

INVESTIGATORUL'S



TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI ÎN 2022

PG.04



FEBRUARIE 2023
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



STEFANO ALBAROSA,
CEO CEFIN TRUCKS
PG.08



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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



Adresa redacției:

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

Director general :

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

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu 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.



Revista TIR este
semnată de
Cartea Europeană a
Siguranței Rutiere

S u m a r



12 IVECO ÎNCEPE
TESTAREA PE
DRUMURILE PUBLICE
A CAMIOANELOR
AUTONOME



14 CEFIN TRUCKS A
LIVRAT 65 DE VEHICULE
MUNICIPALE FORD
TRUCKS CĂTRE
SUPERCOM PENTRU A FI
FOLOSITE ÎN JUDEȚUL
CLUJ



20 MIGRAREA ȘOFERILOR
PROFESIONIȘTI SPRE
VEST- TRANSPORTATORI
ÎN CONSTRUCȚII, EP. 07



22 SCHMITZ CARGOBULL -
NUMĂRUL 1 LA CEREREA
DE REMORCI SECOND-
HAND ÎN GERMANIA



ANUL 2022 ÎN TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI

Intrarea într-un nou an este un motiv de bilanț. APIA a prezentat numărul de camioane și vehicule comerciale care s-au vândut în anul care tocmai s-a încheiat.

S-au vândut un total de 21.710 de vehicule comerciale cu 7% mai puțin ca în 2021.

Au fost vândute 7.731 vehicule comerciale peste 3,5 tone, cu 15% mai multă ca în 2021 (6.679).

S-au vândut 2.318 autocare și minibus, în creștere cu 8%.

S-au vândut 7.223 de camioane NOI cu 15% mai mult ca în 2021

ATP - 15

DAF - 1.047

Ford Trucks - 670

Iveco - 431

MAN - 1.032

Mercedes - 1.720

Renault - 573

Scania - 491

Volvo - 1.237

Un trimestru IV, slab

Referitor la înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul mărfurilor, în trimestrul IV 2022, comparativ cu trimestrul III al anului 2021, au fost înregistrate scăderi la categoria autocamioane (inclusiv vehicule rutiere pentru scopuri speciale) cu 17,2% și creșteri la categoria autotractoare cu 11,2% și la categoria remorci și semiremorci cu 3,3%.

Înmatriculările noi de vehicule rutiere noi pentru transportul mărfurilor au înregistrat creștere la categoria

autotractoare cu 45,1% și scăderi la categoria autocamioane (inclusiv vehicule rutiere pentru scopuri speciale) cu 12,8% și la categoria remorci și semiremorci cu 0,6%.

Față de trimestrul III 2022, în trimestrul IV 2022, înmatriculările noi de vehicule rutiere au înregistrat scădere cu 12,5% la vehiculele pentru transportul pasagerilor și cu 10,9% la vehiculele pentru transportul mărfurilor.

Vehiculele rutiere clasificate în conformitate cu Normele europene de poluare, înmatriculate în circulație, cuprindeau, la sfârșitul trimestrului IV 2022, în proporție de 59,9%, vehicule cu normele de poluare Euro 4, Euro 5 sau Euro 6 și în proporție de 11,5%, vehicule cu norma de poluare Non-Euro.

Cum stăm la autocare

Pentru categoria autoturisme, cea mai însemnată pondere a fost deținută de vehicule conforme cu norma europeană Euro 4, respectiv 34,9%; pentru categoria autobuze și microbuze cele mai multe vehicule, respectiv 24,8% au fost clasificate în norma Euro 3, iar pentru categoria mopede și motocicletă, cele mai multe vehicule, respectiv 27,7% au fost clasificate Non-Euro.

Vehiculele conforme cu norma europeană Euro 3 au predominat pentru categoria autocamioane

în proporție de 29,3%, cele conforme cu norma Euro 6 au fost preponderente pentru categoria autotractoare în proporție de 37,3%, în timp ce pentru categoria vehicule rutiere pentru scopuri speciale cele mai multe vehicule, respectiv 24,9% au fost clasificate în norma Non-Euro.

Înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor au scăzut cu 12,3% în trimestrul IV 2022 față de trimestrul IV 2021, iar înmatriculările noi de vehicule pentru transportul mărfurilor s-au redus cu 7,2% în perioada menționată, arată datele publicate de Institutul Național de Statistică (INS).

În trimestrul IV 2022, comparativ cu trimestrul IV al anului 2021, înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor au înregistrat creșteri la categoria autobuze și microbuze cu 54,9% și la categoria mopede și motocicletă cu 12,5% și o scădere la categoria autoturisme cu 13,1%.

În ceea ce privește înmatriculările noi de vehicule rutiere noi pentru transportul pasagerilor, au fost înregistrate creșteri la toate categoriile astfel: la categoria autobuze și microbuze cu 78,9%, la categoria mopede și motocicletă cu 23,9% și la categoria autoturisme cu 3,4%.



Transportul de mărfuri, pe creștere

Transportul rutier de mărfuri a înregistrat, în primele nouă luni din 2022, o creștere cu 6,9% în ceea ce privește volumul mărfurilor transportate, comparativ cu perioada similară din 2021, în timp ce în transportul feroviar s-a consemnat o scădere de 2,9%, conform datelor centralizate de Institutul Național de Statistică (INS).

Potrivit datelor INS, în perioada menționată, în transportul maritim au fost înregistrate 45,443 milioane tone – o creștere cu 13,9%.

În transportul aerian, volumul mărfurilor transportate a înregistrat un total de 37.000 de tone, în creștere cu 26,7% față de primele nouă luni ale anului anterior.

În transportul rutier, diviziunile de mărfuri cu cele mai mari ponderi în totalul mărfurilor transportate au fost: minereuri metalifere și alte produse de minerit și exploatare de carieră; turbă; uraniu și thoriu (32,8%) și alte produse minerale nemetalice (19,4%). În același timp, pe transportul feroviar ponderi semnificative au fost înregistrate pentru diviziunile: cărbune și lignit; țiței și gaze naturale (21,0%) și cocs, produse rafinate din petrol (20,8%).

Ponderile cele mai mari în transportul maritim au fost consemnate la diviziunile produse agricole, din vânătoare și silvicultură; pește și alte produse din pescuit (35%) și cărbune și lignit; țiței și gaze naturale (20,1%), precum și în transportul pe căi navigabile interioare la diviziunile minereuri metalifere și alte produse de minerit și exploatare de carieră; turbă; uraniu și thoriu (36,3%) și produse agricole, din vânătoare și silvicultură; pește și alte produse din pescuit (33,8%).

Cele mai mari cantități de mărfuri descărcate au provenit din Germania (20%), Ungaria (14,7%) și Italia (13,5%), iar în ceea ce privește încărcările, 18,3% din volumul mărfurilor au avut ca destinație Germania, 17,3% Italia și 12,4% Ungaria.

7% din populația României lucrează în transporturi

În 2021, 6 milioane de persoane cu vârste cuprinse între 15 și 64 de ani din UE lucrau în sectorul

transporturilor (3,1% din totalul locurilor de muncă din UE), arată datele Eurostat.

Dintre acestea, marea majoritate erau bărbați (82,9% față de 17,1% femei). Nouă din zece persoane (89,6%) angajate în transporturi lucrau în domeniul transportului terestru (cum ar fi transportul rutier sau feroviar), în timp ce 5,7% lucrau în transportul aerian și 4,7% în transportul pe apă (pe căi navigabile interioare sau maritime).

În rândul statelor membre, cel mai ridicat număr de persoane angajate în sectorul transportului în 2021 a

Problema

- Profesionalism
- Disciplina
- Flexibilitate
- Capacitate de transport
- Trailere specializate

HEAVY IS EASY!
HOLLEMAN
 Mob: +40 744 678 100
 E-mail: info@holleman.ro

Preferatii transporturilor agabaritice.



fost înregistrat în Franța (842.000 sau 13,9% din numărul total din UE), Polonia (792.000 sau 13,1%), Germania (698.000 sau 11,4%), Spania și Italia (627.000 și respectiv 626.000, în ambele cazuri fiind vorba de 10,4% din totalul UE) și România (450.000 de persoane sau 9,7% din totalul UE).

Cel mai mic număr de persoane angajate a fost în Cipru și Malta (5 și, respectiv, 6 mii; fiecare 0,1%).

În 2021, 6,0 milioane de persoane cu vârste cuprinse între 15 și 64 de ani din UE lucrau în sectorul transporturilor (3,1% din totalul locurilor de muncă din UE), arată datele Eurostat.

Dintre acestea, marea majoritate erau bărbați (82,9% față de 17,1% femei). Nouă din zece persoane (89,6%) angajate în transporturi lucrau în domeniul transportului terestru (cum ar fi transportul rutier sau feroviar), în timp ce 5,7% lucrau în transportul aerian și 4,7% în transportul pe apă (pe căi navigabile interioare sau maritime).

În rândul statelor membre, cel mai ridicat număr de persoane angajate în sectorul transportului în 2021 a fost înregistrat în Franța (842.000 sau 13,9% din numărul total din UE), Polonia (792.000 sau 13,1%), Germania (698.000 sau 11,4%), Spania și Italia (627.000 și respectiv 626.000, în ambele cazuri fiind vorba de 10,4% din totalul UE) și România (450.000 de persoane sau 9,7% din totalul UE).

Cel mai mic număr de persoane angajate a fost în Cipru și Malta (5 și, respectiv, 6 mii; fiecare 0,1%).

Granițele vor fi tot aglomerate

Datele înregistrate de Biroul Național de Statistică în intervalul ianuarie - noiembrie 2022 arată că România rămâne principala țară de destinație a exporturilor de mărfuri din Republica Moldova.

Datele Biroului Național de Statistică (BNS) arată că 28,7% din totalul de exporturi moldovenești au ajuns în România în intervalul ianuarie – noiembrie 2022.

Conform știri.md, pe următoarele locuri se află:

Ucraina (15,9%);
Italia (7,8%);
Turcia (7,2%);
Germania (5,5%);
Federația Rusă (4,5%);
Bulgaria (3,5%);
Polonia (2,9%);
Cehia (2,4%);
Belarus (1,9%);
Elveția (1,6%);
Regatul Țărilor de Jos, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord (câte 1,5%);
Iran (1,3%);
Ungaria (1,2%);
SUA (1,1%);
Franța și Spania (câte 0,9%);
Grecia (0,8%);
Kazahstan și Portugalia (câte 0,6%);
Austria (0,5%).

S-au micșorat exporturile de mărfuri în Federația Rusă

Analiza evoluției exporturilor pe țări în ianuarie – noiembrie 2022, comparativ cu aceeași perioadă din anul 2021, relevă majorarea livrărilor de mărfuri în Ucraina (de 7,5 ori, generată, în principal, de creșterea livrărilor (reexporturilor) de produse petroliere și gaze lichefiate), România (+52,3%), Italia (+40,9%), Bulgaria (de 2,1 ori), Iran (de 2910,1 ori, datorită unor livrări semnificative de ulei de semințe de floarea-soarelui, în valoare de 51,8 milioane de dolari SUA), Regatul Țărilor de Jos (de 1,9 ori), Cehia (+32,7%), Statele Unite ale Americii (+53,5%), Polonia (+14,6%), Belarus (+23,4%), Turcia (+4,9%), Irak (de 3,2 ori), Ungaria (+27,8%), Kazahstan (de 1,8 ori), Lituania (de 1,9 ori), Portugalia (+37,2%), Franța (+20,4%), Canada (de 1,8 ori), Cipru (+40,5%), Egipt (de 1,8 ori), Arabia Saudită (de 1,8 ori), Iordania (de 3,8 ori), care a contribuit la creșterea per total exporturi cu 47,5%.

În același timp, s-au micșorat exporturile de mărfuri din Republica Moldova în Federația Rusă (-28,6%), Elveția (-39,4%), Germania (-6,3%), Emiratele Arabe Unite (-69,0%), Spania (-21,9%), Liban (-29,8%), Indonezia (-95,3%), Grecia (-14,3%), Israel (-37,7%), Malaysia (-92,0%), Belgia (-15,7%), atenuând astfel majorarea per total exporturi cu 6,3%.



CEFIN TRUCKS - STRATEGIA PENTRU 2023: DIGITALIZAREA, DEZVOLTARE DE SERVICII FINANCIARE, NOI GAME DE PRODUSE ȘI EXPANSIUNEA REȚELEI DE SERVICE

- Cefin Trucks a închis anul 2022 cu o cifră de afaceri de aproape 96 milioane de euro, în creștere față de anul 2021;
- Ford Trucks a obținut o cotă de piață de 9,3% (conform Raport Înmatriculări DRCPIV ianuarie-decembrie 2022) și rămâne lider în segmentul de Construcții, lider în segmentul de Specializate și își propune să dubleze cota de piață în categoria Autotractoare;
- Cefin Trucks prevede o creștere în 2023, cu ajutorul politicii sale orientate în jurul clientului, a planului de dezvoltare a rețelei de service, implementarea unui proces complex de digitalizare și dezvoltarea serviciilor financiare;
- Creșterea este susținută de un plan de investiții de 15 milioane de euro în trei ani (2022-2024);
- Activitățile automotivale ale Grupului AIC au atins o cifră de afaceri de 134 milioane euro în 2022, din care 60% (81 milioane euro) reprezintă activitățile AIC Trucks (importator Ford Trucks).
- Planul pentru 2023 prevede o creștere la nivel de grup până la 158 milioane euro și la nivel AIC Trucks 93 milioane euro.

LoiMacron

Servicii de reprezentare
în Franța pentru
transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





Cefin Trucks, unic importator și distribuitor al brandului Ford Trucks în România, a organizat Conferința anuală de Presă, în data de 8 februarie 2022, pentru anunțarea rezultatelor de business din 2022 și strategia pe termen scurt și lung în toate direcțiile de business.

Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks:

Anul 2022 a fost unul cu foarte multe provocări, atât din punct de vedere social, economic și politic. Ne bucurăm foarte mult că, în ciuda acestui context advers, am reușit să atingem și să depășim toate obiectivele bugetate, atât la volume, cât și la cifrele de afaceri. În 2023, am pregătit un plan de investiții amplu, care să ne permită să oferim mai multă valoare adăugată pentru clienții noștri. Prin această creștere de competitivitate în oferta noastră, vrem să depășim rezultatele din 2022. Ne propunem un volum de vânzări de camioane de peste 1.350 de bucăți, din care 850 noi și 650 uzate și o cifră de afaceri în after-sales de peste 18 milioane euro. Rămân convins că, prin politica noastră de a pune clientul în centrul atenției noastre și cu echipa de management, vom reuși încă odată să atingem și să depășim aceste obiective.

Koray Kuvvet, Managing Director Eastern Europe&Balkans Ford Trucks:

Din 2017, suntem prezenți

în România cu partenerul nostru Cefin Trucks. Acești șase ani au fost un real succes, cu mai mult de 3.000 de vehicule vândute și o cotă de piață cu două cifre în ultimii trei ani consecutivi.

În acești șase ani ne-am extins în statele europene. Numărul țărilor în care suntem activi în vânzări este de cinci ori mai mare decât în 2017. Și România a fost un contributor major la creșterea noastră europeană. Fiind lideri în segmentul de construcții și specializate în România, aria noastră de creștere este transportul internațional. Credem că această expansiune internațională, cu mai mult de 200 de locații de service de-a lungul Europei și completarea rețelelor în Marea Britanie și Irlanda în 2023, vor contribui major la

creșterea segmentului de transport internațional.

Atingerea obiectivelor

Deși anul 2022 a fost un an cu mari provocări la nivel internațional, din punct de vedere economic, social și politic, un context advers și pentru piața de vehicule comerciale, Cefin Trucks și-a atins obiectivele setate pentru anul trecut. A fost un an cu o evoluție importantă, în care cifra de afaceri AIC Trucks, importatorul Ford Trucks în România, a depășit 81 de milioane de euro, cu o creștere eficientă în toate celelalte activități automotivale ale grupului. Compania a vândut 684 de camioane Ford Trucks noi și 599 de camioane rulate și a crescut numărul de service-uri din rețeaua proprie la 8 centre la standarde ale



mărcilor reprezentate.

Ford Trucks este lider în segmentul de Vehicule de Construcții, cu o cotă de piață de 28% și în cel al Vehiculelor Specializate cu 31%. Cota de piață totală a brandului în anul 2022 este de 9,3%, într-un mix de piață nefavorabil, în care ponderea principală este cea a segmentului de Autotractoare, în care Ford Trucks este încă în faza de creștere.

Un nou brand

Cefin Trucks a adăugat, începând cu anul 2023, în portofoliul său și brandul Otocar, pentru a completa gama de produse cu autobuze și vehicule comerciale ușoare.

Acest obiectiv și multe altele sunt posibile datorită implementării unei strategii complexe și a unei viziuni pe termen lung, care are la bază nevoile clienților, din zona de achiziții, comunicare, servicii after sales din România și internațional, servicii financiare și informații despre flotă.

„Obiectivul nostru este să menținem Ford Trucks în topul preferințelor clienților, acolo unde am dovedit

deja că merităm poziția de lideri în segmente precum cel al vehiculelor de construcții și cel al vehiculelor specializate, și să dublăm cota de piață la segmentul de autotractoare, vizând o cotă totală de 13% în acest an. Credem cu tărie în puterea serviciilor integrate procesului de vânzare, care adaugă valoare afacerilor clienților noștri. Digitalizarea tuturor sistemelor pentru mai multă transparență către clienți și parteneri, integrarea serviciilor financiare complete precum și o rețea de service extinsă și profesionistă sunt cheia

obiectivelor noastre îndrăznețe.” a declarat Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks.

Extinderea rețelei de service

„Ford Trucks este prezent în România din 2017 alături de partenerul nostru Cefin Trucks. Acest parteneriat s-a dovedit a fi un real succes în ultimii cinci ani și jumătate, timp în care brandul și-a consolidat poziția în piața de vehicule comerciale grele, în drumul către topul mărcilor din industrie. Ne concentrăm pe consolidarea poziției de lider în segmentul vehiculelor de



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

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





GAMA SPECIALIZATE – ANALIZA PIATA 2021 vs. 2022



Total: 618 unitati



Total: 692 unitati

FORD TRUCKS RAMANE LIDER IN SEGMENTUL VEHICULELOR SPECIALIZATE

construcții și specializate, în timp ce ne adaptăm la noile tehnologii și nevoile pieței permanent în evoluție. De asemenea, avem ca obiectiv să menținem trendul ascendent în segmentul de transport internațional, cu produsul Ford Trucks F-MAX, în timp ce ne adaptăm la noile tehnologii și la cererea pieței. Bazându-ne pe succesul din piețele actuale, prioritatea noastră este să stabilim o amprentă puternică Ford Trucks în Europa, cu portofoliul solid de produse, rețeaua puternică de dealeri și o acoperire largă a serviciilor cu o înaltă competență. Ne propunem să creăm valoare



cu cele mai eficiente soluții de transport și poziționarea noastră competitivă în ceea ce privește „costul total de proprietate”. După finalizarea expansiunii în Europa de Sud și de Vest, pătrundem în țările Europei de Nord până în 2024 și creșterea noastră va continua în același ritm. Ne propunem să fim în 55 de piețe până în 2025. Credem că această strategie va contribui la succesul nostru continuu pe piața românească. În timp ce extinderea rețelei de service, atât națională cât și internațională, contribuie foarte de mult la încrederea pe care o construim cu clienții noștri, accelerarea volumului de vânzări în România este, de asemenea, foarte importantă în 2023.” a declarat

Koray Kuvvet, Managing Director Eastern Europe & Balkans pentru Ford Trucks.

