățit și mai mult anul acesta, transportatorii români solicită decuplarea României de Bulgaria în procesul de aderare la Schengen, având în vedere timpii extrem de ridicați de așteptare pentru camioane la trecerea frontierei BG-RO care și pe timpul



verii au ajuns la 72 ore la toate punctele de frontieră comune. Transportatorii arată că, dacă oricum așteaptă zile întregi să treacă frontiera BG-RO, aderarea României la Schengen fără Bulgaria ar rezolva timpii de așteptare dintre România și Ungaria, timpii care se ridică de la 6 la 15 ore uzual, și în timpul sărbătorilor din Ungaria au înregistrat un maxim istoric de 4 zile.", se spune în comunicatul UNTRR din 14 februarie 2024.





# PRESA BULGARĂ DESPRE TIR PARKING RUSE: "TRANSPORTATORII STRĂINI, SUNT OBLIGAȚI SĂ O FOLOSEASCĂ PRIN SUGESTII ȘI OBSTACOLE ADMINISTRATIVE"

Site-ul bulgăresc de afaceri [capital.bg](http://capital.bg) a publicat, la 19 februarie 2024, un articol despre controversata parcare de camioane de la Ruse, pe care îl publicăm integral în continuare în traducere.

## "După Kapitan Andreevo: parcare din Ruse poate fi un nou obstacol pentru Schengen

Transportatorii români avertizează asupra controalelor ilegale și a practicilor opace din parcurile mari de camioane, ai căror proprietari duc la fețe deja cunoscute.

Există două locuri de parcare la graniță - cea mare, construită de o companie privată pe terenul municipal, precum și una mult mai mică, dar municipală, care va fi acum închiriată.

La granița cu România, lângă Ruse, există două parcuri care au trebuit să rezolve problema cu locurile de parcare ale camioanelor. În schimb, însă, există o repetare a modelului Kapitan Andreevo - în spatele conducerii lor stau

aceleași persoane și există îndoiele că practica "redirecționării" continuă.

Efectul este deja vizibil: transportatorii români avertizează asupra practicilor neloiale și insistă ca Bulgaria să nu intre în spațiul Schengen până când nu încetează "controlul ilegal" de către autoritățile bulgare al camioanelor înmatriculate în România și care transportă mărfuri către și dinspre Austria. Transportatorii se plâng, de asemenea, "de funcționarea opacă a noului sistem pentru cozi virtuale la punctul de trecere a frontierei, introdus de autoritățile bulgare vara trecută", referindu-se la parcare tampon mai mare de lângă Ruse.

Acest lucru se întâmplă pe fondul deciziei municipalității de a închiria a doua parcare construită pentru a

crea o presupusă concurență în oraș. Închiderea ochilor guvernului bulgar în jurul cazului de frontieră, unde aparent lucrează în serviciul intereselor private în detrimentul controlului de calitate la frontieră, riscă să împiedice capacitatea Bulgariei de a intra în curând în Schengen.

## Nemulțumirea românilor

Într-o scrisoare oficială adresată premierului român, ministrului transporturilor și afacerilor externe, precum și ambasadorului României la Sofia, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) a făcut apel la "intervenția urgentă a guvernului român pentru a face față controalelor ilegale și tratamentului

## Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks  
Sharing the load



# 2000

Vehicule  
Ford Trucks  
în România

Oameni  
puternici  
în mișcare

Afaceri de  
succes

\* în cuantum de 600 litri

**CEFIN**  
TRUCKS

Unic importator  
și distribuitor  
[www.ford-trucks.ro](http://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](mailto:info@ford-trucks.ro)



Sharing the load





săptămânii trecute (15 februarie), municipalitatea a decis să nu o administreze singură, ci să o "închirieze", potrivit unui articol din presa locală "Podul Dunării".

Argumentele sunt: "Activitatea de exploatare și gestionare a instalației construite este o activitate economică specifică care cu greu ar putea fi administrată ca serviciu oferit de administrația municipală". Consiliul municipal din Ruse a stabilit un preț de pornire pentru "parcările cu plată" la 1,60 fără TVA pe metru pătrat, care a fost actualizat și astfel se formează o propunere pentru o chirie lunară de 15.090 BGN, fără TVA, pe o suprafață de 9430 mp conform "Podului Dunării". Propunerea va fi votată și de consilieri. Dacă aplicăm aceleași prețuri în zona parcării mari, se obține un preț de închiriere de 184 mii. BGN fără TVA pe lună sau 2,2 mil. Lv. fără TVA pe an. În timp ce municipiul Ruse primește de la compania "Tir Parking Ruse" 600 mii. Lv. anual. Conform contractului, ea o va gestiona timp de 30 de ani, după care o va da municipalității.

### **"Parcarea de Aur" care va salva Ruse de camioane**

Având în vedere evoluția istoriei de până acum, nu va fi deosebit de surprinzător ca licitația de "închiriere" a parcării mici să apară proprietari "cu experiență", cum ar fi cei ai celei vecine. În plus, ancheta ACF a arătat, de asemenea,

că cele două instalații sunt de fapt construite împreună și, în ansamblu și dificil, altcineva va putea gestiona practica mică în mod independent. Din răspunsurile municipalității Ruse către Capital, în temeiul Legii privind accesul la informațiile publice, devine clar că autorizația de construcție pentru parcarea mică a fost emisă pe 4 decembrie 2023, când practic era deja construită. Acesta a fost pus în funcțiune la 3 ianuarie 2024 sau la o lună după emiterea autorizației de construire. Posibila consolidare a controlului asupra celor două parcări va cimentă și mai mult monopolul Tir Parking Ruse, ceea ce va face și mai dificilă eradicarea practicilor reclamate de transportatorii români.

Drumul spinos spre Schengen  
Tot ceea ce este enumerat până acum afectează nu numai contribuabilii din municipiul Ruse, ci și imaginea internațională a țării, care a fost grav lovită după scandalul Kapitan Andreevo. De mai bine de zece ani, saga aderării Bulgariei și României la spațiul Schengen al UE continuă. Libera circulație a persoanelor și bunurilor între cele două țări ar duce la o creștere a PIB-ului cu 0,5%, a calculat ministrul român al Economiei, Ștefan-Pady Opia. Inițial, din cauza criticilor legate de lupta împotriva crimei organizate, iar ulterior din cauza problemelor legate de statul de drept (în special pentru Bulgaria, pentru că România a reușit

încă să facă progrese serioase în acest domeniu), cele două țări au fost oprite, deși îndeplineau criteriile tehnice de ani de zile.

În 2022, Olanda a împărțit odată cele două țări, poziția sa fiind doar împotriva aderării Bulgariei la Schengen (la urma urmei, țara s-a răzgândit ca urmare a campaniei premierului în exercițiu Mark Rutte pentru cel mai înalt loc în NATO). Opoziția Austriei față de același vot, în decembrie 2022 și un an mai târziu, la sfârșitul anului 2023, a fost încă parțial depășită, cu o dată specifică pentru includerea în traficul aerian și maritim fără pașapoarte de la 1 aprilie 2024 a celor două țări, dar cu condiții. Printre acestea se numără controlul sporit al frontierelor bulgaro-române și româno-ungare. Și încă lipsește o dată specifică pentru aderarea pe terestru. Situația cu controalele sporite la frontieră îi face nu numai pe șoferii români, ci și pe cei bulgari foarte nervoși și duce la pierderi economice uriașe pentru întreprinderi. Bulgaria a fost deja inspectată de Comisia Europeană din cauza controalelor slabe asupra mărfurilor care intră în UE din Turcia. Aceiași jucători și un caz similar, precum și semnalele către organul executiv al UE de către transportatorii români pot accentua atenția Bruxelles-ului asupra subiectului și pot întârzia și mai mult eforturile de aderare deplină la Schengen.", se spune în articolul publicat de site-ul capital.bg.

# LoiMacron

## Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: [www.loimacron.eu](http://www.loimacron.eu)





# UNTRR SOLICITĂ INSTITUIREA UNUI MECANISM AUTOMAT DE RAMBURSARE A ACCIZEI LA MOTORINĂ

**Compensarea creșterii accizei la motorină: UNTRR solicită implementarea unui mecanism automat de rambursare până la 100% din acciza suplimentară conform legislației UE și practică de mai multe state.**

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR salută măsura luată de Guvernul României privind instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru compensarea creșterii accizei la motorina utilizată drept combustibil pentru motor. Având în vedere frecvența cu care se modifică acciza la motorină în România, UNTRR solicită instituirea unui mecanism automat de rambursare minim de 75% până la 100% din acciza suplimentară pentru menținerea competitivității pieței de transport. Radu Dinescu, Secretar General UNTRR: "Solicităm instituirea unui mecanism automat de rambursare a până la 100% din

acciza suplimentară față de nivelul minim european conform practicii din celelalte state europene. Propunerea actuală a Guvernului prevede rambursarea a 13 bani pe litru de motorină, ceea ce echivalează cu compensarea a numai 24% din creșterea accizei la motorină în luna iulie 2024, raportată la nivelul minim European. UNTRR consideră că acest nivel de compensare este insuficient pentru a menține competitivitatea transportatorilor români în fața concurenței transportatorilor din alte țări europene care primesc compensări de până la 100%." De la începutul anului, UNTRR a cerut Guvernului României să implementeze o schemă de

restituire parțială a accizei pentru a contracara impactul majorării accizelor la motorină. Acciza a crescut la 1.850,95 lei/1000 litri (372 Euro/1000 litri) începând cu 1 ianuarie 2024 și va crește la 2.183,85 lei/1000 litri (439 Euro/1000 litri) începând cu 1 iulie 2024. Conform Directivei 2003/96/CE privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice, România, în calitate de Stat Membru UE are posibilitatea să restituie diferența dintre nivelul standard al accizelor la nivel național și nivelul redus al accizelor către operatorii economici licențiați în Uniunea Europeană, care nu poate fi mai mic decât



nivelul minim de 330 Euro/1000 litri. Deci, considerând nivelul standard al accizei la motorină de 439 Euro/1000 litri la care se va ajunge anul acesta, România poate rambursa maxim 109 Euro/1000 litri în timp ce prin actualul proiect legislativ este prevăzută rambursarea a numai 26 Euro/1000 litri sau 2,6 eurocenți/l (13 bani/l) reprezentând doar 24% din acciza suplimentară față de nivelul minim european în timp ce alte state europene rambursează până la 100% .

Precizăm că în Spania, unde acciza standard la motorină pentru anul curent este de 379 Euro/1000 litri, se restituie 49 Euro/1000 litri sau 4,9 eurocenți/l, asigurându-se astfel compensarea integrală a creșterii accizei raportată la nivelul minim european de 330 Euro/1000 litri. Un

alt Stat Membru care rambursează integral acciza suplimentară este Croația, în timp ce Ungaria rambursează aproape 70% din acciza suplimentară.

Alte State Membre UE precum Belgia rambursează 19,3 eurocenți/l respectiv 72% din acciza suplimentară, Franța 15 eurocenți/l respectiv 60% din acciza suplimentară, iar Italia rambursează 21 eurocenți/l respectiv 75% din acciza suplimentară.

Transportatorii rutieri români au nevoie de instituirea urgentă a schemei de restituire a accizei la carburant care să le asigure rambursarea până la 100% a accizei suplimentare raportată la nivelul minim european. Această măsură este esențială având în vedere provocările cu care se confruntă industria transporturilor

rutiere la nivel național și european, precum majorările succesive ale accizei la motorină și timpii mari de așteptare la frontiere sau costurile legate de respectarea Pachetului de Mobilitate 1, care impune retroechiparea obligatorie cu tahografe inteligente 2 a camioanelor până la finalul acestui an.

Industria transporturilor rutiere contribuie cu 46% la exportul de servicii al României și joacă un rol crucial în logistica mărfurilor din țară. Potrivit Analizei UNTRR – Piața Transporturilor Rutiere 2018-2030, în anul 2022 și preliminar în 2023, transportul rutier de mărfuri a reprezentat 71% din totalul mărfurilor transportate (inclusiv maritim) în termeni de tone-kilometri parcurși.", se spune în comunicatul UNTRR din 23 februarie 2024.

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

**detasaretransport.ro**





## VIDEO: STAREA TRANSPORTURILOR, CU RADU DINESCU, SECRETAR GENERAL UNTRR

**În ediția din luna martie 2024 a emisiunii "Starea Transporturilor", Radu Dinescu, secretar general al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România și președinte al IRU, vorbește despre cele mai importante probleme ale transportatorilor români dar și despre soluțiile posibile dar și necesare la aceste frământări ale mediului de afaceri.**

Radu Dinescu răspunde în această ediție a emisiunii la patru întrebări puse de jurnaliștii TIR Magazin.

### **Există îmbunătățiri în privința reducerii timpului de trecere a frontierelor interne ale UE după discuțiile cu autoritățile din România?**

Îmbunătățirile sunt marginale, extrem de mici raportat la așteptările pe care industria de transport rutier le-a avut și le are. Sigur că, dacă vorbim de 4-5 ore pentru a trece frontiera cu Ungaria, lucrurile stau ceva mai bine față de înainte, când așteptam 8-14 ore. Dacă vorbim de frontiera cu Bulgaria, lucrurile se mențin într-o zonă catastrofală. Camioanele, cel puțin, înregistrează întâzieri de până la 30 de ore. Pentru o graniță internă UE între două state, care au pretenții că vor să intre în Schengen împreună, este total inacceptabil. Din această perspectivă pot să vă spun că transportatorii înregistrați în organizația noastră ne spun că, dacă

nu putem intra cu Bulgaria în Schengen și Bulgaria ne face să așteptăm trei zile la frontieră, atunci preferăm să intrăm în Schengen fără Bulgaria, măcar să rezolvăm problema cu Ungaria și să putem intra mai ușor în Ungaria. În privința celorlalte puncte de trecere ale frontierei externe -Moldova sau Ucraina- timpii de așteptare pentru a intra în România sunt de 8 zile, 10 zile, 13 zile. Timp pe care ți-l dă sistemul electronic organizat de Ucraina. Este absolut inuman pentru șoferi. Am propus să se facă puncte de frontieră dedicate pentru vehiculele ce vin sigilate vamal cu TIR sau tranzit sau goale, astfel încât să poată să treacă mai repede. Azi, numărul vehiculelor care utilizează vama Siret cu documente vamale procesate este foarte redus, sub 10%, pentru că oricum așteaptă 10 zile. Dacă nu au niciun avantaj, atunci transportatorii nu își mai fac temele de acasă. Dacă ar ști că pot trece frontiera în măsura în care vin cu documentele vamale procesate, foarte probabil s-ar înregistra niște fluxuri mai ridicate prin punctele de frontieră dedicate care au

fost deschise în ultimul an și jumătate între România și Ucraina sau între România și Moldova. Culoarele dedicate pentru vehiculele UE, care ar permite vehiculelor UE să treacă mai ușor prin aceste frontiere față de vehiculele înmatriculate în state non-UE, încă nu funcționează cu adevărat. Avem așteptări mai mari, credem că trebuie să existe o comunicare instituțională între Ministerul Transporturilor și Ministerul de interne, în ceea ce privește poliția de frontieră pentru a beneficia de această nouă aplicare legislativă.

