

INVESTIGATORUL'S



*FISURI ȘI CRĂPĂTURI
LA URIAȘUL
VIADUCT DE LA ACILIU*

PAG.14



ANDREI GAGEA,
DIRECTOR GENERAL
IVECO ROMÂNIA ȘI
STEFANO ALBAROSA,
ACȚIONAR DTS
PG.10



SEPTEMBRIE 2023
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

Emil POP
mobil: 0722.554.472
e-mail: director@tirmagazin.ro

Director Marketing & PR:

Alina ANTON-POP

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

Sumar



12 IVECO ȘI SHELL,
ÎMPREUNĂ "PE DRUMUL
SPRE EMISIILE NETE
ZERO"



20 VOLVO ÎNCEPE
PRODUȚIA DE SERIE
A CAMIOANELOR
ELECTRICE, ÎN GENT



23 SCHMITZ CARGOBULL
ȘI RIO COLABOREAZĂ
PENTRU A ÎMBUNĂȚĂȘI
SCHIMBUL DE DATE
ÎNTRE REMORCĂ ȘI
CAMION



28 PRIMUL TEST PENTRU
NOUL CAMION SCANIA
HIBRID ALIMENTAT CU
ENERGIE SOLARĂ



ROMÂNIA, CAMPIOANA ACCIDENTELOR RUTIERE DIN EUROPA

200.000 de accidente rutiere au avut loc în România, în ultimii 10 ani. În medie, cinci oameni mor zilnic pe șoselele din țara noastră, prima din UE la numărul de morți pe cap de locuitor, în accidente rutiere.

Unde se moare mai des

Județele cu cele mai multe accidente mortale din România sunt Suceava, Constanța, Bacău, Dolj și Prahova. La polul opus se află Covasna, Tulcea, Alba, Harghita și Sălaj, conform informațiilor colectate de la inspectoratele de poliție din întreaga țară.

Deși numărul de accidente grave din țară aproape s-a înjumătățit în ultimul deceniu, numărul morților a scăzut cu doar 12%, iar România rămâne țara cu cele mai multe morți pe șosele din Uniunea Europeană, raportat la populație – peste 18.000 de decese în zece ani.

În contextul unor rapoarte oficiale care pun România în vârful listei europene a morților cauzate de accidente rutiere și a tragediei recente din stațiunea 2 Mai din Constanța, unde doi tineri au fost uciși de către un șofer de 19 ani care consumase droguri înainte de a se urca la volan, o nouă dezbatere despre siguranța drumurilor din România

a început în rândul publicului, al politicianilor și al societății civile. România nu are doar una dintre cele mai mari rate ale mortalității pe șosele din Europa, este și unul dintre statele care a înregistrat cel mai mic progres la acest capitol în ultimul deceniu, potrivit analizei ISE bazată pe rapoarte ale Uniunii Europene și pe date trimise de inspectorate de poliție din țară. La sfârșitul lunii iunie, Oficiul pentru Statistică al Uniunii Europene (Eurostat) a publicat un raport care arăta că România este țara din UE cu cele mai multe morți provocate de accidentele rutiere pe cap de locuitor – 93 la un milion de locuitori, dublu față de media de 45 de morți la nivel european. Concluzia Eurostat a fost bazată pe datele dintr-un singur an, 2021, în care UE a înregistrat o creștere a morților pe șosele de aproape 6% – prima astfel de creștere din 2011 până în prezent.

18.243 de oameni au murit în

accidente

Pentru a pune această informație în context, ISE a cerut Inspectoratului General al Poliției Române statisticele accidentelor rutiere și morților cauzate de acestea pentru anii 2013-2022, după care a cerut aceleași informații inspectoratelor județene de poliție, pentru aproape fiecare județ în parte. Potrivit datelor oferite de autorități, 18.243 de oameni au murit în accidente de mașină în intervalul 2013-2022, iar cele mai mortale drumuri se găsesc în județele: Suceava, cu 872 de morți în 10 ani, Constanța (727 de morți), Bacău (654), Dolj (627) și Prahova (626). La polul opus, cu cele mai puține morți din țară, se află Covasna (181), Tulcea, (190), Alba (216), Harghita (230) și Sălaj (242).

În mod previzibil, județele cu cele mai puține accidente și morți sunt și printre cele mai slab populate din țară. Conform ultimului recensământ, scrie Europa Liberă, județele Covasna, Tulcea și Sălaj sunt printre puținele cu o populație



mai mică de 250.000 de locuitori, statut pe care îl împart doar cu Mehedinți și Caraș-Severin.

La polul opus se află județe mari, cu populații de cel puțin 600.000 de locuitori, potrivit datelor oferite de Institutul Național de Statistică. Aceste județe înregistrează numere semnificativ mai mari de accidente și de morți, însă trebuie amintit faptul că în multe situații, rata mortalității raportată la mărimea populației județelor este aproape aceeași.

Excepția 2015

Constanța și Tulcea, două județe învecinate geografic, dar situate în părți opuse ale ierarhiei, exemplifică acest fapt. Constanța a avut în perioada stabilită puțin peste 11.500 de accidente, de trei ori și jumătate mai multe decât Tulcea, care a avut aproape 3.300. La fel e și situația morților – Constanța a înregistrat de aproape patru ori mai multe decese în trafic decât județul învecinat. Constanța are o populație totală de aproape 656 de mii de oameni – de trei ori și jumătate mai mulți decât cei 190 de mii ai Tulcei. În ceea ce privește tendințele de la an la an, la nivel național se poate observa faptul că, până în 2020, numărul anual al accidentelor grave a rămas ridicat, la o rată anuală de aproximativ 8.500 de incidente. Singura excepție este 2015, cu puțin peste 9.300. În 2020 (când a izbucnit și pandemia de Covid), în schimb, numărul a scăzut brusc la 6.200, apoi la 4.900 în 2021 și, în final, 4.700 pentru 2022.

Deși numărul total de accidente grave aproape că s-a înjumătățit față de 2013, numărul deceselor a scăzut mult mai puțin, de la 1.861 în 2013 la 1.633 în 2022, o scădere de doar 12% într-un deceniu.

La nivel regional, schimbările au variat. Majoritatea județelor, precum Argeș, Galați și Hunedoara, au urmat trendul național de scădere – Hunedoara, în special, a înregistrat o scădere a deceselor de aproape 50%.

Singura veste bună

Mare parte a județelor au mai puține accidente decât aveau în urmă cu zece ani, însă în privința morților, numerele aproape că au stagnat în multe cazuri, iar acest fapt este evident în vârful piramidei.

Suceava și Bacău au văzut anumite îmbunătățiri, însă la Constanța, numerele de accidente și morți au rămas, practic, neschimbate. Dolj a înregistrat chiar o ușoară creștere a morților față de nivelul 2013, de la 55 la 61. Cea mai bună schimbare în acest segment a făcut-o județul Prahova, unde numărul morților a scăzut cu peste 60%: de la 75 (2013), la 28 anul trecut.

România și Europa – trenduri contradictorii și explicații

În 2018, Uniunea Europeană și-a propus să reducă cu 50% morțile survenite din accidentele de mașină până în anul 2030, iar progresul semnificativ început în 2020 se datorează, în parte, reducerii traficului la nivel global din cauza pandemiei de COVID-19.

În această perioadă, România a înregistrat un progres modest comparat cu media europeană, iar cauzele acestei probleme au rădăcini mult mai adânci decât pandemia.

În 2022, Observatorul European pentru Siguranța Rutieră a întocmit câte un profil de siguranță pentru fiecare stat din UE, iar diagnosticul oferit României nu a fost unul pozitiv.

Proxima

- 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.



Potrivit observatorului, încă din 2001, rata accidentelor mortale în România este într-o scădere semnificativ mai lentă decât în alte țări ale Uniunii. Mai mult, în ultimul deceniu s-a înregistrat o creștere a numărului de accidente cu morți și răniți grav pe autostrăzi.

Autostrăzile care omoară

Aceste constatări pot fi explicate, în bună măsură, de elemente precum infrastructura rutieră deficitară, atât în densitate cât și în calitate, dar și de calitatea vehiculelor. Mașinile de uz personal din România sunt, în medie, considerabil mai vechi decât în restul Europei.

Observatorul menționează și aspecte de natură legislativă, cum ar fi faptul că România este singura membră UE care prevede o limită de 0,8 g/l alcool pur în sânge dincolo de care apare răspunderea penală pentru toți șoferii prinși că au băut la volan.

În majoritatea țărilor UE, această limită se încadrează între 0,2 și 0,5 g/l. Țări precum Germania, Franța, Austria și Irlanda păstrează o limită de 0,5 pentru majoritatea publicului, în vreme ce șoferii profesioniști au restricții chiar mai mari, cu o limită de 0,2, potrivit Organizației Mondiale a Sănătății. În alte state ale uniunii, cum ar fi Suedia, Polonia și Estonia, limita de 0,2% se impune tuturor șoferilor.

Legislația actuală, dar și indisponibilitatea autorităților de a aplica legile de circulație, exacerbează problemele României în această privință, conform Băncii Mondiale.

„Anastasia”: Legislația și drogurile

În privința legii și aplicării sale, consumul de substanțe stupefiante la volan a devenit o parte centrală a conversației după tragedia de la 2 Mai, iar în ultimul timp au fost luate anumite măsuri pentru înăsprirea pedepselor.

La sfârșitul lui iulie a fost promulgată „legea Anastasia”, care spune că nu se mai pot aplica pedepse cu suspendare pentru fapte de conducere sub influența drogurilor sau a alcoolului dacă acestea cauzează accidente ce se soldează cu victime.

Este greu de estimat ce efect va avea noua legislație asupra fenomenului care, de altfel, nu dă semne de încetinire – în 2022, aproape 1.500 de dosare penale au fost întocmite pentru conducerea sub influența drogurilor și a alcoolului doar în Capitală. În 2021, numărul fusese aproape identic.

Problema nu se rezumă doar la București. Potrivit presei, în ultimele 20 de luni, aproape 5.000 de șoferi au fost prinși drogați la volan. Numărul lor a crescut, în 2023, cu 3% față de aceeași perioadă a anului trecut.

În acest context, premierul Marcel Ciolacu a anunțat intenția unora dintre politicieni de a înăspri măsurile în privința șoferilor care conduc beți sau drogați. Noile măsuri, propuse de către social-democrați, ar putea duce la pierderea permisului timp de zece ani pentru comiterea unei asemenea fapte, a declarat prim-ministrul în urma ședinței Consiliului Politic Național al PSD.

Accidente rutiere soldate cu victime care s-au produs în România în ultimii ani:

2023

6/7 iulie - Patru persoane, printre care un minor, au murit într-un accident rutier produs pe DN 7, în localitatea Bujoreni din județul Vâlcea, în care au fost implicate un autoturism, un microbuz și un camion încărcat cu piese auto.

18 iunie - Două persoane au murit și una a fost grav rănită într-un accident rutier care s-a produs în comuna Poienarii Burchii, județul Prahova. Șoferul care a produs accidentul mortal

era urmărit de Poliția din Dâmbovița, fiind cercetat pentru violarea unei minore.

10 iunie - Trei persoane au murit, iar alte două au fost grav rănite, într-un accident produs la 10 iunie 2023 pe DJ 106A, în județul Sibiu, în care au fost implicate două mașini.

7 martie - Patru persoane au murit și alte trei au fost rănite după ce două autoturisme au intrat în coliziune pe DN 65, în localitatea Jitaru din județul Olt.

2022

25 iulie - Cinci persoane au murit, doi adulți și trei copii, într-un accident pe DN 6, între localitățile Văceni și Vitănești din județul Teleorman, după ce un autoturism a intrat în coliziune frontală cu un autotren. În urma impactului a rezultat decesul conducătorului auto și al pasagerilor din autoturism, respectiv o femeie de 38 de ani și trei copii minori cu vârste cuprinse între 4 și 13 ani, toți din orașul Zimnicea.

29 iunie - Patru persoane au murit, iar alte cinci au fost transportate la spital în urma unui accident produs pe DN 2, în afara localității Sinești, în care au fost implicate trei autoturisme și nouă persoane.

13 februarie - Trei persoane, printre care un copil, au murit, iar alte trei persoane, printre care un copil, au fost transportate la spital, după un accident rutier la ieșirea din municipiul Tulcea. Accidentul s-a produs după ce un tânăr, în vârstă de 20 de ani, din Tulcea, care se îndrepta cu autoturismul spre municipiu, a lovit un copac de pe marginea drumului.

1 februarie - Șapte persoane au murit într-un accident rutier produs pe DN 28 Iași - Târgu Frumos, în zona localității Sârca din județul Iași, în care au fost implicate un autocamion, o ambulanță și un autoturism. Inițial au fost anunțate cinci victime din camion și autoutilitară, după sosirea echipajelor au fost



identificate șapte victime inconștiente care au fost declarate decedate.

2021

21 noiembrie - Trei persoane, doi copii și un tânăr în vârstă de 23 de ani, au murit într-un accident rutier produs pe DN 2 - E 85 în afara localității Onișcani, județul Bacău, între un autoturism și un camion.

23 septembrie - Patru persoane au murit într-un accident rutier produs pe DN 6, în localitatea Constantin Daicoviciu, județul Caraș-Severin.

22 septembrie - Patru persoane au murit și două au fost rănite în urma unui accident care a avut loc, pe DN 2, între localitățile Movilița și Sinești, județul Ialomița, fiind implicate două autoutilitare și un autoturism.

20/21 august - Trei tineri au murit în județul Vrancea după ce autoturismul în care se aflau s-a lovit de un copac.

5/6 august - Trei persoane au decedat, pe șoseaua de centură a municipiului Focșani, în urma impactului între autoturismul în care se aflau și un camion.

3 august - Trei persoane au murit, într-un accident rutier ce a avut loc în localitatea Albina din județul Timiș, fiind implicate patru autoturisme și un autotren.

28 iulie - Trei persoane au murit într-un accident în localitatea băcăuană Itești, după ce mașina în care se aflau a intrat într-un copac.

25 iulie - Șapte persoane au decedat

în urma unui accident produs pe DN2 Bacău - Adjud.

23 iulie - Patru persoane au decedat în urma coliziunii între un SUV și un camion, în municipiul Sibiu, pe Calea Șurii Mici.

23 iunie - Trei persoane au murit într-un accident rutier produs pe DN1/E60, intersecție cu DC 126, între localitățile Morlaca și Hodiș.

18 mai - Cinci persoane au murit și alte două au fost rănite într-un accident care a avut loc pe DN 1, la km 103+900 m Breaza-Nistorești, în eveniment fiind implicate două autoturisme în care se aflau 7 persoane.

14 mai - Patru persoane au murit, în urma unui accident rutier care s-a produs pe DN 13, la ieșirea din localitatea brașoveană Rotbav, în care au fost implicate un autocamion și un autoturism.

1 aprilie - Patru persoane au murit într-un accident rutier produs între localitățile Tutova și Priponești, la ieșirea din județul Vaslui spre Galați.

23 martie - Trei persoane au murit și alte două au fost rănite într-un accident rutier produs între localitățile Cârligu Mic și Glodeanu Siliștea, din județul Buzău.

21 ianuarie - Trei persoane au murit și alte două au fost grav rănite într-un accident produs, între un autotren și o mașină, pe Drumul Județean 246, la ieșirea din localitatea Scânteia.

11 ianuarie - Trei persoane au murit, iar o alta a fost grav rănită, într-un accident

produs pe Autostrada A1 în zona localității Săliște, județul Sibiu.

2020

9 iulie - Patru persoane au murit, iar alte patru au fost rănite într-un accident de circulație produs între localitățile Zăuan și Ip din județul Sălaj. Toate cele opt victime au fost încarcerate, la fața locului intervenind câte o autospecială de la Garda de Pompieri Nușfalău și Secția de Pompieri Șimleu Silvaniei, o autospecială de descarcerare și 11 ambulanțe. A fost activat Planul roșu de intervenție.

6 iunie - Trei persoane au murit într-un accident ce a avut loc pe E70, între localitățile Văceni și Vitănești, din județul Teleorman, iar o a patra a fost grav rănită. Accidentul, în care au fost implicate patru autovehicule, s-a produs după ce un șofer ar fi ieșit din coloană și a intrat în coliziune frontală cu o autospecială.

