

INVESTIGATORUL'S



**UNTRR SOLICITĂ
UN POD NOU
PESTE DUNĂRE**

PAG.04

IULIE 2024
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



**ANDREAS SCHMITZ,
PREȘEDINTE ȘI CEO
SCHMITZ CARGOBULL
PG.16**



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



13 MAN - CELE MAI NOI
CAMIOANE ȘI VANURI
2024



22 SCANIA ÎNFIINȚEAZĂ
ERINION – O COMPANIE
CARE OFERĂ SOLUȚII DE
ÎNCĂRCARE



29 NOUL VOLVO FH16: MAI
MULTĂ PUTERE – MAI
PUȚIN COMBUSTIBIL



34 IVECO, PLUS, DM-
DROGERIE MARKT ȘI DSV
VOR ÎNCEPE UN PROGRAM
PILOT DE CONDUCERE
AUTOMATIZATĂ ÎN
GERMANIA



UNTRR SOLICITĂ CONSTRUIREA UNUI POD NOU PESTE DUNĂRE

Reparațiile anunțate la Podul Prieteniei pe partea bulgară ar putea dura cât construcția întregului pod cu tehnologia de acum 70 de ani!

UNTRR solicită construirea unui pod nou peste Dunăre și accelerarea lucrărilor la cel existent, pentru a nu bloca transportatorii români deja afectați de timpii mari de așteptare la frontieră și de practicile discriminatorii ale autorităților bulgare.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) atrage atenția asupra impactului semnificativ pe care îl vor avea lucrările de reparații anunțate la Podul Prieteniei (Giurgiu – Ruse) asupra transportatorilor rutieri români și asupra economiei naționale.

Conform celei mai recente comunicări a CNAIR, începând de astăzi, 10 iulie 2024, vor începe lucrările de reparații pe partea bulgară a Podului Prieteniei. Pe perioada lucrărilor, circulația autovehiculelor se va desfășura alternativ pe câte o bandă, temporizat la trei minute, iar Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră Giurgiu a anunțat că lucrările vor dura aproximativ 730 de zile, adică 2 ani. Podul actual Giurgiu-Ruse a fost

construit acum 70 de ani în 2 ani și 3 luni cu tehnologia de atunci, iar acum durează 2 ani doar reparații la jumătate din pod! Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită demararea unui pod nou rutier cu 2 benzi/sens și feroviar peste Dunăre.

Reparațiile la Podul Prieteniei afectează semnificativ transportatorii rutieri și economia

UNTRR subliniază că închiderea unei benzi pentru reparații pe partea bulgară a Podului dintre Giurgiu și Ruse pentru o perioadă de doi ani va afecta semnificativ activitatea operatorilor de transport rutier români, care deja se confruntă cu timpii mari de așteptare la trecerea frontierei BG-RO, în contextul în care România nu a fost încă

acceptată în spațiul Schengen cu frontierele terestre, deși îndeplinește toate criteriile tehnice din 2011. Industria transporturilor rutiere a pierdut peste 19,1 miliarde de euro între 2012 și 2023, numai din cauza timpilor mari de așteptare la frontierele interne UE ale României cu Bulgaria și Ungaria. Impactul pierderilor este covârșitor, cu atât mai mult cu cât transporturile reprezintă principalul exportator de servicii al României, cu o valoare totală a serviciilor de transport de 7,81 miliarde de euro anul trecut. Transportatorii români se confruntă deja cu timpii de așteptare de 20-36 de ore la intrarea din Bulgaria, cu maxime de 3 zile. UNTRR a atras atenția în numeroase rânduri asupra faptului că autoritățile bulgare creează bariere împotriva liberei circulații pe teritoriul pieței



unice, utilizând diverse metode pentru a obține avantaje economice în defavoarea României. De exemplu, șoferii români sunt discriminați în parcurile de camioane din Ruse și Vidin, plătind tarife de peste trei ori mai mari decât cele plătite de șoferii bulgari și așteptând în parcare chiar și 30 de ore, în timp ce transportatorii rutieri bulgari sunt lăsați să treacă frontiera.

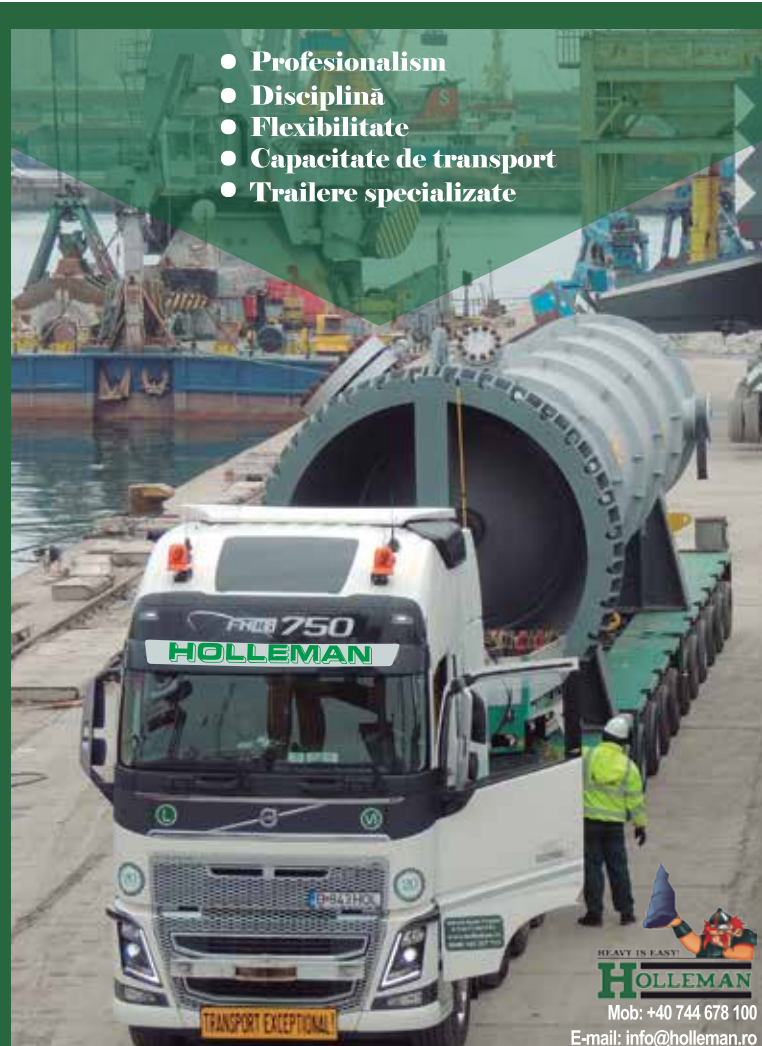
Într-o ciudată coincidență, Podul prieteniei Giurgiu-Ruse reintră în reparație după ce a fost anul trecut în reparație, tot pe partea bulgară. Astăzi, podul intră în reparații din nou pe o perioadă suficient de lungă, poate pentru a pune în valoare nu doar parcare de la Ruse, dar și cea mai recentă de la Vidin, astfel încât operatorul să aibă timp să o amortizeze, în condițiile în care autoritățile din România și de la Bruxelles sunt depășite de aceste evenimente și nu pot determina nicio îmbunătățire a transparenței și monitorizării operatorului acestor parcări de camioane, căruia i s-a dat și dreptul de a gestiona cozile virtuale pentru trecerea frontierei pentru vehiculele comerciale de marfă.

România este incapabilă să reacționeze în fața autorităților bulgare încă din 1 iulie 2023 pe acest subiect, când UNTRR a solicitat demersuri urgente împotriva practicilor abuzive și discriminatorii ale operatorului parcurii de camioane construite la Ruse cu sprijinul autorităților bulgare, contrar obiectivelor comune de aderare ale României și Bulgariei la spațiul Schengen.

România este incapabilă să reacționeze în fața

Podul

- 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.



autorităților ungare, care nu au personal suficient pentru controlul terestru la frontierele cu România. Ritmul lent al lucrărilor de reparații pe partea bulgară la Podul Giurgiu-Ruse estimat deja la 2 ani poate afecta și mai grav situația transportatorilor români, care riscă penalizări și pierderea unor contracte importante din cauza timpilor mari de așteptare și blocajelor la frontiera BG-RO. De asemenea, UNTRR atrage atenția că, în lipsa unor măsuri clare de eliminare a tuturor activităților de control din punctele de trecere a frontierei legate de vehiculele comerciale, aderarea la Schengen terestru nu va aduce niciun plus pentru șoferii de camioane, iar cei mai afectați sunt transportatorii rutieri români. De mult timp, UNTRR solicită autorităților române să aplice Regulamentul (CE) nr. 1100/2008 privind eliminarea controalelor la frontierele statelor membre în domeniul transporturilor rutiere. Această măsură este necesară pentru eliminarea numeroaselor probleme semnalate de transportatori rutieri români și străini cu privire la cântărirea/ măsurarea autovehiculelor la punctele de trecere a frontierei din România.