Ford Trucks – evoluție accelerată pe piața românească

Luna mai 2017 a marcat o etapă



importantă în evoluția companiei, prin lansarea oficială a activității de importator Ford Trucks. În primul an de activitate, Cefin Trucks, în calitate de importator și distribuitor al Ford Trucks, a înregistrat vânzări de 157 de unități



(1% pentru segmentul de transport, 17% pentru segmentul de construcții și 7% pentru segmentul de vehicule specializate), cu o cotă de 2,36%. În al doilea an, compania și-a îndeplinit și depășit obiectivul stabilit, surclasând deja, în semestrul al doilea, doi competitori cu o prezență tradițională pe piață. Numărul unităților vândute s-a dublat, ajungând la 357, iar cota de piață la 4,1%. Vânzările au crescut și mai mult în 2019, cu peste 555 de unități livrate și o cotă totală de piață de peste 8%, cumulând în noiembrie 2019 un total de peste 1000 de unități Ford Trucks. Datorită lansării F-MAX, un vehicul perfect potrivit pentru

transportul internațional, Cefin Trucks intenționează să-și mărească cota de piață în segmentul respectiv, unde potențialul de creștere rămâne foarte ridicat. Cefin Trucks a mizat pe păstrarea poziției de lider în alegerile clienților din segmentele de Construcții și Vehicule municipale și în 2020, atingând locul 4 în Topul Brandurilor de Vehicule Comerciale, cu o cotă de piață de 11,8%. Tot în 2020, Cefin Trucks și-a extins rețeaua de service, ajungând la 19 centre service în România. În anul 2021, Ford Trucks atinge pragul de 2000 de unități vândute în România iar în noiembrie 2022 atinge cele 3000 de unități previzionate până la sfârșitul anului 2022. Păstrează poziția de lider în segmentul de vehicule specializate, rămâne în topul vehiculelor de construcții și crește în cota de piață pentru segmentul reprezentat de F-Max. Rețeaua de after sales Cefin Trucks include 22 de centre service în acest moment, în toată țara, atât parteneri cât și proprii. Acest obiectiv și multe altele sunt posibile datorită implementării unei strategii complexe și a unei viziuni pe termen lung, care are la bază nevoile clienților, din zona de achiziții, servicii after sales din România și internațional, servicii financiare și informațiile despre flotă (localizare, gestiune transport, stil de condus, consum, tahograf, etc).

Despre Cefin Trucks

Compania activează de 25 de ani în sectorul auto, ca furnizor de produse și servicii integrate pentru lumea transportatorilor profesioniști,



fiind cunoscută ca unul dintre cei mai mari distribuitori de vehicule comerciale din România. În decembrie 2016, Cefin Trucks a fost numit unicul importator și distribuitor în România al Ford Trucks și, din mai 2017, a început activitatea din acest nou rol.

Despre Ford Trucks

Ford Trucks este unul dintre cei mai mari producători internaționali de camioane de mare tonaj din lume. Acesta produce o gamă largă de vehicule, inclusiv tractoare, camioane de construcții și camioane de distribuție cu o greutate de peste 16 tone. Rezultatele dovedite ale calității, durabilității și eficienței vehiculelor comerciale Ford stau la baza strategiei internaționale a produselor Ford Trucks. La Ford Trucks, se întrepătrund mai mult de jumătate de secol de proiectare și experiență de producție cu expertiza în dezvoltarea de produse specifice pieței, pentru a construi principalele componente ale vehiculelor, inclusiv motoarele noi. În prezent, își desfășoară activitatea în Europa, Orientul Mijlociu, Africa, Rusia și CSI și continuă să își dezvolte rețeaua internațională pe trei continente.

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

detasaretransport.ro





IVECO ÎNCEPE TESTAREA PE DRUMURILE PUBLICE A CAMIOANELOR AUTONOME

IVECO și Plus încep testările pe drumurile publice ale camioanelor autonome în Germania, urmând să se extindă în Austria, Italia și Elveția.

IVECO și Plus, un furnizor global de top de soluții de automatizare a condusului și de conducere autonomă, au anunțat că vor începe în această lună testările pe drumurile publice din Germania ale camioanelor autonome. Ca parte din testare, companiile vor putea colecta date rutiere din trafic pentru a valida operațiunile vehiculelor autonome și vor începe să proiecteze producția în masă a acestora. Camionul IVECO S-WAY compatibil cu PlusDrive este proiectat pentru a îmbunătăți siguranța, eficiența, și experiența șoferului și pentru a oferi opțiuni sustenabile pentru gestionarea flotelor.

„Germania este un lider și un creator de tendințe în ceea ce privește conducerea autonomă, așa că suntem încântați să lansăm programul nostru de testare publică într-o țară care a îmbrățișat de mult timp inovația tehnologică și impactul soluțiilor de siguranță, precum camioanele cu grad ridicat de automatizare. Aceasta este o fază importantă în planurile noastre de a aduce camioane semi-autonome în piață.”, susține Marco Liccardo, Chief Technology & Digital Officer, Iveco Group. Programul de testare pe drumurile publice va începe în Germania, pentru ca în lunile următoare să fie extins și în Austria, Italia și Elveția.

Drumurile și condițiile de circulație unice din fiecare țară vor expune camioanele cu grad ridicat de automatizare la tipologii diferite de drumuri, condiții meteorologice și scenarii de condus variate. Acest lucru va ajuta la extinderea continuă a capacităților și caracteristicilor tehnologiei vehiculelor autonome. Shawn Kerrigan, COO și Co-fondator al Plus, a declarat: „Experiența în lumea reală este o parte extrem de importantă a testării și validării tehnologiei noastre, pe măsură ce ne pregătim produsul de conducere autonomă pentru implementarea comercială în Europa. Având în vedere că numai în Germania există o lipsă acută

de forță de muncă, de aproximativ 60.000 de șoferi de camion, soluția noastră de conducere autonomă, PlusDrive, va contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere, la creșterea gradului de sustenabilitate și la reducerea provocărilor legate de recrutarea și reținerea șoferilor, cu care se confruntă transportatorii din întreaga Europă.”

DESPRE IVECO

IVECO este o marcă a Iveco Group NV (MI: IVG) care proiectează, produce și comercializează o gamă largă de vehicule comerciale ușoare, medii și grele, camioane off-road și vehicule pentru aplicații precum misiuni off-road. Gama largă de produse a mărcii include Daily, un vehicul care acoperă segmentul de greutate vehicul de 3,5 – 7,2 tone, Eurocargo de la 6,5 – 19 tone și, în segmentul greu de peste 16 tone, gama IVECO WAY cu IVECO on-road, S-WAY, IVECO T-WAY off-road și IVECO X-WAY pentru misiuni off-road ușoare. În cadrul Grupului Iveco, aproape 21.000 de persoane lucrează pentru marca IVECO la nivel global, susținute de 4.200 de puncte de vânzare și service în peste 160 de țări, garantând asistență tehnică oriunde este la lucru un vehicul IVECO.

DESPRE PLUS

Plus este un lider global în revoluționarea modurilor de conducere autonomă a vehiculelor, cu tehnologii de înaltă performanță, full-stack, fără șofer. Premiate. Compania a fost nominalizată de către Fast Company drept una



dintre cele mai inovatoare companii din lume din 2022. Plus este singura companie de tehnologie de transport autonom cu clienți care operează astăzi produsul pe drumuri publice. Lucrând cu una dintre cele mai mari companii de flote din SUA, producători de vehicule și alți parteneri globali, Plus face transportul mai sigur, mai eficient

din punct de vedere al consumului de combustibil și mai durabil. Plus a primit o serie de premii și distincții din industrie pentru tehnologia sa transformatoare și impulsul de afaceri din partea unor entități precum Fast Company, Insider, Consumer Electronics, AUVSI și alții.

Publicare



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



CEFIN TRUCKS A LIVRAT 65 DE VEHICULE MUNICIPALE FORD TRUCKS CĂTRE SUPERCOM PENTRU A FI FOLOSITE ÎN JUDEȚUL CLUJ

Cefin Trucks, unic importator și distribuitor al brandului Ford Trucks în România, a anunțat, la 30 ianuarie 2023, livrarea a 65 de vehicule municipale către un partener cu tradiție, compania SUPERCOM.

Flota de vehicule specializare totală ce va fi livrată către SUPERCOM la începutul acestui an este alcătuită din 65 Autogunoiere compactoare cu volum de 15 și 22 mc, dotate cu sistem de cântărire.

Succesul camioanelor Ford Trucks echipate pentru activități municipale de colectat deșeurile sau de curățenie stradală este confirmat permanent de alegerile companiilor specializate și a municipalităților.

Unul dintre cei mai importanți jucători de pe această piață, compania Supercom, un client tradițional al Cefin Trucks, cu un istoric comun de 25 de ani, a ales pentru zona Cluj, vehiculele Ford Trucks.

Cu peste 1000 de camioane echipate pentru activități de curățenie și întreținere stradală și aproape 3000 de angajați și activități extinse în opt județe, SC Supercom SA este una dintre cele mai importante companii specializate din România.

Ionel Ciuclea, Președintele Supercom, un specialist în domeniu cu peste 30 de ani de experiență, spunea cu ocazia semnării contractului: „Supercom a trecut la o categorie superioară, atât din punct de vedere al numărului de angajați, peste 3000 de salariați, dar și al populației deservite și ne apropiem de două-trei milioane de locuitori care se bucură de serviciile noastre. Vom deservi 800.000 de locuitori ai județului

Cluj.

Avem nevoie de sprijinul fundamental al autorităților, al unităților administrativ teritoriale, cu care suntem într-o colaborare permanentă, dumnealor sunt cei care pot să-și administreze dispozițiile proprii în concordanță cu legiuitorii, iar noi trebuie să facem treaba de calitate.

Ne-am concentrat atenția pe marca Ford Trucks, având o relație istorică de peste 25 de ani cu domnul Stefano Albarosa, un minunat partener. De asemenea, relația cu producătorul camioanelor fiind una foarte constructivă.

Ford Trucks pentru mine este un vehicul foarte bun din toate punctele de vedere. Avem peste 200 unități Ford Trucks, ceea ce este un avantaj datorită serviciilor post vânzare care sunt eficiente pentru un volum mare de vehicule”.

“Supercom este un partener foarte important pentru Cefin Trucks, cu o istorie de aproape 25 de ani și peste 200 de vehicule Ford Trucks achiziționate. Este o mândrie să fim unul dintre principalii furnizori aleși pentru proiectele Supercom. Produsele Ford Trucks au demonstrat în timp fiabilitate, robustețe și eficiență, atribute foarte importante pentru proiectele de



anvergură desfășurată de partenerul nostru.

Supercom, prin această livrare de 65 de unități ce vor fi folosite în municipiul Cluj, devine cea mai importantă flotă Ford Trucks din România, cu peste 200 unități. E un rezultat cu care ne mândrim pentru că, pe lângă un parteneriat de afaceri solid, este vorba și despre o prietenie profundă între mine și Ionel Ciuclea", a declarat Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks.

„Mulțumim pentru alegerea făcută partenerului nostru Supercom, care ne responsabilizează să ne menținem în topul segmentului de vehicule municipale și care a reconfirmat calitățile vehiculelor specializate Ford Trucks. Suntem bucuroși că alegerile partenerilor noștri, precum și calitățile dovedite ale vehiculelor Ford Trucks ne-au adus în poziția de lider în segmentul vehiculelor specializate, începând cu anul 2021, și au reconfirmat-o pe cea de lider în segmentul de vehicule municipale pe care o deținem din anul 2017.” a declarat Virginia Răducu, Senior Sales Manager Specialized Vehicles Ford Trucks.

„În segmentul vehiculelor specializate și în managementul deșeurilor, ne situăm pe primul loc, dar acest lucru nu ne asigură întotdeauna un grad de confort pentru că dorim să depășim așteptările pieței și ale clienților.

Lucrăm din greu pentru a îmbunătăți camionul, suprastructurile și pentru a îmbunătăți tehnologia vehiculelor Ford Trucks pentru a susține nevoile clienților noștri.

Această livrare demonstrează că acest succes nu este o coincidență, am muncit din greu pentru calitatea produselor noastre și pentru extinderea rețelei After Sales, asigurând suportul clienților noștri 24/7.”, a declarat Koray Kuvvet, Managing Director Eastern Europe & Balkans pentru Ford Trucks.



Ford Trucks – evoluție accelerată pe piața românească
Luna mai 2017 a marcat o etapă importantă în evoluția companiei Cefin Trucks, prin lansarea oficială a activității de importator Ford Trucks.

În primul an de activitate, Cefin Trucks, în calitate de importator și distribuitor al Ford Trucks, a înregistrat vânzări de 157 de unități (1% pentru segmentul de transport, 17% pentru segmentul de construcții și 7% pentru segmentul de vehicule specializate), cu o cotă de 2,36%.

În al doilea an, compania și-a îndeplinit și depășit obiectivul stabilit, surclasând deja, în semestrul al doilea, doi competitori cu o prezență tradițională pe piață. Numărul unităților vândute s-a dublat, ajungând la 357, iar cota de piață la 4,1%.

Vânzările au crescut și mai mult în 2019, cu peste 555 de unități livrate și o cotă totală de piață de peste 8%, cumulând în noiembrie 2019 un total de peste 1000 de unități Ford Trucks. Datorită lansării F-MAX, un vehicul perfect potrivit pentru transportul internațional, Cefin Trucks intenționează să-și mărească cota de piață în segmentul respectiv, unde potențialul de creștere rămâne foarte ridicat. Cefin Trucks

a mizat pe păstrarea poziției de lider în alegerile clienților din segmentele de Construcții și Vehicule municipale și în 2020, atingând locul 4 în Topul Brandurilor de Vehicule Comerciale, cu o cotă de piață de 11,8%. Tot în 2020, Cefin Trucks și-a extins rețeaua de service, ajungând la 19 centre service în România.

În anul 2021, Ford Trucks atinge pragul de 2000 de unități vândute în România iar în noiembrie 2022 atinge cele 3000 de unități previzionate până la sfârșitul anului 2022. Păstrează poziția de lider în segmentul de vehicule specializate, rămâne în topul vehiculelor de construcții și crește în cota de piață pentru segmentul reprezentat de F-Max. Rețeaua de after sales Cefin Trucks include 22 de centre service în acest moment, în toată țara, atât parteneri cât și proprii.

Acest obiectiv și multe altele sunt posibile datorită implementării unei strategii complexe și a unei viziuni pe termen lung, care are la bază nevoile clienților, din zona de achiziții, servicii after sales din România și internațional, servicii financiare și informațiile despre flotă (localizare, gestiune transport, stil de condus, consum, tahograf, etc).

MEC DIESEL

SPARE PARTS SPECIALIST

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



Preturi super competitive



Acces la specificații tehnice



Rețea națională cu 14 depozite și birouri comerciale



Consiliere profesională



Programe de loialitate pentru clienții finali și partenerii de service



Peste 20 000 de repere unice în stoc

www.mecdiesel.ro

webshop.mecdiesel.ro

contact@mecdiesel.ro





NOI REGULI PENTRU TRANSPORTUL DEȘEURILOR. CUM INSCRIȚIONEZI CAMIONUL

Autoritățile au modificat legea care arată cum trebuie colectate deșeurile.

Cele mai importante prevederi pentru transportatori arată că transportul deșeurilor se face numai cu autovehicule înscrispionate cu litera «D» la loc vizibil. Transportul/Transferul deșeurilor introduse pe teritoriul național se va face numai pe rute generice prestabilite prin dispoziții ale administrației publice centrale", potrivit unei modificări legislative.

Tir Magazin vă prezintă cele mai importante prevederi din „Legea nr. 17/2023 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor”.

Art. I.

Se aprobă Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 92 din 19 august 2021 privind regimul deșeurilor, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 820 din 26 august 2021, cu modificările și completările ulterioare, cu următoarele modificări și completări:

(3) În lipsa unor criterii la nivel european sau național, pentru aplicarea condițiilor prevăzute la alin. (1), în cazul în care există solicitări din partea generatorilor de deșeuri, autoritatea competentă pentru protecția mediului decide prin autorizația de mediu/autorizația integrată de mediu, pentru fiecare situație în parte, dacă o substanță sau un obiect este considerat subprodus." La articolul 6, litera b) a alineatului (1) și alineatele (2) și (3) se modifică și vor avea următorul cuprins:

b) există o piață sau cerere pentru substanța sau obiectul în cauză,

dovedită prin existența unor contracte de vânzare-cumpărare, în vederea utilizării substanțelor sau obiectelor respective în termen de cel mult 180 de zile de la preluarea de la generatorul de deșeuri;

(2) În cazul în care nu au fost stabilite criterii la nivelul Uniunii Europene și/ sau în cazul în care există solicitări din partea generatorilor de deșeuri, agenția județeană pentru protecția mediului, denumită în continuare APM, analizează și verifică împreună cu reprezentanții Gărzii Naționale de Mediu îndeplinirea condițiilor prevăzute la alin. (1) și transmite, în termen de maximum 60 de zile calendaristice de la solicitare, cele constatate Agenției Naționale pentru Protecția Mediului, denumită în continuare ANPM, care centralizează și propune criterii pentru fiecare situație în care anumite deșeuri încetează să mai fie considerate deșeuri, în termen de maximum 180 de zile calendaristice de la solicitare.

(3) Pentru aplicarea condițiilor prevăzute la alin. (1), criteriile prevăzute la alin. (2) iau în considerare eventualele efecte negative asupra mediului și sănătății umane ale substanței sau ale obiectului în cauză, respectă prevederile alin. (5) și sunt adoptate prin ordine comune de ministru, emise de autoritățile centrale în domeniul mediului, economiei, dezvoltării rurale și administrației publice."

La articolul 8, după alineatul (3) se introduce un nou alineat, alineatul (31),

cu următorul cuprins:

(31) La solicitarea organelor de urmărire penală, ANPM efectuează încadrarea, pe tip de deșeu, prin intermediul laboratorului de referință sau prin intermediul altor laboratoare acreditate, a deșeurilor ce fac obiectul unor cauze penale."