29 mai - Trei persoane au murit, între care și un copil în vârstă de un an, într-un accident rutier care s-a produs pe drumul E 581, între localitățile Berheci și Ireasca, din județul Galați, între un autoturism și o autoutilitară de 7,5 tone.

14 martie - Patru persoane au murit în urma unui accident rutier care a avut loc pe DE 581, în apropierea municipiului Bârlad. În accident au fost implicate un autoturism și o căruță.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





VÂNZĂRILE DE CAMIOANE ÎN EUROPA AU CRESCUT CU 20%

În prima jumătate a anului 2023, vânzările de furgonete noi din UE au crescut cu 11,2%, până la 730.969 de unități, pe măsură ce problemele legate de lanțul de aprovizionare s-au atenuat.

Spania și Germania au contribuit substanțial la această creștere, deoarece vânzările de furgonete au crescut cu 26,6% și, respectiv, 15,5%. Vânzările în Franța au crescut, de asemenea, modest, cu 3,6%, totalizând 189.948 de unități.

Cifre incredibile pentru camioane

Înmatriculările de camioane noi în UE au înregistrat o creștere semnificativă de 20%, totalizând 179.508 unități. Aproape toate piețele UE au înregistrat creșteri procentuale de două cifre, inclusiv cele mai mari patru piețe: Germania (+24,8%), Franța (+12,3%), Italia (+12,6%) și Polonia (+10,8%). Înmatriculările de autobuze noi din UE au avut, de asemenea, o primă jumătate solidă în 2023, deoarece vânzările au crescut cu 15%, ajungând la 14.781 de unități. În ceea ce privește volumele de vânzări, Franța a condus detașat, cu 2.982 de unități vândute, ceea ce reprezintă o creștere de 22,3%. Alte piețe importante au raportat, de asemenea, o creștere substanțială: Italia (+62,6%), Spania (+58,7%) și Germania (+27,8%).

Furgonete/Vanuri

În prima jumătate a anului 2023, dieselul a rămas principala alegere, cu o pondere de 83,5%, mai mică decât cea de 87,2% din 2022. Cu toate acestea, grupurile

motopropulsoare alternative cresc treptat în popularitate, ceea ce duce la o schimbare modestă a cotei de piață. În mod special, ponderea camionetelor cu încărcare electrică a crescut la 6,9%.

Aceasta reprezintă o creștere de două ori mai mare (+100,4%), totalizând 50.708 unități, determinată în principal de o creștere de trei cifre pe prima și a treia piață ca mărime: Franța (+118,9%) și Spania (+138%). În schimb, înmatriculările de furgonete hibrid-electrice au scăzut cu 7,2%, până la 16.602 unități, reprezentând o cotă de 2,3%. Alte tipuri de combustibil, cum ar fi gazul petrolier lichefiat (GPL) și gazul natural, au crescut cu 26,5% și reprezintă acum 1,3% din piață.

Camioane

În prima jumătate a anului 2023, dieselul a dominat piața, reprezentând 95,6% din înmatriculările de camioane noi. În special, s-a înregistrat o creștere de 19,2% a vânzărilor de camioane diesel, mai multe state membre raportând creșteri de două cifre, inclusiv Germania (+23,7%).

Vânzările de camioane electrice pe baterii au crescut cu 351,5%, ajungând la 2.384 de unități. În ciuda acestei creșteri remarcabile, acest tip de combustibil reprezintă doar 1,3% din cota de piață, dar reprezintă totuși o îmbunătățire

față de 0,4%, cota înregistrată anul trecut.

Autobuze

Vânzările în UE de autobuze noi cu încărcare electrică au crescut cu 33,9%, ajungând la 2.132 de unități, ceea ce reprezintă o cotă de piață de 14,4% în prima jumătate a anului 2023, față de 12,4% în 2022. Dintre cele mai mari trei piețe ale blocului comunitar, Spania a înregistrat o creștere impresionantă de 755,9%, urmată de Franța (+89,9%) și Germania (+18,1%).

Autobuzele hibrid-electrice și-au menținut impulsul (vânzări în creștere cu 160,5%), cota de piață fiind mai mult decât dublă față de prima jumătate a anului 2022 (de la 6,2% la 14%). La acest rezultat a contribuit creșterea semnificativă pe a doua și a treia piață ca mărime, Franța (+886%) și Spania (+180,3%). Împreună cu Germania, Franța și Spania reprezintă 82,4% din totalul înmatriculărilor de autobuze hibride din UE. În ciuda trecerii la modele electrice și hibride, autobuzele diesel păstrează în continuare cea mai mare cotă de piață, de 63%.

2023: an delicat pentru vehiculele comerciale ușoare în România

Vânzările de autoturisme și vehicule comerciale ușoare noi din România vor încheia anul 2023 pe creștere,

estimată la circa 7%, comparativ 2022, însă producția auto locală va fi pe minus, singura scădere dintre cele cinci piețe din Europa Centrală (România, Polonia, Cehia, Ungaria și Slovacia) analizate de PwC în raportul Autofacts.

„Piața auto din România a avut o evoluție bună în acest an, cu un progres remarcabil pe segmentul de mașini electrice și o scădere importantă pe cel de mașini second hand. În schimb pe partea de producție, deși s-a înregistrat o ușoară revenire în unele luni, previziunile pentru întreg anul nu sunt prea optimiste. Ne așteptăm ca reluarea producției de vehicule comerciale ușoare în 2023 să compenseze parțial pierderea rapidă a producției de automobile. Atât Ford, cât și Renault-Nissan-Mitsubishi au planuri până în 2030 cu Transit Courier și Dacia Dokker”, potrivit unui studiu PwC România.

Locul doi în Europa Centrală la vânzări

În trimestrul al doilea, vânzările de autoturisme au crescut cu 13,8% față de același interval al anului

trecut și cu 59,6% față de aprilie-iunie 2020, perioadă afectată de pandemie. Indicatorul Sentimentului Economic a rămas relativ stabil dar, pe de altă parte, Indicatorul de încredere industrială a avut o traiectorie în zig-zag, alternând între pozitiv și negativ la fiecare câteva luni, această evoluție având impact asupra cifrelor de vânzări. Creșterea de 7% a vânzărilor preconizate pentru acest an plasează România pe locul doi în regiune, după Ungaria (7,7%) și înaintea Slovaciei (6,8%), Poloniei (3%) și Cehiei 2%.

Cu o creștere de 45,9%, în primul semestru din 2023, față de intervalul similar din anul trecut, Dacia a vândut mai multe mașini decât următoarele cinci mărci la un loc în această perioadă. Se preconizează că atât vânzările de vehicule utilitare ușoare, cât și cele de vehicule de pasageri vor continua să se apropie de nivelurile din 2019, înainte de pandemie. Nivelul vânzărilor de vehicule pentru pasageri din 2019 va fi depășit în 2026, chiar dacă ratele de creștere vor încetini simțitor, potrivit estimărilor.

Scădere la producție

Dintre piețele analizate, România este singura piață cu o creștere negativă prognozată pentru 2023 față de anul precedent, volumele de producție fiind proiectate să scadă cu 3,2% de la an la an, potrivit estimărilor.

Până în 2022, România s-a plasat pe locul al treilea în Europa Centrală după nivelul producției auto, după Cehia și Slovacia și înaintea Poloniei și Ungariei. Anul acesta însă va scădea un loc, pe patru, fiind depășită de Polonia, iar până în 2026 ar urma să fie surclasată și de Ungaria.

Per total, producția din cele cinci state din Europa Centrală analizate a crescut în primul semestru cu 16,9%, față de primele șase luni din 2022, la 2,1 milioane de unități. Rata de creștere prognozată pentru întreg anul este de 9%, Polonia urmând să înregistreze cea mai mare creștere, cu 33,4%, în timp ce singura scădere va fi înregistrată de România, cu -3,2%.

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 cantum de 600 litri



TRUCKS

Sharing the load

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

Autostrada București-Pitești km. 13,2
Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna
+40 21 202 60 00 | info@ford-trucks.ro



IVECO - NOU PUNCT DE VÂNZARE ȘI SERVICE LA DEVA

IVECO, nume de referință în industria vehiculelor comerciale, a deschis, la 21 septembrie 2023, un nou punct de vânzare și service în orașul Deva, împreună cu partenerul Dutch Truck Services.

Alături de echipa IVECO Romania, Dutch Truck Services și AIC Services, la ceremonia de inaugurare au fost prezenți și reprezentanți ai autorităților locale.

Noua sucursală, punct de referință pe coridorul Constanța-Arad, cel mai tranzitat coridor la ora actuală din România, va gestiona numeroase activități printre care consultanță comercială și financiară oferită clienților, inspecție tehnică a vehiculelor, asistență tehnică, vânzare de piese de schimb. Deschiderea acestui centru aduce beneficii economice semnificative pentru orașul Deva, contribuind la crearea de noi locuri de muncă. Valoarea investițională totală a sediului de 1.000.000 EUR va aduce un impact pozitiv asupra comunității locale, oferind o infrastructură de calitate și servicii superioare pentru vehiculele comerciale din zonă.

Distanța medie între două ateliere IVECO pe coridoarele cele mai tranzitate din România este de 130 km, iar, prin noile puncte deschise în acest an, media va fi redusă la 120 km. "Și vom continua reducerea distanței, așa cum promiteam și la începutul anului, oferind clienților noștri cea

mai bună asistență prin creșterea capilarității rețelei. Ambiția noastră este ca, pe coridoarele cele mai tranzitate din România, aceștia să nu facă în medie mai mult de o oră până la cel mai apropiat atelier IVECO și să aibă tot confortul necesar pe durata misiunilor. Împreună cu partenerul nostru, Dutch Truck Services, avem certitudinea că acest nou sediu, punct strategic pe cel mai important coridor din România, va onora cum se cuvine acest angajament.", a declarat Andrei Gagea, Director General - IVECO România. "Experiența noastră de peste 20 de ani în domeniul transporturilor sau activităților conexe transporturilor ne-a învățat că înțelegerea constantă a nevoilor și adaptarea permanentă la schimbările dinamice ale acestui domeniu reprezintă cheia dezvoltării de parteneriate sustenabile. Pentru anul 2024, estimăm o cifră de afaceri cuprinsă între 2,5 și 2,8 milioane de euro, în timp ce pentru 2025 ne așteptăm la o creștere de până la 3 milioane - 3,35 milioane de euro.", a spus Gabriel Stanciu, Director General Dutch Truck Services.

"Ne bucurăm că AIC Service Network adaugă încă un atelier de service în

rețeaua IVECO. Credem în sinergiile unui service multibrand și investim permanent în personal și în cele mai noi echipamente pentru atingerea standardelor și criteriilor calitative ale producătorilor pe care îi reprezentăm. În ceea ce privește intrările în service, pentru anul viitor, estimăm un număr de 50 de vehicule lunar, iar pentru 2025, 75 de unități.", a declarat Ionel Balașa, General Manager - AIC SN. Sediul din Deva are o suprafață construită de peste 800 metri pătrați și include: un atelier cu 8 posturi de lucru, o magazie de piese de schimb cu etaj de peste 150 mp, o stație ITP, peste 200 mp de birouri. După definitivarea modernizării sediului, vor exista 10 posturi de lucru.

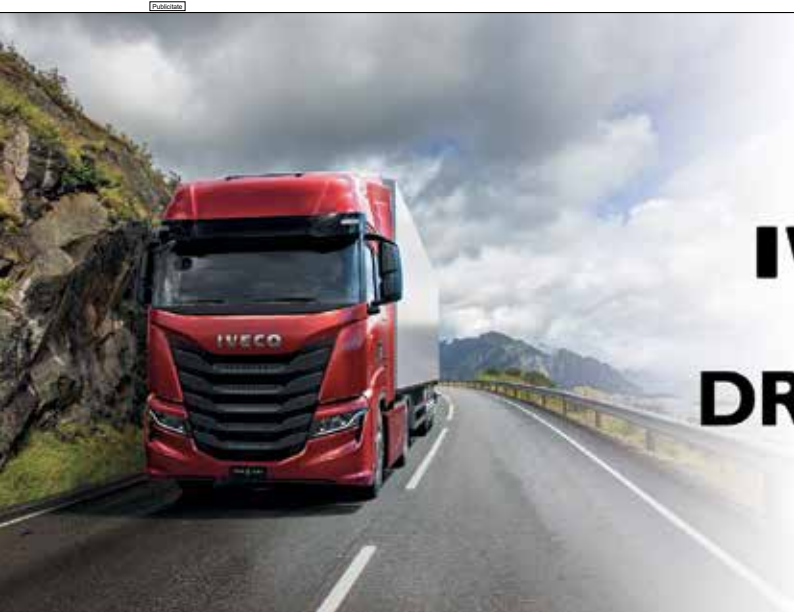
"Adăugarea dimensiunii multibrand rețelei noastre de service este un obiectiv strategic pentru compania grupului dedicată activităților de after sales, AIC Service Network, iar deschiderea oficială a centrului nostru de service din Deva, ca centru de service autorizat IVECO, este un pas în această direcție. Datorită volumului suplimentar de servicii generat de brandul IVECO din Deva, vom putea să investim în continuare în infrastructura



noastră de servicii și să oferim un nivel superior de servicii tuturor clienților IVECO și a altor mărci din zonă.", a spus Stefano Albarosa, Acționar Dutch Truck Services.

Cu această deschidere, rețeaua IVECO atinge un total de 22 de puncte de vânzare și 25 de centre de service, consolidându-și poziția de lider în domeniul vehiculelor comerciale din România.

IVECO a avut o cotă de piață de peste 20% constant în ultimii 5 ani în segmentul 3,5-7,49 tone – fiind pe locul întâi în preferințele românilor. Deschiderea punctului de vânzare și service din Deva este, în acest sens, o dovadă concretă a faptului că IVECO rămâne dedicat îndeplinirii angajamentelor asumate, fiind un furnizor de încredere pentru clienții săi.



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



IVECO ȘI SHELL, ÎMPREUNĂ "PE DRUMUL SPRE EMISIILE NETE ZERO"

- **Parteneriatul IVECO – Shell va demonstra viabilitatea deplină a camioanelor propulsate cu bioLNG în decarbonizarea transportului rutier de mărfuri;**
- **Camionul IVECO S-Way propulsat cu bioLNG își propune să atingă emisii nete zero, într-o călătorie de zece zile prin Europa;**
- **Prin expertiza și poziția de lideri în domeniul combustibililor alternativi, IVECO și Shell contribuie la creșterea pieței de bioLNG.**

IVECO, brand al Iveco Group, și Shell demarează turneul bioLNG "PE DRUMUL SPRE EMISIILE NETE ZERO", o călătorie de zece zile în Europa cu un camion IVECO S-Way propulsat cu bioLNG. Turneul va începe la stația Shell Mittenwalde din Berlin, cu opriri în punctele-cheie ale rețelei bioLNG, în Germania, Olanda și Italia. Scopul camionului IVECO S-Way este să încheie turneul cu zero emisii nete. Fiecare etapă va aduce laolaltă lideri din industrie și utilizatori finali implicați în rețeaua bioLNG pentru discuții privind utilizarea profitabilă

a bioLNG în decarbonizarea transportului rutier de mărfuri. Proiectul comun va evidenția modul în care cooperarea strategică și politicile de leadership încurajează adoptarea bioLNG în piața europeană a flotelor, cu scopul de a crește conștientizarea potențialului de decarbonizare al bioLNG pentru transportul pe distanțe lungi. Industria de transport este responsabilă în prezent pentru circa 9% din emisiile totale de CO₂ din Uniunea Europeană, aproximativ 73,1% din mărfuri fiind transportate pe uscat.

Timp de peste două decenii, IVECO a fost un pionier în dezvoltarea motoarelor cu ardere internă pentru combustibili alternativi, iar în ultimii ani și-a extins activitățile de dezvoltare și către soluțiile electrice - atât cu baterii, cât și cu hidrogen. "Credem cu tărie că abordarea multienergetică este cea mai bună soluție pentru transportul viitorului și pentru a continua procesul decarbonizării industriei transporturilor", a spus Giandomenico Fioretti, IVECO Head of Alternative Propulsion Business Development.