UNTRR face apel la soluții pragmatice și măsuri nediscriminatorii pentru transportatorii români

UNTRR solicită să se lucreze continuu, 24/7, pentru reparațiile la Podul Prieteniei (Giurgiu-Ruse) cât timp sunt întreruperi de trafic și nu

ca la ultimele lucrări când partea bulgară lucra L-V 8-16. Totodată, solicităm să nu se întrerupă traficul dacă nu este necesar, când se intervine la structura metalică. Este necesară o abordare mai largă legată de valorile de trafic și de nevoia unei capacități crescute a traficului rutier de autoturisme și vehicule comerciale în special în perspectiva aderării terestre la Schengen.

Semnalăm problemele suplimentare generate de programarea reparațiilor la Podul Giurgiu-Ruse în perioada concediilor, când se înregistrează în mod obișnuit o creștere a valorilor de trafic pentru autoturisme și mijloacele de transport persoane în Punctul de Trecere a Frontierei Giurgiu, tranzitate zilnic de peste 6.000 autoturisme și 22.000 de persoane, atât pe sensul de intrare cât și pe sensul de ieșire din țară.

În același timp, semnalăm că Podul Prieteniei este tranzitat zilnic de 1.400 de camioane pe fiecare sens sau 2.800 de camioane pe ambele sensuri. În prezent, există traversări cu bacul/ferry la Zimnicea, Bechet, Turnu Măgurele, Călărași și se va deschide și cel de la Giurgiu (Ostrovul Mocănașul), însă accesul camioanelor de 40 t este dificil la unele dintre aceste treceri, pentru că drumurile nu sunt reabilite, iar capacitatea acestor bacuri/ferry este limitată la maximum 200 de camioane/24h, dacă se operează cu bacuri de 18 camioane, sau de 70 de camioane/24h, dacă se operează cu bacul/ferry de 6 camioane, cu

traversare la fiecare 2 ore, dar nu în intervalul orar de la miezul nopții până la 5 sau 6 dimineața. De asemenea, drumul din Bulgaria de la Calafat-Vidin către Sofia este unul dificil.

Deși Guvernul României a aprobat, pe 28 iunie 2024, o Hotărâre privind deschiderea punctului internațional de trecere a frontierei de stat Giurgiu (România) - Ruse (Republica Bulgaria) II, în regim de bac cu program de lucru permanent, de la ora 00.00 la ora 24.00, pentru transportul de vehicule cu motor și pasageri, această măsură nu va rezolva blocajul care se va crea din 10 iulie 2024, după aplicarea restricțiilor de circulație.

UNTRR solicită demararea unui pod nou rutier cu 2 benzi/ sens și feroviar peste Dunăre și accelerarea lucrărilor de reparații la Podul Prieteniei Giurgiu-Ruse, precum și organizarea acestora fără perturbarea majoră a traficului, pentru a preveni blocaje semnificative ale activității transportatorilor români deja afectați de timpii mari de așteptare la frontiera BG-RO! UNTRR face apel la intervenția fermă a autorităților române pentru stoparea practicilor discriminatorii ale autorităților bulgare față de transportatorii români.", se spune în comunicatul UNTRR din 10 iulie 2024.



UNTRR: ACCIZA CREȘTE, RAMBURSAREA ÎNTÂRZIE ȘI PROPORȚIA RAMBURSĂRII SE ÎNJUMĂȚEȘTE

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) a solicitat la începutul anului Prim - Ministrului Ion – Marcel CIOLACU și Ministrului Transporturilor și Infrastructurii Sorin Grindeanu inițierea procedurii de restituire a accizei la carburant și implementarea unui mecanism automat de rambursare a până la 100% din acciza suplimentară față de nivelul minim european, pentru menținerea competitivității sectorului transporturilor rutiere.

"Această solicitare a industriei transporturilor rutiere vine în contextul majorărilor succesive ale nivelului accizei la motorină, stabilite pentru anul 2024 care, începând cu 1 iulie 2024, depășește cu 109 euro/1000 litri rata minimă de impozitare prevăzută de Directiva 96/2003.

UNTRR salută deschiderea Guvernului, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și Ministerului Finanțelor care au elaborat și publicat Hotărârea 153/2024 privind instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru compensarea creșterii accizei la motorina utilizată drept combustibil

pentru motor însă solicită termene mai mici pentru analiza dosarelor și urgentarea efectuării plăților către operatorii de transport. Reamintim că, începând cu 1 ianuarie 2024, acciza la motorină a crescut la 1.850,95 lei/1000 litri (372 Euro/1000 litri) și începând de astăzi

VEDETĂ PE ORICE ȘANTIER.

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

www.man.ro





1 iulie 2024 înregistrează o nouă creștere la 2.183,85 lei/1000 litri (439 Euro/1000 litri).

Conform Hotărârii nr. 153 din 22 februarie 2024 privind instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru compensarea creșterii accizei la motorina utilizată drept combustibil pentru motor, valoarea ajutorului de stat acordat pentru compensarea creșterii accizei la motorină este de 13 bani pe litru de motorină achiziționată. Astfel, transportatorii rutieri primesc 13 bani pe litru de motorină, în timp ce acciza suplimentară a fost de 20,8 bani pe litru de la 01.01.2024 până la data de 30 iunie 2024 inclusiv, iar de astăzi 01.07.2024 a crescut la 54 bani pe litru de motorină.

“După această majorare, acciza la motorină a trecut pragul de 439 Euro la 1000 l și, istoric vorbind, este cea mai mare acciză din România de după 1990. Pentru ca transportatorii să poată concura în condiții loiale cu transportatorii străini, în România trebuie să se activeze automat un mecanism de rambursare până la 100% din acciza suplimentară față de nivelul minim european de 330 euro/1000 litri conform practicii din celelalte state europene. Transportatorii rutieri români solicită cel puțin menținerea procentului de rambursare de 62% din acciza suplimentară acordat

până la 30 iunie 2024, aplicat la noua valoare a accizei suplimentare din 1 iulie 2024, adică rambursarea a 34 bani/litru. Și, de asemenea, această acciză trebuie returnată în cel mai scurt timp către operatorii de transport rutier care plătesc motorina la scadențe mult inferioare perioadelor de încasare a contravaloării operațiunilor de transport și fac eforturi considerabile pentru susținerea fluxului de numerar, mai ales în condițiile unei inflații și a unor dobânzi semnificativ mai mari decât în Europa de Vest”, a spus Secretarul General UNTRR Radu Dinescu. Conform Directivei 2003/96/CE privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice, România, în calitate de Stat Membru UE, are posibilitatea să restituie diferența dintre nivelul standard al accizelor la nivel național și nivelul redus al accizelor către operatorii economici licențiați în Uniunea Europeană, care nu poate fi mai mic decât nivelul minim european de 330 Euro/1000 litri. Deci, considerând nivelul standard al accizei la motorină de 439 Euro/1000 litri la care s-a ajuns luna aceasta, România poate rambursa complet acciza suplimentară de 109 Euro/1000 litri sau 54 bani pe litru în timp ce prin actualul cadru legislativ este prevăzută rambursarea a numai 26 Euro/1000 litri sau 13 bani/l

reprezentând doar 24% din acciza suplimentară față de nivelul minim european în timp ce alte state europene rambursează până la 100%. Precizăm că în Spania, unde acciza standard la motorină pentru anul curent este de 379 Euro/1000 litri, se restituie 49 Euro/1000 litri sau 4,9 Ct/l, asigurându-se astfel compensarea integrală a creșterii accizei raportată la nivelul minim european de 330 Euro/1000 litri. Un alt Stat Membru care rambursează integral acciza suplimentară este Croația, în timp ce Ungaria rambursează aproape 70% din acciza suplimentară.

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

Pentru perioada 24 ianuarie 2024 - 31 martie 2024, firmele de transport rutier au depus cererile de compensare și documentele aferente pentru restituirea supraaccizei în luna aprilie, însă deși acestea au fost analizate, transportatorii rutieri încă nu au primit niciun ban.

Potrivit legislației, ARR- administratorul schemei trebuie să soluționeze cererile de restituire transmise de transportatori în termen de maximum 30 de zile lucrătoare de la data



depunerii cererii și să transmită către ordonatorul principal de credite dispoziții de plată doar în zilele de 15 și 30 ale lunii.

Plata se efectuează în lei, în termen de 30 de zile lucrătoare de la data înregistrării la Registratura generală a Ministerului Finanțelor a dispoziției de plată a ajutorului de stat pentru compensarea creșterii accizei la motorină, într-un cont deschis la Trezoreria Statului.

