

INVESTIGATORUL'S



**UNTRR: ELIMINAREA
EXAMINĂRII MEDICALE
ȘI PSIHOLOGICE** **PAG.07**

IUNIE 2024
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



**ANDREI GAGEA,
DIRECTOR GENERAL
IVECO ROMÂNIA
PG.12**



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR:

Alina JOHNSON-POP

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

Sumar



10 SCANIA SUSȚINE
TESTAREA
CAMIOANELOR EURO
NCAP



17 VIDEO: BLACK FRIDAY-
UL VEHICULELOR
COMERCIALE, CAMION
FEST, EDIȚIA 2024



22 AKTOR CONTINUĂ
PROGRESUL
LUCRĂRIILOR PE A0
BUCUREȘTI SUD LOT
3, APROPIINDU-SE
DE PRAGUL DE 70%
EXECUȚIE



30 FLOTA MULTIENERGETICĂ
IVECO DĂ STARTUL ETAPEI
EUROPENE A TURNEULUI
MONDIAL METALLICA M72



UNTRR LANSEAZĂ MANIFESTUL PENTRU ALEGERILE EUROPARLAMENTARE 2024: PRIORITĂȚILE INDUSTRIEI TRANSPORTURILOR RUTIERE LA NIVEL EUROPEAN

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) prezintă Manifestul industriei transporturilor rutiere pentru alegerile europarlamentare din 09 iunie 2024.

"Acest document strategic conturează prioritățile esențiale ale sectorului transporturilor rutiere din România pentru mandatul Parlamentului European 2024-2029, în scopul dezvoltării serviciilor de transport rutier comercial care deserveșc comunitățile și afacerile naționale și europene. Secretarul General UNTRR, Radu Dinescu: "Transportul rutier reprezintă un pilon de succes al economiei românești, aflat într-o continuă dezvoltare și confruntându-se constant cu

noi provocări. În calitate de voce a industriei de transport rutier comercial din România, UNTRR transmite tuturor candidaților partidelor politice din România la alegerile europarlamentare Manifestul industriei transporturilor rutiere. Acest document esențial prezintă principalele provocări cu care se confruntă sectorul și măsurile necesare la nivel național și european pentru a asigura conectarea societății românești cu servicii de mobilitate și logistică sigure, eficiente și ecologice."

România, a 12-a economie ca mărime din UE și a 6-a piață de transport, se află pe locul 3 în UE 27 la transporturile rutiere internaționale de tip cross-trade și cabotaj. Cu toate acestea, țara noastră se confruntă cu o criză acută de șoferi profesioniști, având doar 350 de șoferi extracomunitari, comparativ cu peste 100.000 în Polonia și 60.000 în Lituania. În ciuda provocărilor, sectorul transporturilor rutiere este principalul exportator de servicii al României, cu 7,81 miliarde euro în 2023,



depășind exportul de servicii IT și având un sold pozitiv de 6,226 miliarde euro. Apelul UNTRR către viitorii Eurodeputați români vizează acțiuni la nivel european în trei domenii importante pentru industria transporturilor rutiere din România: economic, social și mediu.

1. ECONOMIC

Transportul rutier comercial este esențial pentru prosperitatea României. Amânarea aderării României la spațiul Schengen a cauzat pierderi de 19,1 miliarde euro între 2012-2023, din cauza timpilor mari de așteptare la frontieră. În 2023, pierderile s-au ridicat la 2,55 miliarde euro, iar în 2022 au fost de 2,41 miliarde de euro. Totodată, transportatorii rutieri români sunt afectați de prevederile Pachetului Mobilitate 1, care au fost contestate de UNTRR și Guvernul României și al altor State Membre afectate la Curtea de Justiției a Uniunii Europene, fiind așteptată anul acesta decizia CJUE privind anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni.

UNTRR solicită:

- urgentarea aderării României la spațiul Schengen cu frontierele terestre;
- anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor;
- digitalizarea sectorului și sprijin pentru continuitatea lanțurilor de aprovizionare în perioade de criză.

2. SOCIAL

Oamenii sunt inima industriei de transport rutier comercial, iar industria transporturilor rutiere are

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.



nevoie de șoferi profesioniști pentru a se putea dezvolta. Pentru a atrage și reține forța de muncă, UNTRR solicită:

- facilitarea angajării tinerilor ca șoferi profesioniști de la 18 ani;
- simplificarea procedurilor pentru angajarea șoferilor extracomunitari;
- îmbunătățirea instruirii profesionale.

3. MEDIU

Industria transporturilor rutiere are nevoie de sprijin guvernamental pentru a putea atinge obiectivele ambițioase de decarbonizare ale UE, continuând să rămână competitivă și să asigure mobilitatea cetățenilor și circulația mărfurilor pentru comunitățile și afacerile care depind de serviciile noastre la nivel național și european.

Având în vedere vechimea considerabilă de peste 15 ani a parcului domestic, UNTRR

susține ferm o abordare pragmatică a decarbonizării flotelor transportatorilor rutieri români prin utilizarea tehnologiilor existente și focusarea pe scopul reducerii emisiilor de CO2 fără a impune tehnologii specifice. Considerăm că motoarele cu combustie internă trebuie să continue să fie operate pentru menținerea competitivității României și a Uniunii Europene la nivel global, existând atât motoare cu combustie internă cu hidrogen, cât și cu carburant sintetic (motorină sintetică, benzină sintetică, bio-diesel, bio-gaz, etc).

UNTRR susține următorii piloni ai decarbonizării industriei transporturilor rutiere:

- utilizarea combustibililor alternativi cu emisii reduse și zero;
- utilizarea vehiculelor de capacitate mare la transportul rutier de mărfuri;
- trecerea de la mobilitatea privată la cea colectivă la transportul rutier de

persoane;

- utilizarea celor mai noi tehnologii în cazul tuturor vehiculelor comerciale
- de la anvelope cu rezistență redusă la rulare la elemente aerodinamice și alte îmbunătăți ale eficienței energetice a vehiculelor;
- instruirea conducătorilor auto pentru operarea eficientă a vehiculelor.

Solicităm autorităților să sprijine financiar firmele de transport rutier pentru achiziția de vehicule verzi și dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu combustibili alternativi.

Implementarea acestor măsuri va contribui la dezvoltarea unui sector al transporturilor rutiere competitiv, sigur și sustenabil, benefic pentru economia și cetățenii României.", se spune în comunicatul UNTRR din 4 iunie 2024.



UNTRR SOLICITĂ ELIMINAREA EXAMINĂRII MEDICALE ȘI PSIHOLOGICE ANUALE A ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) consideră că este necesară reformarea examinării medicale și psihologice a șoferilor profesioniști. UNTRR solicită eliminarea examinării anuale care nu este solicitată nicăieri în UE și împovărează nejustificat transportatorii români.

"UNTRR – Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România semnaleză necesitatea reformării procesului de examinare medicală și psihologică a șoferilor profesioniști în conformitate cu legislația europeană. Un sondaj recent realizat de UNTRR arată că peste 80% dintre firmele de transport rutier și șoferii profesioniști sprijină această schimbare. UNTRR consideră că România trebuie să se alinieze normelor europene privind examinarea medicală și psihologică

a șoferilor profesioniști și să elimine obligația efectuării examinărilor anuale pentru siguranța rutieră, care generează costuri suplimentare nejustificate pentru industria transporturilor rutiere. România este singurul stat din Uniunea Europeană care solicită examinarea medicală și psihologică anuală a șoferilor profesioniști pentru siguranța rutieră, suplimentar față de examinarea medicală anuală pentru medicina muncii, deși Directiva 126/2006 privind permisele de conducere prevede că

examinările medicale și psihologice la șoferi se fac doar la obținerea permisului de conducere și ca recomandare, Statele Membre pot să mai prevadă o re-examinare medicală și psihologică la reînnoirea permiselor de conducere. În același timp, examenul de medicina muncii este reglementat separat prin Directiva 89/391/CEE, fiind obligatoriu în România și în fiecare stat UE pentru angajații din orice domeniu, deci și pentru șoferii profesioniști. În prezent, autoritățile române impun

**VEDETĂ PE ORICE
ȘANTIER.**

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

www.man.ro





examine medicale și psihologice anuale pentru șoferii profesioniști, care ajung să realizeze chiar și de trei ori pe an aceste examine, la date diferite: atât controlul medical, cât și cel psihologic și de medicina muncii. Acest lucru implică efort suplimentar din partea șoferilor și a firmelor, timp pierdut și costuri în plus. Ministerul Sănătății și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii nu au niciun fundament solid pentru a solicita aceste examinări medicale și psihologice anuale pentru siguranța circulației. Conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, în 2022 în România au fost înregistrate 28.010 accidente rutiere cauzatoare de vătămări corporale, dintre care doar 117 au fost produse de șoferii profesioniști de marfă și 250 de șoferii profesioniști de autobuze, microbuze, troleibuze și tramvaie. În contrast, 15.833 de accidente au fost provocate de șoferii cu categoria B, 3.299 de pietoni, 3.154 de bicicliști, 385 de mopede, 687 de motociclete, 127 de tractoare și 4.158 de alți utilizatori. Numărul scăzut de accidente rutiere cauzate de șoferii profesioniști se datorează formării profesionale a acestora și regulilor stricte privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă monitorizate permanent prin aparatele de înregistrare a activității de la bordul vehiculelor comerciale și nu ca urmare a examinărilor medicale și psihologice anuale pentru siguranța rutieră. Conform baremului prevăzut de Ministerul Transporturilor, un psiholog nu poate examina decât 6 șoferi pe zi, având în vedere că în România sunt 522.841 șoferi profesioniști din care

aproximativ 300.000 lucrează la firme românești este cam greu de respectat un standard al examinării medicale și psihologice și totul se reduce numai la plata acestui serviciu fără niciun beneficiu pentru cel examinat și nici pentru firma de transport. În privința examenului medical, cât de eficient este sistemul actual dacă în media vedem persoane care au permis de conducere deși au și certificat că sunt orbi? Aceasta este calitatea examinărilor medicale care trebuie protejată?

Ministerul Sănătății, în loc să se concentreze pe un program național de sănătate și pe monitorizarea sănătății cetățenilor prin medicii de familie, preferă să bifeze și să umfle statisticile cu controale medicale periodice impuse ilegal șoferilor profesioniști și altor persoane implicate în siguranța rutieră. Astfel, Ministerul Sănătății redirecționează anual 210 milioane lei (aproximativ 42 milioane euro) de la transportatori către câteva cabinete medicale și psihologice autorizate de Ministerul Transporturilor. Costurile anuale pentru examinarea psihologică și medicală a celor 300.000 de șoferi profesioniști care lucrează în România se ridică la 99 milioane lei (aproximativ 19,8 milioane euro). De asemenea, deși examinarea psihologică este aceeași, șoferii care efectuează transport ADR (mărfuri periculoase) trebuie să mai plătească suplimentar încă 150 lei pentru examinarea psihologică specifică, ceea ce înseamnă aproximativ 11,100 milioane lei (aproximativ 2.2 milioane euro) în 2023. Similar, și șoferii care transportă marfă agabaritică sau

încă 150 lei.

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a extins lista persoanelor care trebuie să efectueze controale medicale și psihologice incluzând și managerii de transport, deși aceștia nu trebuie să dețină permis de conducere. Astfel, sunt impuse industriei transporturilor rutiere costuri suplimentare de 52 milioane lei (aproximativ 10.4 milioane euro) la fiecare doi ani pentru cei 149.000 manageri de transport.

UNTRR subliniază că această practică nu este justificată și trebuie să fie reformată pentru a reduce birocrăția și a eficientiza procesul. Reexaminarea medicală și psihologică anuală și repetată a șoferilor profesioniști din România pentru siguranță rutieră generează costuri suplimentare ridicate pentru șoferii profesioniști și transportatori, fără a fi solicitate de legislația europeană și fără nicio justificare reală legată de siguranța rutieră, având în vedere statisticile UE care de câțiva ani plasează România pe locul 1 la numărul de morți din accidente rutiere.

În consecință, UNTRR solicită ca România să se alinieze legislației europene și practicii din celelalte State Membre UE, care nu impun examinarea medicală și psihologică anuală a șoferilor profesioniști, ci impun o examinare anuală riguroasă de medicina muncii. Necesitatea acestei măsuri pentru industria transporturilor rutiere din România este indicată de numărul mare de respondenți la sondajul UNTRR realizat recent în rândul firmelor de transport rutier și șoferilor profesioniști. Conform rezultatelor, sondajul a fost completat



de aproape 400 de respondenți din care circa 300 răspunsuri de la șoferii profesioniști și 100 răspunsuri de la firmele de transport.

Rezultatele sondajului realizat de UNTRR arată că industria transporturilor rutiere susține cu o largă majoritate propunerea UNTRR de reformare a sistemului actual de examinare a șoferilor profesioniști.

Majoritatea de peste 80% a respondenților industriei transporturilor rutiere (86% firmele de transport rutier și 80% șoferii profesioniști) este de acord cu propunerea UNTRR ca examenele medicale/ psihologice de siguranța circulației să fie realizate atât în clinici/ unități medicale avizate de Ministerul Sănătății, cât și în clinici/ unități medicale avizate de Ministerul Transporturilor

și Infrastructurii.

Referitor la periodicitatea examinării medicale și psihologice și legătura cu examinarea anuală de medicina muncii, prima opțiune indicată de peste 50% din reprezentanții industriei transporturilor rutiere care au participat la sondaj (50% firmele de transport rutier și 51% șoferii profesioniști) prevede realizarea examinării medicale și psihologice anuale a șoferilor profesioniști să fie extinsă, astfel:

- la 5 ani pentru categoria de vârstă cuprinsă între 18 și 40 de ani;
- la 3 ani pentru categoria de vârstă cuprinsă între 41 și 55 de ani;
- la 2 ani pentru categoria de vârstă cuprinsă între 55 și 60 de ani;
- anual la categoria de vârstă de peste 60 ani.