### **Care sunt noutățile cele mai importante incluse în proiectul de lege pentru modificarea legislației RCA?**

Legislația RCA propusă aduce patru modificări de substanță față de legislația existentă. Vorbim de franșiză pentru asigurarea RCA, ceea ce este o noutate. Asiguratul poate opta pentru această franșiză pe baza unei analize de credit. I se reduce prima RCA având în vedere că se obligă să suporte o

franșiză în situația în care va genera un accident către o terță parte.

Un al doilea aspect este dat de suspendarea RCA, care se va face în baza unui email transmis către asigurator. În baza confirmării asiguratorului, polița RCA este suspendată. E un lucru simplu, poate fi foarte bun. Suntem rezervați față de capacitatea instituțională a autorităților de a aplica această lege în mod corect. Plata în rate e un nou element binevenit pentru industria transporturilor rutiere, având în vedere lipsa de cash, a fluxului de bani în industrie. Orice ofertă RCA va trebuie oferită de plata în 12 rate, având costuri suplimentare maxime echivalente cu inflația pe perioada respectivă. Un alt element unde solicităm ASF și Parlamentului să îl considere pentru transportatori: despăgubirea pentru lipsa de folosință a vehiculelor comerciale. Așa cum în cazul autoturismelor avem autoturism la schimb, în cazul vehiculelor comerciale nu putem avea un camion sau autocar la schimb.

Dar, fiind mijloace de producție aceste vehicule, pe perioada în care nu sunt utilizate, practic pierd niște bani companiile de transport. Am vrea, prin lege, să fie prevăzută în mod clar despăgubirea companiilor de transport pentru lipsa de folosință a vehiculelor comerciale implicate în accidente care fac subiectul polițelor RCA.

### **Guvernul a dat curs solicitării transportatorilor și a adoptat legislația care permite restituirea parțială a accizei suplimentare. Este suficient?**

Pentru acest moment, acest act normativ care prevede rambursarea parțială a supraaccizei pentru transportatori satisface nevoile. Dar, dacă ne uităm în perspectivă, că după 1 iulie valoarea supraaccizei va înregistra

o nouă creștere, atunci menținând doar valoarea oferită azi spre rambursare, România va deveni necompetitivă în rândul statelor care compensează parțial acciza suplimentară. Azi, procentul din acciza suplimentară rambursată este de 60%.

Dacă menținem cei 13 bani, după 1 iulie, acest procent va fi de 24%. Sunt alte state din UE care rambursează acciza suplimentară pentru transportatorii rutieri în proporție de 100%. Cele mai multe rambursează între 70 și 75%.

Ne dorim instituirea unui mecanism automat care să intre în acțiune de fiecare dată când valoarea supraaccizei depășește pragul minim - 330 de euro la 1.000 de litri, să fie rambursat un procent de până la 100% către operatorii de transport.

### **Ministrul Transporturilor a agreeat aplicarea CMR și la național. În prezent, este un vid legislativ care expune transportatorii la o răspundere nelimitată pe transport național. Cum s-a ajuns aici?**

Este în mod real regretabil că s-a ajuns la această situație. Intenția și acordul tuturor participanților la întâlnirea cu ministrul Transporturilor din 16 ianuarie fiind aceea de a se aplica convenția CMR, inclusiv valoarea despăgubirii din convenția CMR, și la național. Până la momentul respectiv, la național valoarea despăgubirii era de 2,5 dolari pe kilogram, în timp ce în convenția CMR valoarea despăgubirii este de 8,33 DST/ aproximativ 10,8 euro pe kilogram. Pentru a preîntâmpina situații în care cineva are asigurare de național și face și o cursă de internațional și având în vedere că majoritatea clienților inclusiv transportă mărfuri pe național solicită o asigurare pe suplimentarea de la 2,5



dolari la 8,33 DST, pentru simplificare și pentru a ne alinia practicilor din alte state UE care au această valoare minimă pentru intern egală cu cea din convenția CMR, am solicitat să fie aplicată valoarea răspunderii de internațional și la național.

Acest lucru a fost menționat și în minuta întâlnirii din 16 ianuarie. Toată lumea a avut aceeași înțelegere. De aceea suntem surprinși cum a putut ajunge acest act normativ publicat în Monitorul Oficial - s-a abrogat limita de 2,5 dolari. Doar că, în loc să rămână valoarea CMR, nu se aplică nici valoarea CMR. Acum, neaplicându-se nici valoarea din convenția CMR, neaplicându-se nici valoarea anterioară de 2,5 dolari, practic răspunderea transportatorilor poate fi nelimitată (la valoarea de factură). Lucru inacceptabil și care trebuie clarificat rapid. Lucru pentru care ne-am adresat ministerului pentru clarificarea acestui aspect în regim de urgență, sperând ca, în cursul întâlnirilor pe care le vom avea, să reușim să tragem o linie și să facem o inițiativă legislativă care să ducă la această clarificare cât se poate de repede.

### **A consemnat, Alina Johnson-Pop**

**MEC DIESEL**  
SPACE PARTS SPECIALISTS

# Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



## FORD TRUCKS ȘI IVECO SEMNEAZĂ UN MEMORANDUM DE ÎNTELEGERE PENTRU A EXAMINA POTENȚIALE SINERGII

Ford Trucks, marca de vehicule comerciale grele a Ford Otosan, și IVECO, marca Iveco Group N.V. (EXM: IVG) care proiectează, produce și comercializează vehicule comerciale ușoare, medii și grele, au semnat un Memorandum de Înțelegere - Memorandum of Understanding (MoU) fără caracter obligatoriu, pentru a explora o potențială colaborare privind dezvoltarea unei noi cabine dedicate vehiculelor comerciale grele. La semnare au fost prezenți Gerrit Marx, CEO al Iveco Group; Luca Sra, Președintele Truck Business Unit din cadrul Iveco Group; Haydar Yenigün, Președintele Koç Automotive Group; Güven Özyurt, General Manager al Ford Otosan și Emrah Duman, Vicepreședintele Ford Trucks.

Memorandumul de înțelegere fără caracter obligatoriu reprezintă un pas preliminar în evaluarea potențialului celor două companii de a coopera pentru dezvoltarea unor noi produse și tehnologii care să cuprindă componente și sisteme din interiorul cabinei.

Acordul are ca scop creșterea competitivității și îmbunătățirea soluțiilor în conformitate cu standardul UE Direct Vision și îmbunătățirea aerodinamicii pentru reducerea emisiilor de CO2, prin dezvoltarea unui parteneriat reciproc avantajos.

### Ford Otosan

Înființată în 1959, Ford Otosan (Ford Otomotiv Sanayi A.Ş.) este o companie listată la bursă, în care Ford Motor Company și Koç Holdings dețin acțiuni egale. Compania este a doua cea mai mare organizație industrială din Turcia și cea mai valoroasă companie auto din Bursa İstanbul. Ford Otosan, care operează în 4 centre principale, cu uzinele Kocaeli și Eskişehir și centrul de cercetare și dezvoltare din Turcia, precum și cu uzina de la Craiova din România, are peste 20.000 de angajați. Compania este cel mai mare producător de vehicule comerciale al Ford din Europa, capabil să proiecteze, să dezvolte și să testeze un vehicul complet, inclusiv motorul acestuia, de la zero până la un produs finit.

Cu o istorie de peste 60 de ani pe piețele locale și globale, Ford Trucks - marca de vehicule comerciale grele a Ford Otosan, modelează viitorul cu puterea sa tehnologică.

### IVECO

Brandul IVECO face parte din Iveco Group N.V. (EXM: IVG) care proiectează, produce și comercializează o gamă largă de vehicule comerciale ușoare, medii și grele, camioane off-road și vehicule adecvate pentru orice tip de

caroserie. IVECO inovează în mod constant și își extinde portofoliul de produse pentru a oferi fiecărui client vehiculul care se potrivește exact misiunii sale. Oferta sa completă este concepută în funcție de nevoile șoferului pentru a oferi o experiență excelentă, cu accent pe siguranță și confort.

O gamă largă de servicii digitale avansate, bazate pe conectivitate, dezvoltate pentru a ajuta proprietarii de flote să își administreze eficient flota, îmbunătățește soluția completă de transport.

IVECO își urmărește strategia de decarbonizare printr-o abordare multienergetică care include dezvoltarea în continuare a tehnologiilor bio-metan, electrice cu baterii și cu pile de combustie. IVECO operează 7 uzine de producție și 8 centre de cercetare și dezvoltare. Contează pe 3 500 de puncte de vânzare și service în peste 160 de țări, care garantează asistență tehnică oriunde se află un vehicul IVECO.

Brandul conduce pe drumul schimbării, impulsivând transformarea industriei transporturilor, propulsată de ambiția de a fi cel mai de încredere partener și jucător complet pentru clienții săi.





## IVECO GROUP - ACORD CU MUTARES PENTRU TRANSFERUL PROPRIETĂȚII ASUPRA MAGIRUS

**Iveco Group (EXM: IVG) și Mutares SE & Co. KGaA (ISIN: DE000A2NB650), un holding de investiții axat pe tranzacții în situații speciale, au anunțat semnarea unui acord definitiv pentru transferul de proprietate al Magirus GmbH și al filialelor sale care desfășoară activități de stingere a incendiilor ("MAGIRUS").**

MAGIRUS produce și vinde vehicule și echipamente de stingere a incendiilor și are peste 1300 de angajați în Germania, Italia, Franța și Austria. În 2023, MAGIRUS a reprezentat aproximativ 2% din veniturile Grupului Iveco și a înregistrat o pierdere EBIT de 35 de milioane de euro.

Sub rezerva aprobării autorităților de reglementare, se preconizează că tranzacția va fi finalizată cel târziu în ianuarie 2025, un interval de timp care să permită o tranziție coerentă în interesul tuturor părților interesate. Ca urmare a acestei tranzacții, rezultatele Iveco Group 2024 vor fi afectate în mod

negativ cu aproximativ 115 milioane de euro în primul trimestru al anului 2024.

Acest efect asupra rezultatelor va fi exclus din toți indicatorii ajustați.

Tranzacția va oferi lui MAGIRUS o independență completă față de Iveco Group și, deopotrivă, în acțiunile de combatere a incendiilor.

Mutares este un holding de capital privat cotate la bursă, cu sediul central în München și birouri în Amsterdam, Frankfurt, Helsinki, Londra, Madrid, Milano, Paris, Shanghai, Stockholm, Viena și Varșovia. Holdingul achiziționează companii mijlocii aflate în situații speciale, cu un

potențial semnificativ de îmbunătățire operațională.

Din 1864 în slujba pompierilor din întreaga lume, MAGIRUS a reprezentat mix de inovație și tradiție. Cu o gamă completă de vehicule moderne și fiabile de stingere a incendiilor, scări rotative, vehicule de salvare și logistice, soluții speciale, pompe și pompe portabile, MAGIRUS este unul dintre cei mai mari și mai avansați furnizori de tehnologie de stingere a incendiilor și de control al dezastrelor la nivel mondial. Afacerile MAGIRUS continuă ca de obicei, inclusiv serviciile și asistența, cu 100% focus pe angajați, clienți și parteneri.



IVECO

Ofertă de finanțare  
**IVECO S-WAY**

Putere mai mare. Consum mai mic.  
Dobândă preferențială.

# SCANIA - RAPORTUL ANUAL ȘI DE SUSTENABILITATE PENTRU 2023

**Scania a publicat Raportul anual și de sustenabilitate pentru 2023: „Creștere semnificativă a vânzărilor, câștigurilor și progres continuu în ceea ce privește performanța sustenabilității”.**

Scania a continuat să aibă performanțe puternice pe parcursul anului, crescând atât vânzările, cât și câștigurile semnificative. Raportul anual și de sustenabilitate al Scania este publicat detaliază performanța financiară, socială și de mediu în 2023.

## Rezumatul întregului an 2023:

Vânzările nete ale Grupului Scania au crescut cu 28%, până la 204,1 miliarde SEK (159,2).

Venitul operațional ajustat a atins 26,0 miliarde SEK (14,0), iar marja operațională ajustată a fost de 12,7 la sută (8,8)

Livrările au crescut cu 13%, până la 96.727 de vehicule, dintre care vehiculele cu emisii zero (ZEV) au fost de 246 de unități (262).

Veniturile din activitatea de servicii au crescut cu 11% ajustate pentru valută.

Aportul de comenzi a crescut cu

2%, la 84.080 de vehicule.

## Rezumatul trimestrului IV 2023:

Vânzările nete ale Grupului Scania au crescut cu 21%, până la 60,0 miliarde SEK (49,7).

Venitul din exploatare ajustat a atins 7,4 miliarde SEK (5,3), iar marja operațională ajustată a fost de 12,3% (10,7).

Livrările au crescut cu 8 %, la 28.984 de vehicule, dintre care vehiculele cu emisii zero au fost de 57 de unități (115).