Statul român trebuie să țină cont că industria transporturilor rutiere contribuie cu 46% la exportul de servicii al României și joacă un rol crucial în

logistica mărfurilor din țară. Potrivit Analizei UNTRR – Piața Transporturilor Rutiere 2018-2030, în anul 2022 și preliminar în 2023, transportul rutier de mărfuri a reprezentat 71% din totalul mărfurilor transportate (inclusiv maritim) în termeni de tone-kilometri parcurși.

De la 1 iulie 2024, firmele de transport rutier se confruntă pe lângă creșterea accizelor la motorină, timpii mari de așteptare la frontiere, costuri legate de retro-echiparea obligatorie cu tahograf inteligent 2 cu restricții de circulație instituite de autorități din cauza caniculei care

generează costuri suplimentare și cu obligații pe RO e-Transport. UNTRR solicită Guvernului măsuri urgente pentru ca schema de rambursare a supraacizei să devină operațională și să se mențină procentul rambursării și după majorarea accizei de la 1 iulie 2024, noua valoare a sumei rambursate devenind 34 bani pe litrul de motorină achiziționată astfel încât transportatorii rutieri să fie în continuare competitivi pe piața europeană.", se spune în comunicatul UNTRR din 1 iulie 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.CU 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.



UNTRR SOLICITĂ AMÂNAREA APLICĂRII SANCTIUNILOR ÎN SISTEMUL RO E-TRANSPORT CU MINIMUM 6 LUNI

MF nu a pus la dispoziție aplicațiile GPS pentru transportatori, dar prevede sancțiuni pentru neutilizarea acestora de la 1 iulie 2024.

"UNTRR solicită Ministerului Finanțelor să amâne aplicarea sancțiunilor pentru șoferii și operatorii de transport în cazul în care aceștia nu asigură transferul datelor curente de poziționare a vehiculului de transport prevăzute în sistemului RO e-Transport cu cel puțin 6 luni întrucât Centrul Național pentru Informații Financiare din cadrul Ministerului Finanțelor nu a pus la dispoziția utilizatorilor, în mod gratuit, modulele informatice. Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Guvernului României să proroge sancțiunile pentru nerespectarea articolului 82 din ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 41 din 8 aprilie 2022 pentru instituirea sistemului național privind monitorizarea transporturilor rutiere de bunuri RO e-Transport întrucât Centrul Național pentru Informații Financiare din cadrul Ministerului Finanțelor nu a pus la dispoziția operatorului de transport modulele informatice gratuite care trebuiau să furnizeze informații cu privire la poziționarea vehiculului de transport prin utilizarea dispozitivelor de tip terminal de telecomunicații. Conform OUG 41/2022

operatorii de transport sunt sancționați cu amendă de la 10.000 de lei la 50.000 de lei în cazul persoanelor fizice sau cu amendă de la 20.000 de lei la 100.000 de lei în cazul persoanelor juridice dacă nu respectă prevederile art. 82 , respectiv:

"(1) Operatorul de transport rutier este obligat să asigure transferul datelor curente de poziționare a vehiculului de transport, care fac obiectul declarației, pe toată durata traseului de transport al bunurilor care fac obiectul monitorizării prin Sistemul RO e-Transport. (2) Operatorul de transport rutier este obligat să echipeze vehiculele de transport cu dispozitive de tip terminal de telecomunicații care utilizează tehnologii de poziționare și transmisie de date prin satelit menționate la art. 4 alin. (1) lit. b1)." Conform OUG 41/2022 conducătorul vehiculului este sancționat cu amendă de la 5.000 de lei la 10.000 de lei dacă nu respectă articolul 83 care prevede că trebuie să poarte dispozitivul de poziționare înainte de începerea transportului pe teritoriul național, respectiv să oprească

dispozitivul de poziționare numai după livrarea bunurilor la locul de livrare declarat pe teritoriul național sau după părăsirea teritoriului național.

UNTRR atrage atenția că această obligație pe care trebuie să o îndeplinească conducătorii auto se aplică tuturor șoferilor care transportă bunuri care intră sub incidența OUG 41/2022 indiferent de țara în care este înmatriculat vehiculul.

Având în vedere că, până la data de 28 iunie 2024, Centrul Național pentru Informații Financiare nu și-a îndeplinit obligațiile legale, UNTRR solicită prorogarea aplicării amenzilor pentru operatorii de transport și pentru conducătorii auto cu cel puțin 6 luni de la lansarea modulelor informatice care trebuie să furnizeze informații cu privire la poziționarea vehiculului de transport prin utilizarea dispozitivelor de tip terminal de telecomunicații, astfel încât operatorii de transport și conducătorii auto să se poată conforma legislației.", se spune în comunicatul UNTRR din 28 iunie 2024.



UNTRR - RESTRICȚIILE DE CIRCULAȚIE AFECTEAZĂ ACTIVITATEA OPERATORILOR DE TRANSPORT RUTIER

Autoritățile române reconfirmă: predictibilitatea trebuie căutată în alte țări, nu în România! UNTRR solicită MTI și CNAIR ca restricțiile de circulație de pe Valea Oltului și Podul dintre Giurgiu și Ruse să se aplice în intervale orare în care se înregistrează cele mai scăzute valori de trafic!

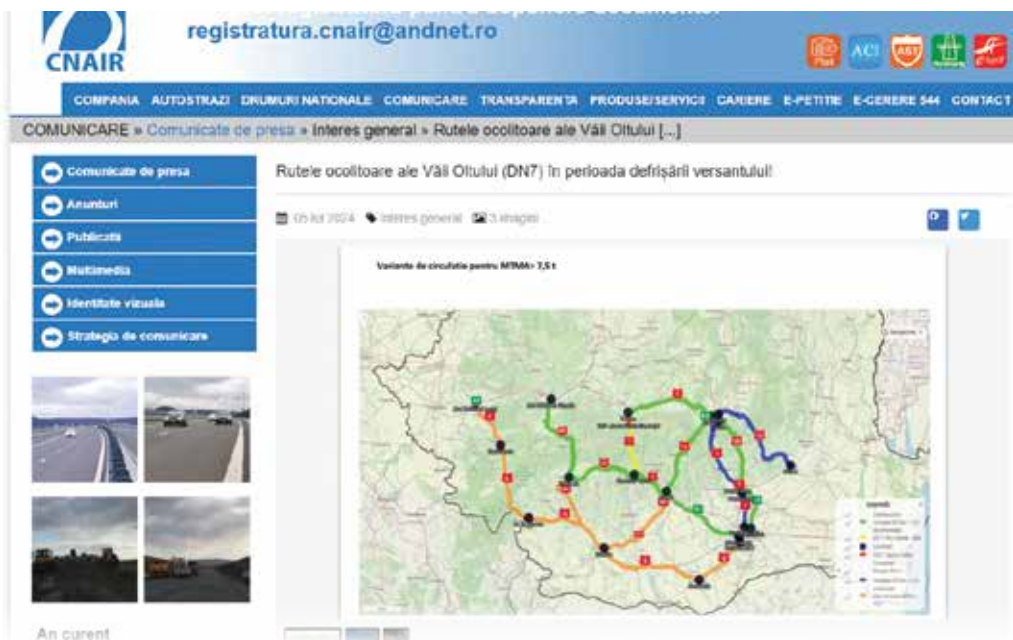
"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) semnaleză faptul că restricțiile de circulație, care urmează să fie instituite pe DN 7 în perioada 8 iulie-9 august 2024 pentru lucrări de defrișare și închiderea unei benzi pe partea bulgară a Podului dintre Giurgiu și Ruse pentru o perioadă de două luni, vor afecta și mai mult activitatea operatorilor de transport rutier, care se confruntă deja cu creșterea accizelor la motorină, timpilor mari de așteptare la frontiere și cu restricții de circulație instituite de autorități din cauza caniculei. Conform declarațiilor Ministrului Transporturilor și Infrastructurii, traficul rutier pe Valea Oltului va fi închis timp de o lună, începând din 8 iulie până

în 9 august, pe timp de zi, iar șoferilor le vor fi recomandate rute ocolitoare. Rutele ocolitoare vor fi stabilite vineri, 5 iulie 2025, iar restricțiile de circulație vor intra în vigoare luni, 8 iulie 2024. Aceste rute ocolitoare vor afecta și mai mult autovehiculele de transport marfă și persoane, care circulă zilnic pe acea secțiune de drum, conducând astfel la consum mai mare de combustibil, poluare și cheltuieli comerciale suplimentare și chiar imposibilitatea efectuării tuturor curselor programate. Închiderea circulației pe timp de zi este o problemă considerabilă, în alte țări se lucrează 24/7 pentru realizarea acestor lucrări, dar în România mediul de afaceri și cetățenii absorb cu ușurință aceste costuri suplimentare, ceea ce determină

autoritățile să nu își modifice abordarea. UNTRR atrage atenția asupra impactului semnificativ al acestei măsuri pentru industria transporturilor rutiere și economia României:

1. Impactul economic: decizia de a închide Valea Oltului pe timp de zi va avea un efect perturbator asupra lanțului de aprovizionare. Transportatorii vor trebui să își ajusteze itinerariile, ceea ce va duce la creșterea costurilor operaționale. Închiderea va forța multe camioane să utilizeze rute alternative, mai lungi și mai costisitoare, cum ar fi DN1, prin Valea Prahovei, deja cunoscută pentru aglomerația sa. Ajustarea itinerariilor și utilizarea rutelor mai lungi va crește timpii de transport,





ceea ce poate duce la întârzieri semnificative în livrarea mărfurilor, afectând toate sectoarele economice deservite de transportatorii rutieri, care depind de livrări punctuale și în special transportul de mărfuri perisabile. Utilizarea rutelor ocolitoare va însemna costuri mai mari cu combustibilul și întreținerea vehiculelor. Aceste costuri vor fi inevitabil transferate în prețurile bunurilor și serviciilor, afectând economia largă și consumatorii finali.