O a doua opțiune, indicată de peste 45% din reprezentanții industriei transporturilor rutiere care au participat la sondaj (47% firmele de transport rutier și 46% șoferii profesioniști) solicită ca realizarea examinării medicale și psihologice anuale a șoferilor profesioniști să fie inclusă în cadrul examinării anuale obligatorii de medicina muncii, așadar în cadrul unui singur examen medical. UNTRR solicită eliminarea examinării medicale și psihologice anuale a șoferilor profesioniști și reformarea sistemului actual, pentru a contribui efectiv la creșterea siguranței rutiere și la îmbunătățirea condițiilor de muncă în industria transporturilor rutiere din România.", se spune în comunicatul UNTRR din 27 mai 2024.



100% Electrică. Zero emisii.

Semiremorca 100% electrică **S.KOe COOL** cu unitate de răcire electrică, cu baterie și axa generatoare. Suprastructura izotermă din panouri FERROPLAST®, împreună cu unitatea de răcire S.C.U și sistemul Telematic Trailer-Connect® asigură condițiile optime de funcționare, cu emisii zero. Mai multe informații: **Schmitz Cargobull România SRL: info.romania@cargobull.com, www.cargobull.com/ro**
Birouri: București 0723.266.287; 0721.250.751 - Iași 0727.770.326 Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315 - Timișoara - tel. 0735.212.052

**SCHMITZ
CARGOBULL** 

The Trailer Company.



SCANIA SUSTINE TESTAREA CAMIOANELOR EURO NCAP

- Scania intenționează să depășească orice barieră, compania fiind impulsionată de testarea camioanelor grele de către Euro NCAP pentru o siguranță sporită
- Un pas important pentru producătorii cu potențial de a face diferența
- Brandurile ambițioase pot fi acum recompensate pentru munca lor; este greu de estimat influența pe care Euro NCAP avut-o asupra autoturismelor

Scania a participat la NCAP 24 din München, o conferință în cadrul căreia un nou sistem de testare a siguranței camioanelor grele a fost prezentat oficial de către organizația Euro NCAP. Prima rundă de rezultate ale testelor va fi dezvăluită în luna noiembrie a acestui an.

Testarea Euro NCAP a camioanelor grele depășește cerințele legale și are potențialul de a fi, în timp, o adevărată forță motrică pentru creșterea siguranței, în special pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi bicicliștii și pietonii.

„Vedem inițiativa Euro NCAP ca parte a unui aspect nou și interesant în procesele noastre de dezvoltare”, spune Jacob Thärnå, șeful departamentului de transporturi durabile la Scania Trucks. „Noi, cei de la

Scania, avem o reputație solidă pentru munca noastră îndelungată în ceea ce privește siguranța activă și pasivă în și în jurul camioanelor noastre. Sperăm că testarea Euro NCAP va inspira întreaga industrie să-și intensifice jocul și să ajungă la vedetele Euro NCAP.”

Camioanele grele din Europa sunt supuse unor cerințe legale amănunțite și unor reglementări stricte cu privire la aspecte precum greutatea, lungimea, viteza și timpii de conducere. Dar, până în prezent, industria nu avut un sistem comun de evaluare a aspectelor și funcțiilor de siguranță care nu sunt obligatorii într-un mod uniform și neutru.

„Evaluarea funcționalității legate de siguranța autocamioanelor este o sarcină mult mai complicată decât

în cazul autoturismelor”, spune Thärnå. „Autocamioanele grele sunt foarte diverse și sunt făcute astfel cu un motiv. Abordarea Euro NCAP de a începe la scară mică și de a învăța pe parcurs este o decizie înțeleaptă. Este complicat, de exemplu, să evaluezi funcțiile de bază, cum ar fi manevrabilitatea pe șosea și manevrabilitatea, în timp ce ambele sunt extrem de importante – și diferențiază marca – din punct de vedere al siguranței.”

Potrivit Euro NCAP, vehiculele grele de marfă reprezintă 1,5% din totalul vehiculelor de pe drumurile europene, dar sunt implicate în 15% din totalul deceselor rutiere. O parte a explicației este că autocamioanele sunt conduse pe distanțe mai lungi – adesea de până la zece ori mai



mult– decât autoturismele, dar este totuși o realitate faptul că vehiculele de mare tonaj sunt suprareprezentate în accidentele fatale.

„Dimensiunea mare a autocamioanelor și nevoia lor de spațiu sunt factori care contribuie și de aceea sistemele avansate de asistență a șoferului sunt atât de valoroase”, spune Thörnå.

„Observăm o dezvoltare și o utilizare rapidă a senzorilor și a camerelor, iar din partea Scania suntem convinși că acestea vor contribui și la creșterea siguranței camioanelor. Totuși, nu ar trebui să avem încredere oarbă în sistemele de sprijin. Vizibilitatea directă și șoferii calificați

sunt încă de bază și esențiale pentru o siguranță reală.”

Euro NCAP și „Camioane mai sigure”

În 2023, Euro NCAP își începe călătoria pentru a oferi informații precise și detaliate privind siguranța camioanelor grele (HGV). Euro NCAP consideră că putem ajuta multe țări din Europa să își atingă obiectivul "Vision Zero" și să pună capăt deceselor legate de trafic. În același timp, Euro NCAP dorește să motiveze producătorii de camioane, operatorii de flote, transportatorii și autoritățile municipale și rutiere să considere siguranța ca un obiectiv strategic de

afaceri, creând un mediu mai sigur pentru șoferii de camioane și alți utilizatori ai drumurilor.

Viziunea zero pentru accidentele rutiere nu va fi realizată fără luarea de măsuri pentru îmbunătățirea performanței în materie de siguranță a vehiculelor comerciale. Statisticile estimează că vehiculele grele de marfă (HGV) sau camioanele reprezintă aproximativ 1,5% din vehiculele de pe drumurile europene și aproximativ 6% din totalul traficului. Acestea sunt utilizate mai intens decât alte vehicule și, per vehicul, sunt suprareprezentate în mod substanțial în cele mai grave coliziuni, cauzând 15% din decese.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





IVECO EDAILY - LANSAT OFICIAL ÎN ROMÂNIA

- Iveco eDaily este un vehicul complet electric din categoria BEV, este conceput pe baza cerințelor transportatorilor profesioniști și devine soluția fără emisii și fără zgomot în activități de încărcare, livrări, vânzări sau construcții.
- Noua autoutilitară electrică este destinată celor care vor să se adapteze noilor nevoi de transport electric și să își optimizeze consumul de resurse specifice flotelor, beneficiind în continuare de caracteristicile unice ale lui IVECO Daily.
- eDaily oferă același volum, fără a fi influențat de greutatea bateriilor, aceeași sarcină utilă, agilitate și adaptabilitate ca versiunile sale diesel, oferind beneficiul unor costuri de întreținere cu până la 50% mai mici.



IVECO a lansat oficial pe piața din România, la 4 iunie 2024, vehiculul complet electric IVECO eDaily. Acest model de ultimă generație din categoria BEV (Battery Electric Vehicle) este special creat pentru transportatorii profesioniști care doresc să se adapteze noilor cerințe de transport electric și să beneficieze de performanțele și versatilitatea consacrate ale IVECO Daily. Noua platformă de vehicul permite configurarea și utilizarea acestuia pentru o gamă largă de activități.

Alina Johnson-Pop,
Director Marketing & PR,

IVECO

Drive the road of change



TIR Magazin: Cum percep reprezentanții IVECO piața vehiculelor comerciale propulsate de combustibili alternativi?

Andrei Gagea, Director General Iveco România: Ne aflăm la evenimentul de lansare a versiunii electrice a celui mai de succes vehicul electric din gama sa: Iveco eDaily. Piața vehiculelor comerciale propulsate cu combustibili alternativi din România a avut o creștere semnificativă în primele 4 luni ale acestui an. Ponderea acestor vehicule a fost de 3,5% din totalul vehiculelor



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

detasaretransport.ro





înmatriculate. Acest lucru este îmbucurător și ne arată faptul că și în România procesul de tranziție către electrificare în zona vehiculelor comerciale a căpătat o viteză importantă urmând, de asemenea, trendul european.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR, TIR

Magazin: Care e principala inovație la noul vehicul comercial Iveco eDaily?

Radu Apostu, Product & Training Manager Iveco

România: Cu siguranță este bateria de acumulatori care pe lângă faptul că este scalabilă în momentul comandării vehiculului nou, poate fi montată sau demontată sau adăugată chiar și după ce vehiculul a fost folosit o perioadă.

Emisii zero

“IVECO a fost întotdeauna un pionier, concentrându-se nu doar pe îmbunătățirea eficienței pentru clienții săi, ci și pe reducerea emisiilor, aspect extrem de important. Pe drumul schimbării către emisiile zero, vehiculele electrice sunt un element-cheie în





abordarea noastră, oferind soluții care nu compromit rentabilitatea sau productivitatea afacerii pentru clienți. Este esențial să dezvoltăm un ecosistem de susținere pentru a facilita extinderea electromobilității și a satisface cererea pieței, dar suntem încrezători că, prin lansarea acestui vehicul, pe care nu mă feresc să îl numesc extraordinar, vom continua să susținem parcul verde rulant al României”, a declarat Andrei Gagea, Country Manager IVECO România.

Același Daily versatil și flexibil, dar electric

Noua platformă sustenabilă IVECO eDaily oferă soluții de tracțiune electrică menite să reducă semnificativ costurile operaționale. Cu module scalabile de baterii de 37 kWh, vehiculul poate fi echipat cu până la patru module, atingând un total de 115 kWh. Acestea asigură o autonomie de până la 400 de kilometri*, oferind flexibilitatea necesară pentru diverse misiuni de transport, de la distribuția „door-to-door” și logistica lanțului frigorific, până la construcții și alte aplicații. IVECO eDaily oferă aceeași robustețe și capacitate de încărcare, unică în segmentul LCV electrice, dar fără restricții de spațiu, accesibilitate și utilitate. Întreaga gamă este disponibilă în versiune pur electrică, prin multiplele variante de carosare electrificate – furgon, șasiu sau cabină pentru echipaj. La nivelul punții spate, IVECO eDaily propune două tipuri de configurații. Versiunea simplă, de tip Single Wheel, oferă o capacitate de încărcare între 3,5 și 4,2



tone, în timp ce cea dublă, Twin Wheel, oferă încărcare între 4,2 și 7,2 tone. Vehiculul este proiectat pentru a face față oricărui tipuri de misiuni, menținând aceeași sarcină remorcabilă ca modelele diesel, în vreme ce capacitatea de remorcare este impresionantă, de până la 3,5 tone.

De altfel, primul client IVECO eDaily este Transpeco, lider în soluții de transport pentru materialele produselor petroliere – carburant, GPL și butelii.

„Până acum, pentru zona București – Ilfov, utilizăm un IVECO diesel. De acum, vom folosi IVECO eDaily



Ofertă de finanțare IVECO S-WAY

Putere mai mare. Consum mai mic. Dobândă preferențială.



pentru aprovizionarea clienților. Este primul nostru eDaily, dar și primul din țară, însă vom continua investițiile în vehicule electrice. Ne bucurăm că în acest demers avem alături IVECO, partenerul nostru de business, care ne înțelege perfect nevoile de transport”, a declarat Dragoș Gâdoiu, CEO Transpeco.

Soluții PTO electrice optimizate pentru toate aplicațiile

Sunt disponibile diferite tipuri de ePTO, până la 15 kW, care asigură energia necesară pentru refrigerare, macarale, alte suprastructuri sau prize electrice. Puterea furnizată de baterii face posibilă folosirea ePTO în toate condițiile, chiar și atunci când vehiculul este oprit. Prin opțiuni suplimentare de configurare, este disponibilă o priză mecanică de putere suplimentară, pentru aplicații grele.

Motorizare capabilă și încărcare eficientă pentru performanță în orice misiune

Vehiculul IVECO eDaily este echipat cu un motor puternic, de 140 kW, care permite atingerea unei viteze maxime de 120 km/h în 35 de secunde și care oferă performanța necesară pentru utilizare extra-urbană. Mai mult, datorită sistemului unic Hi-Power, deblochează un plus de putere. În modul POWER, utilizatorii pot accesa o rezervă temporară de putere suplimentară, pentru performanțe de top în misiuni dificile, pentru depășirea unui alt

vehicul sau pentru urcarea unei rampe abrupte de până la 30%. Pentru situațiile în care întreaga putere a vehiculului nu este necesară, modul Eco optimizează consumul de energie. În ceea ce privește încărcarea, sunt disponibile multiple opțiuni: la 11/22 kW, situație în care încărcarea completă a unei baterii se face în două ore, sau până la 80 kW, care permite încărcare în 30 de minute pentru 100 de kilometri.