"Continuăm să investim în camioane propulsate cu bioLNG, deoarece bioLNG s-a dovedit a fi o tehnologie matură, disponibilă imediat pentru a oferi alternativa verde viabilă la diesel, atât din punct de vedere operațional, cât și financiar, fără a compromite puterea motorului, autonomia, capacitatea de transport sau timpul de alimentare", a adăugat Giandomenico. Turneul bioLNG, rezultat al colaborării dintre IVECO și Shell, are ca scop să demonstreze că transportul pe distanțe lungi în Europa se poate realiza cu un camion propulsat cu bioLNG. "Ne propunem să poziționăm bioLNG ca o sursă de energie în creștere pe piața europeană a transportului. Împreună, vom contribui la trecerea industriei către un viitor cu emisii nete zero", a încheiat Giandomenico.

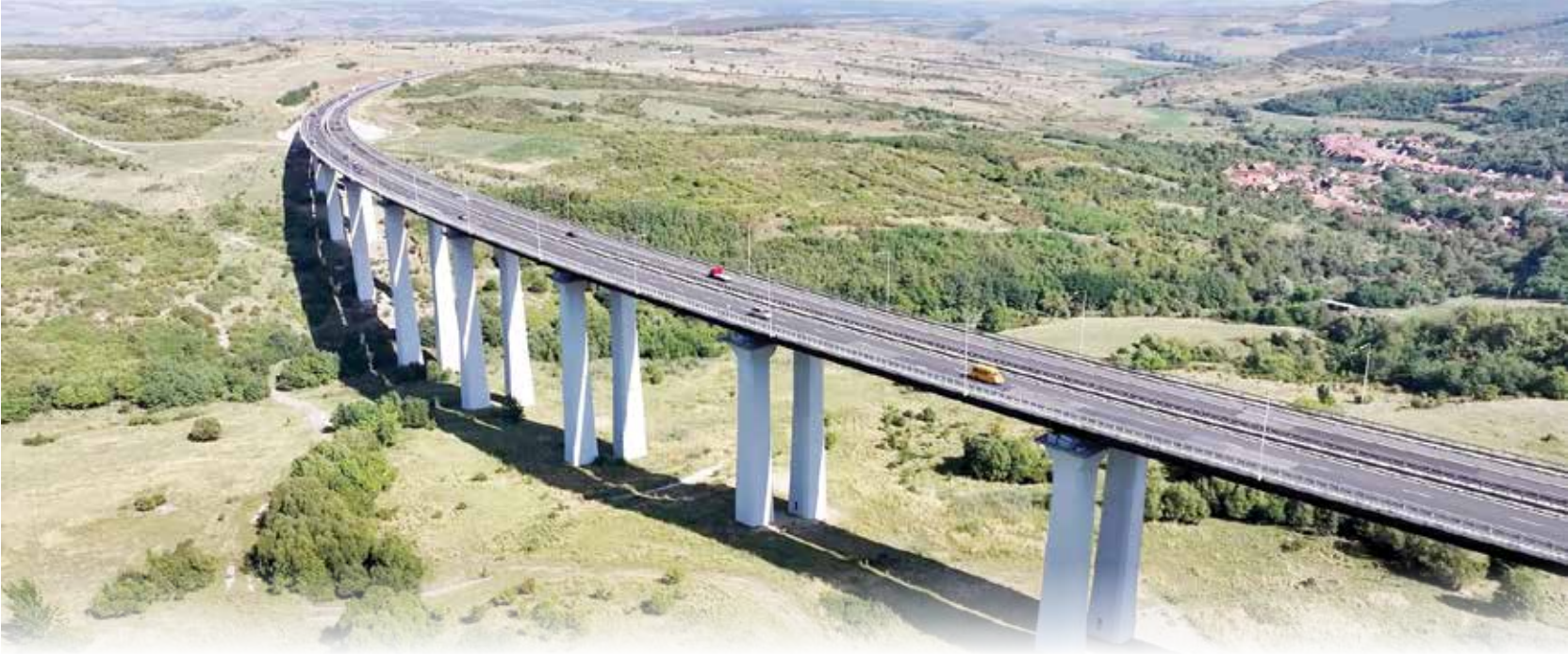
Compatibilitatea bioLNG cu infrastructura LNG existentă, care numără 668 de stații în Uniunea Europeană, îl face un combustibil gata de utilizare pentru camioanele propulsate cu LNG, fără a fi necesare modificări sau investiții noi. Cu o rețea extinsă de stații LNG în întreaga UE, cu opțiuni 100% bioLNG, flotele pot accesa cu ușurință bioLNG fără alte costuri. Prin colaborarea cu stakeholderii și companiile de transport, IVECO și Shell participă activ la identificarea căilor profitabile și viabile pentru decarbonizarea sectorului de transport rutier greu.



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

detasaretransport.ro





ACILIU-NOI PROBLEME PE LOTUL 3 DE PE AUTOSTRADA SIBIU-DEVA

În 2015 se prăbușea o porțiune de câteva sute de metri de pe lotul 3 al Autostrăzii Sibiu - Deva. Autostrada a fost reconstruită în regie proprie de CNAIR, care a plătit suma de 3 milioane de euro. În 2019 și în 2021, pe același lot, autostrada „a căzut” cu câțiva centimetri.

Azi, pe același lot 3 de autostradă, pe unul din pilonii viaductului de la Aciliu de pe A1 Sibiu - Orăștie, cel mai înalt viaduct de autostradă din țară, au apărut fisuri și crăpături în tencuială.

Compania de Drumuri spune că nu sunt probleme de stabilitate a podului și că pregătește o expertiză extinsă pe viaduct.

Totuși, ziarul Unirea a publicat o filmare din dronă care surprinde starea avansată de degradare a viaductului. Pe filmare se vede cum pe pilonul 11 de pe sensul de mers Sebeș – Sibiu sunt fisuri, în special în partea de sus.

De asemenea, la sol sub viaduct, distrugerea aproape completă a sistemului de scurgere a apelor a cauzat crăpături imense, unele ajungând până la 2 metri adâncime.

CNAIR pregătește o expertiză

„Se pregătește acum o expertiză extinsă pentru viaduct. Până la ora actuală nu sunt probleme de stabilitate a viaductului. Dar trebuie să vedem exact dacă și ce probleme sunt în mod real ca să putem interveni preventiv”, a declarat Alin Șerbănescu, purtătorul de cuvânt al CNAIR.

„În baza expertizei se va realiza o

DOCUMENTAȚIE DE AVIZARE A LUCRĂRILOR DE INTERVENȚII (D.A.L.I.) care va specifica toate lucrările necesare asigurării stării de viabilitate a viaductului”, a spus Șerbănescu.

Scurgerile sunt elemente expuse deteriorii din cauza faptului că „lucrează” într-un mediu umed, iar în perioadele de iarnă sunt expuse agenților degivranti utilizați pentru combaterea poleiului și a gheții, a mai spus reprezentantul CNAIR. Viaductul de la Aciliu are o lungime de aproape un kilometru și atinge o înălțime de 74 de metri, fiind cel mai înalt viaduct de autostradă din România.

El a fost inaugurat în 2014, parte a Lotului 3 din Autostrada Orăștie - Sibiu. Constructorul a fost firma italiană Salini - Impregilo, rebranduită acum ca WeBuild SpA.

Probleme din 2014. Istoricul unui dezastru

Lotul 3 al Autostrăzii Deva - Sibiu are o lungime de 22 de kilometri, a costat circa 137 milioane de euro și a fost construit de italienii de la Salini-Impregilo SpA. Lucrările la cei 22,11 kilometri de autostradă dintre Cunța și Săliște au început în 2011.

Lotul trei al autostrăzii Sibiu - Deva,

între Săliște și Cunța, inaugurat cu mare pompă electorală de Victor Ponta și Ioan Rus, în noiembrie 2014, a fost închis la începutul lunii septembrie 2015, din cauza unor crăpături în asfalt. Șoferii au putut circula pe cei 22 de kilometri de drum rapid doar 10 luni.

Șeful CNADNR de la acea vreme, Narcis Neaga, a spus inițial că sunt niște crăpături minore, fără importanță, atingându-și nivelul de incompetență și, contrazis de realitate, a întors-o cum că problemele ar fi fost cauzate de infiltrații de apă la 10 metri sub autostradă.

După care, contrar celei mai elementare logici, a dat vina pe alunecările de teren, iar ulterior a invocat vicii ascunse pentru lucrările de terasamente (constructorii înțeleg aberația), sfârșind prin a spune că problemele au apărut din cauza "execuției necorespunzătoare a lucrărilor" realizate de compania italiană Salini Impregilo. Vina a purtat-o exclusiv Narcis Neaga care a decis deschiderea în totalitate a autostrăzii Sibiu-Orăștie, înaintea alegerilor prezidențiale din noiembrie 2014, pentru ca Victor Ponta să nu îl dea afară din poziția de director general interimar al CNADNR.



Consecința directă a jocului lui Narcis Neaga, pe atunci încă director general al CNADNR (actuala CNAIR): în septembrie 2015, o porțiune din Autostrada Sibiu-Deva s-a prăbușit. O porțiune de 20 de kilometri între Cunța și Săliște a fost închisă pentru lucrări ample de reparații. Abia în octombrie 2016, autostrada a fost redată circulației.

Din cauza problemelor apărute pe autostradă, CNAIR a reziliat contractul cu italienii de la Salini-Impregilo SpA, în ianuarie 2016. Valoarea contractului încheiat cu italienii era de 604,79 de milioane de lei, fără TVA.

Cum s-au executat lucrările de către CNAIR

CNAIR a publicat, imediat după redeschiderea tronsonului, un

document în care arată ce lucrări a executat pe autostrada care s-a prăbușit.

"Orăștie - Sibiu, lot III

Deblocare și reconstrucție

- 27.01.2016 - rezilierea contractului cu Antreprenorul Salini Impregilo SpA.

- a fost executată garanția de bună execuție în valoare de aproximativ 60 milioane lei.

- 11.02.2016 - prima vizită a Directorului General Cătălin Homor pe șantierul lotului III, Orăștie - Sibiu".

"Având în vedere calendarul de acțiuni al CNADNR pe care l-am stabilit odată cu preluarea mandatului cu privire la execuția lucrărilor pe autostrăzile din România, pentru respectarea acestuia, am fost și am văzut șantierele din zona Transilvaniei.

Așa după cum am mai spus, trebuie demarată în paralel licitația pentru expertiza întregului lot 3 din Autostrada Orăștie - Sibiu cât și lansarea licitației pentru repararea zonelor cu probleme. În vederea definitivării măsurilor ulterioare, am convocat o echipă largită de specialiști pentru inventarierea lucrărilor care prezintă degradări."

30.03.2016 - Compania a hotărât reconstrucția celor 200 m în regie proprie:

A. fost constituit grupul de lucru "Unitatea de implementare: Refacere lot 3, Orăștie / Sibiu". Persoanele desemnate să facă parte din unitatea de implementare vor avea ca principală sarcină repunerea traficului pe sectorul de 22 km în condiții de siguranță, lucrările de reparație fiind executate în regie proprie. Din acest grup

MEC DIESEL
SPACE PARTS SPECIALIST

Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



de lucru fac parte specialiști în domenii precum: construcție drumuri și poduri, proiectare, geologie, topometrie, etc. Personalul necesar pentru realizarea obiectivului va fi asigurat de către Direcțiile Regionale de Drumuri și Poduri Cluj și Brașov.

B. În aceeași perioadă a fost demarată și licitație pentru achiziționarea materialelor și utilajelor necesare reconstrucției în regie proprie.

C. 01.04.2016 - Compania a inițiat procedura de licitație deschisă pentru atribuirea contractului de servicii având ca obiect: "Expertiza tehnică asupra lucrărilor executate pentru obiectivul Autostrada Orăștie - Sibiu, lot 3, cuprins între km 43+855 - km 65+965, în lungime de 22,11 km" - procedură anulată. În prezent sunt purtate discuții cu reprezentanții BEI.

D. 12.05.2016 - a început organizarea de șantier pentru începerea efectivă a lucrărilor în regie proprie:

Pentru proiectul Orăștie – Sibiu, am dat drumul la șantierul în regie proprie, dar timpul nefavorabil ne-a ținut puțin pe loc. Sunt începute deja lucrările de pregătire ale șantierului și din momentul în care proiectul va fi aprobat în Comisia Tehnico-Economică, el va intra la capacitate maximă în procesul de reconstrucție.

- 25.05.2016 - pentru prima dată a fost menționată luna septembrie ca termen de finalizare a lucrărilor în regie proprie.

- 09.08.2016 - a fost aprobată soluția tehnică în CTE - CNADNR SA, prima fază:

- În cadrul CTE-"CNADNR a fost aprobat Proiectul Tehnic pentru refacerea corpului autostrăzii, îmbunătățirea terenului de fundare, și care, împreună cu Proiectul tehnic inițial, vor sta la baza refacerii lotului 3 al autostrăzii Orăștie - Sibiu".

- 12.08.2016: după aprobarea soluției tehnice în CTE (în data 09.08.2016), începând cu data de 12 august au demarat lucrările de reconstrucție propriu-zise, care au constat în: tranșee drenate și reconstrucția corpului de autostradă.

- a urmat o etapă de monitorizare a calității lucrărilor sectorului reconstruit, prin trei moduri: prin activitatea laboratorului propriu al CNADNR SA/DRDP Cluj, acreditat gradul I, prin activitatea Inspectoratului de Stat în Construcții și prin activitatea Centrului de Studii Tehnice Rutiere și Informatică (CESTRIN).

- În toată această perioadă, Compania a monitorizat și a prezentat opiniei publice prin comunicate, fotografii, filmulețe și declarații executarea lucrărilor. Invităm pe toți cei interesați să solicite informații privind

execuția acestor lucrări, CNADNR SA urmând să răspundă cu promptitudine acestor solicitări. Este foarte important ca acest proiect executat în regie proprie să fie asumat și finalizat în condiții de siguranță a circulației".

- 30.09.2016 - a fost aprobat în CTE și contractul: Servicii de proiectare constând în pregătirea PT+DDE și asistență tehnică pentru zona cuprinsă între km 60+500 - km 60+700 și pentru remedierea degradărilor constatate în vederea deschiderii traficului rutier la obiectul de investiție Autostrada Orăștie - Sibiu, Lot III.

- a fost semnat cu UTCB contractul: servicii de monitorizare geotehnică și structurală a comportării în exploatare a sectorului deschis traficului rutier.

- Pe Autostrada Sibiu – Orăștie, loturile 1 – 4, Sistemul ITS va fi integral funcțional în anul 2017. Precizăm că implementarea acestui sistem este de natură să îmbunătățească siguranța circulației, dar lipsa temporară a acestuia nu este un element care să o pună în pericol. De asemenea, menționăm că și în cazul nefuncționării sistemului, respectarea regulilor de circulație este obligatorie, ca în toate cazurile.

- În data de 09.10.2016, Comisia de Inspecție Tehnică, împreună cu reprezentanți ai Poliției Rutiere,

au inspectat lucrările executate pe sectorul cuprins între km 60+500 – km 60+600 și a decis deschiderea circulației rutiere”, se arată în documentul CNAIR.

Neaga a fost arestat și eliberat, apoi pus șef

Pe 24 decembrie 2015, Narcis Neaga a fost reținut de DNA în dosarul privind autostrada Sibiu-Orăștie, în care era acuzat de abuz în serviciu. Procurorii DNA au dispus, față de fostul director al CNADNR, Narcis Neaga, măsura controlului judiciar pe cauțiune, în valoare de 300.000 lei, fiind cercetat pentru abuz în serviciu dacă funcționarul public a obținut pentru sine sau pentru altul un folos necuvenit.

"Narcis Neaga va depune o cauțiune în valoare de 300.000 lei, care va fi consemnată pe numele inculpatului la dispoziția PÎCCJ—DNA sau prin constituirea unei garanții reale, mobiliare ori imobiliare, în limita sumei de 300.000 lei, în favoarea PÎCCJ — DNA. Cauțiunea se va depune în termen de 10 zile. Inculpatului Neaga i se atrage atenția că nedepunerea cauțiunii atrage înlocuirea măsurii cu alta mai gravă", se arată într-un comunicat al DNA.