2. Alternative insuficiente:

rutele alternative propuse nu sunt suficiente pentru a prelua întregul volum de trafic deviat de pe DN7. Aceste rute sunt deja congestionate și nu oferă infrastructura necesară pentru a suporta un trafic suplimentar intens, ceea ce va conduce la întârzieri suplimentare și la creșterea riscurilor de accidente.

3. Securitatea și siguranța rutieră:

devierea traficului de mare tonaj pe drumuri alternative mai puțin adaptate va crea un risc suplimentar pentru siguranța rutieră în zone care nu sunt pregătite să gestioneze volumul de transport rutier cu camioane de pe Valea Oltului.

4. Presiunea asupra șoferilor profesioniști:

schimbările în rute și programări vor pune o presiune suplimentară pe șoferi, care vor trebui să se adapteze la noi condiții de trafic și orare de muncă prelungite, ceea ce poate afecta siguranța și eficiența operațională. Impactul este cu atât mai sever cu cât industria transporturilor rutiere se confruntă cu o criză acută de șoferi profesioniști de camion. Decizia de a închide Valea Oltului pe timp de zi va afecta profund transportul rutier din România. Este esențial ca autoritățile să colaboreze îndeaproape cu transportatorii și să ia măsuri pentru a minimiza impactul

negativ asupra economiei și societății. UNTRR solicită autorităților să asigure o comunicare transparentă și să consulte industria transporturilor rutiere în avans asupra oricăror decizii privind lucrările de infrastructură majore, pentru a permite companiilor să se pregătească corespunzător, asigurând rute alternative care pot absorbi traficul suplimentar și să ofere suportul logistic necesar transportatorilor pe perioada lucrărilor.

În ceea ce privește Podul dintre Giurgiu și Ruse, după reparații de urgență făcute când pe partea română, când pe partea bulgară, Directorului General al CNAIR după ce a declarat iniția că Podul se va închide în totalitate pe partea bulgară, a venit după aceea cu precizări că "drumarii bulgari vor închide câte o bandă și se va circula alternativ pe cealaltă bandă" pentru o perioadă de două luni începând cu 9 iulie 2024.

Deși Guvernul a aprobat pe 28 iunie 2024 o Hotărâre privind deschiderea punctului internațional de trecere a frontierei de stat Giurgiu (România) - Ruse (Republica Bulgaria) II, în regim de bac cu program de lucru permanent, de la ora 00.00 la ora 24.00 pentru transportul de vehicule cu motor și pasageri, această măsură nu va rezolva blocajul care se va crea după aplicarea restricțiilor de circulație. Podul Prieteniei este tranzitat de 1400 camioane pe fiecare sens zilnic, sau 2800 de camioane pe ambele sensuri.

În prezent există traversări cu bacul/ferry la Zimnicea, Bechet, Turnu Măgurele, Călărași, se va deschide și cel de la Giurgiu (Ostrovul Mocănașul), însă accesul camioanelor de 40 t este dificil la unele dintre aceste treceri, pentru că drumurile nu sunt reabilite, iar capacitatea acestor bacuri/ferry este limitată la maximum 200 camioane/24h, dacă se operează cu bacuri de 18 camioane, sau de 70 camioane/24h, dacă se operează cu bacul/ferry de

6 camioane, cu traversare la fiecare 2 ore, dar nu în intervalul orar de la miezul nopții până la 5 sau 6 dimineața. De asemenea, drumul din Bulgaria de la Calafat - Vidin către Sofia este unul dificil.

Vrem predictibilitate, dar toate acțiunile autorităților din România sunt contrare acestui principiu!

Această abordare a autorităților denotă ori indiferență, ori ignoranță în privința respectării condițiilor contractuale în general și în special ale firmelor de transport care nu vor mai putea opera transporturile programate în timpul planificat și nici fără costuri suplimentare.

Nu este de mirare că investițiile străine directe ocolesc România, când autoritățile livrează constant astfel de mesaje.

În final, prin aceste mesaje de lipsă de predictibilitate și abordări heuristice, cu transferul costurilor către economia privată, și cu menajarea costurilor antreprenorilor care lucrează pentru stat, Guvernul României penalizează competitivitatea economiei naționale și transmite un mesaj negativ puternic potențialilor investitori care își doresc predictibilitate.

Având în vedere ritmul extrem de lent de dezvoltare a infrastructurii rutiere în România, cu cca 30km de autostradă anual în ultimii 30 de ani, ar trebui ca lucrările de construcție să se deruleze fără perturbarea majoră a traficului.

UNTRR solicită Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și CNAIR intensificarea operațiunilor și aplicarea restricțiilor de circulație în intervale orare în care se înregistrează cele mai scăzute valori de trafic pe Valea Oltului, iar pentru traficul rutier pe Podul dintre Giurgiu și Ruse, acesta să se realizeze astfel încât să nu se ajungă la timpi și mai mari de așteptare ca în prezent – camioanele așteaptă frecvent 36 ore să intre în România.", se spune în comunicatul UNTRR din 4 iulie 2024.



MAN - CELE MAINOI CAMIOANE ȘI VANURI 2024

Producătorul german de vehicule comerciale MAN TRUCK & BUS și-a prezentat cele mai noi camioane, vanuri și autobuze în cadrul unui eveniment cu aproximativ 200 de jurnaliști, care a avut loc, la începutul lunii iulie 2024, la Saalfelden, în Austria. Prezentările au precedat ediția din această toamnă a târgului de vehicule comerciale IAA Hanovra.

Focusul test drive-urilor din stațiunea situată în Alpii austrieci a fost pe decarbonizarea transportului rutier de mărfuri. Pentru prima dată, jurnaliștii au avut oportunitatea de a testa camioane cu propulsii electrice, pe hidrogen și diesel de ultimă generație și să facă o comparație directă.

"Prezentăm aici, în Saalfelden, Austria, principalele atracții pe care le vom prezenta la IAA Hanovra, mai târziu în acest an. Vor fi cele mai importante atracții din domeniile camioanelor, autobuzelor, vanurilor și serviciilor.

Și concentrarea principală este pe eficiență și emisii zero.

Așadar, pe partea de camioane sunt e-camionul, firește, și complet

noul nostru camion cu hidrogen, cu motor cu combustie internă, pe care jurnaliștii pot să îl experimenteze aici.", ne-a declarat Manuel



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

detasaretransport.ro





Hiermeyer, Vice President - Head of Corporate Communications, MAN Truck & Bus SE.

"Noile eTGS și eTGX, pe care le vom lansa la IAA, sunt produse de serie complet industrializate, sunt un etalon în eficiență, sunt un punct de referință în modularitate, cu o mulțime de variante diferite pe care le vom oferi clienților.

Iar bateriile fabricate sunt un etalon al rezistenței în timp, cu o puternică speranță de viață în aplicațiile de transport pe distanțe lungi, cu până la 1,6 milioane de kilometri sau 13 ani în cele mai provocatoare aplicații, care sunt cele de transport pe distanțe lungi.", ne-a spus Achim Demattio, Project Manager Sales-New Man e-Truck, MAN Truck & Bus SE.

Noul eTruck

Unul din două camioane MAN înmatriculate în Europa ar trebui să fie electric până în 2030. În acest sens, producătorul de vehicule comerciale s-a poziționat cu un



portofoliu puternic și flexibil din gama eTruck, care va fi prezentat în întreaga sa gamă la IAA Transportation 2024. Noul camion electric permite mai mult de un milion de variante configurabile, atât pentru transportul pe distanțe lungi și distribuție, cât și pentru utilizare

municipală sau specializată. MAN înregistrează o cerere enormă pentru noul eTruck: Aproximativ 2.000 de vehicule MAN eTGX și MAN eTGS au fost deja solicitate sau comandate de la începutul vânzărilor la finalul anului 2023.