Conectivitate avansată pentru confort, siguranță și monitorizare

eDAILY reprezintă mai mult decât un vehicul: este un ecosistem în care vehiculul, infrastructura și serviciile sunt interconectate digital. Acest lucru le permite clienților să își găsească propria cale către electromobilitate, maximizând energia și ușurința în utilizare. De exemplu, IVECO eDaily vine echipat cu sisteme avansate de monitorizare și opțiuni de control de la distanță pentru încărcare și pre-condiționate a cabinei. Controlul inteligent al încărcării permite încărcarea în cele mai convenabile intervale. Controlul climatizării de la distanță face ca vehiculul să atingă temperatura ideală în cabină înainte de deconectarea de la priză. Mai mult, modurile Driving și Regenerative pot fi pre-setate de către managerul de flotă, pentru optimizarea consumului de energie. Monitorizarea consumului de energie calculează absorbția

energetică în fiecare moment (luând în considerare și utilizarea ePTO) și oferă rapoarte detaliate în privința energiei consumate versus distanța parcursă și climatizare. Aceste funcționalități avansate ajută la optimizarea autonomiei și disponibilității vehiculului, oferind utilizatorilor un control complet asupra operațiunilor zilnice. Pentru eficiență și productivitate de top, eDaily propune soluții precum:

- navigație inteligentă, care propune cele mai bune rute și prin care managerii de flotă pot localiza vehiculele și le monitoriza statusul;
- aplicație eDaily Routing, care interacționează cu vehiculul pentru a previziona, cu cea mai mare precizie din clasă, autonomia, încărcarea necesară și timpul exact de sosire, inclusiv cu o oprire pentru încărcare;
- alerte de asigurare a autonomiei, care informează managerul în mod proactiv despre nivelul de încărcare aflat la limite inferioare sau despre probleme care afectează procesul de încărcare;
- portal IVECO ON cu management de flote și funcții API.

**Informațiile prezentate se bazează pe cele mai bune date disponibile obținute în urma testelor și simulărilor interne ale Iveco Group, în așteptarea omologării vehiculului. Prin urmare, informațiile privind disponibilitatea și caracteristicile pot fi supuse modificărilor. Valorile omologate oficial vor fi publicate mai aproape de data vânzării vehiculului. În plus, datele pot varia din cauza mai multor factori (de exemplu: carosarea, stilul de condus, condițiile meteorologice, misiune, starea vehiculului, vârsta și starea bateriei).*



VIDEO: BLACK FRIDAY-UL VEHICULELOR COMERCIALE, CAMION FEST, EDIȚIA 2024

- Cefin Trucks a organizat o nouă ediție a evenimentului Camion Fest, cea de a XXI-a, întâlnirea tradițională a tuturor celor interesați de oferte speciale pentru achiziție/ trade-in a vehiculelor comerciale rulate
- Cefin Trucks dezvoltă permanent noua divizie de camioane Ford Trucks rulate
- AIC Trucks prezintă portofoliul de mărci reprezentate, pentru o ofertă completă către clienții interesați de produse din mai multe segmente, vehicule comerciale noi și uzate

Cefin Trucks, unul dintre cele mai mari parcuri de vehicule comerciale și semiremorci rulate multi-brand

din România și unic importator și distribuitor al brandului Ford Trucks în România, a organizat, la

București, pe 24 mai 2014, o nouă ediție a tradiționalului eveniment Camion Fest.

MEC DIESEL
SPACE PARTS & SERVICE

Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR, TIR

Magazin: Care sunt provocările acestei noi ediții a Camion Fest?

Stefano Albarosa, CEO

AIC Group: E o ediție plină de provocări, pentru că există o mare fluctuație de preț și datorită volumelor mari și sporite de vehicule uzate Ford aflate la vânzare. Și ne-au dat rezultate care ne-au impresionat pentru că vedem că marca Ford e apreciată nu doar la vehicule noi, dar și la vânzarea de vehicule uzate, fiind preferată dintr-o selecție multi-brand.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR, TIR

Magazin: Care este trendul pieței de vehicule comerciale rulate în 2024?

Paul Drăniceanu, Director Departament Uzate - Cefin Trucks

Trucks: Piața de vehicule uzate este plină de provocări în 2024. Există o ofertă foarte variată de vehicule, o gamă largă de prețuri, iar vehiculele se vând în continuare și se vor vinde întotdeauna. Va vinde

cel mai bun preț, cel care vine cu o ofertă cu valoare adăugată clienților. Noi, Cefin Trucks, la ediția a XXI-a, am venit cu următoarea ofertă:

finanțare cu dobândă avantajoasă, finanțare cu plata în rate, oferte cu până la 7.000 euro reducere. Și suntem axați pe vehicule comerciale



PROGER GLOBAL NETWORK

EXPLOATARE ȘI LIVRARE AGREGATE MINERALE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





ruate Ford, unde putem să asigurăm un leasing cu un avans de 15-20%, pe o perioadă de 5 ani, cu garanție de 3 luni.

A XXI-a ediție

Evenimentul organizat de Cefin Trucks de două ori pe an, ajuns la a XXI-a ediție, a devenit deja locul tradițional de întâlnire al specialiștilor din piața vehiculelor comerciale rulate. Un mare număr de camioane rulate multibrand, oferte speciale și o atmosferă de festival i-au așteptat pe vizitatori. În cadrul târgului au fost expuse peste 250 de camioane rulate, autotractoare, semiremorci,



Activitatea Diviziei Camioane Rulate Cefin Trucks integrează servicii de achiziții, trade-in și vânzarea de camioane și semiremorci rulate aparținând tuturor mărcilor.

AIC Trucks deține și o divizie de consultanță în servicii financiare, AIC Financial Services, care găsește rapid soluții de finanțare personalizate și competitive pentru clienți.

Într-o permanentă adaptare la nevoile clienților, compania AIC Trucks este un partener stabil care vine în întâmpinarea tuturor cerințelor acestora și ale pieței prin servicii integrate ce cuprind toate sectoarele de activitate.

„Cu fiecare ediție a evenimentului

Camion Fest, venim cu noutăți către clienții și partenerii noștri, strângând pe parcursul perioadei premergătoare toate cerințele pieței, nevoile și facilitățile la care putem răspunde prin oferta Cefin Trucks. Este un prilej de a ne reîntâlni cu parteneri din industrie și cu clienții noștri care așteaptă ofertele speciale. Obiectivul nostru este să menținem permanent un parc de produse cu multe variante pentru clienți. Iar planul de dezvoltare la nivel de companie, AIC Trucks, ne ajută să menținem acest nivel, având în vedere și extinderea portofoliului de produse noi, de mărci, de posibilități de trade in, dar și serviciile de consultanță pentru finanțare și rețeaua de service”, a declarat Paul Drăniceanu, directorul Diviziei de vehicule rulate, Cefin Trucks.

AIC Trucks are o vastă experiență, de peste 28 de ani, în distribuția de vehicule comerciale și autobuze, precum și în servicii integrate pentru



autobasculante, autobetoniere și utilaje de construcții.





adăugarea de valoare clienților săi: rețea extinsă de service-uri proprii, servicii financiare, divizie de vehicule comerciale second hand multibrand.

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



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
putemici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cuantum de 600 litri



TRUCKS

Sharing the load

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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



AKTOR CONTINUĂ PROGRESUL LUCRĂRILOR PE A0 BUCUREȘTI SUD LOT 3, APROPIINDU-SE DE PRAGUL DE 70% EXECUȚIE

Constructorul grec AKTOR a avansat cu lucrările pe șantierul viitoarei Autostrăzi Sud București A0 Sud Lot 3 în ultima lună, apropiindu-se de pragul de 70% stadiu fizic de execuție, ceea ce susține astfel promisiunea de a fi dat în trafic în septembrie 2024.

Segmentul A0 Sud Lot 3 are o lungime totală de 18 km, din care 15,465 km fac parte din Centura Sud, iar 2,5 km din Centura de Nord, despărțite de autostrada A1 spre Pitești. Pe lângă pasajul impresionant de peste A1, din zona Ciorogârla, AKTOR mai realizează pe acest segment alte 4 poduri, 6 pasaje (overpass-uri), 46 de podețe, două parcări temporare și două spații de servicii.

„Am asigurat personal Guvernul României că vom fi gata până la sfârșitul lunii august, începutul lui septembrie”, a declarat recent Alexandros Exarchou, Vicepreședinte al Consiliului de Administrație și CEO al Grupului Intrakat, din care face parte constructorul Aktor SA. Concret, echipa de constructori

de la AKTOR a finalizat montarea tronsonului central al nodului rutier peste autostrada A1 de lângă Ciorogârla, care va cântări peste 540 de tone și va necesita 5 tone de vopsea de protecție, la finalizare.

Trecerea peste calea ferată București - Craiova este parțial finalizată, tablierul metalic este montat pe toate cele trei deschideri și se fac lucrări premergătoare în vederea pregătirii condițiilor optime





de sudură tronsoane, antretoaze și montaj panouri solidarizare tabliere metalice.

La podul CFR se vor monta ultimele grinzi prefabricate din beton în luna iulie. Gradual cu montarea grinzilor se vor monta predele și turna plăcile de suprabetonare astfel încât la jumătatea lunii august să fie pusă în operă și calea pe pasaj.

Constructorul a progresat și în alte puncte cheie ale segmentului: pasajul peste DJ601 la km 98+272 (Ciorogârla), podul peste râul Ciorogârla la km 99+932 (Ciorogârla), pasajul DC 126 peste autostradă la km 86+791 (Clinceni), și alte patru astfel de pasaje peste drumuri județene sau elemente de infrastructură de utilități (conducta gaz, magistrale de fibră optică pentru telecomunicații).

Cele 11 structuri (poduri și overpass-uri) sunt realizate în proporție de 70%.

Pe lângă elementele menționate mai sus, în prezent, AKTOR a început o serie de lucrări, pe care se va concentra, în paralel, în următoarea perioadă:

- stratul de BSC este realizat în proporție de 60%; vor continua lucrările pentru așternerea balastului stabilizat;
- constructorul a turnat deja aproximativ 20.000 tone de asfalt, din totalul de 125.000 de tone, și va continua turnarea în ritm susținut;
- de asemenea, AKTOR a început lucrările pentru iluminat și ITS

(Intelligent Transportation Systems), adică instalarea unor sisteme tehnologice care au scopul de a îmbunătăți siguranța, eficiența și gestionarea traficului, precum: sisteme de monitorizare a traficului, sisteme de informare pentru șoferi, sisteme de alertă și gestionare pentru incidente, etc. La sfârșitul lunii iunie vor începe lucrările montaj pentru gardurile de siguranță, panourile fonoabsorbante și fundațiile pentru ITS și marcaje verticale.

Pe lângă tronsonul A0 Sud București Lotul 3, al cărui termen limită este începutul lunii septembrie, AKTOR lucrează non-stop la finalizarea viitoarei linii de

cale ferată Brașov-Simeria, parte a Coridorului Rin-Dunăre, tronsonul Brașov - Sighișoara, subsecțiunea 2: Apața-Cața, care implică săparea celor mai lungi tuneluri gemene din sistemul feroviar al României. AKTOR Construction este membru al Grupului Intrakat, lider în industrie în sectoarele Greciei construcții, infrastructură, concesiuni/ parteneriate public-private (PPP), surse regenerabile de energie (SRE), stocare de energie, dezvoltare imobiliară, proiecte de mediu și tehnologii digitale, cu o prezență semnificativă în Europa de Sud-Est, listată la Bursa de Valori din Atena din 2001.





VIDEO. VERSUS S03E05: EFECTELE PACHETULUI MOBILITATE 1

Cum afectează prevederile Pachetului Mobilitate 1 piața românească a transporturilor rutiere și cât de afectată a fost firma pe care o conduceți? - aceasta este întrebarea celui de-al cincilea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

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

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

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista

TIR Magazin: Cum afectează prevederile Pachetului Mobilitate 1 piața românească a transporturilor rutiere și cât de afectată a fost firma pe care o conduceți?

George Niță, director general Holleman: Cred că această nouă legislație ne afectează pe

toți. Trebuie să aducem oamenii, mașinile. Nu avem chiar atât de mult transport în comunitate, facem mai mult tur-retur. În proiecte mai lungi, trebuie să facem acești pași și această chestiune ne afectează financiar și nu ne place.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Firma noastră e focusată mai mult pe domeniul transportului intern și nu putem spune că am fost afectați de această măsură. Nu avem foarte multe curse în extern. Și atunci practic nu am fost afectați deloc.





Alexandru Păun, director general Blue River:

Îmi este foarte greu să vorbesc despre această piață pentru că e foarte greu să știi ce se petrece la ceilalți. Ce pot să vă spun e ce se întâmplă la noi. Am început să vorbim cu clienții mult înainte de implementarea Pachetului de Mobilitate. Practic, de când a început să se discute de acest Pachet de Mobilitate.

Am încercat să transpunem sau să punem responsabilitatea pe client ca să aducem camioanele acasă. Acesta este, din punctul nostru de vedere, cel mai important lucru care a fost împotriva firmelor de transport din sud-estul Europei.

Am reușit cu aproape toți clienții - un singur client a refuzat să ne întoarcă toate camioanele acasă la opt săptămâni și am închis colaborarea. Am fost foarte fermi din acest punct de vedere. Am reușit o foarte lungă perioadă de timp să aducem camioanele la opt săptămâni, poate și înainte de acest termen, nu am depășit niciodată. Ne este tot mai greu să facem lucrul acesta având în vedere că și volumele sunt în scădere. Nu reușim să mai respectăm în totalitate această întoarcere a

camioanelor acasă. Facem tot ceea ce este posibil să îl respectăm, dar din păcate mai sunt foarte mulți factori care influențează acest lucru. Întoarcerea acasă a șoferilor la patru săptămâni nu e o mare problemă pentru că suntem obligați să le oferim posibilitatea de a se întoarce acasă, dar dacă ei refuză nu îi putem obliga.

Celor care doresc să se întoarcă la patru săptămâni le oferim posibilitatea și îi aducem acasă. Nu s-a întâmplat până acum să ne solicite cineva - au spus că ei rămân să meargă la prieteni sau să facă ce vor ei. E timpul lor liber și nu îi putem forța!