Procurorii au susținut că, în 15 mai 2014, Narcis Neaga, în calitate de director general al Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România SA (CNADNR), a procedat la suspendarea abuzivă a unui contract de servicii privind "Supervizare Autostrada Orăștie

— Sibiu" și a plăților aferente acestuia, cu încălcarea dispozițiilor contractuale, a condițiilor FIDIC (Federația Internațională a Inginerilor Consultanți) și a dispozițiilor legale", se arată în comunicat.

A fost cercetat ca suspect

"Apoi, inculpatul a reziliat contractul de supervizare în condiții nelegale și a refuzat plata facturii emisă de către liderul asocierii care asigurase inițial serviciile de supervizare a lucrărilor și, pe cale de consecință, în mod nefundamentat, a refuzat decontarea facturii din fondul de coeziune (fonduri europene). Ulterior, printr-o Sentință arbitrală, Curtea de Arbitraj Comercial Internațional de pe lângă Camera de Comerț și Industrie a României a admis în parte cererea formulată de liderul asocierii care asigurase inițial serviciile de supervizare a lucrărilor și a obligat CNADNR SA la plata sumei de 3.139.109,20 lei plus TVA, precum și a penalităților de întârziere, calculate de la 15 mai 2014 până la 23 decembrie 2014, data înregistrării cererii arbitrale", se spune în document.

Anchetatorii au reținut că toate aceste acțiuni au avut drept consecință directă plata, de la bugetul de stat (și nu din fondul de coeziune), către liderul asocierii căreia i s-a reziliat contractul de supervizare, a sumei de peste 3,1 milioane lei (reprezentând prețul serviciilor de supervizare pentru perioada octombrie 2013-decembrie 2013), a penalităților aferente, precum și plata serviciilor de

supervizare (prestate ulterior suspendării contractului de către Direcția Regională de Drumuri și Poduri Brașov).

„Prin suspendarea și respectiv rezilierea contractului de supervizare a fost favorizat antreprenorul (societatea executantă a lucrărilor de construcție) care, în acest mod, a beneficiat de închiderea neconformităților și avizarea la plată a situațiilor de lucrări, în condițiile în care supervisorul suspendat constatase deficiențe de execuție și utilizarea de materiale necorespunzătoare. Mai mult, prin suspendarea contractului și înlocuirea Inginerului FIDIC (a supervisorului) cu încălcarea procedurii, respectiv prin neacordarea preavizului și nepreluarea documentelor de la supervisorul inițial, noul supervisor desemnat a fost pus în imposibilitatea urmăririi lucrărilor. Faptul că, după suspendarea contractului de supervizare, într-o perioadă scurtă au fost găsite soluții pentru închiderea neconformităților și aprobarea la plată a lucrărilor denotă că scopul suspendării contractului de supervizare a fost de a asigura antreprenorului posibilitatea decontării unor lucrări neconforme", au constatat anchetatorii.

Pe timpul cât s-a aflat sub control judiciar, dispus pentru 60 de zile, Narcis Neaga a trebuit să respecte următoarele obligații: să se prezinte la DNA și la Secția 3 Poliție București ori de câte ori era chemat; să informeze de îndată cu privire la schimbarea locuinței; să se

MAN INDIVIDUAL LION S

Simply my truck.





prezintă la Secția 3 Poliție, conform programului de supraveghere sau ori de câte ori era chemat; să nu părăsească teritoriul României, decât cu încuviințarea prealabilă a procurorului competent; să nu se apropie de ceilalți inculpați/alți participanți la comiterea infracțiunii/martorii din dosar și să nu comunice cu aceștia direct sau indirect, pe nicio cale.

"Inculpatului Narcis Neaga i s-a atras atenția că, în caz de încălcare cu rea-credință a obligațiilor care îi revin, măsura controlului judiciar se poate înlocui cu măsura arestului la domiciliu sau măsura arestării preventive", precizează DNA. Pe 8 decembrie 2015, Adunarea Generală Extraordinară a Acționarilor CNADNR a decis înlocuirea lui Narcis Neaga cu Cătălin Homor la conducerea companiei, ordinul în acest sens fiind semnat de ministrul Transporturilor, Dan Costescu.

CCR îl scapă de judecată

Narcis Neaga, directorul Companiei de Drumuri și Autostrăzi ale cărui decizii neinspirate și amatoricești a costat România sute de milioane de euro, a scăpat, în martie 2018, de ancheta DNA prin invocarea unor excepții de neconstituționalitate la Codul penal și legea anticorupție ridicate de Alina Bica.

Lui Neaga i s-a clasat cauza deoarece faptele pentru care acesta a fost cercetat de DNA nu mai erau condamnate de lege. Mai precis paragrafe de lege invocate de DNA pentru inculparea lui Narcis Neaga au fost declarate neconstituționale în 2016.

După doar câteva zile, Narcis Neaga, fostul șef al CNAIR, a fost numit director al Companiei

Naționale de Investiții Rutiere care nu are obiect de activitate.

Probleme și în 2019

În 2019, pe același lot 3 de autostradă au apărut noi probleme. Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a decis, în 1 octombrie 2019, restricționarea circulației la o viteză de 60 km/h pe ambele benzi de circulație, la kilometrul 276 al autostrăzii A1 Sibiu - Sebeș, în zona Săliște, din cauza unor tasări. Acolo, la câteva sute de metri de locul în care în urmă cu trei ani 200 de metri au fost demolați și reconstruiți, carosabilul a început să se taseze, adâncimea fiind de aproape șapte centimetri pe ambele sensuri. Zona este semnalizată.

A fost momentul pentru o mare răfuială publică

Fostul ministru al Transporturilor, Răzvan Cuc, declara, în septembrie 2019, la Deva, că pe autostrada Deva - Sibiu se va interveni direct pentru stabilizarea porțiunii pe care a apărut o problemă de tasare în zona Săliște, la kilometrul 276, în prima fază acolo urmând să fie construit un zid de sprijin.

„Se va interveni, va fi făcut un zid de sprijin. Am înțeles că s-a luat legătura cu prefectul județului pentru a emite un ordin de calamitate, pentru a se putea interveni direct. Că dacă stăm să așteptăm o procedură de licitație, s-ar putea să avanseze acea fisură. Așteptăm să iasă ordinul prefectului și, cu siguranță, va interveni Compania, printr-o firmă specializată, să lucreze. Se poate lucra și acum, pe perioada sezonului rece, pentru că vorbim de un zid de sprijin pentru a stabili acea porțiune.

După aceea se va interveni și la corpul autostrăzii pentru a se face lucrările", a spus Răzvan Cuc. El a criticat modul în care a fost recepționat lotul de autostradă dintre Sebeș-Sibiu, menționând că ar fi trebuit efectuată o expertiză, dacă se știa că sunt probleme legate de calitatea lucrărilor.

„Vinovatul” Neaga l-a consiliat pe Cuc

Răzvan Cuc era supărat că Neaga a recepționat lucrările pe autostrada care, după ce în 2015 s-a prăbușit, în 2019, s-a scufundat cu 7-9 centimetri. Dar același Răzvan Cuc l-a readus pe Narcis Neaga în CNAIR în 2017. În primul mandat de ministru al Transporturilor, Răzvan Cuc l-a făcut pe Neaga consilierul său personal.

Numirea a avut loc la doar două săptămâni după ce Răzvan Cuc a preluat portofoliul de ministru al Transporturilor și în pofida faptului că Narcis Neaga era sub cauțiune într-un dosar DNA privind lotul 3 al autostrăzii Sibiu-Orăștie, care înregistra numeroase probleme de calitate.

„Începând cu data de 20.01.2017, domnul Narcis Neaga este angajat al Ministerului Transporturilor, cu contract individual de muncă, în funcția de consilier”, au spus oficialii ministerului la o solicitare a presei.

Probleme și în 2021

În iunie 2021 apărut o nouă înregistrare video intitulată „Situație zone cu alunecări Dealul Bucium, Debleul Aciliu, Valea Spurcată”. Zilele trecute, în septembrie 2023, viductul de la Aciliu a fost închis pe una din benzi.

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE CONSTRUCȚII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





VOLVO ÎNCEPE PRODUCȚIA DE SERIE A CAMIOANELOR ELECTRICE, ÎN GENT

Volvo Trucks își crește volumele de camioane electrice și începe producția de serie a camioanelor electrice de categorie grea, la fabrica din Gent, Belgia.

Astfel, acum se produc camioane electrice Volvo în patru fabrici – trei în Europa și una în Statele Unite. „Sunt încântat! Fabrica de la Gent este cea mai mare din rețeaua noastră, iar startul producției aici reprezintă un reper foarte important. Acum, chiar mai multe companii de transport pot trece la electric, cu Volvo”, spune Roger Alm, președintele Volvo Trucks. La Gent, vor fi produse trei modele electrice diferite – Volvo FH, Volvo FM și Volvo FMX Electric. Aceste camioane pot opera cu o masă totală de 44 de tone* și se pot adapta unei game largi de necesități de transport. „Camioanele noastre sunt foarte

apreciate pentru calitatea lor remarcabilă și pentru siguranță, design și confortul pe care îl oferă șoferilor. Mă bucură foarte mult faptul că toți clienții pot obține aceste beneficii și, în același timp, pot transporta mărfuri fără să emită CO2,” spune Roger Alm. Fabrica din Gent este cea mai mare unitate de producție Volvo Trucks, cu o capacitate anuală de aproximativ 45.000 de camioane. Vehiculele electrice sunt asamblate pe aceeași platformă și linie ca și cele diesel și pe gaz, într-un sistem de producție care îi conferă fabricii un grad înalt de flexibilitate, atunci când este vorba despre administrarea diferitelor variante

și cerințe. Pachetul de baterii vine de la recent inaugurata uzină de asamblare de baterii din Gent, situată chiar lângă linia de producție.

Primul producător de camioane electrice grele

Gent este a patra fabrică Volvo care produce camioane electrice pe baterii. Prima a fost Blainville, în Franța, unde Volvo a început să producă vehicule electrice pentru colectarea deșeurilor și pentru distribuție, în 2019. Un an mai târziu, a început producția de serie în fabrica din New River Valley, SUA, cu modelul VNR Electric, proiectat pentru transport regional. Apoi, un important reper a fost atins anul trecut, când Volvo Trucks a introdus cea mai grea gamă în producția de serie, la fabrica Tuve, din Suedia, fiind primul producător la nivel global care a realizat acest lucru.

Până în prezent, Volvo Trucks a primit comenzi, inclusiv scrisori de intenție de cumpărare, pentru aproape 6.000 de camioane electrice, din 42 de țări de pe șase continente.

„În urmă cu doar câțiva ani,





mulți credeau că electrificarea transportului greu cu camioane este imposibilă. Dar noi am decis de timpuriu că electrificarea este principala noastră cale către emisii zero. Acum, putem oferi o gamă, lider în domeniu, de camioane electrice specializate, aflate în operare peste tot în lume”, spune Roger Alm.

„Totuși, pentru ca marea trecere la electric să se poată produce, guvernele trebuie să acționeze acum și să ofere programe de stimulare pentru aceia care investesc în noua tehnologie, să crească capacitatea rețelei electrice și să introducă taxe pe CO2, pentru a face transportul sustenabil mai competitiv.”

*Masă Brută în Combinație (GCW)



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

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

Încărcare optimizată. Produse robuste

**SCHMITZ
CARGOBULL** 

The Trailer Company.



MOMENT ISTORIC PENTRU SCANIA, ÎNCEP OPERAȚIUNILE LA FABRICA DE ASAMBLARE A BATERIILOR

Inaugurarea fabricii de asamblare a bateriilor, situată la sediul din Södertälje, Suedia, marchează un moment istoric pentru Scania.

Începerea operațiunilor la noua uzină permite producția în serie a vehiculelor electrice premium grele. "Sunt extrem de mândru de toți colegii care și-au pus inima și mintea în acest proiect. La Scania, ne-am propus să contribuim la schimbarea spre un sistem de transport sustenabil. Cu fabrica de asamblare a bateriilor în funcțiune, avem unul dintre elementele cheie pentru accelerarea tranziției la electrificare", spune Christian Levin, President and CEO Scania and TRATON GROUP.

Celule cu performanțe ridicate care vor fi asamblate



Până în 2030, Scania își propune ca 50% din vânzări să fie vehicule electrice. Uitându-ne mai departe, orice transport poate deveni electric. "Trecerea la soluții electrificate este cea mai mare transformare din istoria transportului, iar 2023 este anul în care aceasta prinde cu adevărat viață. Argumentele de validare sunt lansate treptat, iar investiția de 1,5 miliarde de coroane suedeze în această nouă fabrică de asamblare a bateriilor este una dintre ele", continuă Levin. În aprilie, Scania și Northvolt au dezvăluit o celulă de baterie dezvoltată în colaborare, proiectată pentru transportul greu, cu performanțe remarcabile și o amprentă de carbon extrem de redusă. Celula este produsă la giga-fabrica Northvolt ETT din nordul Suediei și, începând cu 5 septembrie, va fi asamblată în pachete la noua uzină de 18.000 de metri pătrați din Södertälje, permițând începerea producției în serie a camioanelor electrice premium Scania pentru transport regional.

Permite producția la scară largă a vehiculelor electrice

Prin plasarea uzinei de asamblare în vecinătatea liniei de șasiuri din Södertälje, care a fost redesenată vara aceasta pentru producția la scară largă a vehiculelor electrice, condițiile pentru fluxuri de fabricație rapide și eficiente sunt puse în aplicare. Fabrica de asamblare a bateriilor va angaja 550 de colegi Scania și va fi foarte automatizată, de la primirea materialelor până la livrare.

"În ciuda unui peisaj de afaceri în schimbare rapidă, promisiunea noastră de a pune întotdeauna clienții în prim-plan rămâne. A fi premium înseamnă că livrăm soluții de cea mai înaltă calitate - și durabile. Celula care este asamblată în module și pachete este un exemplu perfect în acest sens. Are capacitatea de a alimenta camioanele timp de 1,5 milioane de kilometri - echivalent cu durata de viață a camionului. Este un privilegiu să conducem schimbarea împreună cu toți partenerii și clienții noștri", spune Marcus Holm, Head of Production and Logistics la Scania.



SCHMITZ CARGOBULL ȘI RIO COLABOREAZĂ PENTRU A ÎMBUNĂTĂȚI SCHIMBUL DE DATE ÎNTRE REMORCĂ ȘI CAMION

Schmitz Cargobull și RIO dezvoltă în comun o comunicare digitală mai avansată între remorcă și tractor. Parteneriatul cu RIO, anunțat în august 2023, permite transmiterea datelor remorcii Schmitz Cargobull către portalul RIO și importul datelor de telematică ale camionului prin conectarea la Centrul de Gestionare a Datelor TrailerConnect®.

"Parteneriatul nostru permite companiilor de transport să aibă acces la un set cuprinzător de date despre camioane și remorci în timp real și într-un singur loc. Acest lucru facilitează programarea tururilor pentru dispeceri și coordonarea mai bună a apelurilor de service pentru managerii de flotă," spune Matthias Cordes, Șeful Departamentului de Management al Produselor Telematice.

Integrarea oferă o vedere clară și detaliată a datelor cheie ale camioanelor și remorcilor pe o singură platformă, fără a fi necesară instalarea de hardware suplimentar. Astfel, datele camionului RIO și remorcii Schmitz Cargobull sunt afișate în timp real, la fel și informațiile cuprinzătoare despre flotă și hărți.

"Interfața RIO cu TrailerConnect® Schmitz Cargobull este unul dintre numeroșii pași importanți pentru simplificarea ulterioară a proceselor logistice. Acest lucru ne apropie tot mai mult de un ecosistem uniform și clar pentru transportatorii de marfă, asigurând că rupem barierele de date ale vremurilor trecute," spune Jan Kaumanns, CEO al RIO. Într-o privire de ansamblu, managerii de flotă pot vizualiza

datele de telematică ale camionului și remorcii într-un singur loc pe portalul TrailerConnect®. Acest lucru ajută la dispecerizare, optimizarea rutelor și gestionarea programelor, precum și la îmbunătățirea eficienței generale a flotei și reducerea costurilor de operare. Datele de telematică combinate oferă avantaje în gestionarea întreținerii camionului și a remorcii. Alertele în timp real ajută la planificarea lucrărilor de reparații și întreținere și reducerea avarierilor și a timpului de inactivitate.