Reducerea consumului

MAN Lion face un salt puternic la modelul anului 2025, la IAA Transportation 2024 - cu o eficiență și confort la volan și mai mari. Accentul inovațiilor este pe reducerea consumului de combustibil cu până la 3,7%. Inginerii MAN au realizat acest lucru în principal cu ajutorul noului tren de propulsie PowerLion D30 și a măsurilor aerodinamice.

Motor pe hidrogen

MAN Truck & Bus va fi primul





producător european de camioane care va lansa o serie mică echipată cu un motor cu ardere pe hidrogen. Seria inițială planificată, de aproximativ 200 de unități, va fi livrată clienților din Germania, Olanda, Norvegia, Islanda și anumite țări non-europene începând cu 2025. Cunoscut sub numele de "MAN hTGX", acest vehicul oferă o opțiune alternativă de propulsie

cu emisii zero, concepută pentru aplicații specializate, cum ar fi transportul greu pentru construcții, transportul cu cisterne sau transportul de lemn.

Modelul anului 2025

Vanul MAN TGE va primi o actualizare extinsă a funcționalităților și interiorului începând cu modelul anului 2025.

"Camionul dintre vanuri" face astfel cel mai mare salt tehnologic din istoria sa. Furgonul de la MAN Truck & Bus primește o arhitectură complet nouă a rețelei de bord. O nouă generație de unități de control îndeplinește cerințele mai ridicate de securitate cibernetică, pe de o parte, și crește semnificativ siguranța activă și pasivă pentru șoferi și alți participanți la trafic cu ajutorul noilor sisteme de asistență la condus, pe de altă parte.

MAN Charge&Go

MAN Truck & Bus va prezenta pentru prima dată, la IAA Transportation (17-22 septembrie 2024, Hanovra) noul serviciu de încărcare MAN Charge&Go. Serviciul este destinat utilizatorilor de camioane electrice și, în viitor, și de autocare electrice. Soluția pentru încărcare publică funcționează inter-branduri și este, prin urmare, interesantă și pentru flotele mixte. Clienții MAN Charge&Go pot planifica încărcarea vehiculelor lor, plăti la stația de încărcare și beneficia de o factură colectivă la sfârșitul lunii.



LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





CARGOBULL

The Trailer Company



SCHMITZ CARGOBULL, CU CELE MAI RECENTE PRODUSE ȘI SERVICII LA IAA HANOVRA 2024

Pentru IAA 2024, Schmitz Cargobull aplică motto-ul „Livrând performanță”, pentru a prezenta soluții de transport eficiente pe care clienții companiei le pot folosi pentru a îmbunătăți performanța flotei lor și pentru a optimiza costurile operaționale totale.

La o conferință de presă pre-IAA desfășurată la unitatea de producție a remorcilor de tip box din Vreden, noile produse au fost deja prezentate jurnaliștilor de specialitate în iunie 2024. Cu portofoliul său integrat de vehicule și servicii, Schmitz Cargobull le oferă clienților săi soluții complete într-un pachet unic. Soluțiile de produse și servicii prezentate garantează transportul fiabil al mărfurilor și transferul

datelor, cresc fiabilitatea și eficiența transportului și, de asemenea, îmbunătățesc disponibilitatea și timpul de funcționare al vehiculelor. Ele susțin transparența în cadrul lanțului de aprovizionare și planificarea anticipată a transportului, contribuind la creșterea sustenabilității transportului rutier printr-o eficiență ridicată a consumului de combustibil. "Ne așteptăm în continuare la

creșteri de costuri și avem nevoie să le transferăm clienților noștri. Cu toate acestea, încercăm să le compensăm. Le compensăm prin scăderea costului total de operare pentru clienții noștri. De asemenea, încercăm să ne asigurăm că nu este prea multă birocrație și prea multe reglementări astfel încât creșterea de preț să nu o ia complet razna. Dar trebuie să spun că vom vedea remorci mai scumpe din cauza birocrației și din cauza scumpirii materialelor. În cele din urmă, încercăm să îi ajutăm pe clienții noștri în transformarea digitală prin oferirea de soluții disponibile pentru afacerile mici și mijlocii, pe care să le poată folosi. Și, de asemenea, încercăm să găsim soluții pentru transformarea energetică, care au de fapt sens atunci când clienții noștri pot ecomisi în mod real bani cu ele.", ne-a declarat Andreas Schmitz, Președinte și CEO, Schmitz Cargobull AG.



"Și în acest an, Schmitz Cargobull oferă foarte multe inovații și suntem mândri să le prezentăm la Târgul IAA de la Hanovra.

De la cele pentru sarcini foarte grele, până la cele foarte ușoare, toate semiremorcile noastre, serviciile digitale și ofertele de service au un lucru în comun: nu doar elefantul albastru ci faptul că lucrează în operațiunile de zi cu zi. Motto-ul nostru pentru IAA este "Oferind performanță".

Vă oferim performanță dumneavoastră, pentru a vă face munca mai bună și mai eficientă! Deci veniți să ne vedeți la Hanovra!", ne-a spus Boris Billich, Chief Sales Officer, Schmitz Cargobull AG.

Centrul de expertiză și fabricile de producție Schmitz Cargobull din Vreden

La unitatea din Vreden, aproximativ 2.000 de angajați produc remorci frigorifice pentru transportul sub temperatură controlată și al mărfurilor uscate, precum și unități de răcire pentru transport Schmitz Cargobull S.CU.

Fabrica Schmitz Cargobull din Vreden a primit multiple premii pentru ideile sale inovatoare și procesele de producție, precum și pentru produsele sale impresionante. Unitatea este în prezent în curs de a primi investiții pe scară largă pentru a-și extinde capacitățile. Scopul este de a crea o fabrică digitală și automatizată, cu standarde de înaltă calitate și o gamă diversificată de variante pentru utilizarea maximă a capacității. O nouă hală de asamblare cu sisteme de producție automatizate este construită pe o suprafață de 4.500 m². Ca urmare a extinderii fabricii, Schmitz Cargobull



va putea produce în viitor până la 80 de vehicule frigorifice pe zi în modelul de lucru în două schimburi. Schmitz Cargobull investește și în „Campusul Evenimentelor Cargobull”, un loc pentru evenimente și formări situat chiar lângă sediul companiei.

Producția unităților de răcire

La aproximativ doi kilometri de facilitățile de producție a remorcilor frigorifice, unitățile de răcire pentru transport Schmitz Cargobull S.CU sunt produse la unitatea Vreden-Gaxel. Cargobull Cool GmbH & Co. KG este o subsidiară a Schmitz Cargobull AG și a fost fondată în

2012. Echipa sa de aproximativ 100 de angajați dezvoltă, testează și produce unități de răcire pentru transporturi convenționale și electrice, care sunt utilizate în vehiculele frigorifice Schmitz Cargobull. Peste 20% din vehiculele frigorifice S.KO.COOL de la Schmitz Cargobull sunt livrate cu unitatea de răcire pentru transport Schmitz Cargobull S.CU.



MEC DIESEL
SPACE PARTS MANAGEMENT

Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



Prezentare generală a noilor produse și servicii:

1. Soluții de transport frigorifice și sustenabile

- Nou: Unitatea de răcire pentru transport S.CU dc85
- Portofoliu de unități de răcire pentru transport testate și verificate
- Nou: Numeroase variante de echipamente pentru transport economic și sustenabil în remorcile frigorifice S.KO COOL și S.KOe COOL
- Nou: Remorca frigorifică cu o singură axă S.KO CITY – soluția rapidă și versatilă pentru distribuția urbană



2. Mărfuri uscate și transport multi-modal

- Remorcă pentru mărfuri uscate S.BO EXPRESS pentru transportul sigur al mărfurilor de înaltă calitate în serviciile de curierat și expres
- Nou: Remorcă pentru mărfuri uscate S.BO PACE combinată pentru prima dată cu corpul aerodinamic EcoFIX, creată special pentru sectorul CEP
- Soluții eficiente pentru transportul multi-modal: Șasiurile de schimb A.WF și Z.WF și cutia de schimb W.BO
- Nou: Mai multă eficiență și siguranță în transportul containerelor: Șasiul de semiremorcă pentru containere S.CF cu set de generator independent din fabrică



PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





3. Mărfuri generale

- Nou: Designul robust întâlnește aerodinamica – semiremorca cu prelata S.CS X-TOUGH cu șasiu robust și corp aerodinamic EcoFIX

- EcoDUO – concept de transport

- Nou: Vehicule ușoare BERGERcotrail acum cu gama completă de servicii disponibile de la Schmitz Cargobull – vehicul de prezentare BERGER ecoCOIL



- Sistem de monitorizare a presiunii anvelopelor (TPMS) proprietar pentru remorci – echipat pentru noul standard UN ECE R 141

- Disponibilitate ridicată a pieselor de schimb, proces simplu de aprovizionare și serviciu rapid cu portalul de piese de schimb EPOS

- Nou: „Cargobull PartnerConnect” – noua platformă de comunicare

pentru partenerii de servicii Schmitz Cargobull

6. Fleetloop

- Start-up-ul FLEETLOOP, o joint venture între compania de închiriere de vehicule comerciale Greiwing și Schmitz Cargobull, prezintă o soluție digitală pentru închirierea vehiculelor comerciale.