La articolul 16, după alineatul (2) se introduc două noi alineate, alineatele (21) și (22), cu următorul cuprins:

(21) Transportul deșeurilor se face numai cu autovehicule înscrispionate cu litera «D» la loc vizibil.

(22) Transportul/Transferul deșeurilor introduse pe teritoriul național se va face numai pe rute generice prestabilite prin dispoziții ale administrației publice centrale."

13. Autoritățile administrației publice locale ale unităților administrativ-teritoriale sau, după caz, subdiviziunile administrativ-teritoriale ale municipiilor, respectiv asociațiile de dezvoltare intercomunitară ale acestora, după caz, au următoarele obligații:

a) să asigure colectarea separată cel puțin pentru deșeurile de hârtie, metal, plastic și sticlă, iar până la data de 1 ianuarie 2025 și pentru textile din deșeurile municipale, să stabilească dacă gestionarea acestor deșeuri se face în cadrul unui singur contract de delegare a serviciului de salubritate sau pe mai multe tipuri de materiale/ contract/contracte distincte pentru toate tipurile de materiale/pe tip de material și să organizeze atribuirea conform



deciziei luate;

i) să stabilească și să aprobe pentru beneficiarii serviciului de salubritate taxe/tarife distincte pentru gestionarea deșeurilor prevăzute la lit. a), respectiv pentru gestionarea deșeurilor, altele decât cele prevăzute la lit. a), și sancțiuni aplicabile în cazul în care beneficiarul serviciului nu separă în mod corespunzător fluxurile de deșeuri stabilite prin Legea serviciului de salubritate a localităților nr. 101/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

l) să stabilească prin contracte de delegare în sarcina operatorilor de salubritate suportarea costurilor aferente achitării contribuției prevăzute la lit. j) și k) pentru cantitățile de deșeuri municipale destinate a fi depozitate care depășesc cantitățile corespunzătoare indicatorilor de performanță prevăzuți în contracte;"

La articolul 20, alineatele (3) și (4) se modifică și vor avea următorul cuprins:

(3) Abandonarea, aruncarea, precum și ascunderea deșeurilor sunt interzise.

(4) Eliminarea, deținerea, păstrarea deșeurilor în afara spațiilor autorizate în acest scop sunt interzise."

Producătorii și deținătorii de uleiuri uzate, cu excepția persoanelor fizice, sunt obligați să predea întreaga cantitate numai operatorilor economici autorizați să desfășoare activități de colectare, valorificare și/sau de eliminare a uleiurilor uzate."

(1) Pentru asigurarea unui grad înalt de valorificare, producătorii de deșeuri

și deținătorii de deșeuri, în cazul în care acest lucru este necesar, pentru respectarea prevederilor art. 15 și pentru facilitarea sau îmbunătățirea pregătirii pentru reutilizare, reciclării și altor operațiuni de valorificare, au obligația să colecteze deșeurile separat și să nu le amestece cu alte deșeuri sau materiale cu proprietăți diferite.

(2) Operatorii economici care colectează și/sau transportă deșeuri au obligația de a le verifica vizual dacă sunt separate corespunzător și de a le prelua separat și a nu le amesteca în timpul transportului cu alte deșeuri sau materiale cu proprietăți diferite.

(3) Este interzisă incinerarea deșeurilor colectate separat pentru pregătirea pentru reutilizare și reciclare în temeiul art. 17 alin. (1)-(4) și al art. 33, cu excepția deșeurilor care provin din operațiuni de tratare ulterioară a deșeurilor colectate separat, pentru care incinerarea reprezintă rezultatul optim din punct de vedere ecologic în conformitate cu art. 4.

ARTICOLUL 16

(4) Autoritatea publică teritorială pentru protecția mediului poate autoriza din punctul de vedere al protecției mediului, în baza procedurilor generale stabilite de autoritatea publică centrală pentru protecția mediului sau ANPM, derogări de la alin. (1), cu condiția să fie îndeplinită una dintre următoarele condiții:

a) colectarea amestecată a anumitor tipuri de deșeuri nu le afectează potențialul de a fi supuse pregătirii

pentru reutilizare, reciclării sau altor operațiuni de valorificare în conformitate cu art. 4, iar operațiunile respective produc un rezultat de o calitate comparabilă cu cea obținută în urma colectării separate;

b) colectarea separată nu produce rezultatul optim din punct de vedere ecologic dacă se ține seama de impactul integral asupra mediului al gestionării fluxurilor corespunzătoare de deșeuri;

c) colectarea separată nu este fezabilă din punct de vedere tehnic, având în vedere bunele practici de colectare a deșeurilor;

d) colectarea separată ar presupune costuri economice disproporționate, având în vedere costurile generate de impactul negativ asupra sănătății și mediului al colectării și tratării deșeurilor mixte, potențialul unor îmbunătățiri în materie de eficiență în colectarea și tratarea deșeurilor, veniturile provenite din vânzarea de materii prime secundare, precum și aplicarea principiului „poluatorul plătește” și răspunderea extinsă a producătorilor.

(21) Transportul deșeurilor se face numai cu autovehicule înscrispionate cu litera «D» la loc vizibil.

(22) Transportul/Transferul deșeurilor introduse pe teritoriul național se va face numai pe rute generice prestabilite prin dispoziții ale administrației publice centrale. Amenziile pentru nerespectarea punctelor 21 și 22 se pedepsește cu amendă între 40.000 și 60.000 de lei.

MAN INDIVIDUAL LION S

Simply my truck.





AMENZI DE 3.000 DE LEI PENTRU ȘOFERII CARE NU RESPECTĂ RESTRICȚIILE DE GABARIT DIN DREPTUL PASAJELOR

Lovirea sau deteriorarea pasajelor existente pe drumurile publice din țara noastră, acțiuni apărute în urma nerespectării gabaritului de liberă trecere, poate aduce șoferilor cele mai mari amenzi ce se pot aplica, pentru nerespectarea Codului rutier, în cazul persoanelor fizice.

Mai exact, amenzile riscate în aceste cazuri de șoferi pot ajunge până la 2.900 de lei. Aceleași sancțiuni se aplică și în cazul lovirii porților de gabarit existente la trecerea șinelor de tren.

Concret, Codul rutier stabilește că "lovirea și/ sau deteriorarea pasajelor superioare de pe drumurile publice, prin nerespectarea gabaritului de liberă trecere semnalizat corespunzător" reprezintă contravenție ce se sancționează cu amendă prevăzută în clasa a IV-a de sancțiuni.

Amenzile din clasa a IV-a de sancțiuni sunt cele mai mari amenzi pe care le pot primi persoanele fizice, potrivit Codului rutier, și sunt cuprinse între 1.305 și 2.900 de lei (de la nouă la 20 puncte-amendă/ un punct-amendă este 145 de lei).

Aceleași amenzi se pot aplica șoferilor și în cazul lovirii, deteriorării sau ocolirii porților de gabarit instalate înaintea trecerii la nivel cu calea ferată.

În plus, cei care-și modifică mașinile și astfel se modifică și dimensiunile exterioare ale mașinii, iar aceasta nu se mai încadrează în gabaritul de liberă trecere stabilit pentru anumite zone, pot fi amendați de polițiști și pentru modificări neomologate.

În aceste cazuri, amenzile se încadrează în clasa a III-a de sancțiuni (de la șase la opt puncte-amendă), adică sunt cuprinse între 870 și 1.160 de lei.

Pasajul Unirii, accidente cu repetiție

Accidentul din 23 decembrie 2022, în urma căruia a murit o persoană, iar alte 21 au fost rănite, este al șaselea de când s-au încheiat lucrările de reabilitare la Pasajul Unirii, realizate de Primăria Sectorului 4. Cu toate măsurile luate, tragedia nu a putut fi evitată.

Accidentul de autocar a avut loc chiar în dreptul unei porți de presemnalizare a pasajului, motată tocmai pentru a preveni intrarea autovehiculelor mai înalte de 3,5 metri în Pasajul Unirii. Din motive încă necunoscute, autocarul cu turiști greci a agățat acest presemnalizator care a căzut pe mașină, mai mulți turiști fiind striviți de plafonul care s-a turtit peste ei. Echipile de descarcerare au intervenit rapid, dar cu toate eforturile, un bărbat de 50 de ani a murit la spital, o altă persoană se află în stare gravă, iar alți 20 de pasageri sunt răniți.

Accidentele de la Unirii

Pasajul Unirii a fost redeschis la începutul lunii septembrie, iar de atunci, cinci vehicule de mari dimensiuni au rămas blocate, fie în poarta gabaritică, fie chiar în pasaj. În primele două zile de la inaugurare, două autocare s-au blocat în indicatorul pus înainte de intrarea în pasajul Unirii, care arată înălțimea maxim admisă.

La 8 septembrie, Pasajul Unirii a fost blocat de un camion care a acroșat limitatorul de înălțime pe care l-a distrus. La 10 septembrie, după ce limitatorul abia fusese înlocuit, un autocar a rămas înțepenit în el cu aparatul de aer condiționat.

La 21 septembrie un camion a rămas blocat în Pasajul Unirii din București, după ce șoferul a ignorat limitatorul de înălțime și a forțat trecerea prin tunel, deteriorând plafonul.

Prefectul Capitalei nu-și dă seama cine e de vină

Prefectul Capitalei spus că toate semnalizatoarele respectă toate normele și nu își dă seama de ce au loc aceste accidente.

"Este un semn de întrebare și pentru mine, nu numai de astăzi, ci și despre

întâmplările anterioare. Au fost luate toate măsurile de la primele incidente, au fost consultați toți specialiștii, s-au făcut verificări cu privire la înălțimea la modul în care este amplasat acest presemnalizator, s-a mai montat încă un presemnalizator care se afla la 40-50 de metri mai sus, care este dintr-un material mai lejer, și nu știu care este cauza pentru care autocarul nu a oprit la primul presemnalizator pentru că primul are o înălțime și mai mică. Ele sunt montate tocmai pentru a-i atenționa pe șoferi să nu se ajungă la lucruri mai grave", a declarat Toni Greblă.

Un studiu efectuat luna trecută de specialiștii Inspectoratului de Stat în Construcții (ISC) la Pasajul Unirii nu a găsit nicio neregulă în privința lucrărilor efectuate.

Lucrările de reabilitare au costat 12 milioane de euro

Lucrările de punere în siguranță a pasajului au început pe 19 iunie, au durat două luni și jumătate și au costat 12 milioane de euro, bani asigurați de Primăria Sectorului 4.

Ce lucrări s-au făcut: izolarea infiltrațiilor de la nivelul părții carosabile, punerea în siguranță a pereților, au fost eliminate părțile arhitecturale care puteau să cadă, au fost umplute fisurile din pereți cu mortare speciale, pereții au fost placați cu aproximativ 3000 de panouri metalice, s-au înlocuit rețelele edilitare, s-a montat un nou sistem de supraveghere video și s-a montat un sistem de ventilație performant, conceput special pentru aerisirea tunelurilor rutiere, compus din 60 de ventilatoare, care au două funcțiuni - se activează când nivelul noxelor devine ridicat și, în caz de incendiu, se activează ca fumul să fie scos din tunel.

PROGER GLOBAL NETWORK

EXPLOATARE ȘI LIVRARE AGREGATE MINERALE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





MIGRAREA ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI SPRE VEST- TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EP. 07

Aveți o problemă cu migrarea șoferilor profesioniști spre Vest? Cum credeți că ar putea aceasta să fie rezolvată?- acestea sunt întrebările ultimului episod al serialului TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

Ioan Domnariu, Director

General Total NSA: La nivel de România, ca și în celelalte țări, gen Bulgaria, există o problemă. Nu o văd ușor rezolvabilă, datorită faptului că cei din Vest practică o remunerație mult mai mare față de șoferi.

Marian Ciocazan Nedelcu, Director General Construcții Generale Oltenia:

Cred că această problemă o au toate firme din România. Dar au început să revină șoferi din Vest, în general cei trecuți de vârsta a doua, ce vor să vină spre casă. Tineretul învață meserie în țară și migrează spre Vest datorită salariului care e mai mare ca la noi. Cred că și în România un șofer bun ajunge la un salariu ca în Vest dacă își dă interesul, urmare a lucrărilor ce se derulează acum, gen autostrăzi. Cred că în toate țările există această migrație.

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

Episodul 06

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: În sectorul privat există o rețineră

în legătură cu angajarea unor persoane fără experiență. Care credeți că este motivul acestei reticente?

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

Firmele au început să devină reticente cu personalul nou angajat din cauza lipsei de experiență. Lipsa de experiență duce la defecțiuni ale utilajelor, consumuri mai mari de combustibil și timp pierdut. Dar dacă firmele nu prind încredere pentru a forma un nou personal cu experiență, va fi foarte greu ca cineva să se angajează la firmele de construcții.

Episodul 05

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

Da, ne confruntăm. Interesant este faptul

că (,) cu toate că există perioada asta de pandemie, avem anunțuri puse peste tot și foarte puține cereri de angajare există.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

Am început să angajăm șoferi fără experiență, care să prindă experiență pe utilajele mai vechi și pe mașinile mai vechi pe care le deține firma noastră. Astfel, sperăm să facem o nouă echipă de șoferi profesioniști cu experiență.

Episodul 04

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții



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

Episodul 03

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

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

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

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

Episodul 02

Alina Anton-Pop, Director

Marketing&PR TIR Magazin:

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

Ioan Domnariu, director

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

Avem o flotă

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

Episodul 01

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

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

Ioan Domnariu, director

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții

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





SCHMITZ CARGOBULL - NUMĂRUL 1 LA CEREREA DE REMORCI SECOND-HAND ÎN GERMANIA

Schmitz Cargobull s-a clasat pe un loc fruntaș într-un nou studiu privind piața camioanelor și remorcilor uzate în 2022, publicat de Europa-LKW.de, o platformă online pentru vehicule uzate.

Pe baza analizei utilizatorilor, platforma stabilește care sunt vehiculele uzate cele mai solicitate în Germania în 2022. În ceea ce privește căutarea de semiremorci, Schmitz Cargobull se află pe primul loc în clasamentul pentru toate tipurile de remorci și este cea mai căutată marcă de remorci. Această cercetare arată că Schmitz Cargobull este, de asemenea, partenerul preferat al clienților care caută vehicule de ocazie. Schmitz produce remorci și semiremorci de înaltă calitate, durabile și sustenabile.

Schmitz Cargobull pune accentul pe longevitate în strategia sa de produs și se angajează în favoarea economiei circulare pentru a prelungi ciclul de viață al vehiculelor sale.

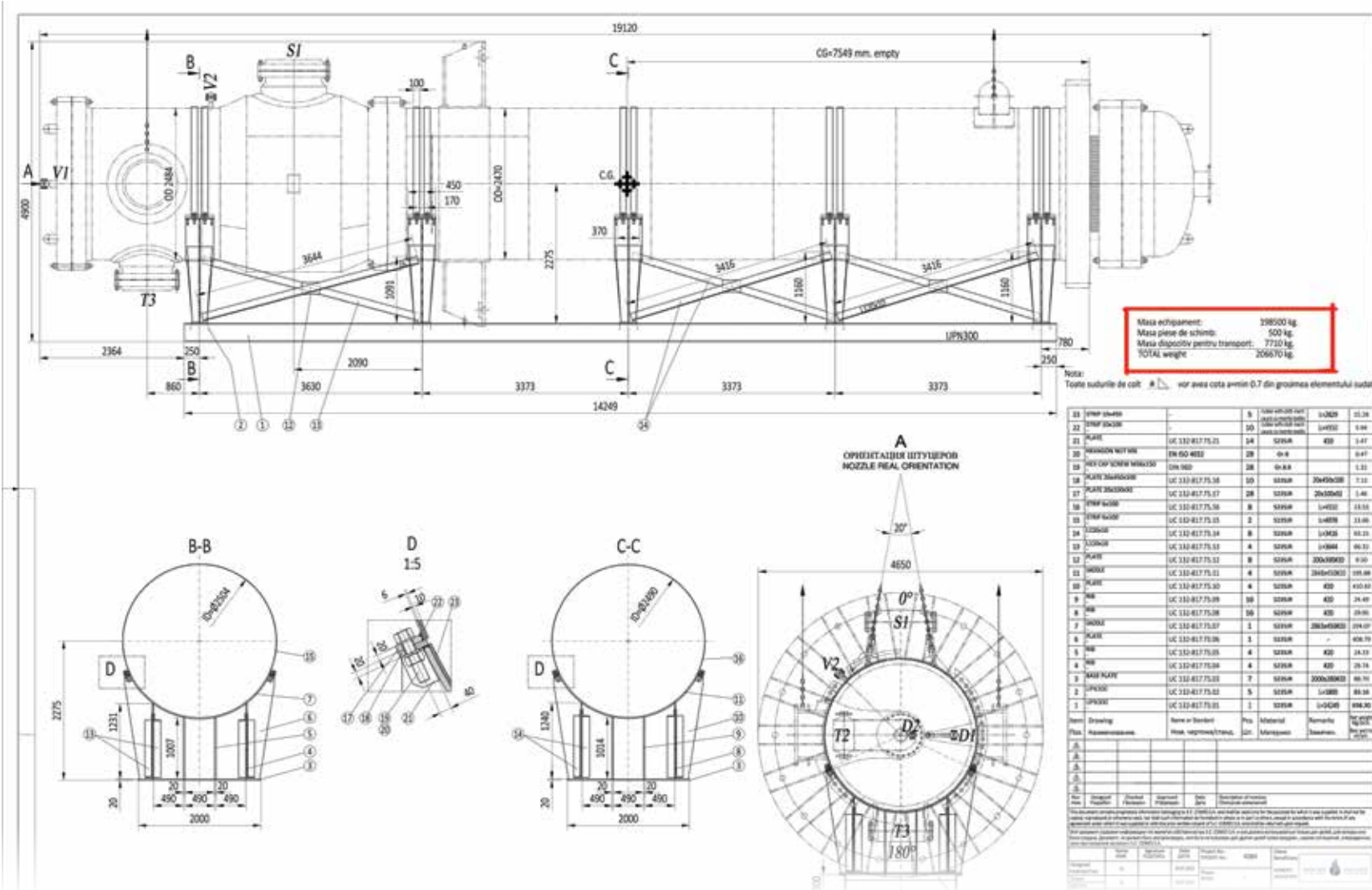
Un exemplu este șasiul galvanizat. Galvanizarea crește durata de viață a șasiului cu până la cinci ani, în

comparație cu un șasiu simplu. Acest lucru are un efect pozitiv asupra întregii durate de viață și asupra valorii de revânzare. Schmitz Cargobull își vinde vehiculele uzate în peste 38 de garaje - Cargobull Trailer Stores - din întreaga Europă. În aceste depozite, peste 10.000 de vehicule uzate sunt vândute către aproximativ 70 de țări în fiecare an. Aproximativ 90% din aceste vehicule provin de la Schmitz Cargobull. În special pe piețele din Europa de Vest, Centrală și de Sud-Vest, remorcile Schmitz se confruntă cu o cerere puternică. Vehiculele care îndeplinesc standardele stricte de calitate ale experților în vehicule uzate primesc sigiliul "Trailerplus". Dacă un vehicul are acest sigiliu, înseamnă că a fost supus la o verificare amănunțită a calității de către compania de testare

independentă înainte de livrare, caroseria, tehnologia și șasiul fiind puse "la încercare".