Din 2018, Schmitz Cargobull echipază toate semiremorcile cu prelată cu sistemul de telematică TrailerConnect® ca standard sub motto-ul "100% SMART". Cu disponibilitatea datelor de telematică a remorcii, Schmitz Cargobull continuă să promoveze transformarea digitală a industriei și să creeze o bază solidă pentru controlul optim al unor lanțuri de logistică conectate și integrate pentru o eficiență sporită și costuri totale de proprietate reduse. Dacă un client utilizează un sistem terț, este posibil să transfere în siguranță datele către sisteme terțe precum Sistemele de Gestionare a Transportului (TMS)

sau Platformele de Vizibilitate în Timp Real (RTVP) prin intermediul Centrului de Gestionare a Datelor TrailerConnect®, care este integrat în portalul TrailerConnect®. Numărul partenerilor care utilizează conexiunea interfeței prin intermediul Centrului de Gestionare a Datelor TrailerConnect® crește constant.

Despre Traton

Grupul TRATON oferă o soluție deschisă și bazată pe cloud pentru întregul ecosistem de transport și logistică, începând cu 2016, cu brandul său digital RIO. Scopul este de a utiliza serviciile digitale RIO și partenerii săi pentru a conecta toți participanții din lanțul de aprovizionare. Portofoliul de produse include soluții pentru industria logistică și de transport din domeniile de telematică, gestionare a transportului și comunicare cu șoferul. Grupul TRATON este o filială a Volkswagen și este unul dintre principalii producători de vehicule comerciale din lume, cu mărcile sale Scania, MAN, Navistar și Volkswagen pentru camioane și autobuze.



VIDEO. VERSUS S03E02: FIDELIZAREA PERSONALULUI DIN FIRMELE DE TRANSPORT RUTIER

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

Alina Anton-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 transparentți 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 întâzieri! 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.

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.

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 Anton-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.





SINGAPORE A PRIMIT PRIMUL CAMION ELECTRIC SCANIA PENTRU GUNOI

Primul camion electric Scania pentru gunoi a ajuns pe străzile din Singapore.

La data de 14 iunie, compania de reciclare și servicii de mediu ALBA W&H Smart City a primit primul dintre cele 15 camioane electrice cu baterii din seria L, care vor permite reduceri semnificative de CO2 în serviciile zilnice de colectare a deșeurilor ale companiei. Predarea camionului inițial a avut loc în cadrul unei ceremonii speciale în statul insular, unde reprezentanții ALBA și Scania au fost însoțiți de Dr. Amy Khor, Ministra de Stat pentru Sustenabilitate și Mediu din Singapore.

Guvernul din Singapore a adoptat o abordare foarte progresistă în ceea ce privește transportul durabil, pentru a încuraja adoptatorii timpurii în piața vehiculelor electrice, în special în colectarea deșeurilor. De exemplu, țara și-a stabilit obiectivele de sustenabilitate naționale, inclusiv Planul său Master Zero Waste, iar orice companie care dorește să participe la o licitație pentru colectarea deșeurilor trebuie să aibă o flotă de cel puțin 30 la sută electrică.

A fost o combinație între această reglementare de licitație publică și

obiectivele proprii de sustenabilitate ale ALBA care a condus compania să caute camionul potrivit pentru colectarea zilnică în zona Woodlands-Yishun din oraș. ALBA a ales Scania în detrimentul altor soluții ale producătorilor de camioane, deoarece cabina sa cu intrare joasă, sistemul de încărcare din spate și cele nouă baterii cu o capacitate totală de 297 kWh îl fac înlocuitorul ideal pentru vehiculele sale diesel existente.

Camionul proiectat pentru a economisi 2.700 kg de emisii de CO2 pe an.

În timp ce capacitățile de service, atelier și analitice oferite de Scania au fost, de asemenea, cheia în câștigarea contractului, remarcabilă rămâne reducerea impactului asupra mediului a vehiculului electric.

În prezent, flota actuală a ALBA folosește în medie 200 de litri de motorină pe zi, ceea ce se traduce în 500 kg de emisii de CO2 pe zi. Prin electrificarea celor 15 camioane, ALBA va economisi 2.700 kg de emisii de CO2 pe an, iar compania preconizează să

obțină o reducere impresionantă de 20 la sută a emisiilor de CO2 într-un singur an de la implementare.

"Suntem încântați să furnizăm camioanele noastre electrice cu baterii către ALBA W&H Smart City, o companie care împărtășește angajamentul puternic al Scania față de transportul durabil", spune Heba El Tarifi, Managing Director of Scania Southeast Asia.

"Această înțelegere a fost în pregătire timp de un an, iar această primă livrare de camion electric reprezintă o etapă importantă pentru Scania în Singapore și în regiunea mai largă. Cu afaceri suplimentare și un interes crescut din partea altor clienți, acum observăm un impuls real către electrificarea transportului."

Un total de 15 camioane electrice Scania vor fi livrate în trimestrul al treilea al anului 2023, după ce modificările specifice pentru colectarea deșeurilor vor fi efectuate de companiile de caroserii cu sediul în Singapore, Zenith și Megafab. Facilitățile de încărcare ale depozitului ALBA sunt fabricate de EVone Charging.



CU SCANIA DIN CHINA PÂNĂ ÎN EUROPA

Doi șoferi chinezi s-au alăturat culturii camioanelor și au efectuat o călătorie de 13.000 de km din China până în Europa într-un vehicul Scania.

Numărul pasionaților de camioane din China este în creștere, stârnindu-le curiozitatea și interesul pentru expozițiile de camioane.

Liu Weitao și Guo Longxian sunt doi șoferi pasionați de camioane care s-au aventurat într-o călătorie lungă către Festivalul Truckstar din Olanda. Aceasta a fost prima dată când o placă de înmatriculare chineză de camion a apărut în competiția Truckstar.

Proprietarii companiei de transport Shanghai Haizhou s-au alăturat participanților la festival pentru a-și expune camionul Scania pictat într-un motiv cu un personaj Transformer și pentru a absorbi tot ce are de oferit evenimentul. "Vrem să participăm la festival în persoană și să învățăm din el. Participarea este uimitoare, cu mulți oameni prezenți. Creează o atmosferă deosebit de plăcută și dorim să aducem această experiență înapoi în China", spune Liu.

Acesta a organizat primul festival chinez de camioane în acest an, și speră să genereze idei și cunoștințe

dobândite în Olanda pentru a face următorul festival de camioane din Shanghai chiar mai bun.

Influența culturii camioanelor

În China, un camion a fost tradițional considerat un mijloc ieftin de transport al mărfurilor. Dar în ultimii ani, mentalitatea evoluează treptat pentru a îmbrățișa cultura camioanelor - un concept în care Scania a jucat un rol important în crearea acestuia. Șoferii dezvoltă o legătură pozitivă cu camioanele lor, de care depinde existența lor. Un camion nu este doar un camion. Este un stil de viață la volan, însoțit de un cămin confortabil în mișcare! Ei au o atașare personală față de vehiculele lor - le îngrijesc, le decorează și le conduc responsabil. A fost pentru prima dată când Liu și Guo au călătorit cu un camion Scania la Truckstar. "Cabina este foarte înaltă și spațioasă, iar condițiile de viață sunt extrem de confortabile. Am dormit în camion timp de două săptămâni, parcurgând aproximativ 13.000

de km, și nu ne-a cauzat nici o problemă pe tot parcursul călătoriei noastre", comentează Liu satisfăcut.

Încredere și inspirație

Parcurerea acestei călătorii lungi necesită încredere în vehicul - încrederea că vehiculul tău te va duce de la un punct la altul fără probleme. Liu recunoaște valoarea premium oferită de Scania, iar călătoria pe continente este o dovadă a încrederii sale în calitatea mărcii Scania.

În Suedia, cei doi bărbați au făcut o vizită lui Sven-Erik Bergendahl la atelierul Svempas, cunoscut în special pentru construcțiile sale personalizate, inclusiv stilizarea și modificările camioanelor Scania. Este o oprire inspirațională "obligatorie" pentru fanii de camioane, mai ales după ce cabina Svempa 999 a făcut furori la Salonul Auto de la Shanghai din 2011 și a stârnit interesul comunității de camioane din China.



PRIMUL TEST PENTRU NOUL CAMION SCANIA HIBRID ALIMENTAT CU ENERGIE SOLARĂ

Un camion hibrid unic, echipat cu o semiremorcă acoperită cu panouri solare, este testat pe drumurile publice, ca rezultat al unei colaborări de cercetare pe o perioadă de doi ani, în care sunt implicați Scania, Universitatea Uppsala, Eksjö Maskin & Truck, Midsummer, Ernsts Express și Dalakraft.

Energia solară reduce semnificativ costurile operaționale și emisiile locale, datorită energiei autogenerate de către camion. "Scopul Scania este să conducă schimbarea către un sistem de transport durabil. Niciodată înainte panourile solare nu au fost folosite pentru a genera energie pentru sistemul de propulsie al unui camion așa cum facem în această colaborare. Această sursă naturală de energie poate reduce semnificativ emisiile din sectorul de transport. Este minunat să fim în fruntea dezvoltării camioanelor generației următoare", spune Stas Krupenia, Head of the Research Office Scania. Camionul este utilizat într-un proiect de cercetare pentru a examina energia solară generată și cât de mult scad emisiile de carbon prin intermediul panourilor solare. Cercetătorii au dezvoltat panouri solare noi, eficiente și ușoare

pentru camioane. De asemenea, studiază modul în care camioanele pot interacționa cu rețeaua electrică și propun noi modele pentru ce se va întâmpla dacă mai multe camioane ca acesta sunt conectate la rețeaua electrică. "Acesta este un proiect interesant în care mediul academic și industria încearcă împreună să reducă impactul climatic al transportului rutier. Rezultatele obținute din acest camion unic vor fi foarte interesante", spune Erik Johansson, Project Manager and Professor of physical chemistry Universitatea Uppsala. Distanța de conducere prelungită este de 5.000 de kilometri anual. Semiremorca camionului, cu o lungime de 18 metri, este acoperită aproape în întregime cu panouri solare, echivalentul unei case echipate cu panouri de putere similară. Energia solară conferă camionului hibrid o distanță de

conducere prelungită de până la 5.000 de kilometri anual în Suedia. În țări precum Spania, cu mai multe ore de soare, vehiculul poate dubla cantitatea de energie solară și astfel, distanța de conducere comparativ cu condițiile suedeze. Proiectul include, de asemenea, cercetări privind celule solare tandem noi și ușoare, bazate pe o combinație între celulele solare Midsummer și noile celule solare perovskite. Acestea permit o eficiență mai mare în transformarea luminii solare în electricitate. O astfel de soluție ar putea dubla generarea de energie solară în comparație cu energia generată în prezent de panouri. "Cercetarea noastră pentru celule solare eficiente și ușoare va fi cu adevărat importantă, în special atunci când vine vorba de aplicarea lor în camioanele viitoare", continuă Johansson.

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





ROMÂNIA DĂ AUSTRIA ÎN JUDECATĂ PENTRU CĂ NE ȚINE CU ORELE ÎN VAMĂ

Ministrul Transporturilor Sorin Grindeanu a anunțat că România dorește compensații și pentru pierderile transportatorilor cauzate de faptul că țara noastră nu a intrat în Spațiul Schengen, fiindcă Austria s-a opus aderării.

Cum calculează Grindeanu despăgubirile

„Am cerut colegilor mei să îmi prezinte o situație și voi cere și aceste sume sau statul român cred că ar fi bine să le ceară legate de costurile pe care le-au avut transportatorii pentru că nu am intrat în Schengen. Înțeleg că au fost niște deștepți în trecut, care au fost miniștri ai Finanțelor și apoi prim-miniștri și apoi s-au angajat la niște ținte de deficit pe care greu poți să le atingi, asta fiind într-o perioadă de pandemie. Suntem singura țară în acea procedură de deficit excesiv la nivel de UE. Omul critică, dar el e responsabil. La Cîțu mă refer. A venit peste noi și conflictul din Ucraina. Nu poți să compari costurile pe care România le are fiind la graniță și având cea mai mare graniță cu Ucraina și impactul pe care acest război îl are asupra României și să încerci să rămâi în acele ținte de deficit. E absolut imposibil”, a spus Grindeanu. El a fost întrebat cum a calculat estimarea pierderilor pentru că România nu a intrat în Spațiul Schengen. „O să o calculeze colegii mei, discutând foarte mult cu operatorii. Le-am cerut

de la jumătatea săptămânii care se încheie astăzi, iar mâine la prânz îmi vor prezenta din punctul de vedere al operatorilor de transport pentru că îmi este greu să fac calculele pe ce înseamnă taxe, e treaba Vămii, orele pierdute în Vămi”, a mai precizat Grindeanu.

Întrebat dacă au înțeles cei de la Comisia Europeană problema Schengen, ministrul Transporturilor a răspuns: „Discuțiile le-a avut primul-ministru și ni le-a transmis nouă mai departe, da. Impactul pe neintrarea noastră în Schengen este la 2% din PIB”.

Pleacă și Ciolacu cu jalba în justiție

Nu au trecut 24 de ore și Ciolacu a anunțat, într-un interviu în presa austriacă, faptul că România dă Austria în judecată.

Premierul Marcel Ciolacu a anunțat că România va da în judecată Austria la Curtea de Justiție a Uniunii Europene din cauza opoziției acesteia față de aderarea României la zona Schengen. Șeful Guvernului a subliniat că acțiunea

împotriva Austriei va fi inițiată dacă aceasta va bloca din nou integrarea României în Schengen la reuniunile oficiale din octombrie și decembrie. Premierul Ciolacu a adus în discuție și intenția Austriei de a se alătura inițiativei europene de securitate Sky Shield, un proiect prin care statele UE își propun să își apere spațiul aerian.

„Austria este la fel de neutră ca și Republica Moldova. Nu poți cere securitate la nivel european și să te aștepti ca împreună cu România și alte state membre UE să faci parte din proiectul Sky Shield, adică să vezi cum România depune eforturi financiare pentru a consolida apărarea europeană, dar în același timp să refuzi României un drept fundamental precum aderarea la Schengen”, a subliniat Ciolacu. Inițiativa europeană Sky Shield a fost lansată de Germania în august 2022 și include 17 țări. Scopul acesteia este să coordoneze mai eficient și, dacă este necesar, să pună în comun proiecte de achiziții pentru apărarea aeriană terestră. Printre țările implicate se numără: Regatul Unit, Slovacia, Letonia, Ungaria, Bulgaria, Belgia, Republica

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



Cehă, Finlanda, Lituania, Țările de Jos, România, Slovenia, Estonia, Norvegia, Danemarca și Suedia.

Șefa Parlamentului European amenință Austria

Roberta Metsola, președinta Parlamentului European, a anunțat că s-au pus în derulare evaluări privind prejudiciile financiare generate de decizia Austriei de a bloca aderarea României și Bulgariei la spațiul Schengen.

„Sigur, când se întâmplă astfel de evenimente, se efectuează estimări ale prejudiciilor financiare. Cât costă așteptarea la granițe? Nu e vorba doar de implicațiile financiare.

Acum 12 ani, Comisia Europeană a hotărât că aceste țări ar trebui să intre în spațiul Schengen, iar Parlamentul European a subliniat că nu există niciun motiv legal sau politic pentru excluderea acestora de la beneficiul libertății de mișcare oferit de Uniunea Europeană”, a punctat Roberta Metsola la Strasbourg.

Austria nu cedează

În urma amenințării României cu acțiuni în justiție dacă Austria își menține dreptul de veto asupra aderării țării la Schengen, ministrul Afacerilor Europene, Karoline Edtstadler (ÖVP), a reiterat preocupările Austriei cu privire la extinderea Schengen.

"Veto-ul austriac asupra Schengen nu este îndreptat împotriva României, ci împotriva unui sistem care nu mai funcționează", a declarat Edtstadler într-o declarație ca răspuns la o solicitare APA.

Cu toate acestea, Edtstadler a arătat, de

asemenea, înțelegere pentru atitudinea Bucureștiului. "Respectăm atitudinea și înțelegem interesele partenerului nostru România. În același timp, însă, nu putem să închidem ochii și să extindem un sistem defect", a subliniat ministrul Afacerilor Europene.