4. Construcții și agricultură

- Remorcă basculantă S.KI pentru încărcături suplimentare – cu telematică TrailerConnect®, sistem digital de cântărire la bord și sisteme de camere

5. Servicii digitale și post-vânzare

- Nou: Noi servicii digitale: întreținere predictivă, Centrul de Management al Datelor și Tour-Track





Despre Schmitz Cargobull

Schmitz Cargobull este liderul european în producția de semiremorci pentru mărfuri controlate termic, mărfuri generale și mărfuri vrac și un pionier în soluții digitale pentru servicii de remorcă și conectivitate îmbunătățită. Compania produce, de asemenea, unități de răcire pentru transport pentru semiremorcile frigorifice pentru transportul mărfurilor sub temperatură controlată. Cu o gamă completă de servicii de finanțare, aprovizionare cu piese de schimb,

contracte de servicii și soluții telematice până la comercializarea vehiculelor second-hand, Schmitz Cargobull își sprijină clienții în optimizarea costului total de proprietate (TCO) și transformarea digitală.

Schmitz Cargobull a fost fondată în 1892 în Münsterland, Germania. Compania de familie produce aproximativ 60.000 de vehicule pe an cu peste 6.000 de angajați și a generat o cifră de afaceri de aproximativ 2,6 miliarde de euro în exercițiul financiar 2022/23.

Rețeaua internațională de producție cuprinde în prezent zece fabrici în Germania, Lituania, Spania, Anglia, Turcia, Slovacia și Australia.



Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks
Sharing the load



2000

Vehicule
Ford Trucks
în România

Oameni
puternici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cuantum de 600 litri



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



SCANIA ÎNFIINȚEAZĂ ERINION – O COMPANIE CARE OFERĂ SOLUȚII DE ÎNCĂRCARE

Pentru a ajuta clienții să treacă la transportul electric, Scania CV AB a format Erinion, o nouă companie specializată în soluții de încărcare private și semi-publice.

Această mișcare strategică va duce la instalarea a 40.000 de noi puncte de încărcare în locațiile clienților și va consolida oferta de mobilitate electrică a Grupului Scania în viitorul ecosistem de transport. Noua companie, Erinion, este fondată de Scania pentru a oferi soluții pentru încărcarea în depozite și destinații, cu scopul de a accelera adoptarea camioanelor electrice, în acord cu scopul Scania de a conduce trecerea la un sistem de transport durabil. Soluțiile oferite de Erinion vor permite clienților să treacă fără probleme la flote cu emisii zero, cu disponibilitate premium. Acesta va fi un factor cheie în îndeplinirea ambiției

declarată de Scania ca 50% din volumul vânzărilor sale în Europa să fie electrice până în 2030.

Încărcarea la depozit și la destinație

Studiile din industrie sugerează că încărcarea în depozite va fi principala sursă de energie atât pentru operațiunile pe distanțe scurte, cât și pentru cele pe distanțe lungi. Ca o completare a rețelelor publice de încărcare, încărcarea în depozite și la destinație oferă infrastructură de încărcare dedicată la depozitul de acasă al clientului sau în alte locații predefinite. Acest lucru are o mulțime de avantaje: programe de încărcare

previzibile care asigură camioane complet încărcate, disponibilitate crescută și, în cele din urmă, eficiență operațională maximă și economii prin costuri de energie previzibile și stabile, care sunt adaptate operațiunilor specifice fiecărui client. Prin furnizarea de costuri de energie previzibile și soluții personalizate pentru operațiunile fiecărui client, încărcarea în depozite și la destinație permite, de asemenea, niveluri și programe optimizate ale puterii de încărcare, îmbunătățind în același timp durata de viață a bateriei și eficiența generală a vehiculului. De asemenea, deoarece încărcarea



În depozite are loc adesea în afara orelor de vârf, acest lucru înseamnă tarife mai mici și mai controlate ale energiei electrice, în timp ce încărcarea la destinație se poate face în timp ce un șofer se odihnește sau livrează bunuri. Cercetările Scania, validate prin programe pilot cu clienții, dezvăluie potențialul de reducere semnificativă a costurilor cu soluțiile îmbunătățite de încărcare. Clienții se pot aștepta la reduceri ale nevoilor de investiții cu până la 50% și economii operaționale de până la 15.000 de euro pe camion în fiecare an.

Soluții personalizate

Astăzi, încărcarea în depozite devine din ce în ce mai avansată. Merge dincolo de furnizarea încărcătoarelor, conexiunilor la rețea și instalației de manipulare. Cu noua companie, clienții Scania vor putea beneficia de software și hardware integrat, precum și de servicii operaționale și asistență.

Soluțiile modulare și construite special pot fi oferite ca model standard de revânzător (cu plăți în numerar) sau ca model hibrid flexibil de stabilire a prețurilor, care permite clienților să combine plățile în avans, leasingul financiar și taxele de rulare pentru servicii și întreținere.

Inițial, noua companie își va stabili prezența pe piață în Suedia, Norvegia, Regatul Unit, Olanda, Franța și Germania. O lansare globală va urma în timp util. Abordarea independentă asigură faptul că întreprinderile de toate tipurile, indiferent de marca vehiculului, pot beneficia de infrastructura de încărcare și de serviciile operaționale ale Erinion. Până în 2030, se estimează că 230.000 de camioane electrice vor circula pe drumurile europene**. Pentru a susține această creștere, Erinion intenționează să instaleze minimum 40.000 de puncte de încărcare în locațiile clienților până

în 2030.

„Cu soluția noastră, clienții se simt liniștiți și se pot concentra asupra activității lor principale, în timp ce o unitate de încărcare specializată se ocupă de hardware-ul, software-ul, finanțarea și serviciile operaționale necesare pentru a opera încărcarea la scară largă, cu o calitate superioară și eficiență a costurilor”, explică Jonas Hernlund, șeful departamentului de energie și infrastructură al Grupului Scania. „În tranziție, sistemul de transport va fi redefinit. Noua noastră companie de soluții de încărcare în depozite este un exemplu excelent de inițiativă care va juca un rol important pentru clienții noștri în viitorul ecosistem de transport atunci când trec la transporturi electrice”, spune Gustaf Sundell, vicepreședinte executiv și șef în cadrul departamentului Ventures and New Business, Grupul Scania.



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.



NOUL VOLVO FH16: MAI MULTĂ PUTERE – MAI PUȚIN COMBUSTIBIL

Noul Volvo FH16 este cel mai puternic camion din Europa, dar și unul foarte eficient din punctul de vedere al consumului de combustibil – poate funcționa 100% cu combustibili regenerabili.

Testele efectuate pe șosea confirmă că noul motor ce echipază FH16 obține o economie de combustibil mai bună cu 5% și emisii mai scăzute, în timp ce produce cu 7% mai mult cuplu – o combinație care crește eficiența și productivitatea pentru cele mai solicitante sarcini de transport.

Noul Volvo FH16: mai multă putere – mai puțin combustibil

Noul Volvo FH16 cu motor D17 adaugă putere cu un consum redus de combustibil.

Motorul D17, complet nou, ce echipază emblematicul model Volvo FH16 a fost conceput pentru cele mai dificile sarcini de transport, pentru a oferi performanțe excepționale și durabilitate.

Comparând noul Volvo FH16 cu motor de 17 l, și putere de 780 CP cu predecesorul său, noul camion oferă un cuplu mărit cu 7%, în timp ce obține un consum de combustibil și emisii poluante cu 5%* mai reduse.

Motorul complet nou este disponibil,

de asemenea, și pentru varianta Volvo FH16 Aero, oferind o și mai bună economie de combustibil, datorită noului design aerodinamic al cabinei.

„Inginerii noștri au reușit să producă

un motor care combină cel mai înalt nivel de cuplu și putere din rândul camioanelor europene, cu o eficiență superioară a consumului de combustibil. Datele vorbesc de la sine – mai mult cuplu și mai multă





putere, cu economii semnificative de combustibil și CO2 reprezintă un rezultat fantastic. Acest lucru înseamnă că toți clienții noștri își pot realiza misiunile de transport mai eficient și cu un grad mai înalt de productivitate”, spune Jan Hjelmgren, Head of Product Management and Quality la Volvo Trucks.

Acest nou motor eficient este un exemplu al eforturilor constante depuse de Volvo Trucks de a reduce consumul de combustibil și emisiile de carbon ale lanțurilor cinematice existente, în paralel cu introducerea de noi tehnologii.