Deoarece chiar și cea mai bună remorcă se poate defecta, un contract gratuit de asigurare împotriva avariilor este disponibil pentru primele 12 luni la vehiculul Trailerplus. Acest lucru înseamnă că orice client va primi asistență rapidă din partea Schmitz Cargobull Euroservice în cazul unei defecțiuni. Contractul include plata tuturor costurilor cu forța de muncă, a costurilor materialelor în cazul deteriorării remorcii, a tuturor costurilor de deplasare și a unei garanții de plată.

Alte oferte de servicii consacrate ale Schmitz Cargobull, cum ar fi opțiunile de finanțare personalizate, sunt, de asemenea, disponibile pentru remorcile second-hand.



DOCUMENTE. EASTSHIP - "ȚEAPĂ AGABARITICĂ" TRASĂ CNAIR DE 50.000 DE EURO

În urma comiterii infracțiunii de fals în declarații, firma constănțeană Eastship Projects & Logistics a pus grav în pericol siguranța circulației și a păgubit bugetul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) cu suma de peste 50.000 de euro.

Eastship a realizat, în luna ianuarie 2023, un transport agabaritic ilegal, cu fraudarea CNAIR, a unui obiect foarte greu, de la firma Comes SA din localitatea Săvinești, județul Neamț, la

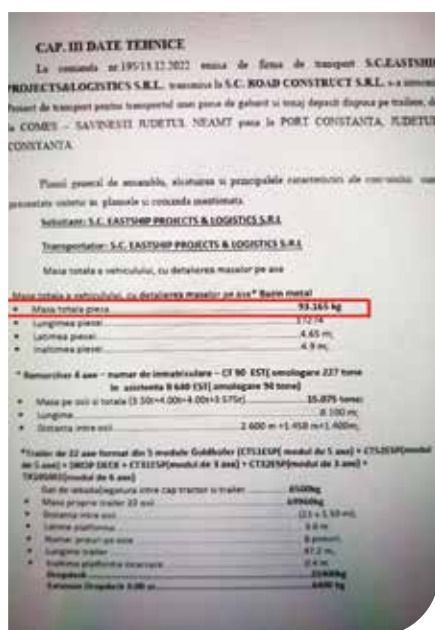
Portul Constanța. Cei de la producătorul uriașei piese, Comes SA, au realizat o schemă a piesei potrivit căreia greutatea ei totală este de 207 tone. Însă transportatorul,

Eastship Projects & Logistics, a declarat în fals la CNAIR că marfa ar avea doar 93 tone, cu 114 de tone mai puțin. Proiectul tehnic de transport, pe care vi-l prezentăm mai jos, întocmit

TrailerConnect® sistemul de telematică este acum montat standard în toate semiremorcile cu prelată și frigorifice. Pentru o mai mare eficiență, o mai bună disponibilitate și o mai bună planificare a capacității, reducând în același timp costurile. Doriți să aflați cum? **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

100% Smart – acum în standard

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.



de firma Road Construct, probează clar infracțiunea de fals în declarații săvârșită de cei de la Eastship. Cu siguranță, piesa transportată a avut cel puțin 207 tone. Din schița inițială, pe care o puteți vedea mai jos, realizată de producătorul Comes, reiese că masa echipamentului transportat este de 198.500 kilograme, masa pieselor de schimb este de 500 kilograme, iar masa dispozitivului de transport de 7.710 kilograme. În total, 206.670 kilograme, adică aproape 207 tone. Prin acest transport agabaritic ilegal, Eastship Projects & Logistics a păgubit CNAIR cu cel puțin 50.000 de euro. Pentru orice transport agabaritic realizat pe drumurile naționale din România, firma care îl realizează trebuie să obțină de la compania națională de drumuri o Autorizație Specială de Transport (AST). Acest document se obține în baza unei declarații pe care transportatorul o depune la CNAIR, dar și după plata unei taxe (tarif), care este direct proporțională cu greutatea transportului. Cu alte cuvinte, prețul AST este în raport direct cu uzura pe care transportul agabaritic o produce drumurile pe care circulă. Pe lângă declarație, firma transportatoare trebuie să depună la CNAIR și un proiect tehnic de transport, care trebuie să fie întocmit de o firmă specializată. În acest caz, proiectul a fost realizat de către firma Road Construct, care a perpetuat și ea falsul în declarații al Eastship. Potrivit proiectului de transport, piesa ar avea doar puțin peste 93 de tone, ceea ce este clar o minciună sfruntată, dacă ne uităm la datele din schița utilajului realizată de producătorul

Comes.

Principalul scop al proiectului tehnic este acela de a stabili un traseu optim pentru transportul agabaritic, care să țină seama de capacitatea portantă a drumurilor, dar și a podurilor și pasajelor superioare.

Pentru că Road Construct a plecat în proiect de la o greutate falsă, cu 114 de tone mai mică decât cea reală, traseul transportului agabaritic a fost făcut pe drumuri și peste poduri care pur și simplu nu pot să reziste la greutatea transportului. Și aici nu vorbim doar de cele 207 de tone ale utilajului, ci și de greutatea camionului/camioanelor și a trailerului pe care piesa a fost transportată.

Seria de falsuri în documente în baza în care s-a făcut acest transport agabaritic a pus, pune și va pune extrem de serios în pericol siguranța circulației pe drumurile, podurile și pasajele peste care a trecut. Simplul fapt că nu s-a prăbușit niciun pod în timpul transportului agabaritic nu înseamnă că nu s-au distrus structuri de rezistență care ar putea duce în orice moment la o prăbușire.

Punctul de vedere al CNAIR

În legătură cu acest caz, reprezentanții CNAIR au avut amabilitatea să ne răspundă la mai multe întrebări, pe care le-am solicitat printr-o adresă formulată în scris:

"1. Care este persoana din interiorul CNAIR care a aprobat și a emis AST pentru transportul agabaritic realizat de firma constănțeană Eastship Projects, în luna ianuarie 2023, pe traseul Săvinești-Constanța?"

Numele persoanei care a aprobat și a emis Autorizația Specială de Transport (AST) nu reprezintă o informație utilă în această speță, persoana în cauză îndeplinindu-și atribuțiile din fișa postului, așa cum se arată în cele ce urmează.

AST a fost emisă în baza solicitării înaintată de SC EASTSHIP PROJECTS & LOGISTICS SRL și înregistrată la CNAIR sub nr. 92/1631/09.01.2023 și a proiectului de transport înregistrat la CNAIR SA sub nr. 92/1628/09.01.2023. Conform art. 6 al Normelor privind autorizarea și desfășurarea circulației vehiculelor rutiere cu mase și/sau

dimensiuni ce depășesc masele și/sau dimensiunile maxime admise prevăzute în OG nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, aprobate prin Ordinul MT-MDRAP-MAI nr. 1236-6509-126/2018, AST se eliberează la cererea solicitantului, care poate fi operatorul de transport sau o terță persoană, în numele operatorului de transport. Cererea pentru eliberarea AST se completează integral de către solicitant, acesta purtând întreaga responsabilitate cu privire la corectitudinea informațiilor furnizate, inclusiv în ceea ce privește masele și dimensiunile vehiculului cu depășiri, sub sancțiunea legii penale privind falsul în declarații.

2. Știați că, deși Eastship Projects a declarat în fals că greutatea piesei transportate ar fi de 93 de tone, în realitate are 207 tone?

3. Este adevărat că în urma acestei declarații false transportatorul a plătit către CNAIR o sumă mai mică cu 60.000 de euro decât cea prevăzută legal?

În cursul săptămânii, 30.01.2023 – 03.02.2023, CNAIR a primit informația conform căreia SC EASTSHIP PROJECTS & LOGISTICS SRL a declarat pentru masa piesei ce urma a fi transportată o valoare mult inferioară față de valoarea reală.

Având în vedere faptul că CNAIR nu are atribuții în verificarea pe rețeaua internă de drumuri naționale a corespondenței dintre valorile înscrise în AST și masele și dimensiunile reale ale vehiculelor



cu depășiri, CNAIR a solicitat ISCTR verificarea, atât la sediul furnizorului cât și la sediul operatorului de transport a realității datelor în baza cărora a fost emis AST.

Totodată, dat fiind faptul că potrivit informațiilor deținute, piesa în cauză se află încă în incinta portului Constanța, în vederea efectuării formalităților vamale, a fost contactată conducerea Autorității Vamale Române cu solicitarea de a furniza date cu privire la masa reală a piesei.

Am primit confirmarea de la ANV (în cursul zilei de astăzi se primește actul oficial de la ANV) că marfa transportată avea masa de 207 tone. Astfel, valoarea tarifelor neîncasate este de aproximativ 50.000 de euro.

CNAIR a îndeplinit etapele premergătoare necesare sesizării organelor penale (raport semnat), astfel încât în această săptămână vom transmite sesizarea către organele de cercetare penală prin Direcția Juridică.

4. Verifică vreun angajat al CNAIR veridicitatea datelor atunci când se emit AST-uri?

Având în vedere faptul că CNAIR nu are atribuții de control pe teren, a datelor furnizate de operatorii de transport, CNAIR poate verifica doar corespondența între datele înscrise în solicitarea de eliberare a AST cu cele înscrise în proiectul de transport și în cărțile de identitate ale vehiculelor. Răspunderea pentru veridicitatea celor declarate aparține în totalitate declarantului, acestea putând fi verificate doar în traseu, de către instituțiile abilitate.

5. Puteți face o sumară evaluare a riscurilor imense pentru siguranța circulației și a distrugerilor de drumuri și poduri pe care acest transport le-a produs?

Vehiculele care circulă cu depășirea maselor și/sau dimensiunilor maxime admise sunt principala cauză de degradare a infrastructurii rutiere și de reducere a duratei de exploatare. Subliniem că, în prezent, din cauza nivelului redus al tarifelor suplimentare de utilizare a infrastructurii rutiere, acestea nu reflectă și nu acoperă degradarea infrastructurii rutiere cauzată de aceste vehicule.

În ceea ce privește efectele transportului în cauză, CNAIR va derula, prin

personalul propriu, o verificare a stării infrastructurii rutiere pe traseul urmat de vehicul, în vederea evaluării unor eventuale daune produse.

6. Ce măsuri intenționați să luați pentru ca o situație de acest gen să nu se mai repete?

CNAIR va lua măsura de eliberare a AST, în cazul vehiculelor cu depășiri excepționale ale maselor și/sau dimensiunilor, doar după confirmarea, de către expeditor/destinatar și eventual alte instituții abilitate a realității acestor date."

Comes "nu a mâncat usturoi"

Producătorul piesei transportate, Coles SA, a avut amabilitatea de a ne răspunde în scris la adresa prin care solicitam informații legate de legalitatea transportului.

Ioan Vasiliu, președintele Consiliului de Administrație al firmei, nu a răspuns efectiv la întrebările pe care le-am formulat ci a dat întreaga vină pe transportatorul piesei, Eastship Projects & Logistics:

"- În luna decembrie 2022, compania Comes SA a încheiat un contract de prestări servicii de transport agabaritic pe relația Săvinești Neamț - Port Agiea Constanța cu firma Eastship Projects & Logistics SRL.

- În baza contractului, firma de transport este obligată să obțină toată aprobările și autorizațiile necesare efectuării în condiții de siguranță și legalitate a echipamentelor fabricate de societatea noastră.

- Menționăm faptul că nu avem cunoștințe de fapte incriminate de dumneavoastră. Comes SA a primit scanat pe email Autorizația de Transport Specială (AST), seria CNAIR/CA1, nr. 23 00000026/2023, document emis de CNAIR București în data de 10.01.2023."

Complicități peste complicități
Este greu de crezut că cei din conducerea Comes SA nu știau de falsul Eastship. Ei recunosc în scris că au primit pe email Autorizația Specială de Transport (AST). Doar dacă aruncau o privire peste ea, ar fi observat că există o diferență de cel puțin 114 de tone între greutatea piesei produse de ei și cea declarată la CNAIR de transportator. Foarte probabil cei de Comes au știut de fals dar s-au complăcut cu această situație deoarece prețul de transport



În atenția domnului Emil Pop,

COMES SA cu sediul în Romsita, Săvinești, județ Neamț, str. Ghicșoșie Carafit, nr. 3, cod poștal 617488, SALUBRITATE, fax: +40(0)233285085, adresa de email: office@comes.ro, înregistrată la Registrul Comerțului J27/271/991, CUI: 2862292, COD IBAN: RO68240194007796550001 deschis la BCR Piana Neamț, reprezentată prin domnul Ioan Vasiliu, în calitate de Președinte C.A., vă aducem la cunoștință următoarele:

- În luna decembrie 2022, compania COMES SA a încheiat un contract de prestări servicii de transport agabaritic pe relația Săvinești Neamț - Port Agiea Constanța cu firma Eastship Projects & Logistics SRL.
- În baza contractului, firma de transport este obligată să obțină toate aprobările și autorizațiile necesare efectuării în condiții de siguranță și legalitate a echipamentelor fabricate de societatea noastră.
- Menționăm faptul că nu avem cunoștințe de fapte incriminate de dumneavoastră. Comes SA a primit scanat pe email Autorizația de Transport Specială (AST) - Seria CNAIR-CA1, Nr. 23 00000026/2023, document emis de CNAIR București în data de 10.01.2023.

Cu respect,
S.C. COMES SA,
Președinte C.A.
Em. Ioan Vasiliu



oferit de Eastship a fost cu mult mai mic decât cel oferit de alte firme de transport care respectă legea.

Și astfel, pe lângă înșelarea CNAIR cu 50.000 de euro și distrugerea infrastructurii rutiere, la "colecția" de infracțiuni și contravenții săvârșite de Eastship Projects & Logistics se mai pot adăuga și unele legate de concurența neloială.

O firmă care nu plătește taxele legale va putea întotdeauna să dea prețuri de transport mai mici decât cele care lucrează legal și astfel se produce o denaturare gravă a concurenței de pe piață.

La rândul ei, firma Road Construct a preferat să "bage capul în nisip" și să simuleze că nu înțelege ilegalitatea în care a fost târâtă de către firma constănțeană de transporturi agabaritice.

Este foarte probabil ca acesta să nu fie un caz izolat ci un mod de operare al celor de la Eastship. Și, foarte posibil, cei de la Road Construct au închis ochii de fiecare dată pentru a primi cât mai multe comenzi pentru proiecte de transport.

Falsul perpetuat în proiectul tehnic poate produce un dezastru și pentru operatorul portuar, care trebuie să cunoască exact greutatea piesei pe care o încarcă de pe chei pe vas. Dacă se ia de bună greutatea din documente, redusă în fals cu 114 de tone, utilajele sau macaralele operatorului portuar pot să se rupă și să producă accidente de muncă extrem de grave.

Deși le-am adresat în scris o serie de întrebări celor din conducerea firmelor Eastship Projects & Logistics și Road Construct, până la publicarea acestui articol nu am primit niciun răspuns din partea lor.



DRDP BUCUREȘTI - UNUI CONTRACT DEJA REZILIAT I SE SEMNEAZĂ ÎNCĂ UN ACT DE ÎNCETARE

Tolerarea inacceptabilă de către DRDP București a neexecutării de lucrări de marcaje rutiere periclitează grav siguranța traficului.

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii din România (CNAIR) este cel mai mare administrator al drumurilor publice de la noi. Rețeaua pe care o administrează este împărțită administrativ în șapte (mai nou opt) direcții regionale.

Este bine cunoscut faptul că, în această calitate, are obligația legală, prevăzută de OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (republicată), de a asigura aplicarea marcajelor corespunzătoare pe toate drumurile din administrarea sa, așa cum prevede art. 5 alin (1). Ne punem întrebarea de ce pe unele sectoare administrate de CNAIR situația semnalizării prin marcaje rutiere pare a fi cât de cât mulțumitoare, în timp ce pe altele, adică două, aceasta este dezastruoasă (și nu dorim aici cumva să aducem laude executantului care a monopolizat marea parte a contractelor de la celelalte regionale).

Iar despre cele două, adică cea mai importantă regională, DRDP București, dar și DRDP Craiova, am semnalat situația și cu alte ocazii. Răspunsul este simplu: există

același numitor comun - executantul Dumava Semnalizare, care refuză să își îndeplinească obligațiile legal asumate față de aceste autorități. Dacă, la DRDP Craiova, conducerea a fost fermă și a aplicat măsurile legale, sancționând executantul cu aplicarea unor penalități și cu emiterea în condițiile legale a unui document prin care a constatat îndeplinirea necorespunzătoare a contractului - a se vedea articolul "Asocierea Dumava-Gamida - document constatat primar negativ de la CNAIR", la DRDP București situația este total diferită. Aici autoritatea își încalcă atribuțiile de serviciu și tolerează comportamentul Dumava.

Aceasta explică probabil și de ce, la întrebarea noastră legitimă formulată încă din 17 noiembrie 2022, cu privire la comunicarea unor informații cu caracter public legate de situația marcajelor rutiere, pe care am adresat-o ambelor direcții regionale în cauză, numai DRDP Craiova a răspuns în termenul legal. De la DRDP București nici azi, după mai bine de două luni, nu am primit răspuns.

Potrivit informațiilor deja publicate,

în cadrul acordului cadru semnat de asocierea Dumava-Euro Construct cu DRDP București, aceasta nu a executat nicio lucrare, primul contract subsecvent fiind închis prin Actul adițional de încetare nr. 1/30.06.2021.

Cel de-al doilea contract subsecvent nu a avut nici el o soartă mai bună. După semnare, Dumava a început un lung șir de solicitări prin care a cerut modificări ale cerințelor autorității precum și înlocuirea materialelor cu care a declarat în ofertă că va lucra, deși nu executase încă nicio lucrare. Totodată a solicitat înlocuirea utilajelor pe care declarase că le va folosi, provocând astfel o bogată corespondență cu autoritatea contractantă, consumatoare de timp, care în final a dus la depășirea termenului în care ar fi trebuit să execute lucrările comandate. Astfel a găsit un pretext pentru a nu executa lucrările de marcaj rutier comandate de către autoritatea contractantă. Ba, mai mult, culmea tupeului, tot Dumava a dat în judecată DRDP București, cerând anularea penalităților de întârziere cerute pe bună dreptate de autoritate.