UE este chemată "să își facă temele și să se asigure că protecția frontierelor externe ale UE funcționează. Numai frontierele externe sigure fac posibilă viziunea noastră asupra unei Europe fără frontiere interne", a spus Edtstadler.

Transportatorii pierd 2,4 miliarde euro

Costurile totale înregistrate de transportatorii rutieri pentru că România a rămas în afara spațiului Schengen se ridică la 2,41 miliarde de euro, înregistrându-se o penalitate de 25-30% din timpul pierdut, a declarat Radu Dinescu, secretarul general al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR).

Industria de transport rutier este cea mai afectată ramură economică de neaderarea la Schengen a României - Stat Membru al UE din 2007. La 16 ani de la aderarea României la Uniunea Europeană sunt inacceptabile cozile de zeci de kilometri de camioane la frontierele UE, care blochează activitatea transportatorilor rutieri români și generează poluare, 25% - 30% timp de muncă pierdut pentru conducătorii auto români și întâzieri în livrarea mărfurilor către clienți, afectând lanțurile logistice, procesele de producție și aprovizionarea orașelor și ducând la creșterea costurilor pentru transportatorii rutieri și consumatorii finali.

Controalele la frontierele externe Schengen (dintre care unele sunt frontiere interne ale UE) creează timp lungi de așteptare care nu există pentru țările din zona Schengen.

La punctele de trecere a frontierei dintre România și Ungaria sau Bulgaria, timpii de așteptare variază între minim 30 de minute și până la 72 de ore, cu o medie de 6 ore/trecere. Timpii mari de așteptare la frontiere afectează în mod semnificativ lanțurile logistice, deoarece crește timpul de lucru al șoferilor și scad veniturile.

Cozi uriașe

În această vară, la frontierele Schengen ale României cu Ungaria s-au înregistrat cozi uriașe de camioane generate de neaderarea la Schengen și cântărirea camioanelor la frontieră.

În ceea ce privește frontierele Schengen ale României cu Bulgaria, un reportaj recent filmat la noua parcare de camioane construită la Ruse cu sprijinul autorităților bulgare prezintă practicile discriminatorii semnalate de transportatorii români.

Este necesară eliminarea controalelor la punctele de trecere a frontierei româno-bulgare și crearea de culoare speciale care să faciliteze trecerea autoturismelor și a camioanelor înmatriculate în România și Bulgaria.

În mod paradoxal, autoritățile bulgare au sprijinit dezvoltarea unei parcări private pentru camioane, pe terenul municipalității din Ruse, care a început să opereze din luna iunie a acestui an fără niciun anunț oficial, fără informații publice și de contact pe web, email sau media.



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



CONTROALELE VAMALE POST-BREXIT PENTRU MĂRFURILE DIN UE, AMÂNATE

Guvernul britanic va amâna cu încă trei luni impunerea controalelor totale post-Brexit asupra importurilor de bunuri din Uniunea Europeană, împingând astfel data de începere a măsurii până în ianuarie 2024.

Controalele s-au reportat

Marea Britanie a părăsit piața unică a UE în ianuarie 2021 și a amânat de mai multe ori implementarea completă a controalelor la frontieră, din cauza îngrijorărilor legate de perturbările din porturi și a riscului de a adânci o criză a costului vieții. În schimb, Bruxelles-ul a introdus imediat controale și măsuri birocratice pentru mărfurile care circulă din Marea Britanie în UE, ceea ce a dus la întârzieri și costuri mai mari și a făcut dificilă concurența pentru unele companii. Guvernul UK declarase în aprilie că va solicita, până la 31 octombrie, certificate de sănătate pentru unele produse de origine animală, plante și bunuri alimentare și furajere care provin din Europa. "După ce a ascultat opiniile

industriei, guvernul a fost de acord cu o amânare de trei luni pentru introducerea controalelor sanitare și fitosanitare rămase, precum și a controalelor vamale complete pentru mărfurile din Irlanda de Nord care nu sunt eligibile", se arată într-un comunicat.

Controalele fizice și declarațiile de siguranță

Alte cerințe, cum ar fi controalele fizice și declarațiile de siguranță, urmează să fie introduse în etape până în 2024. Data pentru unele dintre acestea, cum ar fi verificările privind produsele de origine animală și plantele cu risc mediu, este, de asemenea, amânată cu trei luni pentru a da timp firmelor să se pregătească, a declarat guvernul. Noul model operațional al guvernului

privind obiectivele la frontieră, ar urma să facă mai inteligentă utilizarea datelor și a tehnologiei și să elimine duplicarea, reducând volumul de date și de documente solicitate întreprinderilor la importul de bunuri.

Aceste schimbări ar permite companiilor să economisească în jur de 520 de milioane de lire sterline (655 de milioane de dolari) pe an, comparativ cu modelul inițial de import, care ar fi trebuit să fie introdus în 2022, susține Guvernul UK.

Ghișeu comercial unic

De asemenea, este planificat un sistem de "ghișeu comercial unic" pentru a simplifica și raționaliza procesele comerciale de import și export, astfel încât informațiile

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 și Facebook.com/TIRMagazin



vor trebui să fie transmise de către comercianți o singură dată. "Firmele vor fi mulțumite de această claritate, în timp ce se pregătesc pentru trecerea dificilă la un sistem comercial digital", a declarat William Bain, șeful departamentului de politică comercială din cadrul Camerelor de Comerț britanice. "Lucrul esențial este pregătirea. Întreprinderile iau decizii privind investițiile și lanțul de aprovizionare pe termen lung și trebuie să fie încrezătoare că infrastructura fizică și digitală din jurul frontierei Marii Britanii va fi pusă la punct la timp", a adăugat oficialul.

Scenariu după introducerea controalelor: porturi aglomerate, cozi de camioane

Guvernul Regatului Unit a anunțat în mod oficial retragerea țării în martie 2017, începând negocierile cu Uniunea Europeană pentru Brexit. Regatul Unit s-a retras din UE la 23:00 GMT (00:00 CET) la 31 ianuarie 2020, începând o perioadă de tranziție care s-a încheiat la 31 decembrie 2020. În perioada de tranziție de 11 luni, Marea Britanie și

UE au negociat viitoarea lor relație. Marea Britanie a rămas supusă legislației Uniunii Europene și a rămas parte a Uniunii vamale a UE și a Pieței Unice Europene în perioada de tranziție, dar nu a mai fost reprezentată în organismele sau instituțiile politice ale UE.

Introducerea controalelor la frontieră, amânată de mai multe ori

În 2020, publicația Der Spiegel făcea un scenariu post-Brexit și cu controale la frontieră. Cele mai slabe verigi din acest lanț al Brexit-ului sunt porturile care asigură transportul de persoane și mărfuri. Michel Barnier, fostul principalul negociator al UE pentru Brexit, a explicat că UE nu poate risca ca bunurile din întreaga lume să fie adunate/reambalate în Marea Britanie, să fie declarate bunuri britanice și apoi să intre pe piața unică a UE prin ușa din spate. Controalele sunt necesare tocmai pentru a preveni acest lucru, spun experții și ele vor prelungi termenele de livrare cu până la două zile. O astfel de întârziere nu numai că va afecta negativ lanțurile

de aprovizionare, ci ar perturba și industria alimentară. Peștele, crustaceele și legumele ar putea putrezi în timp ce camioanele așteaptă la coadă. Unele medicamente sunt, de asemenea, extrem de sensibile la întârzieri. Până în prezent, 5.000 de oficiali au gestionat 50 de milioane de documente vamale pe an, spune Burnett. După Brexit, va exista o creștere de aproximativ 220 de milioane de declarații, ceea ce înseamnă că biroul vamal ar necesita zeci de mii de agenți suplimentari, spune el. Mulți transportatori din UE ar putea elimina complet Marea Britanie din programele lor. „Nimeni nu vrea să facă parte din acest haos.” Chiar și întârzieri de doar 15 minute ar duce la cheltuieli suplimentare anuale de 850.000 de lire sterline pentru companiile de transport. Numeroase companii britanice din industria automobilelor și a produselor chimice au dezvoltat planuri de urgență pentru a transfera o parte din producția lor pe continent, dacă ar fi necesar.

CONTROALELE ISCTR

SEZONUL 01

CONTROALELE ISCTR este un reality show gândit special pentru internet, care este postat pe rețelele sociale de mare anvergură (Facebook, Youtube) dar și pe site-urile TIRMagazin.ro și PolitiaRutiera.ro.

CONTROALELE ISCTR: UN TOTAL DE PESTE 2,6 MILIOANE VIZUALIZARI

Episoadele primului reality show din transporturile românești

"CONTROALELE ISCTR" au devenit virale imediat după lansare și au acumulat peste două milioane de vizualizări pe Facebook.

Cel mai vizionat a fost episodul 07, care a ajuns la peste 1,5 MILIOANE de vizualizări.





CE TREBUIE SĂ FACĂ ROMÂNIA PENTRU A TRECE LA „TRANSPORTUL VERDE” ÎN TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI

Comisia Europeană a publicat un document în care ghidează statele membre ale UE referitor la modul în care trebuie să treacă la un transport rutier de marfă verde.

TIR Magazin a citit raportul și vă prezintă principalele prevederi:

Este vorba de Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi elaborat în 23 iulie 2023.

În dreptul Uniunii s-au stabilit deja obiective pentru combustibilii din surse regenerabile.

De exemplu, prin Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului se stabilește un obiectiv de 14% pentru cota de piață a combustibililor din surse regenerabile utilizați în transporturi, toate modurile de transport ar trebui abordate într-un singur act juridic, care ar trebui să ia în considerare o varietate de combustibili alternativi. Utilizarea tehnologiilor de propulsie cu zero emisii se află în stadii diferite de maturitate în diferitele moduri de transport și în diferitele state membre. În special, în sectorul rutier, se observă o adoptare rapidă a vehiculelor electrice cu baterie și a vehiculelor electrice hibride reîncărcabile.

Vehiculele alimentate cu hidrogen sunt, de asemenea, disponibile pe piață. În plus, nave mai mici alimentate cu hidrogen și cu baterii electrice, precum și trenuri alimentate cu hidrogen sunt utilizate în prezent în diferite proiecte și în cadrul

primelor operațiuni comerciale, preconizându-se o lansare comercială completă în următorii ani. În schimb, sectoarele aviației și transportului naval continuă să fie dependente de combustibilii lichizi și gazoși, întrucât se preconizează că soluțiile de propulsie cu zero emisii și cu emisii scăzute vor intra pe piață abia în jurul anului 2030 sau chiar și mai târziu, în special în sectorul aviației, fiind nevoie de mult timp înainte de comercializarea deplină.

Condiții minime ce trebuie îndeplinite

În sectorul transportului rutier greu, tehnologiile pentru camioanele alimentate cu metan lichefiat sunt pe deplin mature. Scenariile comune care stau la baza Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă și comunicarea Comisiei din 17 septembrie 2020 intitulată „Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030 – Investirea într-un viitor neutru din punct de vedere climatic, în interesul cetățenilor” („Planul privind obiectivul climatic”), precum și scenariile de modelare revizuite din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” sugerează un rol limitat al combustibililor gazoși, care vor fi din ce în ce mai decarbonizați în

transportul rutier cu vehicule grele, în special în segmentul transportului pe distanțe lungi.

În plus, se preconizează că vehiculele alimentate cu gaz petrolier lichefiat (GPL) și cu gaz natural comprimat (GNC), pentru care există deja o rețea suficientă de infrastructură în întreaga Uniune vor fi înlocuite treptat cu sisteme de propulsie cu zero emisii și, prin urmare, este considerată necesară doar o politică specifică limitată pentru instalarea infrastructurii pentru metan lichefiat care poate furniza, de asemenea, combustibili decarbonizați, pentru a elimina lacunele rămase în rețelele principale.

Prezentul regulament ar trebui să stabilească obiective minime obligatorii pentru instalarea de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului pentru vehiculele rutiere.

Cum se face încărcarea

O stație de reîncărcare este o instalație fizică pentru reîncărcarea vehiculelor electrice. Fiecare stație de reîncărcare are o putere de ieșire maximă teoretică, exprimată în kW, și are cel puțin un punct de reîncărcare care nu poate deservi în același timp mai mult de un vehicul.

Numărul de puncte de reîncărcare de



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**



la o stație de reîncărcare determină numărul de vehicule care pot fi reîncărcate în respectiva stație în orice moment. În cazul în care mai multe vehicule se reîncarcă la o stație de reîncărcare la un moment dat, puterea de ieșire maximă este împărțită între diferitele puncte de reîncărcare astfel încât puterea furnizată la fiecare punct de reîncărcare individual este mai mică decât puterea de ieșire a respectivei stații de reîncărcare.

Un grup de reîncărcare este format din una sau mai multe stații de reîncărcare situate într-un anumit loc, inclusiv, după caz, locurile de parcare specifice adiacente acestora. În ceea ce privește obiectivele stabilite în prezentul regulament pentru grupurile de reîncărcare, puterea de ieșire minimă necesară pentru grupurile de reîncărcare ar putea fi furnizată de una sau mai multe stații de reîncărcare.

Punctele de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului includ, de exemplu, punctele private de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului care sunt situate pe o proprietate publică sau privată, cum sunt parcurile publice sau parcurile supermarketurilor. Un punct de reîncărcare sau de realimentare situat pe o proprietate privată accesibilă publicului ar trebui considerat ca fiind accesibil publicului și în cazurile în care accesul este

limitat la un anumit grup general de utilizatori, de exemplu la clienți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare pentru sistemele de folosire în comun a autoturismelor ar trebui considerate accesibile publicului numai dacă permit în mod explicit accesul utilizatorilor terți. Punctele de reîncărcare sau de realimentare situate pe o proprietate privată, la care accesul este limitat la un grup restrâns și determinat de persoane, cum ar fi locurile de parcare dintr-o clădire de birouri la care au acces numai angajații sau persoanele autorizate, ar trebui să nu fie considerate puncte de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului.

Distribuția a fost inegală

Instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele electrice ușoare a fost inegală la nivelul Uniunii. Distribuția inegală persistentă a infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului ar pune în pericol adoptarea vehiculelor electrice ușoare, limitând astfel conectivitatea în întreaga Uniune. Persistența divergențelor în ceea ce privește ambițiile și abordările politice la nivel național împiedică tranziția sustenabilă atât de necesară a sectorului transporturilor și nu contribuie la crearea pe termen lung a certitudinii necesare pentru investiții

substanțiale pe piață. Prin urmare, obiectivele minime obligatorii pentru statele membre la nivel național ar trebui să ofere orientări de politică și să completeze cadrele naționale de politică. Respectiva abordare ar trebui să combine obiectivele bazate pe parcul de vehicule național cu obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T.

Obiectivele bazate pe parcul de vehicule național ar trebui să asigure faptul că utilizarea vehiculelor electrice ușoare în fiecare stat membru este corelată cu instalarea unei infrastructuri suficiente de reîncărcare accesibile publicului. Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua TEN-T ar trebui să asigure acoperirea integrală în ceea ce privește punctele de reîncărcare de-a lungul principalelor rețele rutiere ale Uniunii și, astfel, să asigure o călătorie ușoară și fără probleme în întreaga Uniune.

Cum arată harta punctelor de încărcare

Punerea în aplicare de către statele membre a obiectivelor bazate pe parcul de vehicule național ar trebui să asigure instalarea unui număr suficient de puncte de reîncărcare accesibile publicului într-un mod care să garanteze, de asemenea, accesibilitatea punctelor de reîncărcare pe întregul lor teritoriu, mai ales în stațiile de transport



public, precum terminalele pentru pasageri din porturi, aeroporturile sau gările.

Instalarea acestor puncte de reîncărcare accesibile publicului este deosebit de importantă în zonele rezidențiale unde parcarea în afara drumurilor publice este limitată și în zonele în care, de regulă, vehiculele sunt parcate pe perioade îndelungate. Un număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă accesibile publicului destinate vehiculelor electrice ușoare ar trebui, de asemenea, să fie instalate pentru a spori confortul consumatorilor, în special în cadrul rețelei TEN-T, pentru a asigura conectivitatea transfrontalieră deplină și pentru a permite vehiculelor electrice să circule în întreaga Uniune.