Trei niveluri de putere

Noul motor Volvo de 17 l Euro 6 vine cu trei niveluri de putere: 600 CP, 700 CP și 780 CP. Nivelurile de cuplu au fost crescute la 3.000

Nm, 3.400 Nm și 3.800 Nm în versiunea de top. Cutia de viteze a fost actualizată, pentru a face față cuplului de până la 3.800 Nm, iar

eficiența internă a cutiei de viteze a fost îmbunătățită și mai mult, pe versiunile de 3.000 Nm și 3.400 Nm.



Certificat pentru biocombustibil

Noul motor D17 este certificat să funcționeze pe HVO (Ulei Vegetal Hidrotrat), în toate configurațiile de putere. Versiunea de 700 CP este, de asemenea, certificată pentru funcționarea 100% cu biodiesel (B100).

Modelele Volvo FH16 și FH16 Aero cu noul motor D17 vor fi disponibile pentru comandă de la jumătatea anului 2024, iar producția va începe în a doua jumătate a acestui an.

*rezultatele testelor de pe șosea D17 780 CP față de D16 750 CP, 55 t GCW



E.ON ȘI MAN CONSTRUIESC O REȚEA PUBLICĂ DE ÎNCĂRCARE PENTRU CAMIOANE ELECTRICE ÎN EUROPA

- **Parteneriatul aduce o contribuție importantă la atingerea obiectivelor de reducere a emisiilor grele, a logisticii durabile și a lanțurilor de aprovizionare ecologice**
- **Rețeaua de încărcare pentru camioane electrice include aproximativ 400 de puncte de încărcare în aproximativ 170 de locații din Europa**
- **Cea mai mare rețea publică de încărcare pentru vehicule comerciale electrice de până acum va fi stabilită în Germania, cu aproximativ 125 de locații**
- **Prima locație se va deschide anul acesta – aproximativ 80 de locații vor fi construite până la sfârșitul anului 2025**

E.ON și MAN Truck & Bus fac împreună un pas decisiv înainte, în extinderea infrastructurii de încărcare pentru vehicule comerciale în Germania și Europa. Ca parte a noii lor cooperări, compania energetică și producătorul de vehicule comerciale vor înființa aproximativ 170 de locații cu aproximativ 400 de stații pentru încărcarea publică a camioanelor electrice în întreaga Europă. E.ON și MAN investesc în noile stații de încărcare, care vor fi construite de-a lungul rețelei de servicii existente MAN și vor putea încărca și vehicule

comerciale de la alți producători. Aproximativ 125 de locații sunt planificate doar în Germania. Aceasta va crea cea mai mare rețea publică națională de încărcare pentru vehicule comerciale grele din țară până în prezent. Locații suplimentare sunt construite în Austria, Marea Britanie, Danemarca, Italia, Polonia, Cehia și Ungaria. „Europa și-a propus să reducă emisiile de la vehiculele comerciale grele cu 90% până în 2040. Mobilitatea electrică este cheia centrală pentru atingerea acestui obiectiv”, a spus **Leonhard**

Birnbaum, CEO E.ON.

„Investim masiv pentru a da un impuls decisiv infrastructurii pentru transportul electric de mărfuri grele și pentru a stabili cursul pentru logistică durabilă și lanțuri de aprovizionare ecologice. Aproape toți marii producători își concentrează acum eforturile de dezvoltare pe mobilitatea electrică. Pentru succesul final, avem nevoie de o infrastructură de încărcare performantă, proiectată la scară europeană. Suntem încântați să deschidem calea împreună cu MAN.”



**Alexander Vlaskamp, CEO
MAN Truck & Bus**, adaugă:

„Pentru ca tranziția mobilității să aibă succes, avem nevoie de aproximativ 50.000 de puncte de încărcare pentru vehicule comerciale grele în Europa până în 2030. Ca producător de camioane electrice, desigur, ne aducem contribuția. Sunt încântat că E.ON este acum un partener puternic pentru electrificarea locațiilor noastre de servicii. Punem, astfel, o altă piatră de temelie pentru o rețea publică de încărcare. Totuși, avem nevoie urgentă de sprijinul factorilor de decizie politică pentru a construi această rețea la scară largă.”

Noile locații vor fi situate la bazele de servicii MAN selectate strategic, în principal în zone industriale cu volume mari de camioane sau aproape de autostrăzi. Aceasta înseamnă că încărcarea publică poate fi integrată cu ușurință în operațiunile zilnice. Amplasarea locațiilor este special gândită pentru încărcarea vehiculelor comerciale electrice: aceasta include o facilitate de trecere prin stația de încărcare, astfel încât camioanele și autobuzele să nu fie nevoite să facă manevre. Ori de câte ori este posibil, stațiile sunt instalate în zone separate de operațiunile de servicii

MAN – cu intrări și ieșiri separate pentru zona de încărcare – pentru a asigura accesibilitatea publicului, indiferent de marca vehiculului. În timpul zilei, șoferii beneficiază și de infrastructura existentă, cum ar fi facilitățile sanitare și camerele de recreere.

Locațiile vor fi construite într-un mod modular. Ca prim pas, fiecare locație va fi echipată cu mai multe stații de încărcare de 400 kW. Aceasta va permite unui camion electric mediu să se reîncarce pentru o autonomie de până la 300 de kilometri în aproximativ 45 de minute. Ulterior, locațiile vor fi actualizate la sistemul de încărcare megawatt MCS.

**Angajament trans-industrial
pentru accelerarea extinderii
infrastructurii de încărcare a
camioanelor**

Primele 80 de locații ale noii rețele de încărcare urmează să fie construite până la sfârșitul anului 2025. Sukhjinder Singh, CEO al filialei E.ON, E.ON Drive Infrastructure: „Parteneriatul cu MAN Truck & Bus este un punct de referință cheie pe drumul către un viitor durabil pentru transportul greu. Prin combinarea rețelei extinse de servicii MAN cu expertiza E.ON în infrastructura de încărcare,

stabilim un nou standard pentru electromobilitatea în sectorul vehiculelor comerciale.”

Friedrich Baumann, Membru al Consiliului de Administrație pentru Vânzări și Soluții pentru Clienți la MAN Truck & Bus SE: „Cu noul nostru camion electric, lansăm anul acesta producția în serie a unui vehicul care este potrivit pentru aproape toate aplicațiile. Răspunsul a fost foarte pozitiv. Cu toate acestea, infrastructura de încărcare potrivită va decide în cele din urmă dacă (,) clienții noștri vor trece efectiv de la diesel la propulsia electrică. Sunt, prin urmare, încântat că acum abordăm electrificarea rețelei noastre de servicii împreună cu E.ON.”

Obiectivele politice pentru decarbonizarea transportului în Germania și Europa sunt clare: guvernul german dorește să reducă emisiile de gaze cu efect de seră din traficul greu de mărfuri în Germania cu 55% până în 2030 și să fie neutru din punct de vedere climatic până în 2045. UE a convenit recent să reducă emisiile de CO2 de la vehiculele grele cu 65% până în 2035 și cu 90% până în 2040, comparativ cu nivelurile din 2019. Pe acest fond, industria investește masiv în vehicule și infrastructură.



Electrificarea portofoliului de produse MAN este în plină desfășurare. Primul camion electric gata de producție, cu o autonomie zilnică de până la 800 de kilometri, este în pragul lansării în 2024. Gama de autobuze electrice pentru oraș va fi extinsă cu o actualizare a produsului anul viitor. MAN intenționează, de asemenea, să pună pe drum prima flotă de autocare de test electrice în 2025. Între timp, E.ON, ca furnizor de soluții complete pentru electromobilitate și încărcare, oferă deja acces la o rețea cuprinzătoare de peste 500.000 de puncte de încărcare pentru mașini în toată Europa. Companiile și municipalitățile beneficiază, de asemenea, de infrastructură de încărcare personalizată și strategii de electrificare pentru flotele lor. E.ON își aduce contribuția și în domeniul finanțării, analizei locațiilor și conexiunilor la rețea. Extinderea rețelei și digitalizarea nu sunt doar esențiale pentru viitoarea aprovizionare cu energie regenerabilă, ci și pentru o infrastructură de încărcare eficientă.

Despre E.ON

E.ON este o companie energetică internațională deținută de investitori, cu sediul în Essen, Germania, care se concentrează pe rețele energetice, soluții pentru clienți și vânzări de energie. Ca una dintre cele mai mari companii energetice din Europa, E.ON joacă un rol de lider în modelarea unui viitor durabil, digital și descentralizat al energiei. În acest scop, aproximativ 75.000 de angajați dezvoltă și vând produse și soluții pentru clienți privați, comerciali și industriali. Mai mult de 47 de milioane de clienți achiziționează electricitate, gaze, produse digitale sau soluții pentru mobilitatea electrică, eficiență energetică și protecția climei de la E.ON.