Au fost un pic temători la început pentru că ne-au tot întrebat: ne veți aduce la patru săptămâni acasă? Pentru că noi, în felul acesta, nu reușim să ne acoperim cheltuielile lunare și nu este OK. Am spus că, dacă ei nu doresc, nu îi putem obliga să se întoarcă. A fost un lucru benefic de ambele părți.

Un pic mai mult de muncă a fost cu detașarea transnațională, pentru că acolo trebuie să respectăm, să declarăm în portalul IMI toate detașările, trebuie să ținem cont de plata salariului în fiecare țară pe care o tranzităm. De fapt, nu

pe care o tranzităm. Atunci când șoferul e detașat în adevăratul sens al cuvântului, el nu face doar tranzit al țării. Încărcăm, descărcăm în țara respectivă, atunci trebuie să calculăm salariul minim din acea țară.

Aici este o muncă titanică. Aici, ne-a ajutat sistemul telematic pe care noi îl avem și ne ajută și cu detașările. În spate, colegii mei depun o muncă titanică pentru a avea o realitate a ceea ce se întâmplă pe teren. A fost ca o piedică pusă, dar am reușit să trecem peste și vom continua în această direcție fără să ne pună mari probleme.

Episodul 01

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

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

Ce ar trebui să facă autoritățile din România pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști?



George Niță, director general

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

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

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

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

Alexandru Păun, director general Blue River:

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

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

oameni să părăsească țara, ci sistemul în care trăim.

Și acest fapt nu trebuie ascuns: nu avem un sistem educațional bine pus la punct, nu avem un sistem sanitar foarte bine pus la punct. Până atunci, pentru că asta nu se poate realiza într-un timp scurt și ușor, ar trebui să se aducă mai mulți șoferi și personal extracomunitar. Cred că ar trebui înlesnită legislația sau procedurile de aducere a șoferilor extracomunitari. Lucrurile sunt simple, trebuie doar să se dorească. Dacă ni se tot spune că sunt șoferi suficienți și că doar trebuie să îi aducem de afară, asta nu ține doar de noi. Pe termen scurt cred că am putem rezolva problema cu șoferi extracomunitari. Nu avem un șomaj atât de ridicat încât să spunem că defavorizăm angajații din România. Cu acești șoferi extracomunitari putem crește volumul de transport și să aducem mai multă valută de afară. Cea care e cu bătaie mai lungă trebuie rezolvată de autorități, pentru că fără educație este foarte greu să ne dezvoltăm într-o direcție foarte bună, la fel cu sănătatea.

La partea cu șoferii extracomuniari, lucrurile sunt extrem de simple. Trebuie să se ia niște măsuri rapide și lucrurile să fie mai ușoare din punct de vedere al procedurilor.

Episodul 02

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

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

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

George Niță, director general Holleman:

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

În firmă am aplicat mai multe măsuri. Una dintre ele este cea a bonusării șoferilor în funcție de numărul de ani petrecuți în firma noastră. Practic, sunt încurajați cei care au mai mulți ani de vechime în firmă și sunt bonusați în consecință.

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

acestor doleanțe pe care le au, pe orice plan ar fi ele.

Alexandru Păun, director

general Blue River: Am încercat, în primul rând, să avem o apropiere față de conducătorii auto. De fapt, nu numai de conducător auto ci, în general, de toți colegii noștri. La noi există un management pe orizontală. Suntem o companie care abordează problemele cu democrație, cred eu, mult prea lejeră, dacă pot spune așa!

Am încercat să fim foarte corecți și transparenți în ceea ce facem. Și ori de câte ori avem o problemă încercăm să o comunicăm înainte, să discutăm și să găsim soluții împreună. Un salariu corect, o plată la termen, fără întârzieri!

Nu facem nimic în mod special, cred eu! Și am reușit să menținem flota activă permanent, cu mici sușuri și coborâșuri, dar totul a fost OK.

Nu cred că facem nimic deosebit, v-am spus, în afară de faptul că discutăm permanent cu colegii noștri. Încercăm să le identificăm problemele, chiar și cele personale, nu numai cele profesionale și asta cred că a ajutat foarte mult.

Episodul 03

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

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

În ce măsură firma pe care o conduceți a simțit efectele războiului din Ucraina?

George Niță, director general

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

Au dispărut anumite slujbe de proiect-cargo în favoarea altora.

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

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

A însemnat un cost suplimentar pe care a trebuit să îl suportăm și, implicit, costurile salariale au crescut, dat fiind că toți salariații au pierdut din puterea de cumpărare. Automat, a fost necesar să mărim veniturile fiecărui angajat pentru a suporta acest ecart care s-a produs din cauza inflației. Din păcate, clienții nu au fost toți foarte receptivi în privința amortizării efectului inflației și s-au limitat la a acoperi total sau parțial scumpirea motorinei.

Alexandru Păun, director general Blue River:

Nu cred că putem fi luați ca un etalon. Noi avem o constantă și încercăm să nu



avem perioade foarte aglomerate. Încercăm să găsim clienți care ne pot oferi constant niște volume. Nu profităm de ocaziile în care putem face transport spot cu sume mai mari de bani. Pot spune că războiul nu ne-a afectat atât de tare. Ne-a afectat din prisma faptului că au fost creșterile de motorină, inflația. Nu sunt în măsură să spun că a fost doar pentru că a început războiul sau pentru că așa se întâmpla indiferent.

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

Oricât de atenți am fost și am ajustat prețurile și am avut clienți foarte deschiși din punctul ăsta de vedere... De la 3 luni, am trecut la o lună cu ajustarea clauzei de motorină. Când am văzut că nu reușim nici la o lună de zile, cu unii am trecut chiar la o săptămână. Am reglat lucrurile din mers și am reușit să trecem de aceste probleme care păreau destul de grave.

S-au remediat între timp și pot spune că nu ne-a afectat foarte tare războiul. Ne-a afectat pe plan emoțional, pentru că nu îți imaginezi că, în 2022, se mai poate să luptăm cu bătele și cu armele. S-au dus războaie economice și se putea duce și acesta la fel. Din acest punct de vedere ne-a afectat cel mai tare. În rest, business-ul într-o mică

măsură ne-a afectat. Nu pot spune că a fost atât de grav.

Episodul 04

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

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

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

George Niță, director general Holleman:

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Pentru transportatorii rutieri intrarea

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

Alexandru Păun, director general Blue River:

Cred că este foarte important ca România să adere la spațiul Schengen prin prisma faptului că avem foarte mari pierderi de timp, de bani, de energie, în discuțiile cu clienții pentru că întârziem livrările. Șoferii sunt înținși la maxim pentru că își pierd un program din timpul de condus în vămile din România. Este foarte important din prisma faptului că sunt puțini șoferi și avem problema pe care o avem cu lipsa de personal. Șoferii blocați în vamă ar putea suplini, într-un fel sau altul, această lipsă de conducători auto. Pierderile sunt de timp și de bani. Un camion cheltuie bani în momentul în care stă, nu produce. Sunt multe neajusuri din acest punct de vedere și atunci e clar că e nevoie imediată să aderăm la spațiul Schengen. Trebuie să depunem toate eforturile noi, guvernul. Autoritățile în măsură ar trebui să facă presiuni mult mai mari și să ia niște decizii în acest sens și măsuri.

福田汽车 & 依维柯合作备忘录签约仪式

FOTON & IVECO MEMORANDUM OF UNDERSTANDING SIGNING CEREMONY



2024.6.4
4th June, 2024

IVECO ȘI FOTON AU SEMNAT UN MEMORANDUM DE ÎNȚELEGERE PENTRU EXPLORAREA VIITOARELOR SINERGII

IVECO, marcă a Iveco Group N.V. (EXM: IVG), care proiectează, produce și comercializează vehicule comerciale ușoare, medii și grele, și Foton, unul dintre cei mai importanți producători de vehicule comerciale din China, au semnat un Memorandum de Înțelegere (MoU) pentru a explora o potențială colaborare în domeniul vehiculelor și componentelor electrice, precum și oportunități de afaceri comune, pentru Europa și America de Sud.

Foton, o companie de vehicule comerciale din cadrul grupului BAIC din China, împărtășește același angajament cu Iveco Group de a promova transformarea ecologică a industriei auto globale, urmărind mai multe rute prin intermediul noilor tehnologii energetice, cum ar fi energia electrică pură, hibridă și pilele de combustie cu hidrogen pentru vehiculele comerciale. Potențiala cooperare va sprijini, de asemenea, Foton să avanseze în continuare în strategia sa de globalizare. Acest parteneriat face parte din strategia globală de electrificare a Grupului Iveco de a-și extinde gama de vehicule utilitare ușoare cu modele noi, emblematicul Daily – disponibil în prezent în variante de MTMA de la 3,5 la 7,2t– urmând să fie dezvoltat în variante de van-uri și șasiuri-cabină electrice sub pragul de 3,5 t. Împreună cu Foton, Iveco Group va investiga opțiunea de a utiliza canalele de vânzare IVECO pentru comercializarea unei camionete electrice în Europa și America de Sud în categoria cea mai ușoară, de până la

3,5 t. Viitorul vehicul va avea un impact potențial pozitiv asupra lanțurilor de aprovizionare regionale și locale din Europa și America de Sud, pe lângă sprijinirea în continuare a creșterii rețelei de puncte de vânzare și ateliere IVECO. La începutul acestui an, Iveco Group a semnat, de asemenea, un acord de furnizare cu Hyundai Motor Company pentru un șasiu-cabină electric, având MTMA de 2,5-3,5 t, care va fi vândut și servit în Europa de IVECO. Colaborările Grupului Iveco cu Foton și Hyundai urmăresc să creeze o gamă cât mai variată de oferte de vehicule comerciale electrice mai ușoare decât Daily. Memorandumul de înțelegere dintre Iveco Group și Foton deschide, de asemenea, calea celor două companii pentru explorarea în comun a unor sinergii viitoare suplimentare, inclusiv posibila localizare a activităților în Europa și America de Sud, care urmează să fie evaluate într-o etapă ulterioară. Vor fi discutate, de asemenea, oportunitățile de aprovizionare, inclusiv prin intermediul

FPT Industrial. La semnare a fost prezentă o delegație din partea Iveco Group, inclusiv Gerrit Marx, CEO; Luca Sra, President of the Truck Business Unit; Sylvain Blaise, President of the Powertrain Business Unit; Marco Liccardo, Chief Technology & Digital Officer; Angela Qu, Chief Supply Chain Officer; și Ángel Rodríguez Lagunilla, Chief Manufacturing Officer; precum și conducerea Foton, inclusiv Chang Rui, Chairman; Lu Zhenghua, Executive Vice President; Chen Qingshan, Vice President; Qin Zhidong, Vice President; Ma Rentao, Vice President of International Cooperation; și Feng Jing, Vice President of Power Transmission. Acest acord fără caracter obligatoriu avansează strategiile independente ale Iveco Group și Foton de a spori competitivitatea și de a crea soluții inovatoare performante care să răspundă cererii globale de transport de energie nouă printr-un ecosistem de parteneriate reciproc avantajoase.



FLOTA MULTIENERGETICĂ IVECO DĂ STARTUL ETAPEI EUROPENE A TURNEULUI MONDIAL METALLICA M72

- IVECO va asigura transportul cu emisii reduse pentru acest turneu cu ajutorul vehiculelor sale alimentate cu gaz natural, baterii electrice și biocarburanți. O parte a flotei va fi alimentată cu carburanți Shell cu emisii reduse de dioxid de carbon, furnizate de rețeaua europeană a companiei energetice.
- Design-ul special de inspirație Metallica, realizat și conceput de IVECO, va fi prezent pe o serie limitată de 72 de camioane de mare tonaj, completate cu dotări și caracteristici de cea mai înaltă clasă.
- Acțiunile de promovare ale IVECO, printre care un concurs de talente pe muzica Metallica, special creat pentru șoferi, demonstrează angajamentul brandului de a recunoaște și sprijini șoferii de camioane.
- Peste 1.400 de bilete au fost puse deoparte pentru clienții și angajații Iveco Group, pentru a participa la concertele și a se bucura de o experiență unică IVECO VILLAGE în diferite locații ale turneului.

IVECO a anunțat, la 23 mai 2024, că este pregătită să se alătore trupeii Metallica în etapa europeană a turneului mondial M72, ca urmare a parteneriatului anunțat în noiembrie anul trecut la Barcelona, cu ocazia lansării gamei complet reînnoite a companiei. Împreună, IVECO și Metallica promovează reducerea emisiilor de CO2 și sprijină comunitățile în care vor avea loc concertele, prin angajamentul comun față de acțiunile durabile. IVECO colaborează cu trupa rock pentru a furniza soluții de transport cu emisii reduse la toate cele nouă opriri ale turneului în Europa - Munchen, Milano, Viena,

Helsinki, Copenhaga, Oslo, Clisson, Varșovia și Madrid, prin camioane și microbuze alimentate cu gaz natural, electric și carburanți din surse regenerabile, dedicate logisticii personalului Metallica și a echipamentului de concert. Un camion electric cu pile de combustie se va alătura, de asemenea, rândurilor flotei multienergetice în etapele finale ale turneului. IVECO va colabora cu Shell pentru realimentarea vehiculelor pe traseele către locurile de concert, bazându-se pe rețeaua de stații de alimentare a companiei energetice. Luca Sra, președinte, Truck Business Unit, Iveco Group,

a declarat: „Suntem încântați să mergem «pe autostradă» cu uimitoarea trupă Metallica. Vehiculele noastre cu propulsie alternativă, alimentate cu soluțiile de combustibil cu emisii reduse de carbon de la Shell, vor contribui la reducerea amprentei de carbon a trupei în cadrul turneului european M72. Flota multienergetică, personalizată cu o ediție specială a design-ului de inspirație Metallica, va acționa ca un ambasador puternic al transportului sustenabil, pe măsură ce se va deplasa pe drumurile din Europa și la locurile de concert”.