Este important ca instalarea infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului să fie în primul rând rezultatul investițiilor de pe piața privată. Totuși, statele membre ar trebui, sub rezerva normelor Uniunii privind ajutoarele de stat, să poată sprijini instalarea infrastructurii de reîncărcare necesare accesibile publicului în cazurile în care, din cauza condițiilor de piață, este necesar sprijin public până la instituirea unei piețe pe deplin concurențiale.

15% procentul magic

În funcție de circumstanțele specifice dintr-un stat membru, cerințele în ceea ce privește nivelul puterii de ieșire totale fixe care trebuie furnizată prin intermediul stațiilor de reîncărcare accesibile publicului pentru fiecare vehicul electric ușor cu baterie înmatriculat în statul membru respectiv ar putea să nu mai fie justificate atunci când cerințele respective ar putea avea efecte negative prin descurajarea investițiilor private sau, în special, prin generarea unei oferte excedentare pe termen mediu.

Riscul unor astfel de efecte negative ar putea apărea ca urmare a instalării unui număr mare de puncte de reîncărcare private. Nevoile utilizatorilor sau rata de utilizare a stațiilor de reîncărcare accesibile publicului ar putea fi mai mici în comparație cu ipotezele inițiale, cu consecința că puterea de ieșire totală disponibilă prin intermediul stațiilor de reîncărcare accesibile publicului atinge un nivel disproporționat de ridicat în comparație cu utilizarea efectivă a acestor stații. În astfel de cazuri, statul membru în cauză ar trebui să poată solicita autorizarea de a aplica cerințe mai reduse decât cele prevăzute în prezentul regulament în ceea ce privește

nivelul puterii de ieșire totale sau să nu mai aplice astfel de cerințe. Pentru ca statul membru să poată face o astfel de cerere, ponderea vehiculelor electrice ușoare cu baterie în raport cu parcul total de vehicule ușoare înmatriculate în statul membru ar trebui să fi atins cel puțin 15 %, iar statul membru ar trebui să își justifice în mod corespunzător cererea.

Nu există rețea pentru vehicule grele

Vehiculele electrice grele au nevoie de o infrastructură de reîncărcare diferită de cea a vehiculelor electrice ușoare. Cu toate acestea, în momentul de față în Uniune aproape că nu există deloc o infrastructură accesibilă publicului pentru vehiculele electrice grele, iar instalarea unei astfel de infrastructuri trebuie accelerată.

O abordare combinată a obiectivelor bazate pe distanță de-a lungul rețelei TEN-T, cu o distincție adecvată între rețeaua centrală TEN-T și rețeaua globală TEN-T, a obiectivelor privind infrastructura de reîncărcare peste noapte și a obiectivelor pentru nodurile urbane ar trebui să asigure stabilirea unei acoperiri suficiente a infrastructurii de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele



electrice grele, pentru a sprijini creșterea preconizată a cotei de piață a vehiculelor electrice grele cu baterie.

Un număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă accesibile publicului destinate vehiculelor grele ar trebui să fie instalate de-a lungul rețelei TEN-T pentru a asigura conectivitatea deplină în întreaga Uniune. Infrastructura respectivă ar trebui să aibă o putere de ieșire suficientă pentru ca vehiculele grele să se reîncarce în timpul legal de pauză al conducătorului auto. Pentru a ține seama de timpul necesar pentru planificarea, proiectarea și punerea în aplicare a infrastructurii de reîncărcare, care ar putea include extinderea sau modernizarea rețelei de energie electrică în anumite zone, achiziționarea de terenuri, autorizarea de mediu și, dacă este necesar, atribuirea de contracte de achiziții publice, precum și pentru a se adapta la adoptarea treptată a vehiculelor electrice grele, infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului pentru astfel de vehicule ar trebui să fie instalată treptat începând din 2025, cu obiectivul de a acoperi întreaga rețea TEN-T până în 2030. În scopul instalării infrastructurii de reîncărcare de-a lungul rețelei rutiere TEN-T, toate stațiile de reîncărcare care se instalează de-a lungul rețelei rutiere TEN-T ar trebui să fie situate pe un drum din rețeaua TEN-T sau la o distanță de cel mult 3 km pe șosea de cea mai apropiată ieșire a unui

drum TEN-T.

Ce e de făcut

Unele state membre sunt în curs de modernizare a tronsoanelor rețelei TEN-T pentru a îndeplini cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului. În acest context, statele membre ar trebui să depună eforturi pentru a se asigura că cerințele pentru instalarea infrastructurii de reîncărcare și de realimentare de-a lungul rețelei TEN-T, prevăzute în prezentul regulament, sunt puse în aplicare în mod cuprinzător, pentru a evita deprecierea activelor, și într-un mod care să asigure o punerea în aplicare coordonată a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 și a prezentului regulament.

În prezent, se elaborează noi standarde privind infrastructura de reîncărcare pentru vehiculele electrice grele. Prin urmare, Comisia ar trebui să aibă în vedere creșterea puterii de ieșire individuale a stațiilor de reîncărcare din grupurile de reîncărcare după ce vor fi disponibile noile specificații tehnice comune.

Infrastructura pentru camioanele care fac livrări

Infrastructura de reîncărcare de-a lungul rețelei TEN-T ar trebui completată cu o infrastructură de reîncărcare rapidă accesibilă publicului în nodurile urbane. Această infrastructură este necesară în special pentru a oferi posibilități

de încărcare pentru camioanele de livrare și pentru încărcarea la destinație pentru camioanele pe distanțe lungi.

Totuși, punctele de reîncărcare pentru vehiculele electrice ușoare din zonele urbane ar trebui să se încadreze în obiectivul bazat pe parcul de vehicule național. Pe lângă punctele de reîncărcare rapidă de-a lungul rețelei TEN-T și în nodurile urbane, vehiculele electrice grele ar trebui, de asemenea, să poată utiliza infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului pentru reîncărcarea pe timpul nopții de-a lungul rețelei principale de transport, pentru a sprijini în mod specific electrificarea sectorului transportului pe distanțe lungi.

Pentru a evita investițiile care ar fi disproporționate în comparație cu traficul pe unele drumuri din rețeaua TEN-T în cazurile în care instalarea infrastructurii de reîncărcare nu poate fi justificată în termeni de rentabilitate socio-economică, statele membre ar trebui să poată prevedea că un grup de reîncărcare accesibil publicului deservește ambele direcții de deplasare, cu condiția să fie îndeplinite celelalte cerințe aplicabile în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, puterea de ieșire totală a grupului de reîncărcare și numărul de puncte de reîncărcare din grupurile de reîncărcare care sunt aplicabile pentru o singură direcție de deplasare. În mod alternativ, statele membre ar trebui să poată reduce



puterea de ieșire totală a grupurilor de reîncărcare destinate vehiculelor electrice ușoare sau vehiculelor electrice grele situate de-a lungul rețelei rutiere TEN-T cu trafic scăzut de vehicule electrice ușoare sau, respectiv, de vehicule electrice grele. În același scop, statele membre ar trebui, de asemenea, să poată permite o distanță maximă mai mare între grupurile de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice ușoare sau vehiculelor electrice grele de-a lungul drumurilor din rețeaua centrală TEN-T cu trafic foarte scăzut. Instalarea infrastructurii de reîncărcare pentru vehiculele electrice grele este la fel de importantă în amplasamente private care nu sunt accesibile publicului, cum ar fi în autobazele private și în centrele logistice, pentru a asigura încărcarea peste noapte și la destinație. Autoritățile publice ar trebui să aibă în vedere luarea de măsuri în contextul stabilirii cadrelor lor naționale de politică revizuite pentru a se asigura că se furnizează infrastructura adecvată pentru încărcarea peste noapte și la destinație a vehiculelor electrice grele.

Nevoia de transparență

Transparența prețurilor este esențială pentru a asigura reîncărcarea și realimentarea fără întreruperi și cu ușurință. Utilizatorilor de vehicule alimentate cu combustibili alternativi ar trebui să li se furnizeze informații exacte privind prețurile înainte de începerea sesiunii de reîncărcare sau de realimentare. Prețul ar trebui comunicat într-un mod clar structurat pentru a permite utilizatorilor finali să

identifice diferitele componente ale prețului perceput de operator atunci când calculează prețul unei sesiuni de reîncărcare sau de realimentare și pentru a anticipa costul total. Operatorilor stațiilor de reîncărcare ar trebui să li se permită, de asemenea, să perceapă taxe suplimentare, printre altele, pentru a evita blocarea folosirii punctului de reîncărcare de către alți utilizatori, atât timp cât respectivele taxe sunt clar indicate și comunicate înainte de începerea sesiunii de reîncărcare.

În cazul în care prețul pentru reîncărcarea ad-hoc este indicat pe o pagină web dedicată, acesta ar trebui să fie indicat în mod clar pe aceeași pagină web cu pagina utilizată pentru plata sesiunii. Stabilirea unor cerințe pentru operatori și furnizorii de servicii de mobilitate ar oferi garanții și previzibilitate pentru consumatori și ar contribui astfel la asigurarea încrederii în etapele inițiale ale adoptării mobilității electrice. Aceasta ar încuraja, de asemenea, adoptarea rapidă a vehiculelor electrice cu baterie și a celor alimentate cu hidrogen, care este esențială pentru realizarea ambițiilor sporite în materie de climă ale Uniunii și a priorităților stabilite în comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 intitulată „Pactul verde european”. Prețurile ar trebui să fie rezonabile și să nu depășească costurile suportate plus o marjă de profit rezonabilă. Aceste cerințe privind prețurile nu ar duce atingerea dreptului statelor membre de a stabili prețul unitar aplicabil al energiei electrice perceput de la o stație de reîncărcare în conformitate cu Directiva 98/6/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

O piață slabă

În prezent, vehiculele alimentate cu hidrogen au rate foarte scăzute de pătrundere pe piață. Cu toate acestea, instalarea unei infrastructuri suficiente de realimentare cu hidrogen este esențială pentru a permite utilizarea pe scară largă a vehiculelor alimentate cu hidrogen, astfel cum se prevede în comunicarea Comisiei din 8 iulie 2020 intitulată „O strategie pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic”.

În prezent, există puncte de realimentare cu hidrogen instalate doar în câteva state membre și, în mare parte, ele nu sunt adecvate pentru vehiculele grele. Prin urmare, nu este posibil ca vehiculele alimentate cu hidrogen să circule în întreaga Uniune. Obiectivele obligatorii de instalare a punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului ar trebui să asigure, în întreaga rețea centrală TEN-T, o rețea suficient de densă de puncte de realimentare cu hidrogen pentru a permite deplasarea fără probleme a vehiculelor ușoare și grele alimentate cu hidrogen în întreaga Uniune. Pentru instalarea infrastructurii de realimentare cu hidrogen de-a lungul rețelei TEN-T, toate stațiile de realimentare cu hidrogen care urmează să fie instalate de-a lungul rețelei rutiere TEN-T ar trebui să fie situate pe rețeaua rutieră TEN-T sau la cel mult 10 km pe șosea de cea mai apropiată ieșire a unui drum TEN-T.

Ce se întâmplă cu vehiculele pe hidrogen

Utilizatorii de vehicule alimentate cu combustibili alternativi ar trebui



să poată reîncărca sau realimenta ad-hoc și să poată plăti cu ușurință și comod la toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, fără a fi nevoie să încheie un contract cu operatorul punctului de reîncărcare sau de realimentare sau cu un furnizor de servicii de mobilitate.

Prin urmare, pentru reîncărcarea sau realimentarea ad-hoc, toate punctele de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului ar trebui să accepte instrumente de plată care sunt utilizate pe scară largă în Uniune și, în special, plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru serviciile de plată. În ceea ce privește infrastructura instalată înainte de data aplicării prezentului regulament, aplicarea acestor cerințe ar trebui amânată.

Această metodă de plată ad-hoc ar trebui să fie întotdeauna la dispoziția consumatorilor, chiar și atunci când se oferă plăți pe bază de contract la punctul de reîncărcare sau de realimentare

Vehiculele alimentate cu hidrogen ar trebui să poată fi realimentate la destinație sau în apropierea acesteia, care se află de obicei într-o zonă urbană. Pentru a se asigura că realimentarea la destinație accesibilă publicului este posibilă cel puțin în principalele zone urbane, astfel de stații de realimentare cu hidrogen ar trebui să fie prevăzute în toate nodurile urbane, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013. În nodurile urbane, autoritățile publice ar trebui să aibă în vedere instalarea stațiilor de realimentare cu hidrogen în nodurile multimodale, deoarece acestea reprezintă o destinație tipică pentru vehiculele grele și ar putea, de

asemenea, să furnizeze hidrogen pentru alte moduri de transport, cum ar fi transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare.

Ar trebui să fie posibil ca o stație de realimentare cu hidrogen accesibilă publicului, situată în interiorul unui nod urban, să fie luată în considerare pentru îndeplinirea cerinței privind TEN-T, cu condiția ca obiectivul în materie de capacitate să fie atins.

În acest stadiu incipient al introducerii pe piață, există încă un anumit grad de incertitudine cu privire la tipul de vehicule care vor intra pe piață și la tipul de tehnologii care vor fi utilizate pe scară largă. În strategia pentru hidrogen, pentru o Europă neutră climatic, segmentul vehiculelor grele a fost identificat ca fiind segmentul cel mai predispus să introducă în masă de la început vehicule alimentate cu hidrogen.

Prin urmare, infrastructura de realimentare cu hidrogen ar trebui să se concentreze, inițial, asupra acestui segment, permițând în același timp vehiculelor ușoare să se alimenteze la stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului. Pentru a asigura interoperabilitatea, toate stațiile de hidrogen accesibile publicului ar trebui să furnizeze cel puțin hidrogen în stare gazoasă la o presiune de 700 bari. Instalarea infrastructurii ar trebui să țină seama, totodată, de apariția unor noi tehnologii, cum ar fi cea privind hidrogenul lichid, care permit alimentarea unei game mai largi de vehicule grele și se preconizează că vor reprezenta opțiunea tehnologică preferată de unii producători de vehicule.

DECIZIILE CONSILIULUI

Articolul 4

Obiective pentru infrastructura de

reîncărcare destinată vehiculelor electrice grele

(1) Statele membre asigură o acoperire minimă a punctelor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele de pe teritoriul lor.

În acest scop, statele membre se asigură că:

(a) până la 31 decembrie 2025, de-a lungul a cel puțin 15% din lungimea rețelei rutiere TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor electrice grele, iar fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 1.400 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW.

(b) până la 31 decembrie 2027, de-a lungul a cel puțin 50% din totalul rețelei rutiere TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, iar fiecare grup de reîncărcare:

(i) situat de-a lungul rețelei rutiere centrale TEN-T furnizează o putere de ieșire de cel puțin 2 800 kW și include cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

(ii) situat de-a lungul rețelei rutiere globale TEN-T furnizează o putere de ieșire de cel puțin 1 400 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

(c) până la 31 decembrie 2030, de-a lungul rețelei rutiere centrale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele,



la o distanță maximă de 60 km între ele, iar fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 3600 kW și include cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

(d) până la 31 decembrie 2030, de-a lungul rețelei rutiere globale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, situate la o distanță maximă de 100 km între ele, iar fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 1500 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW

(e) până la 31 decembrie 2027, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, sunt instalate cel puțin două stații de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele electrice, cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 100 kW;

(f) până la 31 decembrie 2030, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, sunt instalate cel puțin patru stații de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, cu o putere de ieșire

individuală de cel puțin 100 kW;

(g) până la 31 decembrie 2025, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin 900 kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;

(h) până la 31 decembrie 2030, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin 1800 kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW.

DECIZII CE PRIVESC VEHICULELE GRELE

Articolul 4

Obiective pentru infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice grele

(1) Statele membre asigură o acoperire minimă a punctelor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele de pe teritoriul lor.