În încercarea de a-și îndeplini obligațiile și atribuțiile legale conform art. 122 lit. b) din OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice și în contextul în care acordul cadru este în vigoare, CNAIR prin DRDP București a încheiat cu asocierea Dumava un al treilea contract subsecvent, respectiv Contractul subsecvent nr. 308/21.07.2022.

Au apărut din nou multe lamentări și motive inventate de Dumava, astfel că nici aceste lucrări nu au fost executate.

De pe surse am aflat că, până să fie accesat directorul regional Dinu Daniel Augustin la sediul DRDP București de cel puțin două ori de către administratorul Dumava - Varghida Marius Stelian - DRDP București a emis Notificarea nr. 20/214395/03.11.2022, adică notificarea de reziliere a acestui al treilea contract subsecvent. Această reziliere a contractului subsecvent a intrat de drept în vigoare după zece zile de la emiterea ei. Prin urmare, începând cu data de 13 noiembrie 2022, contractul își încetase valabilitatea.

"Cineva" din DRDP București a decis să încheie pe cale amiabilă acest contract care era deja reziliat!!!

Astfel, există o Minută, din data de 25 noiembrie 2022, a unei întâlniri între DRDP București și reprezentantul Dumava, prin care s-a decis nelegal ca această încheiere să se transforme într-una amiabilă, adică după ce contractul fusese reziliat.

Există și o Notă justificativă,

din data de 28 noiembrie 2022, prin care s-a încercat explicarea deciziei de încetare amiabilă ca fiind determinată de "anumite neconcordanțe în vederea executării lucrărilor", adică brusc DRDP București își pune cenușă în cap, astfel încât să creeze o aparență de legalitate încetării de comun acord a contractului subsecvent.

În final apare "bomboana de pe colivă", adică, pe data de 5 decembrie 2022, se semnează Actul adițional de încetare a contractului. Din informațiile noastre, se pare că directorul Dinu s-a ferit să semneze personal minuta, sperând în felul acesta să scape de eventualele urmări penale ale celor întâmplate. Este limpede că "cineva", și nu poate fi decât de la cel mai înalt nivel al autorității, favorizează societatea Dumava în dauna intereselor DRDP București și a interesului general.

Astfel, cursul firesc, potrivit obligațiilor care decurg din Legea 98/2016 a achizițiilor publice, era ca după reziliere DRDP să factureze executantului Dumava penalitățile de întârziere, având în vedere prejudiciul creat, să rezilieze acordul

cadru și să emită, ca DRDP Craiova, documentul privind neîndeplinirea obligațiilor în mod corespunzător.

Prin acțiunea sa ilegală, Dinu a privat DRDP București de marcaje rutiere și pe următorii doi ani (perioadă în care acordul cadru mai este valabil), ținând cont de faptul că, de doi ani de la momentul semnării acordului cadru și după acordarea a trei contracte subsecvente, Dumava nu a executat nicio lucrare de marcaj rutier și este puțin probabil să o facă de acum încolo.

Directorul regional Dinu a procedat așa printr-un real abuz în serviciu, generat cel mai probabil de traficul de influență din partea lui Varghida Marius Stelian, a ignorat obligațiile care îi reveneau conform legii achizițiilor și a Ordonanței 195/2002 privind circulația pe drumurile publice și a decis încetarea amiabilă de comun acord a unui contract reziliat de drept.

În acest caz există mai mult decât suspiciuni rezonabile privind comiterea mai multor infracțiuni și avem speranța că măcar în cel de-a doisprezecelea ceas procurorii DNA se vor mobiliza.





UE ȘI ROMÂNIA VOR SĂ ÎNVERZEASCĂ TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI

E emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele, inclusiv camioane, autobuze și autocare, reprezintă circa 6% din totalul emisiilor de CO₂ din UE și circa 25% din totalul emisiilor de CO₂ generate de transportul rutier.

În acest context și pentru a respecta normele impuse de Parlamentul European, s-au luat o serie de măsuri pentru un transport verde al camioanelor. Țintele sunt, însă, greu de atins.

TIR Magazin vă spune cum a început „înverzirea” transportului rutier și care sunt ultimele mișcări în piață.

Anul 2018, punctul de cotitură

Pentru prima dată, UE a stabilit, în urmă cu 5 ani, obiective privind reducerea emisiilor de CO₂ pentru vehiculele grele. Consiliul a convenit atunci asupra poziției sale (abordare generală) cu privire la o propunere de a reduce emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele noi. Acest acord conferă Președinției mandatul de începere a negocierilor cu Parlamentul European. Începând cu 2025, noile camioane și autobuze vor emite în medie cu 15% mai puțin CO₂. Și, începând cu 2030, acestea vor emite cu 30% mai puțin CO₂. Acest lucru face parte din eforturile noastre de a reduce emisiile de carbon din sectorul transportului rutier și reprezintă un pas important către

realizarea obiectivelor convenite în cadrul Acordului de la Paris. Normele convenite înseamnă că, între 2020 și 2030, vom emite cu 54 de milioane de tone mai puțin CO₂, ceea ce corespunde emisiilor de CO₂ totale anuale ale Suediei, spunea Elisabeth Köstinger, ministrul federal austriac al sustenabilității și turismului la acea dată.

Camioanele, cu 15% mai puține emisii

Consiliul susține obiectivul general de reducere a emisiilor de CO₂ pentru parcul UE de vehicule grele noi cu 15% începând din 2025, comparativ cu nivelurile de emisii din 2019, astfel cum a fost propus de Comisia Europeană. Consiliul introduce un obiectiv obligatoriu de reducere cu 30%, începând cu 2030, cu excepția cazului în care se decide altfel în urma unei revizuirii a regulamentului în anul 2022. O sancțiune financiară, sub

forma unei prime pentru emisiile suplimentare, este prevăzută pentru producătorii care nu respectă obiectivele de reducere a emisiilor de CO₂.

Va exista un sistem de stimulente, numite credite suplimentare, prin care vehiculele cu emisii zero și vehiculele cu emisii scăzute vor fi luate în considerare ca fiind mai mult decât un vehicul la calcularea emisiilor specifice ale unui producător de camioane. Creditele suplimentare vor face obiectul unor plafoane predefinite pentru a se evita periclitarea obiectivelor de mediu ale regulamentului. În comparație cu propunerea inițială a Comisiei, Consiliul a decis să excludă autobuzele și autocarele de la acest sistem de stimulente. În sfârșit, vor exista măsuri specifice pentru a se asigura disponibilitatea unor date fiabile și reprezentative de la producători cu privire la emisiile de CO₂ și la consumul de combustibil al camioanelor pe care

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





aceștia le construiesc.

Planul, aprobat acum 5 ani

Comisia a adoptat propunerea cu privire la acest nou regulament la 17 mai 2018. Acesta are ca scop stabilirea standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele noi și, prin urmare, sprijinirea statelor membre pentru a-și atinge obiectivele de reducere a emisiilor convenite în cadrul Regulamentului privind partajarea eforturilor.

Iunie 2022, noi reguli pentru vehicule ușoare

În iunie s-a anunțat că Parlamentul sprijină standardele revizuite privind emisiile de CO2 pentru autoturismele și vehiculele utilitare ușoare noi, parte a pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55 în 2030”.

În urma votului, eurodeputații și-au adoptat poziția cu privire la normele propuse de revizuire a standardelor de performanță privind emisiile de dioxid de carbon pentru autoturismele și camionetele noi cu 339 voturi pentru, 249 împotrivă și 24 abțineri.

Prin textul adoptat, care constituie poziția de negociere a Parlamentului cu statele membre, eurodeputații sprijină propunerea Comisiei de a ajunge la o mobilitate rutieră fără emisii până în 2035 (un obiectiv privind întregul parc de vehicule de la nivelul UE de a reduce emisiile produse de autoturismele noi și de vehiculele utilitare ușoare cu 100% față de 2021). Obiectivele intermediare de reducere a emisiilor pentru 2030 ar trebui stabilite la 55% pentru autoturisme și la 50% pentru camionete, potrivit PE. Raportorul Jan Huitema (Renew,

NL) a declarat: „O revizuire ambițioasă a standardelor privind emisiile de CO2 este un element crucial pentru a atinge obiectivele noastre climatice. Prin adoptarea noilor standarde, creăm claritate pentru industria autovehiculelor și stimulăm inovarea și investițiile pentru producătorii de automobile. În plus, achiziționarea și conducerea de autoturisme cu emisii zero vor deveni mai ieftine pentru consumatori.

Sunt fericit că Parlamentul a susținut revizuirea ambițioasă a obiectivelor pentru 2030 și reducerea cu 100% a emisiilor pentru 2035, ceea ce este esențial pentru a atinge neutralitatea climatică în 2050. La 14 iulie 2021, ca parte a pachetului „Pregătiți pentru 55”, Comisia a prezentat o propunere legislativă de revizuire a standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare noi. Propunerea urmărește să contribuie la obiectivele climatice ale UE pentru 2030 și 2050, să aducă beneficii cetățenilor prin introducerea pe scară largă a vehiculelor cu emisii zero (o mai bună calitate a aerului, economii de energie și costuri mai mici pentru deținerea unui vehicul), precum și să stimuleze inovarea în domeniul tehnologiilor cu emisii zero.

Noiembrie 2022: camionetele trec la Euro 7 în 2027

Comisia Europeană a prezentat o propunere de reducere a poluării aerului la autovehiculele noi vândute în UE, pentru a îndeplini ambiția de zero poluare a Pactului ecologic european, menținând în același timp vehiculele la prețuri accesibile pentru consumatori și promovând competitivitatea Europei.

Standardul Euro 7 se va aplica pentru mașini din 2025, iar pentru camioane din 2027. Pentru prima oară se vor măsura particulele rezultate din abraziunea anvelopelor și plăcuțelor de frână.

Transportul rutier este cea mai mare sursă de poluare a aerului în orașe. Noile standarde Euro 7 vor asigura vehicule mai curate pe drumurile noastre și o calitate îmbunătățită a aerului, protejând sănătatea cetățenilor noștri și a mediului.

Standardele Euro 7 și standardele de emisii de CO2 pentru vehicule lucrează mână în mână pentru a oferi cetățenilor calitatea aerului, deoarece, în special, utilizarea crescută a vehiculelor electrice creează beneficii pentru calitatea aerului. Cele două seturi de reguli oferă lanțului de aprovizionare auto o direcție clară pentru reducerea emisiilor poluante, inclusiv prin utilizarea tehnologiilor digitale.

Noile standarde de emisii Euro 7 vor asigura că mașinile, camionetele, camioanele și autobuzele sunt mult mai curate, în condiții reale de conducere care reflectă mai bine situația din orașele în care problemele de poluare a aerului sunt cele mai mari și pentru o perioadă mult mai lungă. Propunerea abordează emisiile de la țevile de eșapament, precum și de la frâne și anvelope. De asemenea, contribuie la realizarea noilor standarde mai stricte de calitate a aerului propuse de Comisie la 26 octombrie 2022.

Emisii zero

În 2035, toate mașinile și furgonetele vândute în UE vor avea zero emisii de CO2. Cu toate acestea, în 2050, se preconizează că peste 20% dintre mașini și camionete și mai mult de jumătate

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



dintre vehiculele grele de pe străzile noastre vor continua să emită noxe din țeava de eșapament. Vehiculele electrice cu baterie, de asemenea, provoacă poluare de la frâne și microplasticele din anvelope. Regulile Euro 7 vor reduce toate aceste emisii și vor menține vehiculele la prețuri accesibile consumatorilor.

Noile cerințe bazate pe standardele Euro 7

Propunerea înlocuiește și simplifică normele de emisii care, anterior, erau separate pentru turisme și furgonete (Euro 6) și camioane și autobuze (Euro VI). Regulile standardelor Euro 7 aduc limitele de emisie pentru toate autovehiculele turisme, camionete, autobuze și camioane sub un singur set de reguli. Noile reguli sunt neutre din punct de vedere al combustibilului și al tehnologiei, punând aceleași limite, indiferent dacă vehiculul utilizează benzină, motorină sau combustibili alternativi. Acestea vor ajuta la:

- Controlul poluanților atmosferici de la toate vehiculele noi: prin lărgirea gamei de condiții de conducere care sunt acoperite de testele de emisii: de la condus pe șosea la temperaturi de până la 45°C sau călătorii scurte tipice navetei zilnice.
- Actualizează și înăsprește limitele pentru emisiile de poluanți: limitele vor fi înăsprițe pentru camioane și autobuze, în timp ce cele mai mici limite existente pentru mașini și camionete se vor aplica acum,

indiferent de combustibilul utilizat de vehicul. Noile reguli stabilesc, de asemenea, limite de emisie pentru poluanții anterior nereglementați, cum ar fi emisiile de protoxid de azot de la vehiculele grele.

- Reglementarea emisiilor de la frâne și anvelope: regulile standardelor Euro 7 vor fi primele standarde de emisii la nivel mondial care vor trece dincolo de reglementarea emisiilor din conductele de eșapament și vor stabili limite suplimentare pentru emisiile de particule de la frâne și anvelope. Aceste reguli se vor aplica tuturor vehiculelor, inclusiv celor electrice.

- Asigură faptul că mașinile noi rămân curate mai mult timp: toate vehiculele vor trebui să respecte regulile pentru o perioadă mai lungă decât până acum. Conformitatea pentru mașini și autoutilitare va fi verificată până când aceste vehicule ating 200.000 de kilometri și împlinesc 10 ani. Acest lucru dublează cerințele de durabilitate existente în conformitate cu normele Euro 6/VI (100.000 de kilometri și vârsta de 5 ani). Creșteri similare vor avea loc pentru autobuze și camioane.

- Sprijinirea implementării vehiculelor electrice: noile reguli vor reglementa durabilitatea bateriilor instalate în mașini și furgonete pentru a crește încrederea consumatorilor în vehiculele electrice. Acest lucru va reduce, de asemenea, nevoia de înlocuire a bateriilor la începutul vieții unui

vehicul, reducând astfel nevoia de noi materii prime critice necesare pentru producerea bateriilor.

- Utilizarea pe deplin a resurselor digitale: normele Euro 7 vor asigura că vehiculele nu sunt modificate și că emisiile pot fi controlate de autorități într-un mod ușor, folosind senzori din interiorul vehiculului pentru a măsura emisiile pe toată durata de viață a unui vehicul.

Pașii următori

Propunerea Comisiei va fi înaintată Parlamentului European și Consiliului în vederea adoptării acestuia de către colegislatori.

Mai multe țări membre UE cer emisii zero pentru camioane

Țările de Jos cer ca Uniunea Europeană să aibă ca obiectiv emisii zero ale vehiculelor utilitare grele, pentru a aduce acest sector poluant în linie cu țintele sale de neutralitate climatică, se arată într-un document consultat de Bloomberg.

Comisia Europeană ar trebui să stabilească ca obiectiv reducerea cu 100% a emisiilor de la noile camioane, autobuze și autocare, se arată în document, care este sprijinit și de Belgia, Danemarca și Luxemburg. La reuniunea care ar urma să aibă loc luna viitoare, Comisia Europeană ar trebui să prezinte reglementări privind un transport ecologic, și ar trebui să includă obiective mai ambițioase pentru 2030, susțin cele patru țări. "Actualele ținte de reducere a



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



emisiilor de CO₂ se aplică doar unui procent redus de vehicule comerciale de marfă, astfel încât aproape 35% din emisii rămân în afara domeniului de aplicare. Este extrem de necesară o revizuire ambițioasă a obiectivelor", se arată în document.

Propunerea vine după acordul care prevede interzicerea efectivă a mașinilor cu motoare pe combustie în UE, din 2035. Dar reducerea emisiilor la vehiculele utilitare grele este mult mai dificilă, tehnologiile pe bază de hidrogen fiind încă în stadiu preliminar.

Sectorul este responsabil pentru aproximativ un sfert din emisiile de CO₂ din transportul rutier din UE, nivelul de poluare sporind semnificativ în ultimul deceniu. În prezent, producătorii de camioane trebuie să se asigure că emisiile sunt reduse cu 15% până în 2025 și cu 30% până în 2030.

Cele patru țări susțin că actualele negocieri privind stațiile de încărcare și de realimentare reprezintă o oportunitate pentru reducerea emisiilor vehiculelor utilitare grele.

Primele măsuri concrete în UE

Opt stații de încărcare de 300 kW vor electrifica 600 km din coridorul Rin-Alpin, una dintre cele mai aglomerate rute logistice din Europa.

Primul coridor de încărcare pentru camioanele alimentate cu baterii din Europa a fost lansat de către Aral și guvernul german la Bensheim, Germania. Aral electrificază peste 600 km de coridor Rin-Alpin cu opt stații de încărcare de 300 kW, adaptate vehiculelor grele. Coridorul Rin-Alpin este o rută logistică intens circulată, care leagă zonele Rin-Neckar și Rin-Main cu regiunea Rin-Ruhr și alte zone. Șase stații sunt deja active, în timp ce, în următoarele luni, alte două, în Bad Honnef și Köln, vor finaliza coridorul.

La stațiile de Aral, peste 20 de camioane pe zi pot folosi electricitate verde pentru a se încărca pentru o autonomie de până la 200 km în timpul opririi legale de 45 de minute a șoferului, potrivit companiei. Mașinile de pasageri pot folosi și ele aceste stații de încărcare.

„Discuția despre mobilitatea electrică este în prezent foarte concentrată pe sectorul autoturismelor. Dar traficul mediu și greu se află și el la un punct de cotitură decisiv. Strategia noastră este concepută pentru a satisface această cerere cu o ofertă corespunzătoare. Primul coridor european de încărcare este o etapă importantă pe această cale, deoarece ne permite să încărcăm camioanele electrice,

deoarece în prezent majoritatea trebuie să se întoarcă la depozitul de acasă pentru încărcare”, a explicat Alexander Junge, membru al consiliului de administrație Aral pentru E-Mobility.

Flota de camioane germană este formată din peste 3,5 milioane de vehicule, iar numărul continuă să crească. Marea majoritate au încă motoare cu ardere, în ciuda eforturilor Germaniei în privința trecerii pe hidrogen și electricitate. „Inaugurarea de astăzi a coridorului de încărcare este o piatră de bază importantă în decarbonizarea transportului cu camioane și, în același timp, un model pentru cum ar putea arăta o infrastructură eficientă de încărcare a camioanelor pentru Europa”, a declarat Nigel Head, EV Truck Director Europe. „Camioanele electrice vor juca un rol central în transportul regional, precum și în transportul pe distanțe lungi. Ca în cazul autoturismelor, trecerea la mobilitatea electrică poate reuși doar cu o infrastructură de încărcare fiabilă și orientată spre cerere. Și trebuie să ne mișcăm într-un ritm rapid, pentru că, în curând, camioanele electrice cu baterie de mare putere vor ieși pe drum”, a spus Johannes Pallasch, purtător de cuvânt al Centrului Național de Control al Infrastructurii de Încărcare.