„Când ne-am întâlnit prima dată



cu cei de la Iveco Group, aceștia ne-au prezentat viziunea lor asupra acestui proiect și modul în care își propun să schimbe viitorul transportului și al emisiilor de carbon. Am știut imediat că obiectivele Metallica se aliniază cu ale lor și ne-am dat seama de potențialul uriaș al reducerii emisiilor de CO₂ în vehiculele de transport greu. Vom lansa parteneriatul nostru în mai 2024, când turneul mondial M72 World Tour va continua în toată Europa, cu ajutorul vehiculelor IVECO alimentate cu gaz natural, electric și biocarburant, care ne vor transporta echipamentul din oraș în oraș. Împreună vom putea contribui la angajamentul grupului IVECO de a ajunge la emisii nete de carbon zero până în anul 2040. Cât de incredibil este pentru noi să facem parte din asta!", a adăugat trupa Metallica.

„Shell a colaborat cu IVECO pentru a contribui la reducerea emisiilor generate pe durata întregului ciclu de viață al transportului, cu scopul de a furniza carburanți cu emisii reduse de carbon, cum ar fi Shell BioLNG și Shell Renewable Diesel. De exemplu, Shell BioLNG oferă

celor care îl folosesc constant o reducere de 100% a emisiilor de CO₂e* pe durata ciclului de viață, în comparație cu motorina B7", a spus Janine Albrecht-Webb, director general Shell Commercial Road Transport Europe.

Flota multienergetică IVECO alimentează turneul european al trupei Metallica cu inovație durabilă

Flota care va susține etapa europeană a turneului Metallica va fi formată din 10 vehicule grele IVECO S-Way alimentate cu gaz natural și 4 IVECO S-Way alimentate cu diesel din surse regenerabile, care vor fi folosite pentru a transporta echipamentele trupei, valorificând rețeaua de realimentare Shell. Flota va fi completată de un convoi care va asigura suport logistic suplimentar și pentru concerte: 2 IVECO S-eWay - primul camion de mare tonaj pur electric și fabricat integral de IVECO, 2 IVECO S-Way LNG și un IVECO S-Way alimentat tot cu motorină regenerabilă. Un IVECO S-eWay Fuel Cell se va alătura convoiului pentru ultimele date de spectacol din Spania.

Un serviciu de transport pentru echipa trupei va fi asigurat de microbuze eDaily și de un autocar Evadys, pus la dispoziție de brandul din aceeași familie - IVECO BUS. Cu vehiculele cu tracțiune alternativă IVECO, Metallica va face un salt semnificativ în drumul său spre decarbonizare. Sustenabilitatea mediului și responsabilitatea socială reprezintă fundamentul comun pe care se bazează parteneriatul dintre IVECO și Metallica.

O parte din flota de camioane IVECO S-Way din cadrul turneului va fi alimentată cu Shell Renewable Diesel și Shell BioLNG. În Europa, Shell Renewable Diesel oferă cu până la 90% mai puține emisii de CO₂e pe durata ciclului de viață, comparativ cu motorina B7. Shell BioLNG oferă clienților fideli carburantului o reducere de 100% a emisiilor de CO₂e pe durata ciclului de viață, în comparație cu motorina B7. Pentru companiile de transport care se concentrează pe reducerea amprentei de carbon, Shell BioLNG oferă o soluție imediată, drop-in, pentru emisiile de CO₂e din ciclul de viață, deoarece proprietățile sale chimice permit trecerea de la GNL



fără modificări ale infrastructurii sau echipamentelor. Shell va livra, de asemenea, Shell FuelSave Diesel și Shell LNG, iar compania energetică va achiziționa credite de carbon pentru emisiile de CO₂e calculate din ciclul de viață, care nu pot fi evitate sau reduse.

Flota IVECO inspirată de Metallica: design și vehicule în ediție limitată

IVECO a conceput un design



impresionant, în ediție specială, pentru întreaga sa flotă, inspirându-se din albumul 72 Seasons al trupei Metallica, care se referă la experiențele transformatoare ale primilor 18 ani de viață, comparate cu 72 de anotimpuri de creștere și evoluție. Acest aspect unic are un design negru elegant cu accente vibrante de galben, care reflectă estetica albumului. În mod special, grila frontală prezintă cu mândrie emblematicul logo Metallica, simbolizând parteneriatul dintre IVECO și emblematica trupă. O serie limitată de 72 de camioane de mare tonaj, cu o echipare exclusivă inspirată de Metallica, va fi lansată în a doua jumătate a anului, oferind entuziaștilor șansa de a deține o parte din această colaborare.

Șoferii de camioane, în centrul atenției prin activități unice

În centrul eforturilor IVECO se află toți șoferii de camioane, iar acest lucru se reflectă și în parteneriatul cu Metallica, care va include activități menite să pună șoferii în roluri de protagoniști. Un concurs special îi va invita pe șoferi, indiferent de marca de vehicule pe care le conduc, să trimită videoclipuri în care interpretează muzica Metallica, pentru șansa de a câștiga bilete la concert și

premiu uimitor. În cele din urmă, instrumentul digital MY METALLICA TRUCK va permite fanilor să creeze fundaluri personalizate cu tema Metallica, cu fotografiile lor, perfecte pentru a fi partajate pe rețelele de socializare. Aceste inițiative subliniază dedicarea IVECO pentru recunoașterea și susținerea șoferilor de camioane și sunt aliniate cu valorile sale centrate pe șoferi.

O experiență exclusivă de concert Metallica și ospitalitate marca IVECO Village

Cu scopul de a implica toate părțile interesate în turneu, în cadrul parteneriatului au fost rezervate peste 1.400 de bilete pentru clienții și partenerii IVECO, precum și pentru angajații Grupului, care au șansa de a câștiga bilete printr-un concurs special. Prietenii IVECO vor fi găzduiți în IVECO Village, o zonă de ospitalitate unică, personalizată în stilul și culorile emblematice ale trupei.

** CO₂e reprezintă echivalentul de dioxid de carbon, care este un indicator utilizat pentru a compara potențialul de încălzire globală al diferitelor gaze cu efect de seră.*

SHELL: Companiile în care Shell plc deține direct și indirect investiții sunt entități juridice separate. În acest comunicat de presă, „Shell” este utilizat atunci când se face referire la Shell plc și la filialele sale în general.



UE ARE NEVOIE DE PARCĂRI MAI NUMEROASE ȘI MAI SIGURE

Angajatorii, sindicatele și operatorii de parcări solicită Comisiei Europene să mențină o abordare concentrată în ceea ce privește certificarea, modernizarea, construirea și finanțarea parcarilor sigure și securizate pentru camioane în UE în următorii trei ani.

Într-o scrisoare comună adresată comisarului european pentru transporturi, Adina Vălean, Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF), Uniunea Internațională a Transportatorilor Rutieri (IRU) și Organizația Europeană a Parcărilor Sigure (ESPOG) au invitat Comisia Europeană să își continue eforturile de cofinanțare a parcarilor sigure și securizate pentru camioane (SSTPA) în Europa pentru perioada 2025-2027.

Crearea unei rețele de parcări sigure și securizate este un răspuns strategic pentru a aborda problema lipsei de șoferi în UE, făcând profesia mai atractivă și mai viabilă pentru șoferii actuali și potențiali. O parcare sigură și securizată este esențială pentru a spori bunăstarea

șoferilor și pentru a le asigura acestora sprijinul și infrastructura necesare pentru a se dezvolta din punct de vedere profesional.

Mai durabile, mai conectate

Cele trei organizații pledează pentru continuarea modernizării și dezvoltarea unor noi SSTPA-uri mai durabile și mai conectate, care vor contribui la crearea unei veritabile rețele europene.

Raluca Marian, director de advocacy al IRU EU, a declarat: "Deși suntem încurajați de recenta alocare de fonduri UE pentru parcări sigure și securizate pentru camioane, există o oportunitate semnificativă de a extinde această rețea în întreaga UE.

Transportul rutier este coloana vertebrală a industriilor din UE.

Atragerea și păstrarea șoferilor calificați este vitală pentru durabilitatea și eficiența sectorului. Asigurarea unor standarde minime de siguranță și igienizare în zonele de parcare este esențială pentru protejarea sănătății și bunăstării șoferilor profesioniști, îmbunătățind astfel condițiile de lucru ale acestora și făcând profesia mai atractivă. Îndemnăm statele membre și autoritățile regionale și locale să acorde prioritate condițiilor de muncă ale șoferilor noștri, precum și siguranței și securității încărcăturii. Suntem optimiști că următorul comisar european pentru transporturi va continua să se bazeze pe sprijinul puternic al comisarului Vălean și să intensifice în continuare eforturile noastre de îmbunătățire a acestor facilități



esențiale", a adăugat ea.

Apel la Comisie

Directorul general al ESPORG, Drik Penasse, a declarat: "Facem apel la Comisia Europeană să își continue eforturile de cofinanțare pentru SSTPA-uri, precum și să dezvolte o viziune pe termen mediu și lung în parteneriat cu principalele părți interesate din industrie."

"Aceste eforturi ar trebui să fie însoțite de adaptarea normelor de eligibilitate, inclusiv a programelor de promovare și de formare, pentru a permite tuturor părților interesate, în special investitorilor mai mici, parcarilor și companiilor de transport rutier interesate, să beneficieze de finanțarea UE", a adăugat el. Cristina Tilling, șefa departamentului de transport terestru al ETF, a declarat: "Zonele de parcare sigure și securizate sunt extrem de importante pentru bunăstarea șoferilor. Șoferii au nevoie de odihnă și de facilități adecvate pentru o recuperare eficientă, mai ales având în vedere problema predominantă a oboselii șoferilor, care reprezintă un risc semnificativ pentru siguranța rutieră."

Care sunt cele mai periculoase țări pentru șoferii de camion?

Adriana Mureșan, șofer profesionist de peste 20 de ani și fondatoarea Asociației RoOmenia și a comunității Voluntari în Europa, a vorbit și despre pericolele pe care le întâlnesc șoferii pe șosele. Ea spune că cele mai periculoase țări

din Europa pentru șoferii de camion sunt Franța și Anglia.

"În ce țări sunt mai des întâlnite? (tâlhării, n.r.). Pe primul loc în top este Franța, datorită numărului mare de parcări, este foarte adevărat. Trebuie, trebuie să recunoaștem, datorită sistemului lor de supraveghere deficient și mă refer la echipajele de poliție, jandarmerie și datorită faptului că Franța este placa turnantă. Prin Franța treci în toate părțile, vrei, nu vrei, este traficul foarte mare, e pe primul loc. După aceea, n-aș putea să vă spun dacă pe locul doi este Spania sau Italia, dar cam așa este ordinea. Anglia a ieșit din Uniunea Europeană, dar aș pune-o pe primul loc. Cu Franța aș pune-o pe același loc. Însă în Anglia se limitează la furturi de combustibil și de marfă. Atacurile, jafurile în cabină sunt preponderent în Franța și Spania, acolo sunt echipe specializate", a spus Adriana Mureșan.

TIR Magazin vă prezintă, în câteva exemple, cât de periculoase sunt parcările din Europa și din România.

Crima din parcare. Românul nevinovat plătește

Un cadavru a fost descoperit într-un câmp de lângă Scheden. Era al unui șofer de camion care a fost ucis în parcare a unei firme de expediere de marfă din Göttingen. Un român care fusese arestat în ziua când a fost găsit cadavru a fost eliberat și e martor, scrie cotidianul regional Gottinger Tageblatt.

La aproximativ patru luni după uciderea violentă a unui șofer de camion ucrainean, parchetul din Göttingen a adus acum acuzații împotriva unei persoane suspectate de implicare în crimă. Parchetul îl acuză pe bărbatul de 57 de ani, tot din Ucraina, de omucidere comună. Potrivit acuzații, el și un alt șofer de camion, care în prezent este fugit, au ucis un coleg de muncă în vârstă de 38 de ani în sediul unei companii de expediție din Göttingen. Apoi ar fi pus cadavru bărbatului de 38 de ani în portbagajul unui vehicul al companiei și l-au dus spre Dransfeld (districtul Göttingen).

Acolo au ascuns corpul fără viață într-o zonă ferită din Feldmark. După aceea, inculpatul în vârstă de 57 de ani l-ar fi scos din țară pe presupusul complice în vârstă de 49 de ani, pentru a evita urmărirea penală. Apoi s-a întors la Göttingen cu mașina companiei. Conform constatările anchetatorilor, complicele în vârstă de 49 de ani a fost adus în Polonia. La cererea procurorului, judecătoria Göttingen a emis un mandat european de arestare împotriva fugarului. Omuciderea ar fi avut loc în noaptea de Duminică Rusaliilor.