În acest scop, statele membre se

asigură că:

(a) până la 31 decembrie 2025, de-a lungul a cel puțin 15% din lungimea rețelei rutiere TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor electrice grele, iar fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 1400 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

(b) până la 31 decembrie 2027, de-a lungul a cel puțin 50% din totalul rețelei rutiere TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, iar fiecare grup de reîncărcare:

(i) situat de-a lungul rețelei rutiere centrale TEN-T furnizează o putere de ieșire de cel puțin 2800 kW și include cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

(ii) situat de-a lungul rețelei rutiere globale TEN-T furnizează o putere de ieșire de cel puțin 1400 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel



puțin 350 kW;
 (c) până la 31 decembrie 2030, de-a lungul rețelei rutiere centrale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, la o distanță maximă de 60 km între ele, iar fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 3600 kW și include cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;
 (d) până la 31 decembrie 2030, de-a lungul rețelei rutiere globale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, situate la o distanță maximă de 100 km între ele, iar fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 1 500 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;
 (e) până la 31 decembrie 2027, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, sunt instalate cel puțin două stații de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele electrice, cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 100 kW;

(f) până la 31 decembrie 2030, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, sunt instalate cel puțin patru stații de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 100 kW;
 (g) până la 31 decembrie 2025, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin 900 kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;
 (h) până la 31 decembrie 2030, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin 1800 kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW.

(2) Calcularea procentului din lungimea rețelei rutiere TEN-T menționat la alineatul (1) literele (a) și (b) se bazează pe următoarele elemente:

(a) pentru calcularea numărului: lungimea totală a rețelei rutiere

TEN-T pe teritoriul statului membru;
 (b) pentru calcularea numărătorului: lungimea cumulată a tronsoanelor rețelei rutiere TEN-T dintre două grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele care îndeplinesc cerințele prevăzute la litera (a) sau, respectiv, litera (b) de la alineatul (1), excluzând orice tronson al rețelei rutiere TEN-T dintre două din aceste grupuri de reîncărcare care se află la o distanță mai mare de 120 km unul de celălalt.

(3) Un singur grup de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor grele electrice poate fi instalat de-a lungul rețelei rutiere TEN-T pentru ambele direcții de deplasare, cu condiția ca:

(a) grupul de reîncărcare respectiv să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare;
 (b) grupul de reîncărcare să fie semnalizat în mod adecvat și
 (c) cerințele stabilite la alineatul (1) în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, puterea de ieșire totală a grupului de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare și puterea de ieșire a



punctelor unice aplicabile pentru o singură direcție de deplasare să fie respectate pentru ambele direcții de deplasare.

(4) Prin derogare de la alineatul (1) de la prezentul articol, de-a lungul drumurilor din rețeaua TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 2000 de vehicule grele și dacă instalarea infrastructurii nu poate fi justificată în ceea ce privește rentabilitatea socio-economică, statele membre pot prevedea ca un grup de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor electrice grele să deservească ambele direcții de deplasare, cu condiția ca cerințele prevăzute la alineatul (1) de la prezentul articol să fie îndeplinite în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, puterea de ieșire totală a grupului de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare și puterea de ieșire a punctelor unice de reîncărcare aplicabile pentru o singură direcție de deplasare, și ca grupul de reîncărcare respectiv să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare și să fie semnalizat în mod adecvat.

Statele membre înștiințează Comisia

cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15.

(5) Prin derogare de la alineatul (1) de la prezentul articol, de-a lungul drumurilor din rețeaua TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 2000 de vehicule grele și dacă instalarea infrastructurii nu poate fi justificată în ceea ce privește rentabilitatea socio-economică, statele membre pot reduce cu până la 50 % puterea de ieșire totală a unui punct de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor electrice grele, necesară în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol, cu condiția ca grupul de reîncărcare respectiv să deservească o singură direcție de deplasare și ca celelalte cerințe prevăzute la alineatul (1) de la prezentul articol în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare și puterea de ieșire a punctelor de reîncărcare unice să fie respectate.

Statele membre înștiințează Comisia

cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15.

(6) Prin derogare de la cerința referitoare la distanța maximă de 60 km dintre grupurile de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, prevăzută la alineatul (1) litera (c) de la prezentul articol, statele membre pot permite o distanță mai mare, de până la 100 km, pentru astfel de grupuri de reîncărcare de-a lungul drumurilor rețelei centrale TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total de mai puțin de 800 de vehicule grele, cu condiția ca distanța dintre punctele de reîncărcare să fie semnalizată în mod adecvat. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la cazurile în care au făcut uz de derogările menționate la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15.

PODUL DE LA BRĂILA - SEMNALIZARE RUTIERĂ DEZASTRUOASĂ

Podul de peste Dunăre de la Brăila a intrat în reparații la doar două luni de la inaugurare. Compania de construcții Webuild a început să decoperteze asfaltul vălurit.

Primele semne ale calității execrabile a construcției au apărut la testele statice și dinamice, la care a fost supus podul, care au avut loc începând cu 12 iunie 2023. Mai multe toroane, cabluri împletite din mai multe fire, care susțin greutatea podului, s-au rupt.

Apoi imagini incredibile cu cea mai înaltă și cea mai scumpă construcție din România au apărut în spațiul public la finalul lunii august 2023. „Golden Gate”-ul de la Brăila, inaugurat de nici două luni, se deșurubează cu mâinile goale. Locuitorii din zonă au

surprins în imagini cum șuruburile se desprind din parapeții de pe margine.

Veșnic nevinovată, CNAIR a dat atunci vina pe neglijența constructorilor, dar a mai afirmat că nu există niciun pericol ca podul să se prăbușească.

ASOCIEREA M.I.P.A.



RAPORT DE NECONFORMITATE,
Nr. 97 din 15 iunie 2023

Beneficiar: C.N.A.L.R. S.A.	Contract nr. 92/1819 / 14 ianuarie 2020
Lucrarea: Supervizarea Proiectării și Execuției Podului Suspendat peste Dunăre în zona Brăila	
Consultant: Asocierea SC METROUL SA – SC ITALROM INGINERIE INTERNATIONALA SRL – SC PEGASO INEGNERIA SRL – SC AREX LIDER COMPANY SRL	
Antreprenor: Asocierea WEBUILD SPA – IHI INFRASTRUCTURE SYSTEMS CO., LTD	
CATEGORIA DE LUCRARE la care se referă neconformitatea: (nume și cod)	Cablu principal Nord și cablu principal Sud în Bloc Ancoraj Brăila și Bloc Ancoraj
OBIECT / ZONA DE LUCRU în care a fost constatată neconformitatea:	Camere superioare: Bloc Ancoraj Nord Brăila, Bloc Ancoraj Sud Brăila, Bloc Ancoraj Nord Jijila și Bloc Ancoraj Sud Jijila
DESCRIEREA NECONFORMITĂȚII ȘI PRESCRIȚIA FAȚĂ DE CARE SE RAPORTEAZĂ:	
<p>În urma inspecției personalului de specialitate al Inginerului în interiorul celor 4 camere superioare a blocurilor de ancoraj (Bloc Ancoraj Nord Brăila, Bloc Ancoraj Sud Brăila, Bloc Ancoraj Nord Jijila și Bloc Ancoraj Sud Jijila), în perioada 12 - 14 iunie 2023 în care au fost efectuate teste statice la podul suspendat, au fost constatate fire discontinue aparținând cablului principal (două camere bloc ancorare nord Brăila și 2 camere bloc ancorare sud Jijila).</p> <p>Se menționează că în camera superioară Bloc Ancoraj Nord Brăila, camera superioară Bloc Ancoraj Sud Brăila și camera superioară Bloc Ancoraj Nord Jijila, până la data prezentului, cablurile au fost reparate prin metoda îmbinării deja folosită la instalarea firelor aparținând cablului principal. Remedierile au fost constatate inspectând manșoanele de îmbinare, care anterior testelor statice nu existau. Nu a putut fi identificat cu exactitate numărul firelor remediate, întrucât accesul către camera blocurilor de ancorare este în curs de execuție.</p> <p>Din fotografiile făcute de la distanță se pot estima între 4 și 10 remedieri de îmbinări de fire în fiecare din cele 4 camere superioare a celor 2 Blocuri de Ancorare.</p> <p>Se menționează că remedierile au fost efectuate fără a fi susținute de informații din partea Antreprenorului, respectiv Procedură Tehnică de Execuție supusă spre aprobare.</p>	
Anexă foto la cele menționate mai sus.	
Consultanță (rol): Inginer constructor specializare poduri (nume și semnătură) SILVIU CONCIU-TUȘER SILVIU DIRIGINTE DE ȘANTIER AUT. NR. 00025099 DOMENIU SUBDOMENII 3.1	Consultanță (rol): Coordonator de Proiect Adj2 (nume și semnătură) Bogdan Marian ANDREI
Raprezentantul Antreprenorului: (nume și semnătură)	Responsabilul Tehnic cu Execuția (RTE): (nume și semnătură)
Data:	Data:
Acțiuni corective ce urmează a fi întreprinse:	



La începutul lunii august 2023, după câteva zile caniculare, șoferii care traversau podul au început să se plângă de faptul că asfaltul are denivelări.

Mai apoi, în prima parte a lunii septembrie 2023, au ieșit la iveală și problemele semnalizării rutiere de pe pod.

Panourile de orientare sunt făcute din profile de tablă de oțel de 1 mm grosime, în loc să fie din profile din aluminiu de 2 mm grosime. Astfel, în cel mult doi-trei ani, vom asista la o corodare accentuată a



cazul Podului de la Brăila, numai țeava are 4 kg pe metru liniar.

Există și o adresă trimisă de CNAIR, în acest sens, care interzice montarea balizelor antiiorbire pe țeavă metalică, ele trebuind să fie montate direct pe parapet pentru a nu îl îngreuna.

Potrivit adresei nr.

6/2824/17.07.2023, "pentru fixarea panourilor antiiorbire pe parapetul deformabil din metal:

- sistemul de prindere pentru fixarea panourilor antiiorbire pe parapetul deformabil din metal trebuie să fie un ansamblu format din bride din material plastic, care se fixează cu șuruburi, piulițe și șaibe, asigurând legătura între



panourilor cauzată de atmosfera umedă.

Stâlpii de susținere ai indicatoarelor de la pod au început să cadă. Fundația lor este de toată jena.

Panourile verzi antiiorbire sunt montate pe niște țevi metalice, care, la rândul lor, sunt montate pe parapet, încălcând grav prevederile standardului european în domeniu, SR EN 1317, care nu permite îngreunarea metruului liniar de parapet cu mai mult de 2 kg. În



panoul antiorbire și parapetul de metal (prindere directă pe lisa de parapete);".

Cu alte cuvinte, NU PE ŢEVI METALICE, așa cum este la Podul de la Brăila!

Despre marcaje ce să mai vorbim? Cum e turcu' și pistolu'! Ele respectă "calitatea lucrărilor". Adică PRAFI!!

Vă lăsăm, stimați cititori să admirați, în videoclipul de mai jos, calitatea marcajelor așternute de GIROD.

Toate soluțiile tehnice implementate au fost alese exclusiv de WEBUILT. La semnalizare s-a mers numai cu controversata firmă

Girod Semnalizare Rutieră SRL din Timișoara, responsabilă sută la sută pentru soluțiile "năstrușnice" ale semnalizării rutiere ale Podului de la Brăila.

Sigur, nu numai firmele constructoare din asocieria Webuild – IHI Infrastructure Systems Co.,Ltd. sunt vinovate de calitatea proastă a lucrărilor, ci și consultantul, adică cel care a supervizat pe bani grei lucrarea și a acceptat să dea în plată lucrările de proastă calitate.

CNAIR a anunțat, în ianuarie, că a semnat contractul "Supervizarea Proiectării și Execuției Podului suspendat peste Dunăre în zona

Brăila" cu asocierea Metroul - Italrom Inginerie Internationala - Sistema Ingegneria - Arex Lider Company, valoarea contractului fiind de 35,16 milioane lei fără TVA. Trebuie precizat faptul că, la firma Metroul, una dintre cele din asocieria care a câștigat contractul de consultanță, lucrează acum Narcis Neaga, fostul director general al CNAIR/ CNADNR, responsabil direct de celebra "autostradă prăbușită", adică lotul trei al autostrăzii Sebeș-Deva, între Săliște și Cunța.

Mobilizarea constructorului: slabă

Drumurile de legătură (varianta lungă pe la Jijila) între Brăila și Tulcea nu vor fi deschise până la sfârșitul anului, mobilizarea constructorului WeBuild (Italia) fiind „slabă”, potrivit unei informații a CNAIR. Podul peste Dunăre de la Brăila a fost deschis circulației pe 6 iulie, dar fără a fi și recepționat, iar traficul este permis doar pe varianta scurtă până la Măcin, proiectul complet însemnând în total 24 de kilometri (19 km varianta lungă cu 4 benzi/ 4 km varianta scurtă).

Varianta lungă pe la Jijila (11 km), care face legătura între Podul peste Dunăre și DN 22 Măcin–Jijila–Tulcea, este la 85% execuție, dar șansele de finalizare până la sfârșitul anului sunt destul de mici, a transmis CNAIR.

„Mobilizare slabă a antreprenorului WeBuild pe șantierul drumurilor de legătură din cadrul proiectului Podului Suspendat peste Dunăre de la Brăila! Stadiul fizic al lucrărilor la drumurile de legătură a ajuns la 85%, dar mobilizarea în șantier este slabă și sunt șanse mici ca lucrările să fie finalizate în termenul asumat de antreprenor, respectiv sfârșitul anului 2023”, sunt precizările CNAIR.

- parapetele se vor prevedea cu element de capăt pe zonele unde acesta nu este continuu;
- la achiziția parapetului se vor avea în vedere prevederile "Normativului pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi - AND 593", precum și a standardelor SR EN 1317/1-5;

- în conformitate cu prevederile SR-EN 12676-1/2003 și condițiile de trafic de pe drumurile pe care se montează balizele antiorbire, în vederea asigurării protecției conducătorilor vehiculelor grele și ușoare de razele incidente ale oricărui vehicul care circulă din sens opus, sistemele antiorbire (incluzând parapetul de siguranță și elementele/balizele antiorbire), trebuie să aibă o înălțime minimă măsurată de la sol de 1,67 m;

- amplasarea balizelor antiorbire trebuie să se facă astfel încât să se respecte prevederile punctelor 4.5.2, respectiv 4.5.3 din SR-EN 12676-1/2003;

- panourile antiorbire trebuie confecționate conform SR EN 12676-1:2003 și SR EN 12676-1/A1:2004 și să aibă culoare verde. Suprafața exterioară a panoului trebuie să fie netedă exceptând inscripțiile pentru identificare și nervurile pentru rigidizare;

- panoul antiorbire trebuie să fie confecționat dintr-un material rezistent la acțiunea razelor ultraviolete. Textul C.N.A.I.R. va fi inscripționat vizibil pe panoul antiorbire în structura materialului plastic prin litere în relief;

- Sistemul de prindere al panoului antiorbire trebuie realizat în două variante:

* pentru fixarea panourilor antiorbire pe parapetul deformabil din metal:

- sistemul de prindere pentru fixarea panourilor antiorbire pe parapetul deformabil din metal trebuie să fie un ansamblu format din bride din material plastic care se fixează cu șuruburi, piulițe și șaibe, asigurând legătura între panoul antiorbire și parapetul de metal (prindere directă pe lisa de parapete);

- bridele de prindere trebuie să fixeze panoul antiorbire prin intermediul unor organe de asamblare standardizate din oțel zincat: șurub, șaibă plată, piulița și bolțuri blocare;

* pentru fixarea panourilor antiorbire pe parapetul din beton:

- sistemul de prindere pentru fixarea panourilor antiorbire pe parapetul din beton trebuie să fie realizat din tablă de oțel zincată. Fixarea pe parapet se va face cu dibluri și șuruburi;

- se va solicita o garanție de 24 luni în condiții normale de depozitare și exploatare;

- ofertantul trebuie să prezinte declarația de performanță emisă de producător, pentru panourile antiorbire, emise de instituțiile abilitate și valabile la data depunerii ofertelor;

- pentru eventualele necorelări între planurile de situație prezentate și teren, răspunde proiectantul lucrării.

Prezentul aviz este emis pentru: "Proiectare și Execuție Autostrada Brașov – Târgu Mureș – Cluj – Oradea, Subsecțiunea 3A2: Nădășelu – Mihăiești km 8+700 – km 25+500-Proiect parapete și elemente de protecție antiorbire".

Nerespectarea condițiilor impuse prin prezentul aviz atrage anularea de drept a acestuia.

Director D.S.C.M.T.,
ing. CRISTIAN ANDREI

Mian 14.07.2023

**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