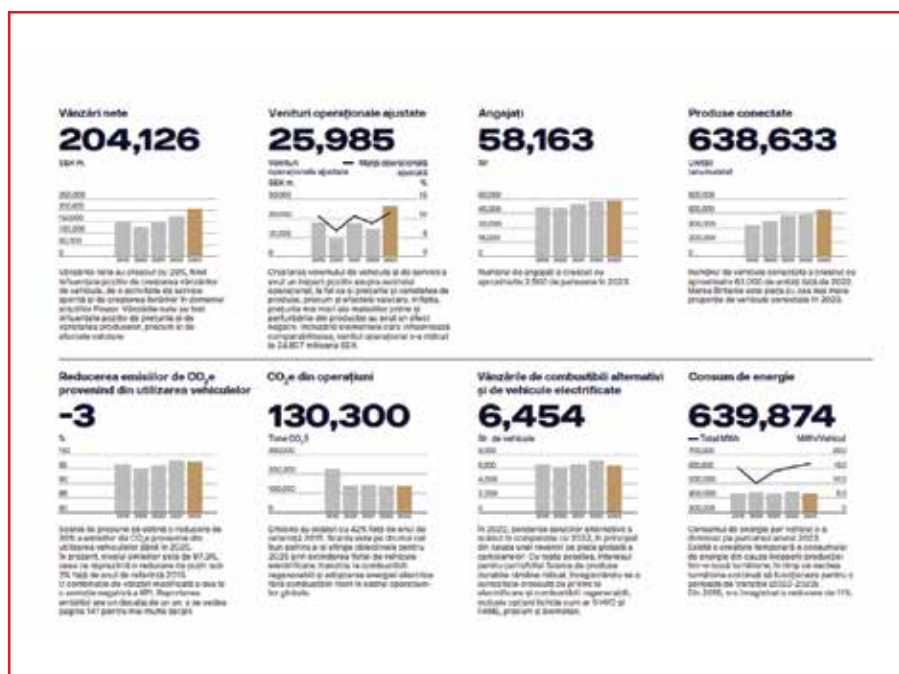
Veniturile din activitatea de servicii au crescut cu 6% ajustate pentru valută.

Aportul de comenzi a scăzut cu 5 procente, la 22.299 de vehicule.

## Un final intens pentru un an record

2023 a fost un alt an în care instabilitatea geopolitică și macroeconomică a avut un impact

asupra mediului de afaceri. Cu toate acestea, Scania a reușit să treacă prin acest context, dovedindu-și rezistența și capacitatea de a oferi o creștere durabilă. În 2023, vânzările Scania au ajuns la peste 200 de miliarde SEK: o dublare a veniturilor din vânzări în doar șapte ani. Cererea pentru produsele și serviciile Scania a rămas ridicată în 2023, deși pe unele piețe cheie a scăzut. Scania a reușit să stabilizeze semnificativ fluxul de la comandă la livrare a vehiculelor și a crescut livrările cu 13% față de anul precedent. Câștigurile au atins niveluri record, influențate pozitiv de un volum mai mare de vehicule și servicii, de un mix puternic de prețuri și produse și de efectele valutare. Inflația, prețurile mai mari ale materiilor prime și unele perturbări rămase în lanțul de aprovizionare au avut un impact negativ asupra câștigurilor. Trimestrul al patrulea a fost unul solicitant, livrările de vehicule crescând cu 8%, iar activitatea de servicii crescând cu 6% în moneda locală, comparativ cu aceeași perioadă a anului trecut. Comenzile de vehicule în trimestrul al patrulea au scăzut cu 5%, reflectând un nivel normal al cererii pe unele dintre piețele cheie ale Scania din Europa. „Ca multe alte afaceri, Scania se adaptează la o lume în care „noua normalitate” înseamnă incertitudine și perturbări constante. Deși am reușit să stabilizăm fluxurile în 2023 și să oferim o performanță financiară puternică, încă lucrăm din greu împreună cu parteneri și carosieri pentru a îmbunătăți precizia livrărilor pentru clienții noștri”, spune CEO, Christian Levin.



# PROGER GLOBAL NETWORK

## ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE CONSTRUCȚII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI  
MANAGEMENT





## VIDEO. GHEORGHE VLASE – AMBASADORUL FORD TRUCKS F-MAX PENTRU UN CONDUS EFICIENT

- AIC Trucks a anunțat lansarea unui proiect de test și analiză reală a camionului F-MAX, comunicat prin intermediul unii canalelor Social media ale Ford Trucks Romania, în colaborare cu Gheorghe Vlase, un profesionist cu multă experiență în zona transporturilor de marfă, precum și un șofer foarte atent la toți parametrii de eficiență.
- F-Max, camionul condus de către Gheorghe Vlase în cadrul proiectului de test, este deja parte din flotele marilor transportatori din România
- Camionul F-Max subiect al acestui proiect este personalizat în mod deosebit pentru proiect, cu o culoare specială, accesorii de design și duce mai departe un mesaj patriotic

Gheorghe Vlase va exploata în următoarea perioadă un Ford Trucks F-Max în diferite condiții de drum, pentru operarea transporturilor pe care le va efectua, având ca obiectiv

documentarea rezultatelor obținute în fiecare situație.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR**

**Magazin:** De ce l-ați ales pe domnul Gheorghe Vlase să fie ambasadorul F-Max în România și ce presupune acest proiect?

**Stefano Albarosa, CEO AIC Trucks:** Gheorghe Vlase este un profesionist în sensul adevărat al cuvântului. Cunoaște foarte bine camioanele, e un tipicar, notează absolut tot. M-a impresionat la el când am văzut "flight log"-ul camioanelor pe care l-a făcut până acum. A notat pe toate traseele numărul de kilometri, presiunea, consumul. M-am gândit că este persoana potrivită pentru o testare de amploare pe care noi dorim să o înțelegem și să o comunicăm





transparent către toți clienții noștri. Rezultatele adevărate ale F-Max pe drumurile din România în faza inițială, primele 6 luni, și apoi pe drumurile din comunitate. Sunt convins că această raportare ne va ajuta foarte mult să susținem faptul că (,) cu Ford F-Max fiecare kilometru este mai ieftin.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:** Ce presupune rolul dumneavoastră de ambasador al camionului Ford F-Max?

**Gheorghe Vlase, Transportator, Ambasador F-Max:** În urma experienței mele acumulate în cei 16 ani pe diferite tipuri de camioane, fiind și unul dintre primii cumpărători de camioane Ford, în urma unei discuții cu Stefano Albarosa, am căzut de comun acord ca noi să facem acest proiect în care să testăm în condiții reale, cu bune și cu rele, produsul F-Max. Vom exploata acest camion, vom culege și ne vom documenta despre anumiți parametri care vor fi analizați la nivel profesionist.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:** Care e rolul dumneavoastră în acest proiect?

**Alexandru Troncotă, Driver Trainer, AIC Trucks:** Aparent unul simplu. În sensul că voi monitoriza activitatea camionului. Însă, având în vedere datele

furnizate de domnul Vlase și de camion, lucrurile se vor complica pe parcurs.

Trebuie să ținem un spectru de patru direcții, legate de confort, siguranță, eficiență și cost. Toate acestea într-o analiză profundă a performanțelor, atât ale camionului, dar și ale conducătorului auto. Concluzia va fi una cu caracter informativ pentru că rezultatele vor fi publicate pe canalele social media.

#### **Periodicitate săptămânală**

Proiectul va fi disponibil pe canalul de Youtube al Ford Trucks România și pe toate canalele de Social Media, cu o periodicitate bilunară, și va aborda multe dintre subiectele întâlnite de un transportator pe parcursul traseelor sale: obținerea unui consum de combustibil eficient, condus preventiv, în siguranță, folosirea tuturor tehnologiilor vehiculului, detalii de raportare la condiții diverse de drum și tip de încărcătură. Toate acestea din perspectiva unui șofer de F-Max. Fiecare dintre aceste direcții va fi documentată pe parcursul traseelor străbătute. Partenerul în evaluare și analiză a rezultatelor obținute și a performanțelor camionului va fi Alexandru Troncotă, Driver Trainer în cadrul companiei AIC Trucks. Gheorghe Vlase este colaborator al companiilor din grupul AIC de peste 20 de ani, cu o experiență totală în transporturi de 27 de ani. A fost printre primii clienți Ford Trucks în România, și continuă acum ca utilizator al camionului F-Max pentru

a îl testa în condiții reale.

„Am răspuns afirmativ propunerii lui Stefano Albarosa de a fi parteneri în acest proiect și de a conduce F-Max în transporturile pe care le efectuez, pentru a veni către colegii mei, șoferi, cu date reale despre performanțele acestui vehicul. Vrem să vedem, cu plusuri și minusuri, ce înseamnă F-Max, din punct de vedere al: consumului, eficienței în transport, comportamentul camionului pe traseele din România și confort. Totul va fi real, va fi o experiență unică pentru mine și o provocare interesantă.

Voi aduna date despre exploatarea F-Max, iar împreună cu Alexandru Troncota le voi analiza și evalua. Rezultatele și discuțiile de pe parcurs le veți vedea în video-urile din Social Media.

Referitor la personalizarea camionului, acesta mă reprezintă întru totul și mă ajută să duc mesajul meu mai departe: culoarea este una care mă caracterizează, iar mesajul de pe semiremorcă este unul patriotic, al marelui poet Mihai Eminescu: <<Ce-ți doresc eu ție, dulce Românie/ Țara mea de glorie, țara mea de dor>>.”, a declarat Gheorghe Vlase.

#### **Exploatare și evaluare în timp real**

„Acest proiect este cu și despre F-Max, un model emblematic pentru Ford Trucks, reprezentând o sinteză a patru piloni importanți: confort, siguranță, eficiență și cost de proprietate. De la acel



moment, produsul a fost încontinuu îmbunătățit pentru a se adapta cerințelor clienților. Referitor la parteneriatul cu Gheorghe Vlase, acesta este unul inedit pentru că vom exploata și evalua camionul în timp real. Eu mă voi ocupa de evaluare, iar partenerul nostru de exploatare și analiză din perspectiva utilizatorului. Și aici mă întorc la cei patru piloni pe care îi avem în considerare permanent în evaluarea F-MAX, și vă invităm să urmăriți testarea lor”, a declarat Alexandru Troncota, Driver Trainer AIC Trucks.

### Șofer și transportator cu multă experiență

„Mă bucur foarte mult de demararea acestui proiect pentru că am mare încredere în asocierea între un

profesionist în această industrie, Gheorghe Vlase, și F-Max, un cap tractor care aflat în perioada de maturitate, începe să demonstreze acest raport de cost total de proprietate care l-a și consacrat încă de la început. Gheorghe Vlase a fost printre primii clienți Ford Trucks în România, este un șofer și transportator cu multă experiență și aplecare asupra parametrilor de exploatare cât mai eficientă a camionului. Sunt convins că toate informațiile pe care le va furniza pe parcursul utilizării F-Max vor fi foarte interesante și folositoare pentru alți șoferi, utilizatori și chiar și pentru noi, atenți întotdeauna la îmbunătățirea serviciilor.”, a declarat Stefano Albarosa, CEO AIC Trucks.

### Pasiune și profesionalism

„Gheorghe Vlase a fost unul dintre primii reprezentanți ai industriei transporturilor pe care i-am cunoscut și am fost surprins într-un mod foarte plăcut. Dacă ar fi să reduc impresia de atunci la două cuvinte, acestea ar fi “pasiune” și “profesionalism”. M-a făcut curios la început cu afirmația: “nu poți conduce un camion ca și cum ar fi un autoturism”, chiar dacă eram puțin sceptic. Ulterior am înțeles importanța anticipării și a folosirii tuturor informațiilor tehnice și ale simțurilor de care dispunem. Și mi s-a confirmat când am auzit alți specialiști vorbind despre aceste lucruri și spunând: “Da, dar Gheorghe Vlase este la un alt nivel”. Mă bucur că avem ocazia și cred că e de datoria noastră să transmitem aceste informații către șoferii și transportatorii români” a declarat Răzvan Szilagyi, Deputy CEO AIC Trucks.

### Despre Ford Trucks

Ford Trucks a devenit un brand stabil pe piața românească, cu o cotă de piață de 9%, lider de-a lungul timpului în segmentele de vehicule pentru construcții și specializate.

România se evidențiază ca una dintre piețele cheie ale Ford Trucks în Europa, datorită economiei în creștere rapidă, investițiilor semnificative în infrastructură și cererii tot mai mari de transport rutier determinată de expansiunea





industrială. De la stabilirea prezenței sale în România în 2017, Ford Trucks le-a oferit în mod constant o satisfacție excepțională clienților, livrând camioane de înaltă calitate, susținute de o organizație solidă post-vânzare și servicii conexe. România se numără printre țările în care Ford Trucks a atins cea mai mare cota de piață și a vândut aproape 4000 de camioane într-o perioadă de 6 ani.

Ford Trucks și-a finalizat configurația organizatorică în toate orașele mari din România, oferind în prezent vânzări, servicii post-vânzare și furnizare de piese de schimb în 22 de locații. Compania își propune să-și extindă în continuare acoperirea.

Ford Trucks, clasat printre liderii din industrie pe segmentul construcțiilor și vehiculelor specializate, își menține poziția ca fiind în topul alegerilor clienților. În segmentul cap tractor, F-Max a început să fie alegerea marilor transportatori din România și să demonstreze la nivel de performanțe, confort și eficiență în costuri.

### Despre AIC Trucks

Compania are o istorie de 28 de ani în sectorul automotive românesc, ca furnizor de produse și servicii integrate pentru lumea transportatorilor profesioniști, fiind cunoscută ca fiind unul dintre cei mai mari distribuitori de vehicule comerciale.

AIC Trucks este orientat către client și își adaptează constant strategia pentru a satisface cerințele clienților și pentru a adăuga valoare afacerilor lor prin ofertele integrate de produse și servicii.