Potrivit parchetului, patru șoferi de camion est-europeni, cei doi autori suspecți ulterior, bărbatul care a fost ucis și un șofer de camion în vârstă de 53 de ani din România, au petrecut weekendul lung de Rusalii în sediul companiei și au dormit acolo în camioanele lor. În seara de sâmbătă spre duminică ar fi făcut un grătar în incinta companiei, unde au

NAE ALEXANDRU



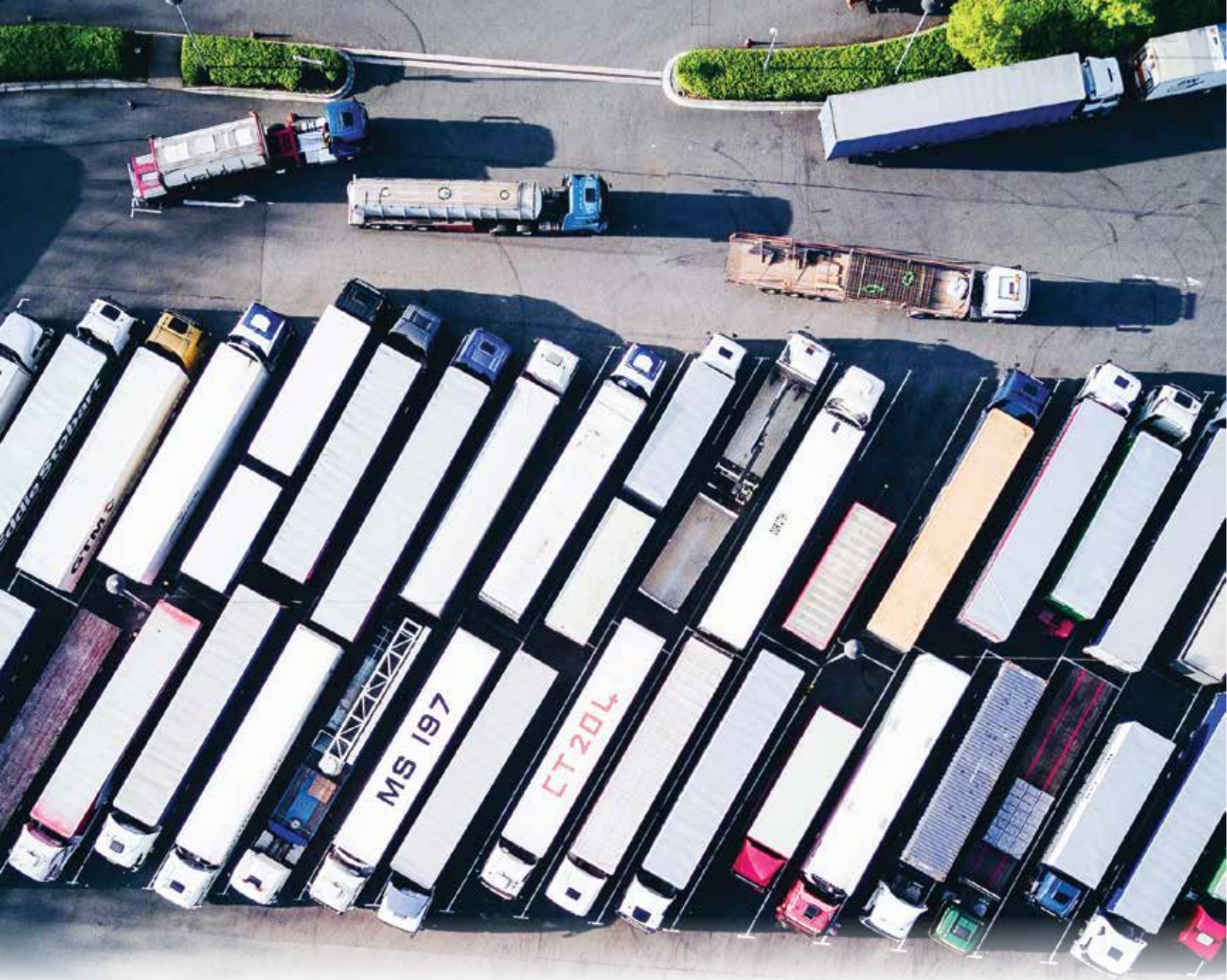
EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





consumat mult alcool. Pe parcursul serii au avut loc certuri și altercații fizice.

După ce toți șoferii de camion s-au culcat, a izbucnit o altă ceartă în jurul orei 2 dimineața. Potrivit procuraturii, inculpatul în vârstă de 57 de ani și colegul său în vârstă de 49 de ani au decis să-l atace pe colegul de 38 de ani.

În fața intrării în clădirea administrației, au lovit capul și fața bărbatului cu un obiect greu, dur și ascuțit, astfel că acesta a murit din cauza rănilor. Au transportat apoi cadavrul în portbagajul mașinii de serviciu, pe care le-a pus-o la dispoziție angajatorul lor pentru a-și putea face cumpărăturile.

Român, ucis de irakieni

Doi irakieni de 27 de ani au fost arestați în Franța, fiind acuzați că l-au ucis pe Mihai Spătaru,

camionagiu profesionist, într-o pacare de pe autostrada A28.

Procurorii francezi au dezvăluit cum au reușit să-i prindă pe suspecți, după aproape o lună de la crimă. Brăileanul Mihai Spătaru, șofer român de camion, se afla într-o parcare de pe autostrada A28 din Franța, între Abbeville și Amiens, în zona de odihnă Translay. Era cu soția lui, împreună cu care făcea echipaj pe camion.

Cei doi veneau din Anglia și urmau să facă o livrare în Spania. La un moment dat, Mihai i-a spus soției că merge la toaletă, a coborât din camion, dar a fost atacat cu o sabie și înjunghiat de două ori, în inimă și spate. Tânărul de 39 de ani a murit la scurt timp, sub privirile îngrozite ale soției.

La aproape o lună de la teribila crimă, procurorii francezi au anunțat că au fost prinși presupușii criminali

ai lui Mihai. Este vorba despre doi irakieni, ambii în vârstă de 27 de ani. Unul a fost arestat în regiunea Rouen, celălalt în Grand-Synthe din nord.

Potrivit France Bleu, unul dintre suspecți a fost prins cu ajutorul unei măști chirurgicale, care i-a căzut în parcare în noaptea crimei. Anchetatorii au prelevat probe ADN de pe mască, ceea ce a dus la identificarea bărbatului. Cu toate acestea, cei doi irakieni contestă faptele. Dacă vor fi găsiți vinovați, ei riscă până la 30 de ani de închisoare.

Șoferii români, furturi din parcări

Șoferii profesioniști ai unor camioane înmatriculate în România au furat două tone de motorină, într-o singură noapte, din rezervoarele unor camioane aflate

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.





Într-o parcare de pe autostrada A9, în Franța.

Totul s-a întâmplat într-o parcare aflată pe autostrada A9, în apropierea comunei Gallargues-le-Montueux, între orașele Nîmes și Montpellier.

Un spaniol în vârstă de 51 de ani și un alt șofer care a reușit să fugă, ambii angajați la o firmă românească de transport, au furat două tone de motorină, din rezervoarele celorlalte camioane din parcare.

Cu ajutorul unei instalații artisanale, cei doi șoferi spărgeau capacele rezervoarelor, introduceau un furtun și astfel au reușit să fure două tone de motorină, în numai câteva ore. Potrivit jurnaliștilor francezi de la francebleu.fr, cei doi șoferi, care conducea două camioane diferite, parcau camioanele de fiecare parte a camionului pe care îl goleau de motorină.

La un moment dat, un șofer a fost trezit din somn de zgomotele produse de cei doi șoferi care îi furau motorină și a alertat întreaga parcare.

Oamenii au sunat la Poliție și astfel șoferul spaniol în vârstă de 51 de ani, angajat la o firmă din România, a fost prins.

Celălalt șofer hoț a reușit totuși să scape.

Spaniolul a fost reținut, iar procurorii francezi au cerut ca acesta să fie arestat.

Abandonat, după ce au furat împreună

Un șofer român de camion a fost abandonat de colegul său într-o parcare din Franța, după ce ambii au fost prinși în flagrant, în timp ce furau motorină din rezervorul unui camion.

Totul s-ar fi întâmplat în noaptea de 12 spre 13 februarie 2021, în jurul orei 02.30, pe autostrada A20, între Limoges și Orleans, în parcare de Aire de Coulerouze.

Un alt șofer român a observat camionul cu numere de România parcat în apropierea altor camioane, în timp ce un bărbat fura motorină din rezervorul camionului.

Când și-au dat seama că au fost surprinși, hoții au plecat cu camionul, însă românul care i-a surprins s-a luat după ei.

"I-am surprins cu furtunul în rezervorul altui camion, dar au fugit imediat și nu am apucat să îi filmez sau să fotografiez, au plecat foarte repede, dar am fost convins că vor opri în următoarea parcare (fără peco) să își continue serviciile, așa cum s-a și întâmplat", a declarat șoferul.

În următoarea parcare de pe autostrada A2, denumită Aire de Val de Creuse, șoferul român i-a prins pe hoți, din nou, în flagrant, moment în care a început să filmeze, să facă flash-uri și să claxoneze.

"Din nou, au fugit, dar de această dată a plecat fără să îl mai aștepte pe colegul. Acesta a rămas în

parcare și a apucat să îmi lovească cabina cu o bătă sau ceva de genul, deranjat de faptul că am claxonat, atât am putut să fac și așa am considerat de moment", a mai scris șoferul.

Pericol și în parcările românești

Doi polițiști de frontieră au fost atacați cu cuțitul de traficantii de migranți, într-o parcare de camioane pe autostrada A1 Timișoara-Arad, în apropiere de localitatea Orțișoara, județul Timiș. Ofițerii au tras 13 focuri de armă pentru a-i prinde pe agresori, dar aceștia au reușit să fugă.

În noaptea de marți spre miercuri, doi polițiști de frontieră care se aflau în misiune au fost răniți de traficantii de migranți.

Cei doi agenți se aflau în apropierea unei parcări de camioane de pe autostrada A1 Timișoara-Arad, în apropiere de localitatea Orțișoara din județul Timiș.

Acolo au observat 8 migranți și 3 călăuze care încercau să urce într-un autocamion.

Polițiștii de frontieră i-au somat pe migranți și pe călăuze să se oprească și au încercat să îi rețină, însă unul dintre traficantii a început să îi atace pe agenți cu cuțitul. Unul dintre polițiști a fost rănit în umăr. Al doilea a fost înjunghiat în gambă, în pulpă și zona fesieră.



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**



LIPSA ȘOFERILOR DE CAMION PRĂBUȘEȘTE AFACERILE DIN TRANSPORT

Noul raport al IRU privind deficitul de șoferi de camion în Europa a constatat că peste jumătate dintre operatori nu-și pot extinde activitatea din cauza lipsei de șoferi.

Mai mult de jumătate dintre companiile europene de transport rutier de mărfuri nu-și pot extinde afacerile deoarece nu pot găsi lucrători calificați din cauza lipsei de șoferi de camion, potrivit studiului IRU 2023, care a chestionat peste 1.000 de operatori europeni de transport rutier de mărfuri. Alte consecințe ale lipsei de personal includ reducerea productivității pentru aproape 50% dintre companii și scăderea veniturilor pentru 39% dintre acestea.

În UE, Norvegia și Regatul Unit

lipsesc împreună peste 233.000 de șoferi de camion. Se preconizează că acest număr va depăși 745.000 până în 2028 din cauza pensionării șoferilor, dacă nu se iau măsuri semnificative.

Profesia de șofer de camion european are o populație în curs de îmbătrânire, cu o medie de vârstă de 47 de ani. O treime dintre șoferii de camioane au peste 55 de ani și se așteaptă să se pensioneze în următorii zece ani, în timp ce mai puțin de 5% dintre aceștia au mai puțin de 25 de ani.

Operatori care caută soluții

Mai mult de 70% dintre companiile europene urmăresc măsuri pentru a păstra și atrage șoferi.

Mai mult de jumătate dintre operatori oferă recompense de performanță și măresc salariile pentru a reține și atrage mai bine șoferii. În Europa, în medie, salariul brut al unui șofer de camion este cu 55% mai mare decât salariul minim național, ajungând până la 133% în Olanda.

Alte măsuri puse în aplicare de operatori includ investiții în vehicule mai bune (44%), acoperirea

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



costurilor de acces la profesie (35%) și oferirea de oportunități de perfecționare (25%).

Costul ridicat al obținerii permisului de conducere a camioanelor și a calificărilor profesionale în Europa, care este în medie de 3,7 ori mai mare decât salariul minim lunar mediu, constituie o barieră semnificativă în calea atragerii persoanelor în această profesie, în special a tinerilor.

Raluca Marian, director de advocacy pentru UE al IRU, a declarat: "Cel mai recent raport al IRU privind deficitul de șoferi de camion în Europa demonstrează în mod clar că întreprinderile de transport rutier de marfă și, în consecință, comerțul din UE sunt afectate de lipsa de șoferi. De asemenea, este clar că societățile fac tot ce pot pentru a atrage și a păstra mai mulți șoferi. "Deși cauzele care stau la baza penuriei de șoferi sunt diverse, UE și guvernele trebuie să își joace rolul în eliminarea barierelor la intrare și în sprijinirea unor condiții de muncă mai atractive."

"În ceea ce privește barierele, de exemplu, ar trebui să se elimine "decalajul dintre școală și volan", permițând tinerilor de 17 ani

să dobândească experiență de conducere alături de un șofer instructor, iar recunoașterea permiselor de conducere și a calificărilor din țări terțe ar trebui să fie armonizată la nivelul UE. Condițiile de odihnă ale conducătorilor auto ar trebui, de asemenea, îmbunătățite, inclusiv prin construirea de parcări mai sigure și mai securizate."

România are un deficit de 70.000 de șoferi profesioniști de camion

Conducătorii auto care dețin permis categoria B (autoturisme) se pot înscrie la școala de șoferi pentru camioane chiar de la vârsta de 18 ani și de la 21 de ani pentru categoria D (microbuze și autocare). A intrat în vigoare modificarea Codului Rutier prin care Ministerul de Interne a scăzut limitele de vârstă pentru obținerea permiselor de conducere pentru șoferii profesioniști, de la 21 de ani (anterior) la 18 ani pentru camioane, respectiv de la 24 de ani la 21 de ani pentru transport de persoane peste 9 locuri, microbuze și autocare.

În decembrie 2022, Camera

Deputaților în calitate de for decizional a aprobat Proiectul de Lege prin care scade limita de vârstă la categoriile C și D, iar președintele Klaus Iohannis a promulgat Legea.