Primele măsuri, timide, și la București

Deși majoritatea statelor UE au pus deja la punct sisteme prin care recompensează companiile care-și înlocuiesc camioanele poluante din flote cu alternative eco, România pare a fi în expectativă.

Vânzările de camioane electrice pe baterii ar crește de patru ori dacă s-ar implementa și la noi un sistem competitiv de stimulente.

În acest context, Nicușor Dan anunță că vor fi cumpărate aproximativ 100 de troleibuze electrice, care au o autonomie pe baterii de 20 de kilometri care le permite să facă trecerea de la o linie la alta cu ușurință. Pe lângă acestea, Primăria vrea și să convertească 150 de autobuze pe LNG (gaz natural lichefiat) și să cumpere alte 100 de unități.

Astfel, cei din subordinea lui Nicușor Dan ținesc ca, până la finele lui 2024, 75% din mijloacele de transport în comun din Capitală să fie schimbate. Există și 15 mari proiecte de infrastructură pentru a acomoda noile tramvaie care sunt mai mari, dar lipsa unui Master Plan de Transport actualizat îngreunează operațiunea.

Pentru a susține sectorul privat care se ocupă cu transportul cu vehicule grele, oficialitățile vor să elimine taxa lunară de acces a camioanelor în oraș în cazul acelor camioane care sunt 100% electrice.

În prezent, pentru fiecare camion de transport door-to-door (de 5-7 tone) taxa lunară este de 460 de euro, iar pentru un camion greu (maximum 40 de tone) se plătește o taxă lunară de 4.600 de euro.

Astfel s-a calculat o economie de circa 400.000 de euro per camion pentru un operator pe o perioadă de utilizare a camionului de cinci ani -

deci s-ar amortiza costul vehiculului, practic.

Realitatea, februarie 2023: dependenți de combustibili fosli

Uniunea Europeană continuă să depindă în mare măsură de combustibilii fosili pentru aprovizionarea sa cu energie, ponderea acestora în energia brută disponibilă în blocul comunitar situându-se la 70% în 2021, nivel similar cu cel din 2020, arată datele publicate de Oficiul European de Statistică (Eurostat).

Acest procent a scăzut semnificativ în ultimele decenii, datorită creșterii ponderii energiei din surse regenerabile. Din 1990, primul an pentru care sunt disponibile datele, ponderea combustibililor fosili folosiți în Uniunea Europeană a scăzut cu 13 puncte procentuale.

În 2021, Malta (96%) a rămas statul membru UE cu cea mai ridicată pondere a combustibililor fosili în energia brută disponibilă, urmată de Țările de Jos și Cipru (ambele cu 89%), Irlanda și Polonia (ambele cu 88%). Cele mai multe state membre UE au avut o pondere între 50%

și 85% (inclusiv România, 72,4%), doar Suedia (32%), Finlanda (38%) și Franța (48%) au avut sub 50%.

În 2021, față de 2020, în doar cinci state membre UE - Finlanda (minus 3 pp), Belgia (minus 3 pp), Lituania (minus 3 pp), Portugalia (minus 2 pp) și Danemarca (minus 2 pp) a scăzut ușor ponderea combustibililor fosili în energia brută disponibilă, iar cel mai semnificativ avans a fost în Bulgaria (4 pp), Estonia (3 pp), Polonia și Slovacia (ambele cu 2 pp) și Spania (1 pp).

În ultimul deceniu, toate statele membre UE au înregistrat o scădere a ponderii combustibililor fosili în energia brută disponibilă. Cel mai semnificativ declin a fost în Danemarca (de la 81% la 57%; minus 24 pp), urmată de Estonia (de la 91% în 2010 la 69% în 2021; minus 22 pp) și Finlanda (de la 57% la 38%; minus 19 pp).

Pe de altă parte, cele mai reduse scăderi au fost în Germania (de la 81% la 79%; minus 2 pp), România (de la 75% la 72%; minus 3 pp), Malta (de la 100% la 96%; ușor peste minus 3 pp), Ungaria (de la 73% la 69%; minus 4 pp) și Franța (de la 52% la 48%; minus 4 pp).





CE IMPLICĂ „PACTUL VERDE” PENTRU CAMIOANE

Comisia Europeană a prezentat un plan industrial în cadrul Pactului verde pentru a spori competitivitatea industriei Europei cu zero emisii nete și pentru a sprijini tranziția rapidă către neutralitatea climatică.

Planul urmărește să asigure un mediu mai favorabil pentru extinderea capacității UE de producție a tehnologiilor și produselor cu emisii nete egale cu zero, necesare pentru a îndeplini obiectivele ambițioase ale Europei în materie de climă.

Punctele forte ale pieței unice a UE

Planul pornește de la inițiative anterioare și se bazează pe punctele forte ale pieței unice a UE, completând eforturile depuse în prezent în cadrul Pactului verde european. Planul este articulat în jurul a patru piloni: un mediu de reglementare previzibil și simplificat, accelerarea accesului la finanțare, consolidarea competențelor și comerțul deschis pentru lanțuri de aprovizionare reziliente. Președinta Comisiei Europene, Ursula von der Leyen, a declarat: „Ne aflăm în fața unei ocazii unice pentru generația noastră, aceea de a fi deschizători de drumuri și de a acționa rapid, cu ambiție și hotărâre, pentru a asigura poziția de lider industrial a UE în sectorul deosebit de dinamic al tehnologiilor cu zero

emisii nete. Europa este hotărâtă să conducă revoluția tehnologiilor curate. Pentru întreprinderile și cetățenii noștri, aceasta înseamnă să convertim competențele în locuri de muncă de calitate și inovarea în producție de masă, prin intermediul unui cadru mai simplu și mai rapid. Facilitarea accesului la finanțare va permite industriilor esențiale ale tehnologiilor curate să se extindă rapid.”

Un mediu de reglementare previzibil și simplificat

Comisia propune un „Act legislativ privind o industrie cu zero emisii nete”, cu scopul de a identifica obiective pentru o capacitate industrială cu zero emisii nete și de a oferi un cadru de reglementare adecvat pentru implementarea sa rapidă, asigurând un proces de autorizare simplificat și accelerat, promovând proiecte strategice europene și elaborând standarde pentru a sprijini extinderea tehnologiilor în cadrul pieței unice. Cadrul va fi completat de „Actul privind materiile prime critice”, care va asigura un acces suficient la astfel de materii, de exemplu

pământurile rare, vitale pentru producția unor tehnologii esențiale, precum și de reforma organizării pieței energiei electrice, care le va permite consumatorilor să beneficieze de costurile mai scăzute ale surselor regenerabile de energie.

Acces mai rapid la finanțare

Al doilea pilon al planului va accelera investițiile și finanțarea producției de tehnologii curate în Europa. Finanțarea publică, la care se adaugă progresele din ultima vreme înregistrate în ceea ce privește uniunea europeană a piețelor de capital, poate debloca niveluri considerabile de finanțare privată, necesare pentru tranziția verde. În cadrul politicii în domeniul concurenței, Comisia urmărește să garanteze condiții de concurență echitabile în cadrul pieței unice, facilitând în același timp acordarea de către statele membre a ajutoarelor necesare pentru accelerarea tranziției verzi. În acest scop, pentru a accelera și a simplifica acordarea de ajutoare, Comisia se va consulta cu statele membre cu privire la un cadru

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.





temporar de criză și de tranziție pentru ajutoarele de stat și va revizui Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare din perspectiva Pactului verde, majorând pragurile de notificare pentru sprijinirea investițiilor verzi. Printre altele, acest lucru va contribui la raționalizarea și simplificarea într-o mai mare măsură a procesului de aprobare a proiectelor importante de interes european comun (PIIEC).

Tehnologii cu zero emisii nete

Totodată, Comisia va facilita utilizarea fondurilor UE existente pentru finanțarea inovării, a producției și a implementării în domeniul tehnologiilor curate. De asemenea, Comisia explorează modalități de a obține o finanțare comună mai substanțială la nivelul UE, pentru a sprijini investițiile în producția de tehnologii cu zero emisii nete, pe baza unei evaluări continue a nevoilor în materie de investiții. Comisia va colabora cu statele membre pe termen scurt, punând accentul pe REPowerEU, InvestEU și Fondul pentru inovare, cu privire la o soluție tranzitorie

pentru a oferi un sprijin rapid și specific. Pe termen mediu, Comisia intenționează să ofere un răspuns structural la nevoile de investiții, propunând un Fond european de suveranitate în contextul revizuirii cadrului financiar multianual înainte de vara anului 2023.

Consolidarea competențelor

Întrucât între 35 % și 40 % din totalul locurilor de muncă ar putea fi afectate de tranziția verde, dezvoltarea competențelor necesare pentru locuri de muncă de calitate și bine plătite va fi o prioritate pentru "Anul european al competențelor", iar al treilea pilon al planului se va axa pe acest aspect. Pentru a dezvolta competențele necesare unei tranziții verzi centrate pe oameni, Comisia va propune înființarea unor academii industriale pentru zero emisii nete, care să pună în aplicare programe de perfecționare și recalificare în industriile strategice. Comisia va analiza, de asemenea, modalitățile de combinare a abordării „competențele înainte de toate”, care recunoaște competențele reale, cu abordările existente bazate pe calificări, precum și modalitățile de

facilitare a accesului resortisanților țărilor terțe pe piețele forței de muncă din UE în sectoare prioritare și cu măsurile de promovare și aliniere a finanțării publice și private pentru dezvoltarea competențelor.

Un comerț deschis pentru lanțuri de aprovizionare reziliente

Al patrulea pilon se va axa pe cooperarea la nivel mondial și pe asigurarea funcționării comerțului în sprijinul tranziției verzi, în conformitate cu principiul concurenței loiale și cu principiul comerțului deschis, pe baza angajamentelor cu partenerii UE și a activității Organizației Mondiale a Comerțului (OMC). În acest scop, Comisia va continua să dezvolte rețeaua UE de acorduri de liber schimb și alte forme de cooperare cu partenerii pentru a sprijini tranziția verde. Ea va explora, de asemenea, ideea creării unui Club pentru materiile prime critice, care să reunească „consumatorii” de materii prime și țările bogate în resurse, pentru a asigura securitatea aprovizionării la nivel mondial prin intermediul unei baze industriale competitive



și diversificate, precum și a unor parteneriate industriale pentru tehnologii curate/cu zero emisii nete. Totodată, Comisia va proteja piața unică împotriva comerțului neloial în sectorul tehnologiilor curate și va utiliza instrumentele de care dispune pentru a se asigura că subvențiile străine nu denaturează concurența pe piața unică, inclusiv în sectorul tehnologiilor curate.

Ce conține documentul „Decarbonizarea. Camioanele Europei. Cum să reducem la minimum

incertitudinea costurilor” Această analiză constată că vehiculele cu emisii zero ar trebui să devină, în general, competitive din punct de vedere al costurilor cu autocamioanele cu propulsie diesel între 2030 și 2040 pentru toate dimensiunile de vehicule. Când anume vehiculele cu emisii zero vor deveni competitive din punct de vedere al costurilor cu autocamioanele tradiționale variază în funcție de dimensiunea vehiculului. Vehiculele de transport rutier de marfă de dimensiuni mai mari sunt mai probabil să devină competitive din punct de vedere al costurilor în jurul anului 2035. Costul total de proprietate al camioanelor variază semnificativ între cele trei tehnologii de propulsie

examine. Vehiculele electrice cu baterii (BEV) și vehiculele care circulă alimentate de la un sistem rutier electric (ERSV). Acestea din urmă utilizează o rețea de alimentare instalată deasupra drumurilor pentru a alimenta vehiculele cu energie electrică - au potențialul de a fi tehnologiile cele mai competitive din punct de vedere al costurilor în Europa datorită eficienței energetice și costurilor operaționale reduse, care compensează costurile inițiale de achiziție.

Nu este încă foarte clar care va fi diferența dintre camioanele electrice cu baterii și ERSV-urile din punct de vedere al costurilor, deoarece costul total de proprietate este comparabil în majoritatea scenariilor. BEV-urile vor costa probabil mai mult la achiziție și se vor confrunta cu costuri mai mari pentru constrângeri operaționale decât vehiculele care utilizează un sistem rutier electric, ceea ce ar putea împiedica dezvoltarea rapidă a acestora. În schimb, nu este clar cât de repede ar putea fi implementate sistemele rutiere electrice, iar acestea se vor confrunta cu costuri de construcție inițiale semnificative, care ar necesita sprijin guvernamental. O înțelegere mai clară a termenelor de implementare a infrastructurii

necesare - stații de încărcare pentru vehiculele electrice cu baterii, linii aeriene de contact pentru sistemele rutiere electrice - este necesară pentru a permite industriei și factorilor de decizie politică să stabilească priorități și să înțeleagă modul în care aceste tehnologii se pot completa reciproc.

Ce recomandăm

Să se asigure că politicile de promovare a electrificării directe a camioanelor rămân neutre din punct de vedere tehnologic.

Atât vehiculele electrice cu baterii, cât și vehiculele electrice de sistem rutier pot înlocui în mod eficient din punct de vedere al costurilor camioanele diesel. Camioanele electrice cu baterii sunt bine plasate pentru a fi adoptate pe termen scurt pe anumite piețe.

Cu toate acestea, nu este clar dacă sistemele rutiere electrice ar putea juca un rol complementar ajutând la decarbonizarea celor mai dificile aplicații de transport rutier de marfă. Politica de electrificare a camioanelor ar trebui, prin urmare, să evite să închidă ușa pentru oricare dintre ele și ambele tehnologii ar trebui să fie luate în considerare în mod activ în discuțiile politice privind implementarea viitoare a infrastructurii. Politicile neutre din punct de vedere



tehnologic pe termen scurt includ consolidarea capacității rețelei electrice de-a lungul drumurilor principale, astfel încât să poată alimenta stațiile de încărcare pentru vehicule electrice cu baterii, precum și sisteme rutiere electrice de-a lungul acelor rute cu potențial suficient de cerere suficientă. Lansarea de studii și proiecte pilot specifice pentru a evalua avantajele sistemelor rutiere electrice pentru drumuri.

Pe scurt: Șase recomandări pentru adoptarea vehiculelor cu emisii zero

1. Să se asigure că politicile de promovare a electrificării directe a camioanelor rămân neutre din punct de vedere tehnologic

Competitivitatea costurilor noilor tehnologii este influențată de economiile de scară și de nivelul de utilizare a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare cu combustibil. Tehnologiile trebuie să fie capabile să câștige o cotă suficientă de piață pentru a reduce costurile de producție a vehiculelor și pentru a utiliza intensiv o rețea de infrastructură. Această analiză constată că atât BEV-urile, cât și ERSV-urile ar putea fi competitive din punct de vedere al costurilor față de vehiculele convenționale cu motor cu ardere internă.

BEV-urile, în special, par bine plasate pentru a intra pe piața vehiculelor grele (HDV) pe termen scurt. Cu toate acestea, există încă incertitudini cu privire la o nevoie

complementară de sisteme rutiere electrice (ERS) pe termen lung. Până la o mai mare claritate cu privire la rolurile relative ale BEV-urilor și ERSV-urilor, politicile ar trebui să rămână neutre din punct de vedere tehnologic, promovându-le pe amândouă acolo unde este posibil și evitând să închidă ușa pentru oricare dintre ele. Politicile pot atinge acest scop, de exemplu, prin consolidarea capacității rețelei electrice de-a lungul drumurilor principale cu cerere potențial ridicată de energie electrică, deoarece acest lucru poate fi benefic pentru toate tehnologiile de vehicule cu emisii zero (ZEV).

2. Lansarea unor studii și proiecte pilot specifice pentru a evalua avantajele drumurilor electrice pentru decarbonizarea transportului rutier de marfă

Costul total de proprietate al tehnologiilor BEV și ERSV rămâne similar în majoritatea scenariilor. Cu toate acestea, rămân incertitudini în ceea ce privește proiectarea ERS și modelele de afaceri, care ar putea modifica fezabilitatea lor financiară. În plus, actorii principali diferă între cele două tehnologii. Guvernele vor trebui să fie responsabile în primul rând de construcția ERS și să ofere sprijin financiar pentru costurile inițiale ridicate.

Costurile ridicate de infrastructură și perioadele lungi de recuperare a investiției necesare pentru ca ERSV-urile să fie competitive. Dimpotrivă, adoptarea BEV-urilor poate fi progresivă și poate fi asumată

în mai mare măsură de sectorul privat, cu sprijin complementar din partea guvernelor pentru a accelera tranziția.

Sunt necesare evaluări detaliate suplimentare pentru a înțelege care dintre tehnologii poate oferi cele mai importante avantaje în materie financiară și de reducere a emisiilor de CO₂, pe lângă beneficiile legate de eficiența energetică și a resurselor. Este posibil ca BEV-urile să impună operatorilor de autocamioane constrângeri tehnice sau operaționale mai mari, care ar putea să le limiteze adoptarea în cadrul operațiunilor din lumea reală. Pe de altă parte, construcția ERS ar necesita probabil mult timp și ar trebui să fie foarte bine utilizată după finalizare. Sunt necesare teste pilot ale sistemelor de drumuri electrice cu catenare aeriene și ale încărcătoarelor de mare putere pentru BEV-uri, pentru a înțelege mai bine costurile de infrastructură în lumea reală, costurile operaționale și costurile de exploatare.

Atât Germania, cât și Regatul Unit au anunțat recent planuri de a construi secțiuni de ERS deasupra autostrăzilor pentru teste și comparații cu alte tehnologii de transport rutier de marfă de mare tonaj.

3. Investigarea în continuare a tehnologiilor de decarbonizare

Această analiză constată că vehiculele electrice cu pile de combustie cu hidrogen (FCEV) nu pot concura cu alte vehicule la scară



largă. În plus, rețeaua necesară de infrastructuri de realimentare cu hidrogen ar trebui să fie finanțată de guvern, cu costuri semnificative. În cazul în care rețeaua de infrastructură nu este suficient de utilizată din cauza numărului mic de FCEV-uri în circulație, guvernele riscă să creeze active neutilizate sau să blocheze cerințe de subvenții publice pe termen lung.

Este posibil ca aceste constatări să fie specifice pieței europene a camioanelor și ca FCEV-urile să ofere o soluție în alte regiuni cu cerințe de autonomie pe distanțe mai mari. Cu toate acestea, pentru Europa, analiza pune sub semnul întrebării dacă infrastructura de realimentare cu hidrogen ar trebui să beneficieze de un nivel guvernamental similar de sprijin similar cu cel acordat tehnologiilor de electrificare directă, care sunt mai bine plasate pentru a intra pe piața de masă.