Din 2017, AIC Trucks este importatorul exclusiv al Ford Trucks în România, începând cu anul 2023 adăugând în portofoliu și mărcile Otokar (autobuze și camioane Atlas) și Piaggio Commercial.

Ford Trucks este lider de piață, în România, atât pe segmentul de vehicule specializate, cât și pe cel de construcții, cu un plan ambițios de a-și extinde cota de piață în segmentul autotractoare pentru transport internațional.

Cefin Trucks, divizia de camioane rulate, parte a AIC Trucks,

integrează servicii de cumpărare, trade-in și vânzare de camioane și semiremorci second hand multibrand.

AIC Financial Services este divizia de consultanță în servicii financiare, care găsește rapid soluții de finanțare personalizate și competitive pentru clienți.

AIC Service Network, parte a Grupului AIC, este cea mai mare rețea proprie de service pentru camioane din România și una dintre cele mai importante din Europa Centrală și de Est, cu opt locații deținute. Oferă servicii complexe mecanice, electrice, de tinichigerie și vopsitorie pentru toate tipurile de vehicule comerciale și semiremorci. Obiectivul permanent al AIC Trucks este extinderea portofoliului de servicii care aduc valoare adăugată clienților săi. Firma are un plan ambițios de dezvoltare a rețelei de service-uri autorizate la cele mai înalte standarde și de a oferi clienților săi un set complex de servicii (financiare, trade in, soluții integrate).



### 100% Electrică. Zero emisii.

Semiremorca 100% electrică **S.KOe COOL** cu unitate de răcire electrică, cu baterie și axa generatoare. Suprastructura izotermă din panouri FERROPLAST®, împreună cu unitatea de răcire S.C.U și sistemul Telematic Trailer-Connect® asigură condițiile optime de funcționare, cu emisii zero. Mai multe informații: **Schmitz Cargobull România SRL: info.romania@cargobull.com, www.cargobull.com/ro**  
Birouri: București 0723 266 287; 0721 250 751 · Iași 0727.770.326 Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315 · Timișoara - tel. 0735.212.052



The Trailer Company.



## VIDEO. VERSUS S03E04: SCHENGEN ȘI TRANSPORTUL RUTIER ROMÂNESC

**Cât de important este pentru transportatorii rutieri ca România să intre în Schengen? - aceasta este întrebarea celui de-al patrulea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.**

George Niță, director general Holleman, Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics și Alexandru Păun, director general Blue River, sunt protagoniștii celor șapte episoade ale noului sezon din show-ul executivilor din transporturile rutiere românești. VERSUS este un serial produs în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin. În fiecare dintre cele șapte episoade ale show-ului, trei executivi ai unor firme de transport rutier răspund la câte o întrebare lansată de jurnaliștii revistei TIR Magazin. Cele șapte întrebări sunt formulate

după o minuțioasă analiză a celor mai importate subiecte de business, care îi preocupă în cea mai mare măsură în prezent pe transportatorii români.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:**

Cât de important este pentru transportatorii rutieri ca România să intre în Schengen?

**George Niță, director general**

**Holleman:** Pentru transportatori este deosebit de important. Câștigăm timp și timpul înseamnă bani și toată lumea este mulțumită.

Nu se stă la aceste granițe. Nu mai este o înjosire a omului care este pe camion, a firmei, a clienților. Nu mai trebuie să înghițim acești timpi pierduți. Pentru că nu putem spune clienților despre toate aceste probleme, deși dâșii le știu. Este un avantaj deosebit pe care l-am avea. Sperăm că și autostrăzile să fie complete, să putem merge într-un singur program de la București până dincolo de granița cu Ungaria.

**Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:**

Pentru transportatorii rutieri intrarea







În Schengen ar însemna timpi de așteptare mult mai mici la frontieră. S-ar fluidiza foarte mult traficul internațional și în mod automat ar scădea costurile unei curse. Ar însemna folosirea unei curse, automat, ar însemna folosirea mult mai bună a camioanelor și utilizarea fără aceste blocaje care de multe ori durează foarte mult timp.

**Alexandru Păun, director general Blue River:** Cred că este foarte important ca România să adere la spațiul Schengen prin prisma faptului că avem foarte mari pierderi de timp, de bani, de energie, în discuțiile cu clienții pentru că întârziem livrările. Șoferii sunt înținși la maxim pentru că își pierd un program din timpul de condus în vămile din România. Este foarte important din prisma faptului că sunt puțini șoferi și avem problema pe care o avem cu lipsa de personal. Șoferii blocați în vamă ar putea suplini, într-un fel sau altul, această lipsă de conducători auto. Pierderile sunt de timp și de bani. Un camion cheltuie bani în momentul în care stă, nu produce. Sunt multe neajusuri din acest punct de vedere și atunci e clar că e nevoie imediată să aderăm

la spațiul Schengen. Trebuie să depunem toate eforturile noi, guvernul. Autoritățile în măsură ar trebui să facă presiuni mult mai mari și să ia niște decizii în acest sens și măsuri.

#### **Episodul 01**

Ce ar trebui să facă autoritățile din România pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști? - aceasta este întrebarea primului episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:** Ce ar trebui să facă autoritățile din România pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști?

**George Niță, director general Holleman:** Dacă nu mai sunt suficienți șoferi autohtoni, atunci autoritățile ar trebui să încurajeze venirea unor șoferi din alte țări, care doresc să lucreze la noi pe baza unor examene care s-ar putea lua, la noi, într-o limbă de circulație internațională.

#### **Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:**

Autoritățile din România ar trebui să investească mai mult în direcția educării profesionale - școli profesionale care să pregătească șoferii profesioniști, să pregătească și mecanici auto, să pregătească și electricieni. Fapt pentru care ar trebui mai multe investiții din partea statului în pregătirea tehnică a acestora.

Ar mai fi și tratamentul fiscal aplicat șoferilor pe plan intern. Considerăm că este o discriminare flagrantă între impozitarea diurnei pe parcurs intern, care este deductibilă în valoare de 50 de lei și diurna pentru transportul internațional, care este de 87 de euro. Deci, practic, este un ecart foarte mare între aceste două valori și, practic, statul încurajează exportul de forță de muncă.

Deci, mai puțini șoferi sunt interesați să lucreze pe plan intern, întrucât salariile și diurnele sunt mult mai mult impozitate, fapt pentru care angajatorii nu își pot permite să ofere condiții financiare comparabile cu cele de pe plan extern.

#### **Alexandru Păun, director general Blue River:**

Răspunsul este cu bătaie mai lungă. Pentru a



rezolva această criză de personal, nu doar în domeniul transporturilor, autoritățile trebuie să investească mai mult în educație și în sănătate. Am auzit des faptul că noi nu plătim destul de bine șoferii pentru a-i motiva să se întoarcă în țară pe cei care au plecat afară. Cred că în acest moment suntem la nivelul salariilor din Vestul Europei, cred că suntem, peste media salariilor din Vestul Europei.

Nu doar banii îi mână pe acești oameni să rămână în afara granițelor țării, ci sistemul în care trăim. Cred cu tărie că un sistem sănătos i-ar aduce înapoi acasă. Și cred cu tărie că nu banii îi mână pe oameni să părăsească țara, ci sistemul în care trăim.

Și acest fapt nu trebuie ascuns: nu avem un sistem educațional bine pus la punct, nu avem un sistem sanitar foarte bine pus la punct.

Până atunci, pentru că asta nu se poate realiza într-un timp scurt și ușor, ar trebui să se aducă mai mulți șoferi și personal extracomunitar. Cred că ar trebui înlesnită legislația sau procedurile de aducere a șoferilor extracomunitari. Lucrurile

sunt simple, trebuie doar să se dorească. Dacă ni se tot spune că sunt șoferi suficienți și că doar trebuie să îi aducem de afară, asta nu ține doar de noi. Pe termen scurt cred că am putem rezolva problema cu șoferi extracomunitari. Nu avem un șomaj atât de ridicat încât să spunem că defavorizăm angajații din România. Cu acești șoferi extracomunitari putem crește volumul de transport și să aducem mai multă valută de afară. Cea care e cu bătaie mai lungă trebuie rezolvată de autorități, pentru că fără educație este foarte greu să ne dezvoltăm într-o direcție foarte bună, la fel cu sănătatea. La partea cu șoferii extracomunitari, lucrurile sunt extrem de simple. Trebuie să se ia niște măsuri rapide și lucrurile să fie mai ușoare din punct de vedere al procedurilor.

#### **Episodul 02**

Ce modalități ați găsit în firmă pentru a vă fideliza personalul și pentru a contracara plecarea șoferilor profesioniști?- aceasta este întrebarea celui de-al treilea episod din cel de-al doilea sezon al

serialului VERSUS.

#### **Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:**

Ce modalități ați găsit în firmă pentru a vă fideliza personalul și pentru a contracara plecarea șoferilor profesioniști?

#### **George Niță, director general**

**Holleman:** Încercăm să avem o fluctuație a personalului cât se poate de mică. Șoferii sunt interesați de venituri cât mai mari. Este și firesc pentru munca pe care o prestează. Și noi încercăm să avem autotractoare și trailere cât mai noi, cât mai puțin uzate moral. Să le asigurăm o întreținere tehnică adecvată astfel încât șoferul să se simtă în siguranță. Să creăm o atmosferă de lucru cât se poate de bună, reciproc avantajoasă, astfel încât toată lumea să fie mulțumită.

#### **Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:**

În firmă am aplicat mai multe măsuri. Una dintre ele este cea a bonusării șoferilor în funcție de numărul de ani petrecuți în firma noastră. Practic,

sunt încurajați cei care au mai mulți ani de vechime în firmă și sunt bonusați în consecință.

Încercăm iarăși să oferim condiții optime de muncă prin înlocuirea camioanelor care sunt mai vechi cu camioane noi, investind aproape în fiecare an în camioane noi, pe care le comandăm de la producători. Și, trei, printr-un dialog permanent cu șoferii, să vedem care sunt doleanțele dâșilor, să vedem cum putem să venim în întâmpinarea acestor doleanțe pe care le au, pe orice plan ar fi ele.

**Alexandru Păun, director general Blue River:** Am încercat, în primul rând, să avem o apropiere față de conducătorii auto. De fapt, nu numai de conducător auto ci, în general, de toți colegii noștri. La noi există un management pe orizontală. Suntem o companie care abordează problemele cu democrație, cred eu, mult prea lejeră, dacă pot spune așa! Am încercat să fim foarte corecți și transparenți în ceea ce facem. Și ori de câte ori avem o problemă încercăm să o comunicăm înainte, să discutăm și să găsim soluții împreună. Un salariu corect, o plată la termen, fără întârzieri! Nu facem nimic în mod special, cred eu! Și am reușit să menținem flota activă permanent, cu mici sușuri și coborâșuri, dar totul a fost OK. Nu cred că facem nimic deosebit, v-am spus, în afară de faptul că discutăm permanent cu colegii noștri. Încercăm să le identificăm problemele, chiar și cele personale, nu numai cele profesionale și asta cred că a ajutat foarte mult.

### Episodul 03

În ce măsură firma pe care o conduceți a simțit efectele războiului din Ucraina?- aceasta este întrebarea celui de-al treilea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:** În ce măsură firma pe

care o conduceți a simțit efectele războiului din Ucraina?

**George Niță, director general Holleman:** Situația din Ucraina ne-a afectat ca și pe ceilalți transportatori așteptând în graniță mult mai mult decât era de așteptat înainte de război. Am așteptat și în porturi pentru încărcare și descărcare.

Au dispărut anumite slujbe de proiect-cargo în favoarea altora. Am avut, în schimb, de suferit în Ucraina pentru că eram în operațiuni deosebite în momentul în care, pe 24 februarie 2022, au atacat rușii. Noi eram într-un proiect de transporturi de turbine eoliene într-un proiect în zona Nicolaev și ne-a fost dificil să ieșim din țară în condiții de război. În condițiile în care drumurile erau blocate, și la graniță a fost complex. Armata ucraineană ne-a rechiziționat câteva capete tractor și un trailer. Nu ne-a compensat cu nimic. Mai mult decât atât, ne-au oprit la graniță anumite echipamente pe care foarte greu am reușit să le aducem din țară. Doreau dumnealor să le rețină, să le rechiziționeze. A fost o situație destul de delicată. Astfel că suntem cea mai afectată firmă de transport în relația cu Ucraina și cu războiul care s-a ivit la graniță.

**Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:** În primul rând, au fost efectele creșterii prețului la motorină. A fost acel boom din martie, când motorina a ajuns la 10 lei pe litru. A fost un impact foarte mare din punct de vedere al costurilor și ca efect ulterior a antrenat și creșteri de costuri începând cu piese, anvelope, service, mentenanță. Costurile acestea au generat inflația care a fost 15%.

A însemnat un cost suplimentar pe care a trebuit să îl suportăm și, implicit, costurile salariale au crescut, dat fiind că toți salariații au pierdut din puterea de cumpărare. Automat, a fost necesar să mărim

veniturile fiecărui angajat pentru a suporta acest ecart care s-a produs din cauza inflației. Din păcate, clienții nu au fost toți foarte receptivi în privința amortizării efectului inflației și s-au limitat la a acoperi total sau parțial scumpirea motorinei.

**Alexandru Păun, director general Blue River:** Nu cred că putem fi luați ca un etalon. Noi avem o constantă și încercăm să nu avem perioade foarte aglomerate. Încercăm să găsim clienți care ne pot oferi constant niște volume. Nu profităm de ocaziile în care putem face transport spot cu sume mai mari de bani. Pot spune că războiul nu ne-a afectat atât de tare. Ne-a afectat din prisma faptului că au fost creșterile de motorină, inflația. Nu sunt în măsură să spun că a fost doar pentru că a început războiul sau pentru că așa se întâmpla indiferent.

E clar că lucrurile nu au stat bine după începerea războiului și, într-o mică măsură, ne-a afectat. Au fost lunile în care combustibilul a crescut foarte mult.