Astfel, conducătorii auto care dețin permis categoria B (minimum 18 ani) se pot înscrie la școala de șoferi pentru obținerea permisului categoria C, iar după pregătirea teoretică și practică (durează minimum 2-3 luni) pot susține examenul, iar după promovarea examenului urmează atestatul profesional de la Autoritatea Rutieră Română (ARR). Fără acest atestat profesional (examen teoretic și practic) de la ARR, deținătorul unui permis categoriile C sau D nu poate face transport efectiv de mărfuri sau persoane. MAI și Ministerul Transporturilor urma să emită un ordin comun de ministru pentru a armoniza Codul Rutier cu noile prevederi intrate în vigoare și cu legislația aplicabilă transportatorilor de mărfuri și persoane.

Scăderea limitei de vârstă pentru șoferii profesioniști are la bază o Directivă Europeană, iar transportatorii rutieri au susținut Legea invocând deficitul de



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



conducători auto de pe piață.

Puțini patroni vor să dea pe mâna unui tânăr de 18 ani un camion de 40 tone

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) precizează că țara noastră are un deficit de peste 70.000 de conducători auto profesioniști și subliniază că, până la 21 de ani, conducătorii de camioane nu pot ieși din România. „Chiar dacă vine cu întârziere, această lege poate să ajute în următorii ani atât industria transporturilor rutiere, cât și economia națională. În perspectiva adoptării generale la nivel european a vârstei de 18 ani pentru obținerea permisului de conducere categoria C și CE care le va permite tinerilor să conducă autocamioane și în trafic internațional, România va avea deja pregătită industria și forța de muncă profesionistă, calificată pentru această activitate”, susțin reprezentanții UNTRR. Venitul mediu net al unui șofer de camion în România trecea de 1.820 de euro, conform unui studiu realizat de KPMG. Însă, acest lucru nu este destul de atrăgător pentru șoferi. Mulți preferă să lucreze în afara țării, la firme de transport străine, unde salariile sunt mult mai mari, iar condițiile de lucru mult mai bune.

Potrivit KPMG, media veniturilor lunare ale șoferilor de camion, este de 3.630 euro în Belgia, 3.190 euro în Austria, 2.970 euro în Germania. Media europeană este de 2.058 euro, în timp ce în România este de 1.820 euro, potrivit KPMG.

În lume e nevoie de 3.000.000 de șoferi de camion

Este nevoie de peste trei milioane de șoferi de camion la nivel mondial, iar această cifră ar urma să se dubleze în următorii cinci ani, potrivit unui raport publicat luni de Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU), informează agenția AFP, citată de Agerpres. În total, 7% dintre posturile de șoferi de camion disponibile acum nu pot fi acoperite, este concluzia studiului, care a vizat 4.700 de societăți de transport din 36 de țări din Europa, Asia și America. Penuria s-a agravat pe parcursul anului 2023 și mai mult de jumătate dintre companii au avut probleme în a recruta șoferi calificați. Totuși, Europa și SUA au avut mai puțin de suferit, pentru că inflația a provocat o diminuare a consumului și, în consecință, și a cererii de servicii de transport, susține IRU. Penuria de șoferi ar putea să se agraveze în următorii cinci ani, în special în China, Europa și

Turcia unde efectivele de șoferi îmbătrânesc și sunt puțini șoferi de camion cu vârsta de până la 25 de ani care să preia ștafeta, ceea ce ar constitui o „bombă demografică”, subliniază IRU.

În 2028, ar putea exista un deficit de șapte milioane de șoferi de camion, ceea ce ar avea drept efecte o complicare a fluxurilor logistice și creșterea costurilor cu transportul. IRU solicită guvernelor să faciliteze și să accelereze pregătirea de tineri în meseriile din transportul rutier, prin coborârea vârstei minime de intrare în această profesie, și să finanțeze mai bine pregătirea profesională.

În plus, în condițiile în care doar 6% dintre șoferii de camion erau femei în țările cuprinse în acest studiu, feminizarea profesiei trebuie încurajată, potrivit IRU. Însă atractivitatea acestei meserii este limitată de perioadele îndelungate care trebuie petrecute departe de casă precum și de condițiile dificile de muncă.

Evident, o soluție ar fi camioanele electrice însă electrificarea este mai complicată în cazul acestora comparativ cu cea a autoturismelor iar piața a primit recent o lovitură puternică după ce compania Nikola a rechemat recent toate camioanele sale electrice și a sistat vânzările.

VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



SEZONUL 03

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

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

Din 11 mai 2023
pe TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin



AKTOR A ÎNCEPUT SĂ SAPE AL DOILEA TUNEL DE PE SECȚIUNEA APAȚA-CAȚA A CĂII FERATE BRAȘOV-SIGHIȘOARA

Compania AKTOR a pornit cel de-al doilea utilaj TBM, denumit Varvara, pentru săparea tunelurilor gemene de la Ormeniș, în muntele de lângă Racoș, pe traseul viitoarei căi ferate Brașov – Simeria, parte a Coridorului Rin – Dunăre, secțiunea Brașov - Sighișoara, subsecțiunea 2: Apața-Cața.

Varvara (numită după Sf. Varvara, protectoarea minerilor) va săpa alături de Eleni, primul utilaj TBM care a pornit pe 5 martie 2024.

Proiectul este cofinanțat de Uniunea Europeană, iar contractul a fost semnat de Compania Națională de Căi Ferate (CFR SA) cu consorțiul AKTOR SA – Alstom Transport SA – Compania Arcada. Cele două TBM-uri vor forța în munte tunelurile gemene Ormeniș, cu o lungime de 6,9 km fiecare, între Racoș și Ormeniș, pe segmentul sudic al tronsonului de cale ferată care va străpunge dealurile din zonă.

Între timp, până la sfârșitul săptămânii trecute, Eleni a săpat 102 metri (echivalentul a 68 de inele prefabricate de beton) în interiorul muntelui. Ritmul forajului s-a accelerat după faza de teste și calibrări complexe necesare pentru a seta o astfel de mașină uriașă în direcția și la înclinația corecte. Echipa AKTOR va aplica aceleași proceduri de accelerare a forajului cu Varvara ca și cu primul TBM, Eleni: întâi faza de testare, iar apoi treptat, frontul de foraj va câștiga viteză.

Există și aspectul privind structura

solului prin care sapă Eleni, același căruia va trebui să îi facă față și Varvara. Potrivit lui Sotirios Koropoulos, directorul de proiect pentru tronsonul Apața-Cața, șantierul Lotului 2, litologia actuală pe care echipa AKTOR o exploatează poate fi clasificată drept argilă. Compoziția solului este unul dintre elementele care dictează abordarea de forare.

„Acest proiect este o capodopera inginerească pentru calea ferată dintre Brașov și Sighișoara. Forăm cele mai lungi tuneluri feroviare din România prin muntele dintre Apața și Racoș. Singularitatea provocărilor tehnice datorate structurii variabile a solului face ca acest proiect să fie o premieră pentru România. De asemenea, evidențiază capacitatea AKTOR de a implementa proiecte de construcții complexe și provocatoare și sprijinul nostru puternic pentru creșterea țării”, a declarat Alexandros Exarchou, CEO al Grupului Intracat. Ca detaliu tehnic, echipa din Eleni a poziționat până acum 68 de inele prefabricate din beton, cele care formează peretele circular al tunelului. Fabrica din Zămești care produce inelele a asigurat

un stoc impresionant, de 875 de astfel de prefabricate, pentru aceasta primă pereche de tuneluri.

O a doua pereche de tuneluri, numită Homorod, cu o lungime de 5,1 km fiecare, va fi forată între Racoș și Homorod, iar începerea lucrărilor acestora este programată pentru această vară. TBM-urile 3 și 4 au fost livrate 100% și sunt în proces de asamblare în diferite etape. Conform planului de execuție, acestea sunt programate să înceapă în iulie, respectiv, august, urmând să foreze aproximativ 15 luni, Homorod fiind un tunel mai scurt decât Ormeniș.

Tunelurile vor fi conectate prin galerii de legătură: 13 galerii de legătură, cu o lungime totală de 601 metri liniari pentru tunelul Ormeniș, respectiv 10 galerii de legătură, cu o lungime totală de 417 metri liniari pentru tunelul Homorod. Pasajele subterane Ormeniș/Homorod vor fi formate fiecare din câte două tuneluri feroviare cu câte o linie de cale ferată. Distanța dintre cele două tuneluri forate va fi variabilă și este planificată să fie cuprinsă între 30 de metri lângă zonele de intrare și 70 m lângă zona cu suprasarcină mare.



Cele patru tuneluri vor avea un diametru interior de 8,6 metri (un diametru exterior de 9,4 metri, datorită căptușelii din beton). Acestea vor fi forate cu ajutorul a patru TBM-uri, construite de compania HERREKNECHT.

Primele două TBM-uri, Eleni și Varvara, au o lungime remarcabilă: Eleni are aproximativ 105 de metri lungime, iar Varvara are aproximativ 84 de metri. Un utilaj TBM poate să foreze tuneluri la scară mare cu o medie de 10-15 metri pe zi, șase zile pe săptămână și o zi de întreținere.

Pe lângă tronsonul Brașov-Sighișoara, subsecțiunea 2: Apața-Cața, Aktor lucrează non-stop la finalizarea tronsonului A0 București Sud, Lotul 3, al cărui termen limită este începutul lunii septembrie.

AKTOR Construction este membră al Grupului Intrakat, un lider al industriei în sectoarele Greciei de construcții, infrastructură, concesiuni/ parteneriate public-private (PPP), surse regenerabile de energie (SRE), stocare de energie, dezvoltare imobiliară, proiecte de mediu și tehnologii digitale, cu o prezență semnificativă în Europa de Sud-Est. Fondată în 1987, Intrakat este listată la Bursa de Valori din Atena din 2001.

Ce este un TBM, ce este EPB (Earth Pressure Balance) și cum funcționează?

TBM-urile (Tunnel Boring Machines) sunt cilindri din oțel cu diametru mare, numiți și scuturi, de 10 – 15 metri lungime, care sunt împinse înaintea pe sub pământ de cricuri hidraulice, în timp ce un cap de tăiere rotativ, asemănător unui disc, echipat cu discuri/lame de tăiere în partea din față a scutului,

excavează pământul moale sau/și roca tare. O spumă specială este suflată în fața capului de tăiere pentru răcire, lubrifiere și protecție anti-uzură.

Terenul excavat este colectat temporar în spatele capului de tăiere într-o cameră cilindrică, unde este amestecat cu apă și aditivi chimici, creând un echilibru al presiunii pământului (EPB) pentru a susține, dacă este necesar, capul de excavare, prevenind prăbușirea acesteia. Acest proces este o tehnologie inovatoare de tunel mecanizat, care oferă siguranță maximă simultan cu forarea.

Materialul excavat poate fi îndepărtat din cameră utilizând un transportor pe baza principiului "șurubul lui Arhimede" și apoi în afara tunelului, cu sistemul de bandă transportoare.

În partea din spate a Scutului și sub protecția acestuia, segmentele curbe din beton prefabricat sunt asamblate în inele circulare și plasate în poziția dorită folosind un dispozitiv special. Inelul de prefabricate devine căptușeala finală a tunelului forat, odată ce o anumită deschidere a tunelului a fost excavată (1,5

metri). Pe măsură ce Scutul avansează, inelul circular rămâne pe poziție, susținând terenul excavat după ce a fost umplut cu ciment.

Capul de excavare este urmat de un tren de vagoane de susținere remorcate de Scut, prin tunelul căptușit, care transportă toate utilitățile necesare funcționării TBM. Lungimea totală a întregului sistem de foreză cu vagoane de susținere poate atinge în unele cazuri 180 m.

Acest principiu al așa-numitului tunel mecanizat oferă astăzi o siguranță mai mare și o construcție mai rapidă a tunelurilor decât metoda tradițională de săpare. Tehnologia extrem de sofisticată asociată utilajului TBM-EPB permite controlul a peste 150 de funcții de operare simultan, de la sisteme de la distanță în timp real, până la un sistem de navigație de înaltă tehnologie al capului de foraj în mișcare, pe care îl controlează în limite de toleranțe de 5 – 10 centimetri din axa teoretică a tunelului, de-a lungul traseelor subterane de kilometri.





PRIMUL SCANER CU RAZE X PENTRU CAMIOANE E FUNCȚIONAL

Primul scanner cu raze X a fost pus în funcțiune la Biroul Vamal de Frontieră „Galați Rutier” de la Giurgulești, la granița României cu Republica Moldova.

La operaționalizarea primului scanner cu raze X instalat la vămile românești în ultimii douăzeci de ani au participat ministrul Finanțelor, Marcel Boloș și președintele Autorității Vamale Române, Marcel Mutescu.

Scannerul instalat la Vama „Galați Rutier” este primul dintr-o serie de 26 de scanere cu raze X care au fost achiziționate în baza unei finanțări de 34 milioane euro obținută de la Uniunea Europeană prin PNRR.

Operaționalizarea celor 26 de scanere cu raze X la 12 vămile românești este una din măsurile prin care guvernul vrea să obțină o creștere cu 30% a veniturilor la bugetul de stat prin combaterea evaziunii fiscale. Evaziunea fiscală din vămi este una dintre principalele deficiențe ale sistemului.

Ne obligă PNRR

Potrivit ministrului Marcel Boloș, la anumite birouri vamale aceste scanere vor fi operate de lucrătorii vamali împreună cu reprezentanții ai DIICOT, pentru reducerea contrabandei cu țigări și produse contrafăcute, dar și a traficului cu droguri.