Acest lucru nu înseamnă că nu există aplicații utile pentru FCEV-uri. O mai bună înțelegere pentru transportul rutier de marfă ar fi benefică pentru a contextualiza rolul tehnologiilor alternative de transport rutier de marfă cu emisii reduse. Evaluările trebuie să ia în considerare cerințele de infrastructură în astfel de cazuri.

4. Introduceți politici care să ajute camioanele cu emisii zero să devină competitive

din punct de vedere al costurilor

Analiza din acest raport constată că (,) costul total de proprietate al vehiculelor cu emisii zero ar putea fi de competitiv cu vehiculele diesel convenționale. Cele mai mici segmente de vehicule pot ajunge la paritate în ceea ce privește costurile de proprietate înainte de 2030, iar segmentele de vehicule mai mari vor urma la scurt timp după aceea. Cu toate acestea, fiecare vehicul convențional diesel vândut între timp va genera emisii suplimentare. Guvernele pot contribui la înlocuirea acestora cu vehicule cu emisii zero (ZEV) prin introducerea unui sprijin politic dedicat care să dea startul la economiile de scară care vor reduce costurile de achiziție a vehiculelor ZEV.

În viitor, competitivitatea costurilor vehiculelor electrice în raport cu cele ale vehiculelor diesel rămâne incertă. Acest lucru se datorează unor serii de factori, inclusiv costurile motorinei, ale energiei electrice și ale bateriilor. Costurile inițiale ridicate de achiziție a multor soluții ZEV pot prezenta bariere deosebite în calea adoptării. Măsuri posibile pentru a depăși aceste provocări includ stimulente de cumpărare diferențiate și împrumuturi cu dobândă redusă pentru a reduce costurile de finanțare a vehiculelor. Măsuri strategice suplimentare care ar putea îmbunătăți semnificativ

costul total de proprietate al vehiculelor ZEV în comparație cu vehiculele convenționale includ o tarifare rutieră diferențiată și impozitarea carbonului și a combustibililor. De exemplu, acest raport constată că aplicarea unui preț al carbonului de 100 EUR pe tona de CO₂ în sectorul autocamioanelor ar permite vehiculelor electrice să fie competitive din punct de vedere al costurilor înainte de 2030.

5. Accelerarea implementării infrastructurii pentru vehiculele cu emisii zero

Unele dintre cele mai importante măsuri pentru adoptarea cu succes a vehiculelor ZEV implică stimularea construcției infrastructurii de încărcare și realimentare, inclusiv modernizările necesare ale rețelei electrice. Există diferențe importante între cele trei tehnologii ZEV analizate în acest raport în ceea ce privește bariere în calea implementării infrastructurii. În ceea ce privește BEV-urile, există deja o dezvoltare substanțială a infrastructurii de încărcare pentru autoturisme, care a fost implementată pentru camioane. Anunțurile recente ale producătorilor de camioane evidențiază faptul că sectorul privat este deja dispus să acționeze. Un exemplu în acest sens este asocierea în participațiune din 2021 dintre producătorii europeni.



Aceasta își propune să implementeze cel puțin 1700 de puncte de încărcare de mare putere până în 2026, cu o investiție totală de 500 de milioane EUR. Acest raport constată că majoritatea nevoilor de energie pentru camioanele BEV ar putea fi satisfăcute prin încărcarea în depozite, unde operatorii de camioane ar putea avea o mai mare libertate de acțiune pentru a-și instala propria infrastructură de încărcare și a asigura o utilizare ridicată. Cu toate acestea, este posibil ca operatorii mici să nu dispună de mijloacele financiare necesare pentru a instala încărcătoare, în special dacă infrastructura de rețea trebuie consolidată, iar costurile sunt transferate operatorilor de camioane. Guvernele pot oferi sprijin prin intermediul unor împrumuturi specifice pentru infrastructura ZEV, eventual diferențiate în funcție de mărimea operatorilor.

6. Consolidarea

reglementărilor care fac camioanele mai eficiente din punct de vedere energetic

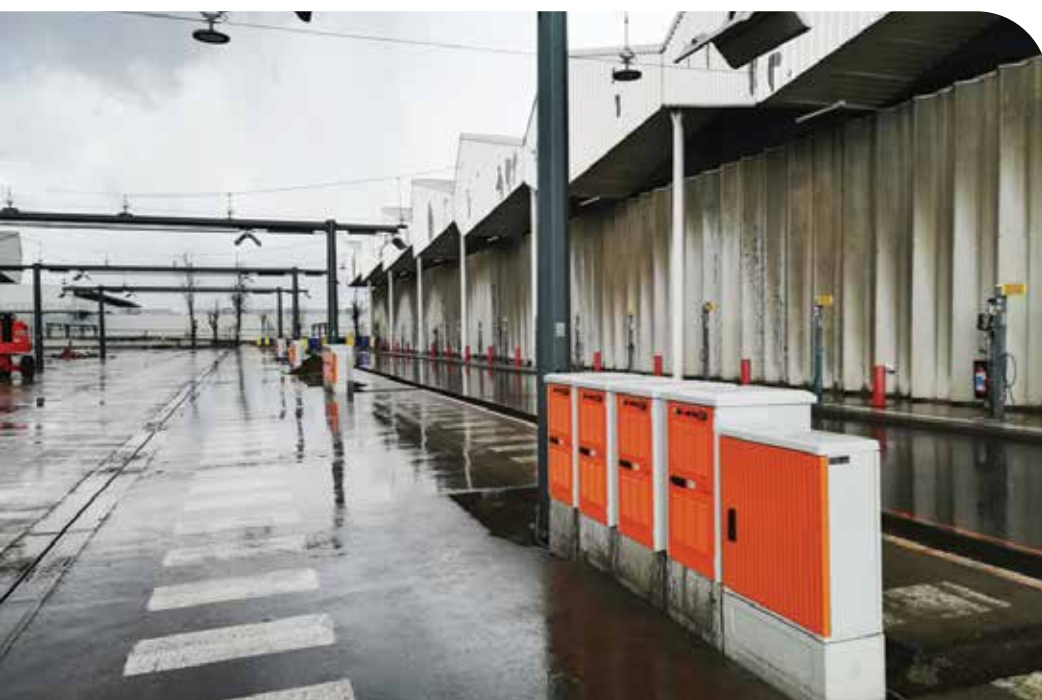
Șocurile prețurilor la energie din 2022 au crescut semnificativ costul transportului rutier de mărfuri, prețul motorinei crescând cu 40% în iulie, comparativ cu anul precedent (UK BEIS, 2022). Cu cât eficiența energetică a unui vehicul este mai slabă, cu atât cu atât mai mult costurile energetice cresc costurile de proprietate a vehiculului. Prin urmare, îmbunătățirea eficienței energetice poate contribui la a proteja sectorul de viitoare prețuri ridicate ale energiei și să ofere operatorilor de camioane o mai mare încredere în costurile operațiunilor lor. Consolidarea standardelor privind emisiile de CO₂ ale vehiculelor noi poate contribui la promovarea adoptării unor vehicule mai eficiente din punct de vedere energetic. Îmbunătățirile aerodinamice și greutatea redusă pot contribui deja la reducerea emisiilor de CO₂, costurile de exploatare ale vehiculelor existente; consolidarea

standardelor privind emisiile va accelera adoptarea acestora.

Concluzii

Vehiculele cu emisii zero vor fi competitive din punct de vedere al costurilor înainte de 2040. Acestea vor fi competitive în toate segmentele de dimensiuni ale vehiculelor, de la cel mai mic vehicul rigid de 7,5 tone până la cel mai mic vehicul de 7,5 tone până la cele mai mari autotractoare de 40 de tone. Cu toate acestea, anul în care vehiculele ZEV vor deveni competitive din punct de vedere al costurilor variază în funcție de segmentul de mărime și de necesitățile de kilometraj zilnic. Cele mai mici vehicule, cu un kilometraj zilnic ridicat și o dependență de încărcarea în depou, aveau deja potențialul ca în 2022 să atingă paritatea TCO cu vehiculele diesel. Segmentele de vehicule de dimensiuni mai mari, care, de obicei, parcurg distanțe mai mari sunt susceptibile de a fi competitive din punct de vedere al costurilor cu vehiculele cu motorină ICE până în jurul anului 2037, în lipsa unui sprijin politic.

BEV-urile și ERSV-urile au cele mai mari șanse de a deveni competitive din punct de vedere al costurilor cu vehiculele diesel ICEV convenționale în perioada segmente de vehicule europene explorate în această analiză. Acest lucru se datorează, în principal, faptului că au, la un consum mai mare de energie, eficiență energetică mai mare, care menține costurile de exploatare la un nivel scăzut și compensează costurile inițiale de achiziție mai mari.





pentru lărgirea la 4 benzi a Centurii rutiere a Municipiului București între A 1 și DN 5, lot 1. Următorul pas constă în finalizarea proiectului tehnic de către antreprenor, iar apoi, în cel mai scurt timp, pot începe lucrările de execuție.

– Amplasamentul lucrărilor se află în zona de sud a Centurii Capitalei, pe sectorul cuprins între A1 (km 55+520) și km 54+700, inclusiv parcare de lungă durată de la km 54+765, pe teritoriul următoarelor unități administrative: Municipiul București, comuna Domnești și comuna Chiajna din județul Ilfov. Principalele lucrări prevăzute sunt:

– lucrări de drum: completare de la 2 la 4 benzi de circulație pe sectorul de drum menționat, inclusiv bretea separată de circulație în lungime de 384 m;

– prima parcare de lungă durată de pe DNCB, destinată inclusiv autocamioanelor, al cărui acces va fi asigurat din intersecția giratorie proiectată pe Centura Bucureștiului, prin drum de legătură, pentru a putea fi accesată din toate direcțiile;

– amenajare intersecție intersecție DNCB (km 54+980) cu strada Margaretelor;

– amenajare strada Margaretelor, inclusiv trotuare;

– lucrări de colectare și evacuare a apelor;

– lucrări de siguranța circulației;

– iluminat public. Valoarea lucrărilor autorizate este de 26.110.208,90 lei", a transmis Scriosteau.

Contractul pentru modernizarea Centurii București Sud între Domnești și DN 5 București

– Giurgiu este în etapa de proiectare cu firma Rizzani din Italia. Constructorul nu avansează conform graficului pe Centura

Craiova Sud, un proiect mult mai ușor. Rămâne de văzut ce va decide Compania de Drumuri privind acest contract câștigat cu o ofertă de 500 de milioane de lei, mult sub evaluarea CNAIR de 638-758 milioane lei.

Bârlad. Lungime: 11 km.

Stadiul lucrărilor: 45%

Lucrările au început în 2020 și trebuiau să dureze doi ani. Astfel, termenul a fost depășit.

„Concluziile mele personale, după această vizită sunt optimiste! Ritmul de lucru este bun, cu aproximativ 80 de oameni, dar se poate și mai bine! Am observat o monitorizare a șantierului cu camere video alimentate de panouri solare pe lungimea sa, o bună aprovizionare cu materiale, o colaborare constructivă între constructor CNAIR și Primăria Bârlad. Dacă se menține cel puțin acest ritm și nu vor interveni evenimente neprevăzute, atunci această VO a municipiului Bârlad va fi inaugurată la 1 decembrie 2023.

S-a executat până acum 55% din lucrare, după montajul grinzilor! Termen dare în folosință: 1 decembrie 2023. Voi continua să monitorizez acest obiectiv și să țin bîrlădenii la curent cu lucrările din acest important obiectiv", a precizat, în decembrie 2022, inginerul Cătălin Urtoi, consilierul personal al ministrului Transporturilor, Sorin Grindeanu.

Investigații din septembrie 2021

Parchetul European investighează modul în care se realizează varianta de ocolire a Bârladului. Este vizat atât constructorul care execută

lucrarea, cât și mai mulți oficiali locali implicați în realizarea cu fonduri europene a celui mai mare și important obiectiv al municipiului Bârlad.

Suma pusă la bătaie de Uniunea Europeană pentru realizarea șoselei de ocolire a Bârladului este amețitoare: 223.672.793.15 lei (inclusiv TVA), banii fiind asigurați prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020.

Procurorii europeni au suspiciuni că materialele folosite la lucrări sunt de proastă calitate. Aceștia verifică deja documentele de achiziție și de certificare a calității materialelor, precum și existența unor eventuale declarații ori rapoarte privind calitatea acestora, depuse de către constructor,

Galați. Lungime: 33 km.

Stadiul lucrărilor: 0%

Ministerul Transporturilor a lansat, în septembrie 2019, în dezbatere publică, proiectul de Hotărâre de Guvern care prevede realizarea Variantei de Ocolire (Drumul Mare de Centură) Galați. Valoarea totală a investiției se ridică la 1,2 miliarde de lei, iar durata de execuție a lucrărilor este de 42 de luni, adică 3 ani și jumătate. Finanțarea obiectivului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile și de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor.

„Realizarea obiectivului poate atrage și forță de muncă locală, în faza de implementare fiind estimate 250 locuri de muncă pe durata de 42 luni estimată pentru execuție", se arată în proiectul de Hotărâre.

În martie 2022 a fost emis ordinul de începere a proiectării și realizării Drumului Mare de Centură a



Galațiului. Noua variantă de ocolire a Galațiului va avea 33,6 kilometri, 34 de poduri, pasaje, viaducte și două noduri rutiere.

Realizarea de la zero a unei variante ocolitoare a Galațiului va uni vama de la Giurgiulești cu DN25. Investiția se ridică la aproape 840 de milioane de lei (aproximativ 170 de milioane de euro). Până acum nu s-au apucat de lucru.

Sfântu Gheorghe. Lungime: 11 km. Stadiul lucrărilor: 0%

Lucrările de construcție a viitoarei centuri ocolitoare a municipiului Sfântu Gheorghe, care va avea o lungime de aproape 11,56 kilometri, ar fi trebuit să înceapă în vara lui 2022, dar acest lucru nu s-a întâmplat. Ele vor dura aproximativ 24 de luni.

Dirjecția Regională de Drumuri și Poduri (DRDP) Brașov spune că proiectul pentru construirea variantei de ocolite a municipiului Sfântu Gheorghe a fost predat de către asocierea de firme care se va ocupa inclusiv de construcție.

"Noua șosea va avea o lungime de 11,56 km și va costa peste 280 de milioane de lei cu TVA. Implementarea acestui proiect presupune realizarea a 4 intersecții giratorii, astfel: intersecție giratorie cu Drumul național DN12, km 0+000, intersecție giratorie cu Drumul județean DJ103B la km 3+268, intersecție giratorie cu Drumul național DN13E la km

8+032, intersecție giratorie cu Drumul național DN12, km 11+556", se arată într-un comunicat de presă al DRDP Brașov.

De asemenea, vor fi realizate trei pasaje, unul peste Calea Ferată 316 (Brașov - Ciceu - Deda - Războieni) și altul peste Calea Ferată 318 (Sfântu Gheorghe - Brețcu) care vor avea o lungime de 355 metri fiecare, precum și un pasaj peste Calea Ferată 316 (Brașov - Ciceu - Deda - Războieni) și peste Râul Olt va avea lungimea totală de 526 metri.

"În lungul traseului propus vor fi amplasate două spații de servicii tip S1 (în fiecare dintre ele vor fi amenajate 25 locuri de parcare pentru autoturisme, 16 locuri de parcare pentru TIR și câte un corp cu toalete publice), precum și un centru de întreținere (la intersecția dintre DN13E și VOSFG) la km 7+950. Lucrările de construcție vor începe în această vară și vor dura aproximativ doi ani", se mai menționează în comunicat.

Viitoarea centură ocolitoare a municipiului Sfântu Gheorghe va fi realizată din fonduri europene, prin Programul Operațional Infrastructură Mare.

Aceasta ar urma să se desprindă din DN12, care vine dinspre Brașov, înainte de localitatea Coșeni și să reentre pe acest drum în partea de nord, spre Miercurea Ciuc, după ce va ocoli localitățile Chilieni, Coșeni și Sfântu Gheorghe.

Potrivit autorităților, viitorul drum de

centură va contribui la reducerea timpului de călătorie de tranzit prin municipiul Sfântu Gheorghe, la îmbunătățirea condițiilor de transport pentru bunuri și călători, la reducerea timpului de călătorie ca urmare a creșterii vitezei de deplasare, la sporirea gradului de siguranță a traficului și îmbunătățirea mediului și calității vieții.

Târgu Jiu. Lungime: 19 km. Stadiul lucrărilor: 41% când s-a reziliat. Noul contract: 51%

Începută în 2014, în timpul guvernării Ponta, centura municipiului Târgu-Jiu este departe de a se finaliza. Aproape toți miniștrii Transporturilor s-au plimbat, în ultimii opt ani, pe drumul de tarla ce înconjoară orașul, cu prilejul vizitelor pe care le-au făcut în Gorj în campaniile electorale, cu ocazia unor sindrofii, inaugurări sau alegeri de partid.

Victor Ponta, premierul României, a venit, în octombrie 2014, la Tg-Jiu, când s-a dat ordinul de începere a lucrărilor la Varianta de ocolire a municipiului și era încrezător că lucrarea se va finaliza la termen.

„Centura este cea mai importantă lucrare de infrastructură și îmi doresc ca Tg-Jiul și toată această zonă să se dezvolte, nu numai ca infrastructură, ci și economic”, afirma Ponta. 40 de milioane de euro era costul total al lucrărilor,



85% bani europeni și 15% contribuția Guvernului României. La acel moment, reprezentantul constructorului dădea asigurări că va termina lucrarea în maximum 24 de luni.

Nici n-au început bine, că lucrările s-au și blocat...

...dar au început scandalurile, contestații ale proprietarilor de case și terenuri, lipsa planurilor parcelare, așa că timp de doi ani, nu se făcuse mai nimic. Termenul de finalizare, octombrie 2016, fusese depășit, iar pe drumul de 20 de km nu s-a aflat niciun utilaj vreme de aproape un an. Totul era încremenit.

Contract reziliat

În luna mai 2018, Beneficiarul (Compania de Drumuri) a decis să rezilieze contractul, pentru că se constatase „o mobilizare slabă a constructorului”. CNAIR anunța că, Collini Lavori nu a reușit să finalizeze decât 40% din lucrare și se făcuseră plăți pentru 37%. CNAIR a semnat, în 2021, contractul având ca obiect "Construcția Variantei de Ocolire Târgu-Jiu – Finalizare lucrări, cu ofertantul declarat câștigător Asocieria Secol Societa Edile Costruzioni e Lavori SA – Secol România SRL. Valoarea contractului – 207 milioane de lei fără TVA", adică aproximativ 42,2 milioane de euro.

Valoarea lucrărilor crescuse cu mai mult de 2 milioane de euro, față de prețul inițial al acestora. Inaugurarea ar trebui să aibă loc în decembrie acest an.