Oricât de atenți am fost și am ajustat prețurile și am avut clienți foarte deschiși din punctul ăsta de vedere... De la 3 luni, am trecut la o lună cu ajustarea clauzei de motorină. Când am văzut că nu reușim nici la o lună de zile, cu unii am trecut chiar la o săptămână. Am reglat lucrurile din mers și am reușit să trecem de aceste probleme care păreau destul de grave. S-au remediat între timp și pot spune că nu ne-a afectat foarte tare războiul. Ne-a afectat pe plan emoțional, pentru că nu îți imaginezi că, în 2022, se mai poate să luptăm cu bătele și cu armele. S-au dus războaie economice și se putea duce și acesta la fel. Din acest punct de vedere ne-a afectat cel mai tare.

În rest, business-ul într-o mică măsură ne-a afectat. Nu pot spune că a fost atât de grav.

TESTATĂ ȘI FIABILĂ ÎN TOATĂ EUROPA



## VARTA® PROMOTIVE AGM ESTE PRIMA OPȚIUNE PENTRU PRODUCĂTORII DE CAMIOANE PENTRU PRIMA ECHIPARE






Clarios, liderul global al pieței de soluții avansate pentru stocarea energiei, colaborează de foarte mult timp cu producătorii de camioane pentru a crea cele mai bune baterii din clasă. Ca să asigure nivelul maxim de funcționalitate și disponibilitate pentru camioanele de ultimă generație, bateria VARTA ProMotive AGM a fost concepută în strânsă colaborare cu cei mai importanți producători de vehicule comerciale din Europa.

În vremurile noastre, este greu pentru bateriile convenționale să țină pasul cu numărul mare de funcții electrice instalate pe camioanele moderne, funcții care consumă multă energie. Camioanele sunt plecate în cursă mai mult timp, ceea ce înseamnă mai multe nopți petrecute în cabină, cu așteptări mari în ceea ce privește confortul. Frigiderul, cuptorul cu microunde, cafetiera și dispozitivele pentru divertisment descarcă profund bateria în perioadele de repaus.

În plus, sunt tot mai multe norme UE care trebuie respectate. Pentru a reduce emisiile de CO2 și consumul general, astăzi sunt necesare tehnologii avansate de economisire a combustibilului - cum ar fi rularea liberă (coasting / sailing) și passive boost.

Thorsten Werle,  
Director Design Industrial  
Divizia Heavy Duty, Clarios EMEA

Împreună cu rezervoarele AdBlue®, care ocupă spațiu suplimentar, este adesea necesară instalarea bateriei la capătul șasiului, aproape de puntea spate, loc în care este supusă la vibrații intense. Prin urmare, robustețea și rezistența ridicată la vibrații sunt absolut necesare.

	ÎN TRECUT		ÎN PREZENT
 Reglementări guvernamentale	 8000 mg/kWh EURO I	 -95%	 400 mg/kWh EURO VI
 Mai multe nopți petrecute în camion	 Aproximativ 2 nopți/săptămână		 Până la 5 nopți/săptămână
 Mai multe dispozitive electrice	 Nivel de bază		 Confort / Eficientă

Cerințele camioanelor moderne în ceea ce privește bateriile s-au schimbat semnificativ, având mai multe reglementări legislative, mai multe nopți petrecute în camion și un număr sporit de consumatori de energie electrică.

### Alegerea producătorului

"Prin urmare, câțiva dintre cei mai mari producători ne-au rugat să colaborăm pentru a găsi o soluție. Așa a fost creată bateria VARTA ProMotive AGM", explică Thorsten Werle, Director Design Industrial al diviziei Heavy Duty, Clarios EMEA. VARTA este brandul lider de piață și tehnologie în domeniul bateriilor pentru camioane și autoturisme. ProMotive AGM combină know-how-ul de la ambele linii de produse și se bazează pe 20 de ani de experiență în producția de baterii AGM avansate.

Cu o cotă de piață de 65% în Europa în domeniul bateriilor Heavy Duty, VARTA este alegerea producătorilor de camioane pentru prima echipare în ceea ce privește instalarea celei mai bune tehnologii disponibile pentru baterii. VARTA ProMotive AGM a trecut atât testele de laborator, cât și cele rutiere, îndeplinind toate cele patru condiții esențiale pentru a primi eticheta de piesă de schimb de origine:

- **puterea de pornire la rece**
- **numărul de cicluri de încărcare – descărcare și profunzimea descărcării**
- **rezistența la vibrații**
- **acceptanța la încărcare**

"Studiile pe termen lung au confirmat că VARTA ProMotive AGM se ridică la înălțimea promisiunilor făcute. Marii producători au aprobat bateria și integrează AGM ca piesă de origine în cea mai recentă generație de vehicule comerciale grele", spune Werle.

### **Ce este VARTA ProMotive AGM?**

VARTA ProMotive AGM este prima baterie AGM din Europa pentru vehicule comerciale.

AGM este prescurtarea de la Absorbent Glass Mat, adică fibră de sticlă absorbantă. Fibră de sticlă absoarbe electrolitul și mărește stabilitatea ciclurilor de încărcare – descărcare. În acest fel, împiedică scăderea capacității cauzată de stratificarea electrolitului, care este principala cauză a defectării bateriilor la camioanele moderne. Avantajul este că bateria are o durată de viață de 2 ani și mai mult. Pentru a ajunge la o durată de viață comparabilă cu cea a unei baterii obișnuite, ar însemna scăderea capacității sale până la 20%. Însă, datorită design-ului special al bateriei VARTA ProMotive AGM, până la 80% din capacitatea specificată poate fi utilizată fără a compromite în mod semnificativ durata de viață a bateriei. Este sursa de alimentare ideală pentru vehiculele echipate cu funcții de confort și siguranță și caracteristici avansate de economie de carburant, cum ar fi rularea liberă / sailing. Rezervorul de AdBlue și rezervorul mai mare de combustibil au determinat mutarea bateriei spre capătul din spate al camionului. În această poziție, bateria trebuie să poată rezista la vibrații crescute, pentru a nu se defecta prematur. VARTA ProMotive AGM rezolvă această problemă cu carcasa sa robustă și elementele speciale de fixare.

Per total, mai puțin timp petrecut la volan și mai multe nopți dormite în camion fac din acceptanța mare la încărcare și numărul mai mare de cicluri de încărcare – descărcare ale bateriei VARTA ProMotive AGM un atu indispensabil în logistica modernă. Cu această combinație de caracteristici, VARTA ProMotive AGM garantează conducerea rentabilă, sigură și confortabilă a camionului. Pentru prima dată, valorificarea la maxim a potențialului camionului este posibilă datorită bateriei cu durată de viață extinsă.

### **O baterie bună pentru afaceri**

Managerii de flote din ziua de astăzi cer fiabilitate atât de la camion, cât și de la piesele de schimb. Ei se bazează pe tehnologiile și mărcile de top pentru a-și micșora riscul de nefuncționare și pentru a-și optimiza constant costul total de exploatare (TCO) al flotei lor de camioane. În opinia

lui Werle, performanța excepțională a bateriei VARTA ProMotive AGM are o valoare unică, atât în prezent, cât și în anii următori: "Dacă aveți deja o mulțime de camioane bine echipate, merită să le îmbunătățiți cu bateria noastră AGM. Aceasta oferă șoferilor și operatorilor de flote o siguranță suplimentară împotriva defecțiunilor bateriei, reduce costul total de exploatare și le asigură producătorilor de camioane clienți mulțumiți.

VARTA ProMotive AGM este complet pregătită pentru viitor și mai are multă capacitate disponibilă pentru consumatori suplimentari de energie."



*Thorsten Werle (în stânga) și Thilo Hofmann, Senior Specialist Technical Business Development la Clarios, discută despre cerințele, design-ul și metodele de producție optimizate ale bateriei ProMotive AGM în funcție de specificații și de funcționalitatea dorită.*

### **VARTA Fleet Program: legătura directă cu producătorul**

Complexitatea tot mai mare a camioanelor moderne reprezintă o provocare majoră pentru companiile de transport. Pentru a ne asigura că flotele fac față cu brio acestor schimbări, la VARTA am creat nu doar un produs fiabil, pregătit pentru viitor, sub forma bateriei AGM, ci și serviciul de asistență pentru flote, VARTA Fleet Program. Principala caracteristică a acestui program este că le oferă managerilor de flote legătura directă cu producătorul.

După înregistrare gratuită pe site-ul **www.varta-automotive.ro**, membrii primesc sfaturi personalizate pentru flota lor, recomandări strategice de achiziție, răspunsuri la întrebări legate de managementul bateriilor, posibilități de analiză și optimizare a performanței bateriei și multe altele.

### **Clarios România**

Str. Ghe. Țițeica 121C, et 6, sect 2  
020295 Bucuresti, Romania  
**www.varta-automotive.ro**



## KAROL SOKOL PREIA FUNCȚIA DE MANAGING DIRECTOR AL SCANIA ROMÂNIA

**Începând cu 1 aprilie, Benoît Tanguy, actualul Managing Director al Scania Black Sea Unit (România și Bulgaria), va prelua rolul de CEO la Scania Franța. Funcția sa va fi preluată de către Karol Sokol, actualul director general al Regiunii Scania Adriatice de Est (Slovenia, Serbia, Croația, Bosnia și Herțegovina, Macedonia de Nord, Albania, Kosovo, Muntenegru).**

Benoît Tanguy, în vârstă de 56 de ani, deține o vastă experiență în piața franceză, de-a lungul timpului ocupând diverse poziții în cadrul Scania Franța. Cu hotărâre, el își propune să păstreze focalizarea companiei asupra nevoilor clienților și să sprijine continuarea performanței remarcabile realizate de rețeaua Scania în Franța. În calitate de profesionist cu experiență în industrie, Karol Sokol aduce o mulțime de experiență și cunoștințe în rolul de Managing Director la Scania Black Sea Unit. La vârsta de 53 de ani, pasiunea lui pentru avantajul competitiv al clienților, inovația și angajamentul față de excelență au fost forțele motrice din spatele carierei sale de succes.

Călătoria lui Karol cu Scania este o dovadă a angajamentului și dăruirii sale. După ce și-a început cariera la Scania în urmă cu 22 de ani, s-a impus ca unul dintre primii angajați din primul punct Scania din Slovacia. În calitate de Country Manager, a stat în spatele poveștii de succes de 13 ani a Scania în Slovacia, ducându-și la actualul său rol de Director General al Regiunii Scania Adriatice de Est



(Slovenia, Croația, Serbia, Bosnia și Herțegovina, Macedonia de Nord, Muntenegru, Albania, Kosovo). Călătoria lui Karol este marcată de consolidarea pozițiilor Scania pe piață. El a făcut din Scania liderul de piață în multe țări din Europa Centrală, împreună cu alte realizări care contribuie la succesul Scania. În calitate sa actuală de director general, Karol Sokol a condus numeroase inițiative care au ridicat Regiunea Scania Adriatică de Est pe noi culmi. Sub conducerea sa, Scania și-a îmbunătățit semnificativ rețeaua de servicii din regiunea Adriatică, cu noi recorduri în afaceri și cotă de piață.

El a implementat cu succes noi procese și proiecte, demonstrând în același timp spiritul de conducere bazat pe sustenabilitate, poziționându-se ca lider puternic pe piață și punând foarte mult accent pe spiritul de echipă.

Privind în perspectivă, Karol prevede un viitor pentru Scania Black Sea Unit focusat pe calitate, nevoile clienților, dar și pe dezvoltarea ulterioară a rețelei de servicii și angajamentul continuu față de sustenabilitatea mediului. Strategia sa include accent pe extinderea prezenței pe piață, promovarea parteneriatelor strategice, promovarea inovației, digitalizarea și insuflarea spiritului de echipă în cadrul organizației, cu scopul de a crește valoarea pentru clienți.

Devotamentul neclintit al lui Karol față de valorile de bază ale Scania garantează că Scania rămâne în fruntea industriei, adaptându-se la tendințele emergente și menținând un avantaj competitiv.

### **Scania Black Sea Unit**

Scania Black Sea Unit reprezintă o entitate consolidată cu operațiuni atât în România, cât și în Bulgaria. Structura sa actuală include nu mai puțin de șase service-uri în Bulgaria și opt în România, reflectând angajamentul puternic al companiei de a oferi servicii de calitate și de a-și extinde infrastructura în regiunea Mării Negre.



La Scania Black Sea Unit lucrează 350 de angajați. Valorile după care aceștia se ghidează sunt: clientul pe primul loc, respect, spirit de echipă, responsabilitate și eliminarea risipei.

### **Benoît Tanguy și etapele sale viitoare**

Cu un angajament puternic de a asculta nevoile clienților și de a dezvolta servicii de înaltă calitate, Benoît Tanguy își propune să continue implementarea și îmbunătățirea proceselor pentru a optimiza experiența de zi cu zi a rețelei, răspunzând astfel așteptărilor clienților.

"Este crucial să ne axăm pe client și pe cerințele sale, fără a-l forța să se conformeze unei strategii care nu se potrivește nevoilor sale", afirmă el. Cu hotărâre, Benoît Tanguy intenționează să ducă mai departe munca inițiată de Carl Pattyn, predecesorul său. "Nu va exista nicio pauză", anunță el. "Doresc să continui rolul pe care Scania l-a avut întotdeauna ca partener pentru clienți, în special în perioada tranziției energetice care redefinește industria noastră."

Cu o bogată și variată experiență managerială dobândită în diverse poziții avute pe mai multe continente, Benoît Tanguy rămâne profund atașat de valorile fundamentale ale Scania: "Am experimentat moduri diferite de a lucra în America Latină și în Europa de Sud-Est. Cu toate acestea, dacă există ceva care rezzonează

perfect peste tot, acela este spiritul Scania: un ADN puternic, indiferent de cultura țării în care am activat. Este o forță care îndrumă fiecare angajat, iar misiunea noastră este să o transmitem cu aceeași pasiune clienților noștri."