Scannerul operaționalizat este destinat

scanării autoturismelor și urmează ca la Vama „Galați Rutier” să fie instalat și un scanner pentru camioane.

Operaționalizarea întregii rețele, de 26 de scanere, va fi realizată până în 2027. Până acum au fost primite numai primele două scanere, iar alte 6 vor fi recepționate până în decembrie 2024. Instalarea și punerea în funcțiune presupune ca pentru fiecare scanner Autoritatea Vamală Română să realizeze lucrări pentru amplasarea acestor dispozitive.

Urmează ca foarte curând să fie pus în funcțiune și al doilea scanner cu raze X la Vama Albița, acesta fiind destinat în special scanării mijloacelor de transport de marfă, autoutilitare de 3,5 tone, camioane.

Investiție de milioane de euro

Scanerele cu raze X combat fraudele vamale, dar permit și detectarea drogurilor, materialelor explozive și armelor.

Rețeaua de scanere pentru autovehicule și containere a fost achiziționată cu fonduri de la bugetul național și o finanțare de 34.060.000 euro, alocată de la Bruxelles prin PNRR. Proiectul

în cadrul căruia au fost achiziționate scanerele din vămi a fost lansat în decembrie 2023 și face parte Pilonul III al PNRR – Componenta 8 – „Reforma fiscală și reforma sistemului de pensii”, Reforma R2 – „Modernizarea sistemului vamal și implementarea vămii electronice”.

Obiectivele generale ale proiectului sunt eficientizarea controlului vamal asupra mijloacelor de transport prin dotarea autorității vamale, în punctele de trecere a frontierei, cu echipamente de control nedistructiv, scanere pentru autovehicule și containere.

Rezultatele obținute prin scanare sunt preluate de „Centrul Național de Analiză Imagistică”, care realizează monitorizarea în timp real a analizelor imagistice asupra rezultatelor scanărilor efectuate.

Utilizarea scannerelor cu raze X în controlul vamal contribuie la combaterea fraudei vamale, inclusiv a subdeclarării valorii mărfurilor, oferind astfel autorităților o modalitate eficientă de a verifica conținutul încărcăturilor. De asemenea, aceasta permite autorităților să detecteze obiecte sau substanțe periculoase, cum ar fi droguri, dar și materiale explozive, arme sau



substanțe chimice periculoase, care pot reprezenta o amenințare pentru securitatea națională.

Unde se pun scanerile?

Ministerul Finanțelor și Autoritatea Vamală Română (AVR) au ca țintă să operaționalizeze 9 scanere în acest an, urmând ca în 2025 să pună în funcțiune în punctele vamale 8 sisteme de scanare, iar în 2026, restul de 9, astfel încât să ajungă la cele 26 prevăzute în programul finanțat cu fonduri UE și bani de la buget pentru dotarea cu astfel de echipamente, spune ministrul Finanțelor, Marcel Boloș, la inaugurarea primului scanner, la vama Giurgiuilești. Potrivit informațiilor obținute de presă, în 2024 vor urma, după Giurgiuilești, vămile Siret, Albița, Isaccea, Halmeu, Moravița, unde sunt în plan scanere pentru autoturisme. Tot la Siret va fi montat și un al doilea scanner, fix, iar la Albița un al doilea scanner, mobil. La punctul Constanța Nord este în plan un scanner fix pentru containere.

Cu excepția celor două scanere pentru Constanța și Moravița (Serbia), șapte din cele nouă sisteme de scanare vor fi amplasate în 2024 pe granițele cu Ucraina și Republica Moldova, având în vedere și riscurile cauzate de războiul din Ucraina. Sistemele de scanare au un rol important în combaterea evaziunii (trafic ilicit, cum este cel de țigarete), dar și în ce privește alte tipuri de trafic ilicit (cum ar fi arme sau droguri). Securizarea frontierelor non-UE ale României (cu Ucraina, Republica Moldova și Serbia) este relevantă și în contextul intrării României în spațiul Schengen.

În 2025, sunt în plan trei scanere pentru autoturisme, la Sighet, Stâncă Costești și Oancea, precum și cinci scanere fixe la Giurgiuilești, Albița, Constanța Sud (containere), Isaccea, Sighet.

Anul 2026, în care ar trebui să se încheie programul de operaționalizare, ar trebui să aducă alte nouă scanere. Scanere fixe vor fi montate la Moravița, Halmeu, iar mobile la Constanța Sud, Calafat, Nădlac, Borș, Stâncă Costești, Porțile de Fier, Petea. Peste două săptămâni, în iunie, urmează punerea în funcțiune a celui de-al doilea scanner, la Albița.

Graficul de livrare al scannerelor pentru primii doi ani

Mai 2024. 2 sisteme de scanare cu raze X pentru controlul autoturismelor și microbuzelor - BVF Albița și Giurgiuilești 1, sistem de scanare cu raze X pentru controlul trailerelor și containerelor, tip mobil, BVF Albița;

August 2024. 1 sistem de scanare cu raze X pentru controlul trailerelor și containerelor - tip relocabil, BVF Siret;

Octombrie 2024. 1 sistem de scanare cu raze X pentru controlul trailerelor și containerelor - tip relocabil, BVF Constanța;

Decembrie 2024. 4 sisteme de scanat cu raze X pentru controlul autoturismelor și microbuzelor: BVF Halmeu, Moravița, Isaccea și Siret;

Martie 2025. 1 sistem de scanare cu raze X pentru controlul trailerelor și containerelor - tip relocabil, BVF Constanța Sud;

Septembrie 2025. 2 sisteme de scanare cu raze X pentru controlul trailerelor și containerelor - tip relocabil, BVF Albița și Giurgiuilești;

Decembrie 2025. 2 Sisteme de scanare cu raze X pentru controlul trailerelor și containerelor, tip relocabil- BVF Sighet și Isaccea, 3 sisteme de scanare cu raze X pentru controlul autoturismelor și microbuzelor: BVF Stâncă-Costești, Sighet și Oancea.

Un moment crucial

„Astăzi marcăm un moment crucial în eforturile noastre de a combate activitățile ilegale și de a moderniza sistemul vamal. Ne angajăm ferm să eradicăm fenomenele ilicite și să îmbunătățim în mod constant eficiența și transparența în acest domeniu. În special, ne concentrăm pe consolidarea luptei împotriva contrabandei. Introducerea acestor noi scanere reprezintă o mișcare strategică în acest sens.

Ele vor revoluționa modul în care verificăm conținutul mijloacelor de transport, permițându-ne să efectuăm inspecții mai rapide și mai precise. Această tehnologie care utilizează inteligența artificială nu numai că va consolida securitatea noastră națională, ci și va contribui la creșterea eficienței în combaterea evaziunii.

Odată ce vom operaționaliza toate cele 26 de scanere în cele mai importante 12 puncte de frontieră din țară, vom acoperi peste 85% din fluxul de intrări în vămi. Alături de implementarea e-factura, e-sigiliu, și introducerea informațiilor telemetrice în sistemul de e-transport, construim un ecosistem robust care să descurajeze orice încercare de fraudă și contrabandă”, a explicat ministrul de Finanțe, Marcel Boloș.

„Utilizarea acestui sistem de scanare va contribui la creșterea gradului de securizare a frontierei externe a UE și eficientizarea controlului autorității vamale asupra mijloacelor de transport la trecerea frontierei. Utilizarea acestui sistem va da AVR un avantaj în combaterea contrabandei, a fraudelor vamale și va duce, totodată, la reducerea timpului de așteptare la trecerea frontierei”, a declarat Marcel Mutescu, președintele Autorității Vamale Române.

În anul 2024 vor deveni operaționale

9 scanere în următoarele puncte de frontieră: Giurgiu-lești, Siret, Albița, Constanța Nord, Constanța Sud, Isaccea, Halmeu, Sighet și Moravița. În anul 2025 vor fi amplasate 8 scanere în birourile vamale din: Giurgiu-lești, Albița, Constanța Sud, Isaccea, Sighet, Stânca Costești, Oancea.

În 2026 vor fi operaționale 9 scanere în vămile Constanța Sud, Halmeu, Moravița, Calafat, Nădlac, Borș, Stânca Costești, Porțile de Fier, Petea. Scannerul de la Giurgiu-lești este primul din cele 26 care vor fi achiziționate prin proiectul „Dotarea birourilor vamale de frontieră cu sisteme de scanare autovehicule și containere (sisteme de securitate) și înființarea Centrului național de analiză imagistică în cadrul căruia se vor integra sistemele de scanare autovehicule și containere din dotarea AVR.

De unde vin banii?

Boloș a anunțat pe 8 februarie că primele două dintre cele 26 de sisteme noi de scanare cu raze X pentru inspectarea mărfurilor care intră în țară au ajuns în România. Ministrul a spus din decembrie că birourile vamale de frontieră vor fi dotate în următorii ani cu sisteme de scanare, primele aparate urmând să fie livrate și montate chiar la începutul anului 2024.

Achiziția este finanțată cu bani de la buget și cu fonduri europene din PNRR. Furnizorul este compania MBT (MB Telecom). Valoarea totală a proiectului pentru scanere (achiziție, lucrări pentru amplasare, etc) este de 100 milioane de euro, 34 de milioane de euro fiind fonduri PNRR, iar restul alte fonduri UE și bani de la buget. Achiziția celor 26 de scanere este parte din proiectul „Dotarea birourilor vamale de frontieră cu sisteme de scanare autovehicule și containere (sisteme de securitate) și înființarea Centrului național de analiză imagistică în cadrul căruia se vor integra sistemele de scanare autovehicule și containere din dotarea A.V.R.”, semnat pe 4 decembrie. Beneficiarul proiectului

este Autoritatea Vamală Română, iar finanțarea este asigurată din bugetul național și din bugetul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR). Programul face parte Pilonul III al PNRR - Creștere inteligentă, sustenabilă și favorabilă incluziunii, inclusiv coeziune economică, locuri de muncă, productivitate, competitivitate, cercetare, dezvoltare și inovare, precum și o piață internă funcțională, cu întreprinderi mici și mijlocii (IMM-uri) puternice, Componenta 8 - Reforma fiscală și reforma sistemului de pensii, Reforma R2 - Modernizarea sistemului vamal și implementarea vămii electronice, Investiția I4 - Implementarea vămii electronice.

Avem scanere, dar nu merg

Până la anulul de mai sus, în România exista un singur scanner funcțional. Vechi de 18 ani. Alte 15 nu funcționează.

Evaziunea fiscală este prima atacată în pachetul fiscal al Guvernului Ciolacu, pe care nimeni nu l-a văzut în ansamblu dar pe care acest executiv este pe cale să își asume răspunderea în Parlament. Statul român are în dotare un singur scanner. Funcțional din 2005.

Mai are 15. Nefuncționale de 7 ani. Pentru că nu au asigurată mentenanța. Pentru care am cheltuit 124 milioane lei.

Chinezărie veche de aproape 20 de ani

Autoritatea Vamală Română (AVR) susține că nu numai în portul Constanța, dar în toată România, funcționează, în acest moment, un singur scanner. „În birourile vamale de frontieră din Portul Constanța au fost alocate pentru efectuarea controlului vamal nedistructiv 2 sisteme de scanare tip Roboscan și se utilizează din anul 2005 echipamentul THSCAN proprietatea Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța (CNAPMC)”, afirmă oficialii AVR.

Pe lângă singurul scanner funcțional produs de compania chineză Nuntech Company, la nivel național AVR mai are în dotare 12 de scanere Roboscan și trei MIS (Mobile Image System). Degeaba. Nici unul nu mai funcționează de aproape șapte ani.

Toată activitatea de supraveghere din Portul Constanța și din toate vămile din România este asigurată de un singur scanner.

“Echipamentele de scanare (n.r. cele 12 Roboscan-uri și 3 MIS-uri) nu au mai fost utilizate din trimestrul IV 2016 deoarece, potrivit Normelor de Securitate Radiologică, Procedurii de Autorizare aprobate prin Ordinele președintelui Comisiei Naționale pentru Controlul Activității Nucleare nr. 366/2001 și nr. 155/2018, pentru a utiliza sistemele mobile pentru controlul vamal nedistructiv al mijloacelor de transport și containerelor este necesară asigurarea serviciilor de mentenanță. În lipsa asigurării serviciilor de mentenanță nu a fost posibilă prelungirea autorizației de utilizare C.N.C.A.N. ”, se arată în răspunsul Vămii pentru presă.

Vama a achiziționat treptat cele 15 scanere mobile treptat în perioada 2002-2012.

Costul lor total a fost de 124 milioane lei. Roboscan-urile au fost produse de compania românească MB Telecom SRL.

Împotriva acționarului acesteia, DNA a început urmărirea penală în iunie 2016 pentru cumpărare de influență, deoarece ar fi plătit 6 milioane de lei unui avocat, pentru a câștiga licitațiile la Vamă.

Nu vor să zică cât timp funcționează singurul scanner din port

Singurul scanner funcțional din România mai are autorizație de funcționare până la data de 07.02.2028.

Oficialii Vămii nu au răspuns la o întrebare fundamentală: cât timp funcționează acest scanner și dacă este îndeajuns pentru a verifica volumul uriaș de mărfuri care tranzitează Portul Constanța.

Aceștia nu ne-au pus la dispoziție date despre traficul ilegal din Portul Constanța și ce pierderi aduce acesta la bugetul de stat.

Conform datelor AVR, taxele vamale încasate la nivelul acestei autorități s-au ridicat, pentru perioada 2018-2023, la 76,8 miliarde lei din care 28,3 miliarde prin punctele vamale din Portul Constanța.



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



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

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



NOILE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU TRANSPORT REGIONAL

DISPONIBILE ACUM ÎN ROMÂNIA



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

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

SCANIA