Promisiuni și iar promisiuni

De fiecare dată au promis, ba că vor fi reluate lucrările atunci când acestea erau abandonate, fără să se respecte termenele, ba că "în câteva zile" documentele pentru reluarea licitației vor fi urcate pe portalul de achiziții publice, ba că tot "în câteva zile" se va semna contractul și, cel mai des, că lucrările se vor finaliza „anul viitor”. Au trecut 6 ani de când trebuia să se circule pe așa-zisa variantă de ocolire, iar ultimul ministru care a vizitat șantierul, Sorin Grindeanu, a spus că procentul fizic de realizare a lucrărilor e de 60%. Cu toate astea, ministrul Transporturilor s-a declarat încrezător că anul viitor se va circula pe această centură.

Tecuci. Lungime: 6 km. Stadiul lucrărilor: 58% când s-a reziliat. Noul contract: finalizat

Chiar dacă a fost finalizat, proiectul este demn de Cartea Recordurilor. Centura ocolitoare a municipiului Tecuci a fost inaugurată oficial pe 28 decembrie 2022, după mai bine de 10 ani de la demararea proiectului de 7 km cu o bandă pe sens. Oficial termenul pentru centură era martie 2023, proiectul fiind gata cu 3 luni înainte de ultimul termen, dar cu 9 ani după primul.

Centura Tecuciului alături de cea a orașului Mihăilești au fost printre cele mai dificile drumuri de realizat de către compania națională de drumuri, fiind necesari peste zece ani și mai multe licitații ratate. Lucrările inițiale au demarat teoretic în 2012 cu spaniolii de la Sociedade

de Construcões Soares Da Costa SA care au câștigat cu oferta de 49 mil. lei. În 2013 șantierul a fost abandonat într-un stadiu de mai puțin de 15%.

Ultimul contract a fost semnat de CNAIR vineri, 16.04.2021, pentru "construcția variantei de ocolire Tecuci - rest de executat", cu asocieria Mavgo Holding Antrepriza de Construcții Drumuri și Autostrăzi BDU Maxi Construct - Hydrostroy ad cu valoarea contractului de 41.735.534,38 lei fără TVA. Centura unește practic DN25 și DN24 și astfel traficul greu care vine dinspre Neamț, Bacău, Vrancea sau Iași nu va mai trece prin oraș.

Timișoara Sud lungime: 25 km. Stadiul lucrărilor: 58%

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a decis să rezilieze contractul cu firma italiană Tirrena Scavi, care trebuia să finalizeze șoseaua, dar lucrările abia se apropie de 60%.

Sorin Grindeanu, ministrul Transporturilor și Infrastructurii, a vizitat de mai multe ori, șantierul centurii și a pus presiune pe constructori. A amenințat constructorul cu penalizări, a lansat și avertismentul cu "cartonaș galben": cei de la Tirrena Scavi tot nu s-au pus pe lucru serios. Centura de 26 de kilometri trebuia să fie gata până la finalul acestui an, dar s-a acceptat o întârziere de încă un an, până în decembrie 2023. „Având în vedere slaba mobilizare și incapacitatea financiară a



constructorului italian de a continua proiectele pe care le derulează, managementul CNAIR a luat decizia de a rezilia contractele încheiate cu acest antreprenor. Precizăm că la construcția Variantei de Ocolire Timișoara Sud sunt întârzieri majore în raport cu termenul de finalizare. Termenul contractual al acestui obiectiv a fost depășit cu mult, iar mobilizarea pe șantier a fost deficitară pe tot parcursul anului 2022, ajungând la un stadiu fizic de doar 58,26 la sută”, a anunțat Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere.

CNAIR renunță și la celelalte lucrări de care s-au ocupat cei de la Tirrena Scavi: tronsonul 1 al drumului expres Craiova – Pitești (progresul fizic este de doar 57,06 la sută, deși termenul contractual de finalizare era 2022), sectorul de centură a Bucureștiului, cuprins între DN 2 și A2, acolo unde există un contract pentru lucrări de modernizare (progresul fizic este de doar 20,76 la sută, iar conform termenului asumat prin contract obiectivul trebuia finalizat de mai mult de un an).

„Aceste întârzieri atrag și daune materiale consistente, pe lângă cele care decurg din imposibilitatea de a folosi infrastructura rutieră. CNAIR va face toate demersurile pentru relansarea acestor proiecte în cel mai scurt timp posibil. Constructorii trebuie să fie conștienți de obligația de a aborda cu seriozitate contractele pe care le semnează cu CNAIR. În caz contrar, vor suporta consecințele legale care derivă inclusiv din eliberarea certificatelor negative, care au valabilitate timp

de trei ani”, mai spune CNAIR.

Pierdem finanțarea europeană

În condițiile în care va trebui lansată o nouă licitație pentru un constructor care să termine lucrarea, iar procedurile se întind, de regulă, foarte mult, există toate șansele să se piardă finanțarea europeană. Valoarea contractului este de aproximativ 60 de milioane euro: 75 la sută de la U.E. și restul de 25 la sută de la bugetul de stat.

„Sigur că există această neșansă de pierdere a finanțării europene. Dar mai multe detalii poate da ministrul Transporturilor, care se ocupă de gestionarea acestor programe naționale. E o veste proastă pentru noi. Asta înseamnă cel puțin un an de zile pierdut din execuția acestei lucrări foarte importante pentru județul nostru. Dar cred că CNAIR a luat cea mai înțeleaptă decizie, fiindcă ei știu care este capacitatea firmei respective de a duce la bun sfârșit acest proiect, care oricum era destul de întârziat”, a declarat Alin Nica, președintele Consiliului Județean Timiș.

Șeful CJT a adăugat că și instituția pe care o conduce are firme care nu-și fac treaba, precizând că aceste experiențe neplăcute ridică problema performanței în acest domeniu.

„În loc să prelungești agonia, mai bine tai în carne vie. Aceste experiențe neplăcute ridică problema performanței în acest domeniu. Reputația, pentru firme de drumuri, bag de seamă că nu este așa de importantă. Astfel de firme ar trebui excluse din start de

la orice licitație publică, pentru că e inacceptabil să câștigi o lucrare, după care să-ți bați joc de ea”, a mai declarat Alin Nica, președintele Consiliului Județean Timiș.

Zalău lungime: 5 km. Stadiul lucrărilor: 40%

Centura municipiului Zalău, singurul șantier (al CNAIR) unde lucrează un constructor din China este în întârziere, după un an și jumătate de la primele lucrări a ajuns la doar 31%, deși termenul de finalizare pentru cei aproape 6 kilometri de drum nou este primăvara anului 2023. Pentru a respecta termenul contractual de finalizare, lucrările ar fi trebuit să ajungă la aprox. 80 % spune Horațiu Cosma, fost secretar de stat în Ministerul Transporturilor din partea USR în mandatul ministrului Cătălin Drulă (stadiul fizic de doar 31 % este și cel publicat de CNAIR).

Lucrările pentru centura Zalău (etapa I) au început în martie 2021 contractul cu firma Synohidro (China) fiind semnat în 2020, anterior Ordonanței de Urgență a Guvernului Cătu care a exclus firmele din China de la licitațiile publice din România. La începutul anului, șantierul centurii Zalău ajunsese la 20 %, iar după 8 luni a avansat doar cu 11 %, ceea ce este foarte puțin. Horațiu Cosma acuză conducerea Ministerului Transporturilor și a Companiei de Drumuri de neimplicare pentru accelerarea proiectului: „Șantierul centurii Zalău avansează cu frâna de mână trasă”.

C5. Cristian Pistol - "demolatorul" de autostrăzi

COLOANA A CINCEA. Încă de pe vremea în care era director la Direcția Implementare Proiecte, Cristian Pistol, zis "Piștol Gol", acum director general al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), ascundea cu viclenie documentele care prevesteau că lotul 1 al Autostrăzii A10 Sebeș-Turda se va prăbuși. Și marea prăbușire s-a produs la începutul lunii februarie 2023!

Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică (CESTRIN) a făcut, pe vremea când „Piștol Gol” era doar un umil consilier al Marianeii Ioniță, pe atunci director general CNAIR, un raport bazat pe mai multe filmări, făcute în lunile iulie și august 2020 cu drona de mare rezoluție, pe lotul 1 al autostrăzii A10 Sebeș-Turda. Raportul, solicitat de Ovidiu Barbier, director general adjunct la acea vreme, era adresat "doamnei ghegeneral" Mariana Ioniță, care l-a direcționat către Direcția Implementare Proiecte și așa a ajuns la proaspăt promovatul

director Implementare Cristian Pistol, pentru „analiză și acțiune”. Deși cel care trebuia să reacționeze primul era "Piștol Gol", omul s-a așezat cu dosul pe raport și, după cum îi e stilul, a pus "batista pe țambal" trecând totul sub tăcere. Piștol, disperat să nu se prindă lumea de dezastrul pe care îl făcea la Implementare, a dosit observațiile specialiștilor CESTRIN, sperând că nu se va afla nimic.

În loc de concluzie: Drept recompensă pentru incompetență și "non-acțiune", Cristian Pistol, pupilul ex-premierului PNL Florin Cîțu, a fost cocoțat de vice-premierul PSD Sorin Grindeanu tocmai în funcția de director general al CNAIR!

S-a prăbușit!

În lunile iulie și august 2020, experții CESTRIN au constatat că dealurile din vecinătatea autostrăzii A10 sunt afectate de alunecări active și au avertizat că sunt foarte probabile noi alunecări de teren cauzate de pământurile cu umflări și contracții mari din zonă.

Alunecările au fost activate din cauza modului defectuos în care au

fost realizate lucrările de scurgere a apelor și a șanțurilor de gardă care orientează apele tocmai spre zona cu alunecări.

Apa scursă din canalul de gardă a creat ravene, pe care ar fi trebuit să le vadă „Piștol Gol” și colega Otilica Nae Dragomir Nuncă, dacă gloata din Unitatea de Implementare, în frunte cu șeful ei Piș-tol, s-ar fi deranjat să treacă măcar în vizită prin șantier!

Potrivit raportului, încă de acum trei ani, în zona autostrăzii prăbușite se formaseră torenți pe versant în perimetrul cu alunecări pentru că antreprenorul nu a protejat de acțiunea apei lucrările executate. Constructorul autostrăzii prăbușite a fost însă recompensat de ministrul Sorin Grindeanu. Pentru dezastrul de pe lotul 1 al Autostrăzii A10, italienii de la Impresa Pizzarotti au primit un nou contract în 2022, pentru construirea unui lot pe A7 Ploiești-Buzău.

Dormiți liniștiți români, că „Piștol Gol” demolează toate lucrările de infrastructură!

În loc de concluzie: Lucrările de proastă calitate au fost plătite

Directorul general al CNAIR, Cristian Pistol, zis "Piștol Gol", a ascuns ani de zile un raport care prevestea prăbușirea lotului 1 al Autostrăzii A10 Sebeș-Turda.

Pentru cei "numai" 43.895 lei pe care îi primesc pe lună, 20 de metri de autostradă prăbușită sunt suficienți, zic!!!
Ce ați vrea în banii ăștia?!...
Să vă prăbușesc blocuri ca la cutremurul din Turcia?



italienilor în baza semnăturii date cu nonșalanță de Piștol, care și acum, cu autostrada prăbușită, jură că sunt lucrări excepționale!

DOCUMENT. Grindeanu a "schimbat" conducerea CNAIR, de fapt o mare păcăleală politicianistă Ministrul Transporturilor

Sorin Grindeanu le-a ordonat reprezentanților MTI în Adunarea Generală a Acționarilor (AGA) de la Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) să schimbe componența Consiliului de Administrație (CA) al companiei.

Din punct de vedere legal "mutarea" s-a făcut prin Hotărârea Adunării Generale Ordinare a Acționarilor (HAGOA) CNAIR SA numărul 4, de azi, 10 februarie 2023.

Din noul CA al CNAIR vor face parte, începând cu 14 februarie 2023, două personaje controversate. Costin Mihalache, fost consul al României la Shanghai și fost consilier personal al fostului premier Viorica Dăncilă se întoarce ca membru al CA. El a mai ocupat funcția de președinte al CA al CNAIR în două rânduri.

O altă "reîntoarcere în peisajul



CNAIR" este cea a lui Septimiu Buzașu, fost secretar de stat în MT în două rânduri, dar și director al mai multor direcții din CNAIR/CNADNR/AND.

La punctul 1 al HAGOA se spune că reprezentanții MTI "iau act de încetarea de drept a mandatului



domnului Mike Eduard prin ajungerea la termen, în data de 11.02.2023, care va fi ultima zi de mandat, și aprobă revocarea mandatului doamnei Tobă Diana-Maria, domnului Simion Lucian-Eduard, domnului Damian Ion, domnului Marcu Mirel Alexandru, doamnei Ferencz Ștefania-Gabriela și domnului Nedelcea Flavius Constantin, din funcția de membru provizoriu în Consiliul de Administrație, începând cu data de 13.02.2023, care va fi ultima zi de mandat".

În urma trocului politic dintre PNL și PSD, ambele partide și-au numit câte trei membri în CA al CNAIR. Oamenii PNL sunt Cristian Pistol, Septimiu Buzașu și Mirel Marcu, iar oamenii impuși de PSD sunt Costin Mihalache, Ion Damian și Mirela



Bîrchi.

La punctul 2 al Hotărârii, reprezentanții MTI în AGA CNAIR "aprobă numirea domnului Mihalache Costin, domnului Pistol Cristian-Ovidiu-Cătălin, domnului Damian Ion, domnului Buzașu Septimiu, doamnei Bârc Ileana-Mirela, domnului Marcu Mirel-Alexandru în funcția de membru în Consiliul de Administrație pentru o perioadă de 4 ani, începând cu data de 14.02.2023 și până la data de 13.02.2027 inclusiv".

Interesantă este și reconfirmarea pe funcție, pe o perioadă scurtă de timp, a lui Mike Eduard, care este oficial reprezentatul Ministerului Finanțelor. El este protejatul ministrului pesedist al Finanțelor Adrian Căciu. Cu alte cuvinte, Eduard înclină balanța din CA al CNAIR către PSD, care are patru reprezentanți, față de cei trei impuși de PNL.

La punctul 2, oamenii lui Grindeanu "aprobă numirea domnului Mike Eduard Ministerului Finanțelor în funcția de membru provizoriu în Consiliul de Administrație pentru o perioadă de patru luni, cu posibilitatea prelungirii pentru motive temeiice până la maxim șase luni, începând cu data de 14.02.2023 și până la data de 13.06.2023 inclusiv."

Mirela Bîrchi este fosta clientă politică de la Loteria Română, care a avut multe întâlniri cu procurorii DNA.

Pe de altă parte, PNL a reușit să îl impună în CA pe actualul director general al CNAIR, ezitantul Cristian Pistol.

La punctul 3 al Hotărârii AGA, reprezentanții MTI aprobă ca "indemnizația fixă brută lunară a membrilor numiți în Consiliul de Administrație să fie în sumă de 13.215 RON, numai dacă cuantumul acesteia nu depășește de două ori media pe ultimele 12 luni a câștigului salarial mediu brut lunar pentru activitatea desfășurată conform obiectului principal de activitate al Companiei Naționale de

Administrație a Infrastructurii Rutiere SA, la nivel de clasă, conform clasificăției activităților din economia națională, comunicat de Institutul Național de Statistică, precum și cu încadrarea în prevederile Bugetului de Venituri și Cheltuieli al companiei aprobat".

Documentul este semnat de președintele AGA Adriana Kalapis și de secretarul Adriana Iordache. Surse din interiorul CNAIR susțin că Ion Damian va fi menținut pe funcția de președinte al Consiliului de Administrație. Despre el se știe că a fost polițist anchetator la DNA Timiș și că a lucrat la Antifraudă la ANAF în același județ. Se pare că, în acea perioadă, i-ar fi făcut niște servicii actualului ministru Sorin Grindeanu, care vine de la PSD Timiș. În concluzie, ministrul Sorin Grindeanu nu a făcut decât să păstreze aceeași structură politrucă, cu incompetenți numiți pe baza carnetului de partid. Toți cei puși acum pe funcții au mai fost numiți politic în CA al CNAIR,

dar niciunul ei nu este profesionist în acest domeniu de activitate. Punctajul făcut de firma independentă Pluri Consultants, în baza performanțelor unor profesioniști care au participat la selecție, nu a contat absolut deloc pentru Grindeanu.

În loc de concluzie: Manevra politică a fost făcută sub acoperirea unei "comiții", formată din funcționari din direcțiile MTI, care nu aveau nicio competență în a evalua candidații dar care au executat ordinele politice.

Genul programului: PAMFLET!
Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare. Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne sprijină cu informații de calitate premium. Îi rugăm pe toți cei care vor să ne trimită informații, documente, fotografii sau videoclipuri să ne contacteze prin e-mail la adresa: director@tirmagazin.ro.



COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A
INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.
Bd. Dinicu Golescu 38, sector 1, București, România, 010873
Tel.: (+4 021) 264 32 00 Fax: (+4 021) 312.09.84
Email: office@candnet.ro
CUI 16054368; J40/552/15.01.2004; Capital social 18.416.750 LEI
Operator de date cu caracter personal nr.16562
www.crovinieta.ro



Hotărârea Adunării Generale Ordinare a Acționarilor C.N.A.I.R. - S.A. nr. 4 din 10.02.2023 întrunită la sediul C.N.A.I.R. S.A.

Adunarea Generală a Acționarilor Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A., întrunită în ședința din data de 10.02.2023, în conformitate cu prevederile: O.U.G. nr. 84/2003 aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările și completările ulterioare, pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Națională a Drumurilor din România",

- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016;

- Legea nr. 31/1990 a societăților, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

- Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 1488/14.12.2021 privind desemnarea reprezentanților Statului în Adunarea Generală a Acționarilor C.N.A.I.R. S.A.;

Adunarea Generală a Acționarilor având la bază Împuternicirea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr. 5754/10.02.2023 hotărăște următoarele:

Punctul I:

Reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., în temeiul prevederilor art. 111 alin. (2) lit. b) din Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 14 alin. (4) lit. b) din Statutul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., iau act de încetarea de drept a mandatului domnului Mike Eduard, prin ajungerea la termen în data de 11.02.2023, care va fi ultima zi de mandat, și aprobă revocarea mandatului doamnei Tobă Diana-Maria, domnului Simion Lucian-Eduard, domnului Damian Ion, domnului Marcu Mirel Alexandru, doamnei Ferencz Ștefania-Gabriella și domnului Nedelcea Flavius Constantin, din funcția de membru provizoriu în Consiliul de Administrație, începând cu data de 13.02.2023, care va fi ultima zi de mandat.

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



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

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



TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII



**IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA**



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

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