### **Despre Scania**

Scania este un furnizor de soluții de transport de talie mondială, inclusiv de camioane și autobuze pentru aplicații de transport de mare tonaj, combinate cu oferte ample de servicii. Scania oferă servicii de finanțare, asigurare și închiriere a vehiculelor pentru a le permite clienților să se concentreze pe activitatea lor principală. De asemenea, Scania este un furnizor important de motoare industriale și marine.

Compania are 50.000 de angajați în aproximativ 100 de țări, iar împreună cu partenerii și clienții săi face tranziția către un sistem de transport sustenabil, creând o lume mobilă care este mai bună pentru afaceri, societate și mediu. Scania a fost înființată în 1891. Activitățile de cercetare și dezvoltare sunt concentrate în principal în Suedia, în timp ce unitățile de producție sunt stabilite în Europa și America Latină, cu centre regionale de producție în Africa și Asia. Scania operează ca o subsidiară a TRATON GROUP.



# VOLVO PREZINTĂ PRIMUL SĂU CAMION EXCLUSIV ELECTRIC, OPTIMIZAT PENTRU TRANSPORTURI URBANE MAI CURATE ȘI MAI SIGURE

**Volvo lansează primul său model de camion dezvoltat exclusiv cu propulsie electrică. Cu capacitate pentru încărcături grele și vizibilitate excelentă pentru șofer, FM Low Entry este un camion electric optimizat pentru rulare sigură și eficientă în zonele urbane.**

Pe măsură ce tot mai multe orașe își propun să îmbunătățească mediul urban prin scăderea nivelurilor de emisii, crește rapid cererea de camioane cu emisii zero care pot satisface noile cerințe ale clienților. Cea mai recentă completare a programului pentru camioane electrice Volvo Trucks – Volvo FM Low Entry – este un camion pentru transport de mare tonaj dezvoltat special pentru a face față unei game largi de sarcini de transport în zonele urbane. Este, de asemenea, primul model de camion dezvoltat vreodată de Volvo disponibil doar cu

propulsie electrică.

„Acest camion cu emisii zero este o completare excelentă a gamei noastre de camioane electrice, fiind ideal pentru transporturile urbane și proiectat ținând cont de nevoile șoferului. Este puternic, dar ușor de condus și ușor de manevrat. Noul Volvo FM Low Entry se aliniază perfect la ambițiile noastre de a ne extinde oferta de camioane electrice, sprijinind și mai mulți clienți să-și reducă emisiile de carbon”, explică Roger Alm, președinte Volvo Trucks.

## **Clasificare Direct Vision de 5 stele**

Poziția coborâtă de rulare oferă șoferului vizibilitate excelentă și controlul asupra zonei din jurul camionului. Vizibilitatea excelentă oferită de FM Low Entry i-a adus o evaluare de cinci stele, conform standardului Direct Vision care evaluează vehiculele de mare tonaj ce operează în Londra și care va intra în vigoare în al patrulea trimestru al anului 2024.

Volvo FM Low Entry este foarte versatil și poate fi adaptat pentru a îndeplini cerințele specifice ale diferitelor activități de transport, cum ar fi gestionarea deșeurilor, distribuția și construcțiile. Camionul se bazează pe binecunoscutul model Volvo FM. Cabina spațioasă a fost coborâtă și deplasată înainte, iar treapta de acces joasă și podeaua plată facilitează intrarea și ieșirea din camion. Aceste caracteristici de design creează un mediu de lucru ergonomic, confortabil și eficient pentru șoferii din locațiile aglomerate ale orașului. Noul camion FM Low Entry va fi vândut inițial în Europa, inclusiv Turcia, apoi în Australia și Coreea de Sud. Vânzările încep în



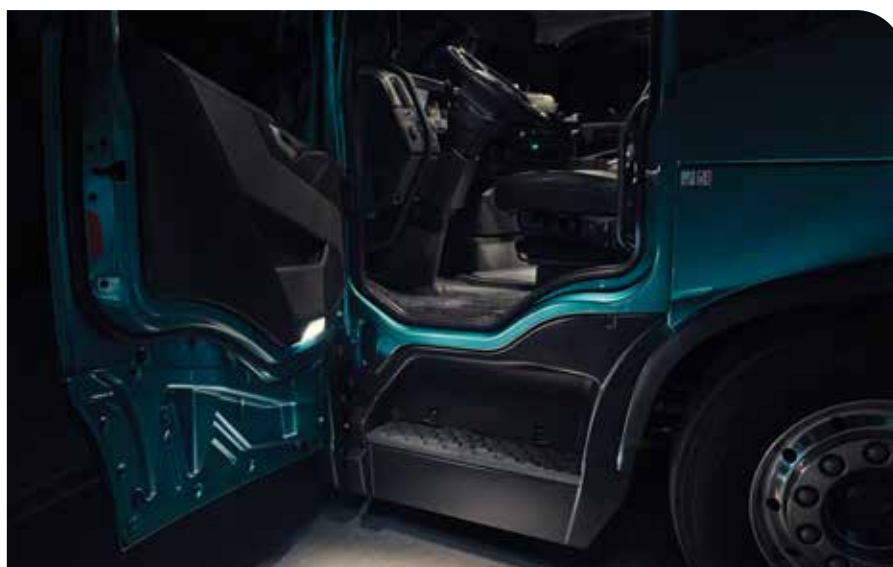




primul trimestru al anului 2024, iar producția începe în al doilea trimestru al anului 2024.

### Opt modele de camioane electrice

Cu acest nou camion pentru mediul urban, complet electric, Volvo are acum în gama sa un număr total de opt modele de camioane electrice. În 2019, Volvo Trucks a devenit primul producător global care a început producția de serie a camioanelor electrice de mare tonaj, iar compania își propune ca 50% din camioanele Volvo noi vândute la nivel global să fie electrice până în 2030.



### Principalele caracteristici ale modelului Volvo FM Low Entry:

- Vizibilitatea (în specificația standard) îndeplinește standardul Direct Vision de 5 stele pentru transportul în Londra.
- Camionul este echipat cu Direcție dinamică Volvo pentru controlarea fără efort a direcției și pentru un nivel redus de vibrații.
- Sunt disponibile trei opțiuni de scaune: Șofer + 0, 1 sau 3 pasageri. Trei scaune pentru pasageri amplasate în spatele cabinei;

acestea nu se află în câmpul vizual al șoferului. Această dispunere minimizează unghiurile moarte și contribuie la o vizibilitate excelentă.

- Printre numeroasele caracteristici ergonomice se numără treapta de acces joasă, podeaua coborâtă, plată și manetele bine poziționate, pentru o ieșire ușoară și sigură din

cabină.

- Camionul este disponibil cu noul sistem Volvo de monitorizare cu camere video.
- Sunt disponibile două înălțimi (dimensiune măsurată în picioare): Cabină de dormit (1575 mm) și cabină de dormit cu plafon înălțat/extins (1945 mm).
- Configurațiile punților disponibile: 4X2, 6X2, 6X4, 8X2, 8X4
- MMTA: 19 – 32 tone
- Motor: 330 kW
- Baterie: 360 kWh (4 baterii)
- Autonomia: până la 200 km (autonomia depinde de mai mulți parametri, cum ar fi greutatea încărcăturii, stilul de condus, ciclul de deplasare, topografia, temperatura etc.)
- Încărcare: 250 kW (curent continuu), 43 kW (curent alternativ)
- Ampatament: 3900 – 6000 mm





## 6 MODURI ÎN CARE SCANIA CONTROL PACKAGE VĂ AJUTĂ AFACEREA

**Economii de combustibil, productivitate crescută și amprentă climatică mai mică. Revoluția digitală a deschis posibilități vaste companiilor de transport de a-și îmbunătăți operațiunile. Iată șase moduri prin care oferta de servicii digitale, Scania Control Package, le face viața mai ușoară transportatorilor.**

Pe de o parte, companiile de transport se confruntă în prezent cu mai multe provocări: marje de profit strânse, prețuri vertiginoase la combustibil în multe țări și cereri în creștere din partea cumpărătorilor de transport pentru lanțuri valorice durabile.

Pe de altă parte, posibilitățile de abordare ale acestor provocări nu au fost niciodată mai mari. Datorită revoluției digitale, camioanele și autobuzele de astăzi au devenit extrem de computerizate. Mașinile conectate le permit transportatorilor să-și ducă productivitatea la un nivel cu totul nou.

Un factor important aici este reprezentat de datele de la peste 600.000 de vehicule Scania conectate la nivel mondial. Aceste date sunt o mină de aur atât pentru cercetarea și dezvoltarea Scania, cât și pentru clienții companiei.

### **Serviciile digitale pot reduce costurile cu combustibilul cu 15%**

„Noile posibilități tehnologice fac ca Scania să le ofere clienților

perspective, recomandări și sugestii de îmbunătățire adaptate domeniului lor specific de utilizare și modului în care vehiculele lor sunt utilizate în operațiunile reale”, spune Peter Björk, Chief Product Manager pentru Digital Services la Scania.

„Cu o selecție corectă de servicii digitale, vedem un potențial de economii de combustibil de până la 15% pentru clienți, pentru a-și optimiza afacerea”, adaugă el.

### **Acces ușor prin ecosistemul digital Scania**

Deși unele dintre serviciile digitale Scania există de ceva vreme, compania le-a grupat acum într-o selecție inteligentă, cuprinzătoare și eficientă: Scania Control Package.

„Toate instrumentele, serviciile și caracteristicile din pachet sunt ușor accesibile și, bineînțeles, integrate cu ecosistemul digital My Scania, care este accesibil atât pe desktop, cât și pe dispozitive mobile – oriunde și oricând”, spune Björk.

### **Șase moduri în care pachetul de control Scania stimulează**

#### **afacerea transportatorilor**

##### **1. Eficiență îmbunătățită a consumului de combustibil:**

pot fi analizate modelele de consum de combustibil și factori precum performanța motorului, timpul de ralanti și aplicațiile de frânare. Practicile ineficiente ale șoferilor, cum ar fi mersul în gol excesiv sau conducerea agresivă pot fi identificate și corectate. De exemplu, reducerea timpului de ralanti și a conducerii inutile în modul Power pot reduce consumul de combustibil cu până la 10%.

##### **2. Timp de nefuncționare redus:**

Cu funcționarea optimă a vehiculului, uzura vehiculului este redusă, iar prin îmbunătățirea eficienței și planificarea bine informată a întreținerii și reparațiilor, timpul de nefuncționare poate fi redus la minimum.

##### **3. Eficiență și productivitate crescute:**

Urmărirea și monitorizarea flotei facilitează atât planificarea îmbunătățită a rutei,

NAE ALEXANDRU



EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE  
COMEDIE DIN ISTORIA  
TRANSPORTURILOR  
ROMÂNEȘTI



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





cât și urmărirea timpului acumulat de condus. În plus, notificările despre vehiculele care sosesc sau părăsesc anumite zone pot ajuta foarte mult la îmbunătățirea programării de încărcare și descărcare - toate pentru a maximiza productivitatea.

#### 4. Economii de costuri:

obiceiurile de conducere conștiente și sigure reduc uzura vehiculului și scad riscul de accident, iar combinat cu reducerea consumului de combustibil, acest lucru va duce la reduceri de costuri. Urmărirea prin utilizarea comparațiilor a peste 85 de parametri diferiți, cu vehicule cu rute și configurații similare, ajută la identificarea oportunităților de îmbunătățire care ar putea reduce costurile operaționale.

#### 5. Reducerea amprentei climatice:

consumul redus de combustibil duce automat la un impact redus asupra mediului datorită emisiilor mai mici de CO<sub>2</sub>, cu impact pozitiv atât pentru întreprinderi, cât și pentru societate. Pachetul de control Scania permite

transportatorilor să-și măsoare emisiile (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, HC, CO și PM) la nivel de vehicul.

**6. Rămâneți conform:** operarea bine informată a flotei ajută foarte mult la respectarea reglementărilor și restricțiilor - cum ar fi limitele timpilor de conducere ai șoferilor sau zonele cu restricții privind viteza maximă a vehiculului.

#### Cel mai bun sfat pentru clienți: Operați digital!

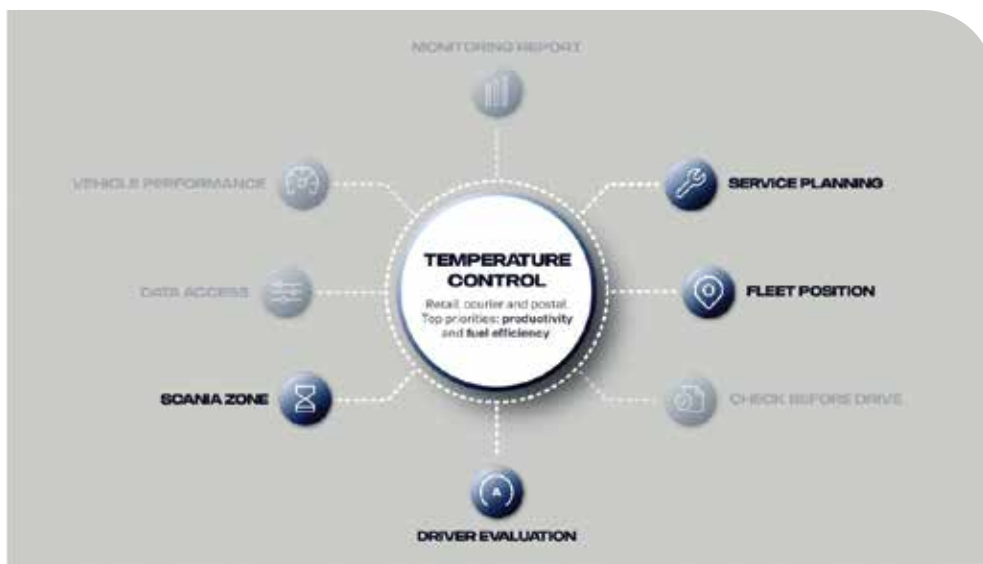
Sfatul lui Peter Björk pentru clienți este să se uite la modul în care serviciile digitale le-ar putea sprijini operațiunile și să acționeze acum. „Serviciile digitale nu mai sunt un „plăcut de a avea”, ci mai degrabă o condiție prealabilă pentru a rămâne competitiv. Dacă nu ați trecut deja la digital – faceți mișcarea acum! Nu contează dacă flota dumneavoastră de vehicule conține doar vehicule de la Scania sau vehicule de la mai mulți producători. Ne concentrăm în întregime pe datele dumneavoastră – pentru a vă permite să vă concentrați asupra afacerii dvs.”, spune el.

Pentru operațiunile de transport cu temperatură controlată, productivitatea și eficiența combustibilului sunt în general priorități de top. Cu serviciile din Pachetul de control Scania, transportatorii din comerțul cu amănuntul, curieratul și poșta primesc instrumente digitale inteligente și perspicace pentru a-și ghida operațiunile. Aici sunt câteva exemple:

- **Evaluarea șoferilor:** asigură că transportatorii pot performa cel mai bine prin comparații obiective și note cu feedback util despre cum și unde este loc de îmbunătățit. Acesta este un instrument puternic pentru a-i ajuta pe șoferi să-și înțeleagă rapid obiceiurile și pentru a încuraja îmbunătățirea pe baza feedback-ului direct disponibil șoferului în aplicația Scania Driver.

- **Poziția flotei:** acest instrument ține evidența flotei afișând locul unde se află toate vehiculele pe o hartă în portalul My Scania. Informațiile includ, de asemenea, cine conduce vehiculul și cât timp conduce fiecare șofer. Acesta este un mod inteligent de a avea grijă de o sarcină de transport neașteptată pentru a înțelege care șofer din apropiere are suficient timp de condus rămas pentru a îndeplini misiunea.

- **Zona Scania:** Prin setarea „geofences”, biroul poate primi notificări cu privire la momentul în care un vehicul sosește sau părăsește o anumită zonă, evitând astfel timpul de așteptare inutil pentru încărcare și descărcare și



# 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.





ținând evidența timpului de livrare. Scania Zone este, de asemenea, un instrument important pentru respectarea reglementărilor, de exemplu, pentru a controla viteza vehiculului sau pentru a declanșa vehiculele hibride să treacă automat la funcționarea complet electrică cu zero emisii în anumite zone desemnate.

• **Planificarea serviciilor:** șoferii își pot informa rapid managerul de flotă cu privire la problemele legate de vehicule prin aplicația Scania Driver. Toate rapoartele sunt prezentate în portalul My Scania, unde managerii de flotă pot revizui și trimite atelierului pentru analiză sau service, asigurând o rezoluție promptă pentru a asigura

disponibilitatea flotei.

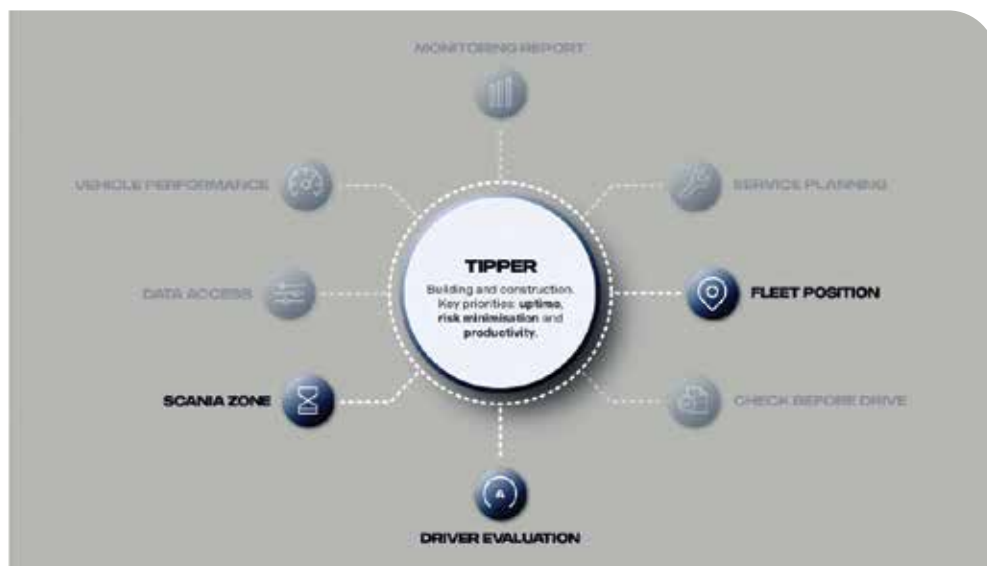
• **Pentru operațiunile cu basculanta,** timpul de funcționare, productivitatea și minimizarea riscurilor sunt priorități cheie. Cu ajutorul colectării de servicii din Control Package, companiile de transport din domeniul construcțiilor își pot îndeplini așteptările clienților, dar și alte priorități specifice. Aici sunt câteva exemple:

• **Zona Scania:** Cu acest instrument, managerul de flotă poate gestiona viteza maximă a vehiculelor în zonele geografice definite. Oferă o conformitate mai ușoară și o siguranță sporită, evitând reclamațiile, încălcările sau amenziile atunci când operați în zone cu viteză restricționată. Prin

stabilirea de garduri geografice, biroul poate primi, de asemenea, notificări cu privire la momentul în care un vehicul sosește sau părăsește o anumită zonă, permițând o mai bună planificare pentru locurile de muncă viitoare. De asemenea, primiți notificări privind utilizarea prizei de putere (PTO) și timpul total de funcționare, ajutându-vă să înțelegeți cât timp petrece fiecare vehicul în locații.

• **Evaluarea șoferului:** Modelul de combustibil încorporat oferă managerilor de flote exemple din lumea reală a economiei estimate de combustibil pe baza Evaluării șoferului. Șoferii pot consulta sfaturi despre cum să-și îmbunătățească conducerea cu aplicația Scania Driver.

• **Poziția flotei:** prin înțelegerea timpului petrecut la fața locului, a utilizării PTO, a consumului de combustibil și a timpului total de conducere, transportatorii obțin o estimare a costurilor aferente unui anumit loc de muncă, permițându-le să utilizeze în mod strategic datele din flotă pentru a construi taxele corecte într-un loc de muncă sau să le refuze pe cele mai puțin profitabile.





## 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**



## SCHMITZ CARGOBULL - 200 DE SEMIREMORCI FRIGORIFICE PENTRU PRIMAFRIO

- Cu noile remorci, PrimaFrio își extinde flota la 2.800 de vehicule, deservind cele mai importante piețe din Europa.
- Toate semiremorciile frigorifice S.KO COOL sunt echipate cu unitatea de refrigerare pentru transport S.CU d80 de la Schmitz Cargobull.
- Noua achiziție este în conformitate cu strategia de inovare a Grupului PrimaFrio, care se concentrează pe durabilitate și tranziția energetică.

Grupul PrimaFrio, furnizor internațional de servicii logistice și lider de piață european în transportul rutier sub temperatură controlată al fructelor și legumelor, a adăugat 200 de semiremorci frigorifice S.KO COOL de la Schmitz Cargobull în flota sa. Generația cea mai recentă de semiremorci frigorifice este echipată cu unitatea de refrigerare pentru transport S.CU d80 și sistemul telematic TrailerConnect® de la Schmitz Cargobull.

"Această achiziție reprezintă un pas important pentru compania noastră, deoarece folosim pentru prima dată vehicule inovatoare de la Schmitz Cargobull, consolidându-ne angajamentul față de logistica excelentă și serviciile impecabile pentru clienții noștri. Reputația Schmitz Cargo-

bull ne oferă încredere neclintită în calitatea și eficiența semiremorciilor sale", a declarat José Esteban Conesa, președintele PrimaFrio. Andreas Schmitz, CEO-ul Schmitz Cargobull, și-a exprimat satisfacția față de parteneriat în timpul vizitei sale la sediul Grupului PrimaFrio: "Suntem încântați să lucrăm cu o companie de frunte precum PrimaFrio. Această colaborare reflectă angajamentul nostru comun față de excelență și inovație în transportul frigorific. Suntem încântați de călătoria pe care am început-o împreună și suntem convinși că acest parteneriat va fi benefic pentru ambele părți".

Cele 200 de semiremorci frigorifice S.KO COOL au un șasiu galvanizat pentru care Schmitz Cargobull oferă

o garanție anti-corozivă de 10 ani. Pentru a obține performanțe optime de răcire, semiremorciile sunt echipate cu puternica unitate de refrigerare pentru transport S.CU d80. Aceasta se caracterizează prin zgomot redus și un motor optimizat din punct de vedere al emisiilor. Un panou solar pe acoperișul unității de refrigerare protejează bateria de descărcare profundă și asigură o alimentare constantă cu energie. Semiremorciile sunt echipate cu caracteristici suplimentare, cum ar fi înregistrarea digitală a temperaturii, noul sistem de distribuție a aerului și un pachet complet de service care include întreținere, reparații și asistență în caz de defecțiune. PrimaFrio se bazează pe telematica TrailerConnect® pentru gestionarea eficientă și durabilă a flotei și temperaturii. Acest lucru permite monitorizarea în timp real a parametrilor importanți, cum ar fi temperatura, presiunea pneurilor, locația remorcii etc. De asemenea, oferă operatorului o vedere mai bună și un control îmbunătățit asupra remorcilor și încărcăturii sale.





# CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



## CIUCĂ ȘI NAZARE: O INDEMNIZAȚIE DE HRANĂ DE 40 DE EURO PE ZI PENTRU ȘOFERII PROFESIONIȘTI

**Fostul premier Nicolae Ciucă, împreună cu fostul ministru al Finanțelor și al Transporturilor, Alexandru Nazare, au înregistrat la Parlament un proiect de lege prin care angajatorii din sectorul transporturilor să le acorde șoferilor o indemnizație de hrană de 40 de euro pe zi.**

Măsura vine, conform celor doi, ca o formă de sprijin pentru discriminarea la care angajații români din transporturi sunt supuși, prin amânarea deciziei de aderare a României la Spațiul Schengen.

Potrivit senatorilor în cauză, între 2012 și 2022, ținerea țării noastre la ușa Schengen a generat pierderi, pentru sectorul transporturilor, de 16,55 miliarde de euro. Legea a ajuns și pe masa Consiliului Legislativ, care atrage atenția că măsura propusă ar încălca prevederile Codului civil, cu referire la libertatea contractuală din mediul privat. Al doilea om în stat, ex-premierul Nicolae Ciucă, împreună cu fostul ministru de Finanțe, Alexandru Nazare, ambii de la PNL, au înaintat, recent, la Senat, un proiect de lege pentru instituirea unei indemnizații de hrană, „în vederea sprijinirii efectelor negative asupra activității de transport generate de întârzierea aderării României la

Spațiul Schengen”.

Conform celor doi liberali, „amânările repetate ale deciziei de aderare a României la Spațiul Schengen continuă să aibă costuri uriașe, mai ales pentru sectorul transporturilor din România. Povara menținerii României în afara Spațiului Schengen a fost dusă de mediul privat românesc. Această povară riscă să transforme sectorul transporturilor într-unul necompetitiv față de competitorii regionali. Acest sector s-a dezvoltat puternic în ultimul deceniu, astăzi reprezentând o pondere semnificativă a Produsului Intern Brut”. În expunerea de motive care stă la baza acestui proiect de act normativ, senatorii Nicolae Ciucă și Alexandru Nazare susțin că pierderile cumulate estimate în perioada 2012-2022, din cauza amânării nejustificate a aderării României la Spațiul Schengen, se ridică la 16,55 de miliarde de euro, „adică mai mult decât suma granturilor disponibile

pentru România, prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR)”.

### **Lucrătorii români sunt mai prost plătiți decât media europeană**

Concret, inițiatorii au prezentat un tabel cu pierderile suferite de sectorul transporturilor din cauza neprimirii României în Schengen. Astfel, în 2012 au fost pierderi de 386,6 milioane de euro, în 2013 au fost pierderi de 546,3 milioane de euro, în 2014 au fost pierderi de 622,6 milioane de euro, în 2015 au fost pierderi de 830,4 milioane de euro, în 2016 au fost pierderi de 1.259,3 milioane de euro, în 2017 au fost pierderi de 1.766,3 milioane de euro, în 2018 au fost pierderi de 2.067,2 milioane de euro, în 2019 au fost pierderi de 2.310,2 milioane de euro, în 2020 au fost pierderi de 2.072,1 milioane de euro, în 2021 au fost pierderi de 2.269,2 milioane de euro,



# VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR  
DIN  
TRANSPORTURILE  
RUTIERE

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



iar în 2022 au fost pierderi de 2.413,4 milioane de euro.

Totalul pierderilor, pentru perioada calculată, este estimat la 16.554,7 milioane de euro, din care 15.881,4 milioane de euro reprezintă pierderi de venituri generate de costurile suplimentare în vâmi, iar 637,2 milioane de euro reprezintă costurile asociate. Potrivit proiectului de lege în discuție, indemnizația lunară de hrană este obligatorie la nivelul Uniunii Europene, iar diurna pentru transportatorii români nu a fost actualizată din anul 2002. „Dacă s-ar fi actualizat, astăzi ar fi trebuit să ajungă la nivelul de 76 de euro”, se arată în documentul citat. Cei doi senatori PNL propun, în acest sens, instituirea indemnizației de hrană cu o valoare de maximum 40 de euro pe zi, valoare deductibilă fiscal în limitele acestui plafon. „Lucrătorii români din sectorul transporturilor nu beneficiază de indemnizație de hrană, iar diurnele și indemnizațiile sunt mult inferioare față de media europeană”, se mai arată în această expunere de motive.

### **Inițiatorii susțin că propunerea este benefică pentru PIB**

Legea propusă, aflată în dezbateră Parlamentului, vrea să fie instituite mai multe măsuri. Prima se referă la instituirea indemnizației de hrană pentru lucrătorii mobili, prevăzuți în HG 28/2008. O a doua măsură se referă la definirea cuantumului indemnizației de hrană la echivalentul în lei a 40 de euro pe zi, sumă deductibilă fiscal. De asemenea, proiectul propune majorarea, de la 3 la 4 salarii de bază a plafonului neimpozabil, a plafonului pentru contribuția la asigurările sociale și a plafonului pentru contribuția la asigurările sociale de sănătate, pentru indemnizația de delegare și pentru indemnizația de detașare. Nicolae Ciucă și Alexandru Nazare arată că „majoritatea statelor membre UE au definit indemnizația de hrană pentru angajați, în funcție de timpul petrecut în afara firmei, iar banii se acordă începând de la patru ore. Spre exemplu, în Germania, în 2023, s-a acordat o indemnizație de hrană lunară în valoare de 288 de euro”.



În documentul citat se arată, de asemenea, că legislația din România prevede pentru majoritatea angajaților posibilitatea ca aceștia să primească tichete de masă, indemnizație lunară sau contravaloarea hranei acordate de către angajator, ori diurnă pentru angajații delegați, însă „angajații detașați sunt discriminați”. „Sectorul transporturilor de marfă din România trebuie să aibă un tratament legal similar celor din spațiul UE. Operatorii de transport de marfă din România sunt supuși unui puternic dezavantaj competitiv, prin non-apartenența la Spațiul Schengen. Operatorii români de transport de marfă se confruntă cu un puternic deficit de șoferi profesioniști. Fără aceste măsuri, România riscă să înregistreze o încetinire puternică a activității sectorului transporturi de marfă, cu impact direct asupra dinamicii PIB, cât și asupra veniturilor bugetare”, au conchis parlamentarii inițiatori.

### **Consiliul Legislativ: proiectul ar încălca prevederile Codului civil**

În avizul favorabil acordat, Consiliul Legislativ atrage atenția asupra faptului

că, în sectorul privat, raporturile de muncă sunt guvernate întotdeauna de contractul individual de muncă, încheiat între un angajator și un angajat. Acest contract este acordul de voințe, act juridic bilateral, încheiat prin exprimarea acordului părților.

„Conform Codului civil, libertatea de a contracta se aplică și în cazul contractului individual de muncă, părțile fiind libere să încheie contracte de muncă și să determine conținutul acestora. Una din condițiile esențiale pentru validitatea contractului este consimțământul părților. În concluzie, recomandăm a se analiza dacă măsura propusă este de natură a încălca libertatea contractuală a părților”, se precizează în avizul Consiliului Legislativ, transmis inițiatorilor la data de 3 ianuarie 2024.

Nicolae Ciucă și Alexandru Nazare au solicitat ca legea propusă să fie dezbătută în procedură de urgență. S-au cerut, de asemenea, avize de la Consiliul Fiscal și punctul de vedere al Guvernului. Proiectul va intra, prima dată, în dezbateră Senatului, Camera Deputaților fiind forul decizional.

# VERSUS

## Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



### SEZONUL 03

Cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS vă prilejuieste întâlnirea cu trei executivi ai lumii transporturilor rutiere românești:

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

Din 11 mai 2023  
pe [TIRMagazin.ro](http://TIRMagazin.ro) și [Facebook.com/TIRMagazin](https://Facebook.com/TIRMagazin)



# AKTOR A ÎNCEPUT FORAJUL PRIMULUI TUNEL DE PE TRONSONUL DE CALE FERATĂ BRAȘOV-SIGHIȘOARA

**Compania de construcții Aktor, membră a Grupului Intrakat, a organizat marți, 5 martie 2024, în zona Ormeniș, în județul Brașov, o ceremonie pentru marcarea startului oficial al forajului la primul tunel (Ormeniș) de pe tronsonul Apața-Cața al căii ferate Brașov-Sighișoara.**

La eveniment au participat Ministrul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, Adrian-Ioan Veștea, Secretarul de Stat în Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Ionuț Săvoiu, Directorul General adjunct al Companiei Naționale de căi ferate "CFR SA", Monica Maria Mihăileanu, Technical Director International Projects Aktor SA, Apostolos Tzavellos, alte înalte oficialități, reprezentanți ai companiilor consorțiului și ai producătorului TBM-urilor (utilaje de forare a tunelurilor – tunnel boring machine), compania germană

Herrenknecht. Ceremonia marchează începerea forării tunelurilor ce vor străpunge două dealuri masive din zonă, în cadrul proiectului de reabilitare a liniei de cale ferată Brașov – Simeria, componentă a Coridorului Rin – Dunăre, pentru circulația cu viteză maximă de 160 km/h, secțiunea Brașov – Sighișoara, subsecțiunea 2 Apața – Cața. Proiectul este cofinanțat de Uniunea Europeană iar contractul a fost semnat de Compania Națională de Căi Ferate CFR SA cu Asocieria Aktor SA – Alstom Transport SA –

Arcada Company. "Construim o operă de artă inginerească pentru calea ferată între Brașov și Sighișoara. Forăm cele mai lungi tuneluri feroviare existente în România prin muntele dintre Apața și Racoș. Vor fi 24 km în total. Singularitatea provocărilor tehnice datorate structurii variabile a solului face ca acest proiect să fie o premieră pentru România. De asemenea, subliniază capacitatea Aktor de a implementa proiecte de construcții complexe și provocatoare", a explicat Alexandros Exarchou, vicepreședintele Consiliului de Administrație și CEO al Grupului Intrakat, din care face parte constructorul Aktor SA. Primele două TBM, printre cele mai mari din Europa, poartă numele „Eleni” și respectiv „Varvara”, în spiritul tradițiilor miniere. Eleni este un nume simbolic ce înseamnă „Rază de soare” iar Sfânta Varvara este ocrotitoarea minerilor. Eleni este primul utilaj TBM pornit și va foră în munte unul dintre tunelurile gemene Ormeniș, cu o lungime de 6,9 km fiecare, între Racoș și Ormeniș, segmentul sudic al tronsonului de cale ferată ce va străpunge dealurile din zonă. O a doua pereche de tuneluri, denumită





Homorod, cu o lungime de 5,1 km fiecare, va fi forată între Racoș și Homorod. Tunelurile vor fi conectate prin galerii de legătură: 13 galerii de legătură, cu o lungime totală de 601 metri liniari pentru tunelul Ormeniș, respectiv 10 galerii de legătură, cu o lungime totală de 417 metri liniari pentru tunelul Homorod. Pasajele subterane Ormeniș/Homorod vor fi formate fiecare din câte două tuneluri feroviare cu câte o linie de cale ferată. Distanța dintre cele două tuneluri forate va fi variabilă și este planificată să fie cuprinsă între 30 de metri lângă zonele de intrare și 70 m lângă zona cu suprasarcină mare. Cele patru tuneluri vor avea un diametru interior de 8,6 metri (un diametru exterior de 9,4 metri, datorită căptușelii din beton). Acestea vor fi forate cu ajutorul a patru TBM-uri, construite de compania Herrenknecht. Un TBM poate să foreze tuneluri la scară mare cu o medie de 10-15 metri pe zi, șase zile pe săptămână și o zi de întreținere. Compania Aktor Construction este membră a Intrakat Group, lider în industrie în sectoarele Greciei

de construcții, infrastructură, concesiuni/ parteneriate publice private (PPP), surse de energie regenerabilă (SRE), stocare de energie, dezvoltare imobiliară, proiecte de mediu și tehnologii digitale. Aktor are o prezență internațională și a livrat unele dintre cele mai emblematiche proiecte de transport, energie, construcții și turism din Grecia. Aktor România dezvoltă mai multe proiecte semnificative în țară, precum reabilitarea și modernizarea tronsonului de cale ferată Apața-

Cața, parte a liniei de cale ferată Brașov-Sighișoara, în consorțiu cu Alstom și Arcadia, și tronsonul A0 Sud L3 al șoselei de centură București. Intrakat Group este unul dintre grupurile lider din Grecia, cu o prezență semnificativă în sud-estul Europei. Grupul Intrakat implementează o strategie de creștere dinamică, investind constant în extinderea activităților din portofoliu. Compania este listată la Bursa din Atena din 2001.



# Coloana a cincea 5

## Cum e turcu', așa și Piștolu'

Recent, reporterii de la emisiunea "Inspectorul Pro" au publicat o investigație efectuată pe A0, lotul 2 - Autostrada de centură București-Sud.

Concluzia anchetei este că, la nici două luni de la inaugurare, semnalizarea rutieră este la pământ. La propriu!!!

Indicatoarele abia instalate au căzut ca popicele. Panourile de orientare de pe console derutează șoferii pentru că sunt montate numai deasupra primei benzi, din economie prost înțeleasă. Dacă nu ar fi tragică, situația ar fi hilară! Panoul din dreapta indică ieșirea pe breteau laterală printr-o săgeată orientată spre dreapta, iar cel din stânga, care ar fi trebuit să arate direcția de mers înainte, are o săgeată orientată spre stânga, care te aruncă direct în parapetul median al autostrăzii.

O ispravă care l-ar face invidios pe eternul Dorel!

Consolele sunt fixate pe fundații din beton ridicate mult deasupra

nivelului carosabilului. Aceste blocuri de beton ar zdrobi orice autovehicul care s-ar izbi de ele. Bănuim că aici a fost o gândire



strategică, cu un aviz ultrasecret al NATO, astfel încât tancurile rusești care ar vrea să intre în București să nu aibă nicio șansă!

Confecționarea indicatoarelor și a panourilor este sub orice critică. Tablele sunt strâmbе, colțurile creponate par bătute cu ciocanul, rugina și oxidul de zinc și-au făcut deja apariția pe table și pe la îmbinări.







Scene din filmul "Otomanul Suleiman țepuiește vlahii cu francezul Napoleon". În rolul lui "Suliman", Sorin "Chaplin" Grindeanu, ministrul Transporturilor, iar în cel al lui "Napolact", Cristian "Piștol Gol" Pistol, director general CNAIR.



Șefi vlahi  
vrut la ei șpagă, bacșiș,  
peșcheș, iar vlahi de rând  
vrut Autostradă AO! Problem  
rezolvat: dat la ei autostradă  
calitate zero!

Sulei, nu fi  
grrrandoman! Nu făceai nimic  
fărră semne de  
cirrrculation vechi ca vin  
frrrantzuzesc!!!



Folia de pe fața indicatoarelor este zgâriată, lovită, murdărită, ca și cum ar fi fost scoasă de la "naftalină" după mulți ani de zile.



Balizele de șantier au fost probabil luate de la anticariate întrucât pe ele este inscripționată denumirea CNADNR, o companie care a fost de mulți ani rebotezată CNAIR.



Reportajul ProTv l-a indicat ca vinovat numai pe constructorul turc, respectiv, asocierea Alsim-Alarko, întrucât aceasta a montat indicatoarele și consolele rutiere. Parțial este adevărat pentru că practic numai instalare nu se poate numi ceea ce au făcut ei.

Aici își face din nou apariția controversata firmă franțuzească Girod Semnalizare Rutieră din Timișoara. Din motive numai de ei știute, cei de la Girod nu și-au asumat instalarea indicatoarelor, panourilor și consolelor furnizate. Astfel s-a generat o premieră în România prin aceea că furnizorul sistemelor de semnalizare rutieră verticală nu a asigurat și instalarea lor.

Dacă turcii au comis-o "cu toptanul" prin instalare, Girod i-a "tradus" pe aceștia prin produsele livrate! Tot "meseriașii" de la Girod au furnizat semnalizarea și constructorului WeBuild la podul de la Brăila, cu același rezultate "de senzație"!

Nu degeaba se spune: "Cum e turcu", și piștolu!".

Dacă pe "piștolu" Girod nu l-a



interesat decât să își ia banii pe semnalizarea execrabilă pe care a livrat-o turcului, pe Pistol, pașa de la CNAIR, ar trebui să îl intereseze cheltuirea inutilă și contraproductivă a banului public. Oamenii lui au semnat recepția lotului 2 din A0 și urmează să semneze recepția lotului 1 din aceeași autostradă în câteva săptămâni având "turbanul



tras pe ochi". Cei de la Siguranța traficului nu pot sesiza toate "turcismele" numai într-o singură zi, cea a recepției.

Dacă ar exista o minimă responsabilitate pentru cheltuirea judicioasă a bugetului și un minim interes pentru siguranța participanților la trafic, cei responsabili din cadrul CNAIR, împreună cu Poliția rutieră, ar trebui să facă verificări prealabile recepției. Neregulile grave nu se opresc numai la semnalizarea rutieră a lotului de autostradă. Asfaltul proaspăt turnat a crăpat pe mai multe porțiuni înainte de a fi dat tronsonul în folosință.

Ca și când ar fi fost zdruncinat de copitele cailor oștilor lui Baiazid! Pentru a se feri de oprobiul public și a pune "batista pe țambal", turcii, cu binecuvântarea "creștinească" a oamenilor lu' Piștol, au frezat la repezeală porțiunile crăpate și au așternut un strat nou de asfalt. În replică, CNAIR le-a impus doar majorarea perioadei de garanție a lucrărilor. Aferim!

Oare e o simplă coincidență că firma de consultanță care a supervizat lucrarea este Egis? Adică o firmă franțuzească al cărei inginer rezident pentru lucrare, Costică Mazilu, trecea doar o dată pe săptămână pe la lotul de autostradă și asta nu ca să verifice calitatea lucrării. La întâlniri, Costică cu turcaleții "fumau narghilea păcii și a peșcheșului".

În loc de concluzie: Asta se întâmplă când Suleiman și Napoleon își dau mâna peste țara vlahilor!

### **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](mailto:director@tirmagazin.ro).*

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



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

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



# NOILE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU TRANSPORT REGIONAL

DISPONIBILE ACUM ÎN ROMÂNIA



**ELECTRIFICAREA AFACERII TALE NECESITĂ O ANALIZĂ AMĂNUNȚITĂ  
REALIZATĂ DE CĂTRE ECHIPA NOASTRĂ DE SPECIALIȘTI SCANIA.**

Astfel, îți oferim o soluție complet adaptată nevoilor tale:  
**CAMION, SERVICII, FINANȚARE ȘI SOLUȚII ÎNCĂRCARE.**

**SCANIA**