E.ON Drive Infrastructure (EDRI) este un operator de stații de încărcare pan-european aparținând grupului E.ON, care combină dezvoltarea rețelei, construcția și operarea infrastructurii publice de încărcare pentru mașini electrice și vehicule comerciale. EDRI se bazează pe decenii de expertiză în domeniul energiei.

Portofoliul grupului E.ON include, de asemenea, soluții pentru a sprijini clienții privați, companiile și operatorii de flote în tranziția la mobilitatea electrică. E.ON și-a propus să devină unul dintre principalii operatori de infrastructură de încărcare din Europa până în 2030.

Despre MAN Truck & Bus

MAN Truck & Bus este unul dintre cei mai importanți producători europeni de vehicule comerciale și furnizori de soluții de transport, cu vânzări anuale de aproximativ 14,8 miliarde de euro (2023). Portofoliul său de produse include furgonete, camioane, autobuze, motoare diesel și pe gaz, precum și servicii pentru transportul de pasageri și mărfuri. MAN vede propulsia electrică pentru vehicule comerciale ca un factor decisiv pe calea către o mobilitate fără emisii locale și prietenoasă cu clima. MAN Truck & Bus este membru al TRATON GROUP și are aproximativ 33.000 de angajați la nivel mondial.



IVECO, PLUS, DM-DROGERIE MARKT ȘI DSV VOR ÎNCEPE UN PROGRAM PILOT DE CONDUCERE AUTOMATIZATĂ ÎN GERMANIA

- Testul va fi efectuat cu un camion IVECO echipat cu tehnologia PlusDrive®
- Noul vehicul proiectat pentru producția de serie va fi integrat în operațiunile curente ale dm-drogerie markt pentru ca, împreună cu DSV, să testeze și să demonstreze îmbunătățirea siguranței și eficienței pe șosea

IVECO, marca de vehicule comerciale a Iveco Group, și Plus au anunțat, în luna iulie 2024, împreună cu dm-drogerie markt -cea mai mare companie de vânzare cu amănuntul de produse de îngrijire personală și a locuinței din Europa- și DSV -unul dintre cei mai importanți furnizori de servicii de transport și logistică din lume- începerea proiectului pilot de camioane semi-automate în Germania.

După mai multe luni de testare riguroasă și validare, programul va utiliza un nou design de producție al autocamionului IVECO S-Way echipat cu software-ul Plus de conducere automatizată, PlusDrive®, supervizat de șofer. Acest lucru aduce IVECO S-Way echipat cu PlusDrive cu un pas mai aproape de începerea producției de serie.

Testul se desfășoară pe ruta dintre centrul de distribuție dm din Waghäusel și centrul de distribuție DSV din Gernsheim. În prima fază, șoferii de la IVECO vor efectua testul și vor fi însoțiți de șoferii DSV în cadrul procesului de instruire.

Prin livrarea de mărfuri pentru un client expeditor, programul va permite colectarea de date cât mai reale din activitatea curentă, privind beneficiile

operaționale ale IVECO S-Way cu PlusDrive. Beneficiile demonstrate în cadrul altor procese de implementare a PlusDrive de către clienți la nivel global includ reducerea oboselei șoferilor, îmbunătățirea siguranței rutiere și creșterea eficienței consumului de combustibil, care la rândul său reduce și emisiile de carbon. Toți acești factori conduc, în cele din urmă la o reducere a costului total de proprietate pentru flote. Programul va valida, de asemenea, nivelul de maturitate al ultimei generații IVECO S-Way echipat cu PlusDrive, care a fost optimizată pentru producția de serie și furnizarea de funcții de conducere automată de înaltă performanță. În designul optimizat, au fost integrați senzori de înaltă performanță, iar lidar este opțional pentru sistemul de percepție centrat pe câmpul de pe PlusDrive. PlusDrive continuă să ofere funcții de conducere automatizată, de centrare pe banda de circulație, manevrabilitate în intersecții, fuziuni pe bandă, schimbări de bandă inițiate de șofer sau sugerate de sistem, asistență în ambuteiaje și ghidare, toate sub supravegherea șoferului. DSV și dm-drogerie markt lucrează în parteneriat din 1986 și dezvoltă

împreună, de ani de zile, soluții avansate în cadrul lanțurilor lor de aprovizionare. În 2021, DSV și dm au semnat împreună o declarație de intenție pentru a promova în continuare proiecte inovatoare și durabile. Prin testarea acestei tehnologii, ambele companii își consolidează încă o dată parteneriatul de succes în dorința comună de inovare și orientare spre viitor.

DSV și dm sunt primele companii din Germania care testează soluția de asistență semi-autonomă a șoferului pentru camioane în Europa.

„Demararea acestui proiect va aduce o contribuție semnificativă la confortul și siguranța șoferilor și va garanta că lanțurile noastre de aprovizionare funcționează mai facil și cu un plus de fiabilitate. Scopul nostru inițial în ceea ce privește acest camion cu tehnologie ce permite automatizarea este de a lucra cu partenerii noștri pentru a obține informații relevante despre potențialul pe care utilizarea acestor camioane îl oferă pentru dm în operațiunile curente”, a declarat Christian Bodi, Managing Director dm responsabil cu logistica. „Un viitor în care ne dorim să reducem amprenta de carbon necesită inovații

NAE ALEXANDRU



EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





tehnologice diferite pentru situații de utilizare diferite. Suntem încântați să începem acest proiect pilot, astfel încât să putem evalua prin propriile noastre date și operațiuni modul în care camioanele automatizate de ultimă generație de la IVECO și Plus se pot integra în viitoarea noastră flotă de opțiuni de transport durabile", a declarat Peter Matthiesen, Senior Director, Head of Group Innovation and Truck Technology la DSV.

Marco Liccardo, Chief Technology & Digital Officer, Iveco Group, a declarat: „Datele și feedback-ul colectat de la partenerii noștri sunt esențiale pentru a ne ajuta să creăm produse inovatoare și durabile pe care clienții le apreciază. Colaborarea noastră cu dm, DSV și Plus la acest program pilot ne aduce mai aproape de realizarea unor vehicule comerciale extrem de automatizate, bazate pe inovație și cu siguranță sporită. Suntem încântați să contribuim la îmbunătățirea flotelor de camioane ale partenerilor cu potențialul fără precedent al acestor vehicule de nouă generație.”

„Această nouă etapă în procesul de producție al modelului S-Way echipat cu PlusDrive a rezultat din colaborarea strânsă și continuă dintre echipele Plus și IVECO. Suntem încântați să demonstrăm capacitățile și maturitatea software-ului nostru de conducere autonomă în acest program pilot pentru DSV și dm și să începem să ne pregătim pentru producția de serie”, a adăugat Shawn Kerrigan, Chief Operating Officer și Co-Fondator la Plus.

Despre dm-drogerie markt

Peste 80.000 de persoane lucrează la dm-drogerie markt în peste 4.000 de magazine din întreaga Europă. În cele

14 țări europene actuale, dm a generat vânzări de 15,9 miliarde de euro în anul financiar 2021/2022. În ultimul exercițiu financiar 2022/2023, aproximativ 51.000 de angajați dm din Germania au generat vânzări de 11,4 miliarde de euro. dm a fost din nou votată cea mai populară farmacie de către clienți în sondajul Kundenmonitor 2023. dm lucrează constant pentru a îmbunătăți procesele din cadrul companiei și pentru a se ridica la înălțimea responsabilității sale pentru dezvoltarea durabilă.

Despre DSV

DSV A/S este un furnizor global de servicii de transport și logistică cu sediul central în Høvedhusene (Danemarca), care oferă soluții profesionale complete pentru toate serviciile de transport modern și logistică de depozitare. Cu sucursale și birouri proprii, DSV este activ în peste 80 de țări și pe șase continente.

Despre IVECO

IVECO este marca Iveco Group N.V. (EXM: IVG) care proiectează, produce și comercializează o gamă largă de vehicule comerciale ușoare, medii și grele, camioane off-road și vehicule potrivite pentru orice tip de caroserie. Aceasta își inovează și își extinde constant portofoliul de produse pentru a oferi fiecărui client vehiculul care se potrivește exact misiunii sale. Oferta sa completă este concepută în jurul nevoilor șoferului, pentru a oferi o experiență excelentă, cu accent pe siguranță și confort. O gamă largă de servicii digitale avansate, bazate pe conectivitate, dezvoltate pentru a ajuta proprietarii de flote să își administreze eficient flota, consolidează soluția completă de transport a IVECO. IVECO își urmărește strategia de

decarbonizare printr-o abordare multienergetică care include dezvoltarea în continuare a bio-metanului, a bateriilor electrice și a tehnologiilor cu celule de combustibil.

IVECO operează 7 uzine de producție și 8 centre de cercetare și dezvoltare. Se bazează pe 3.500 de puncte de vânzare și servicii în peste 160 de țări, care garantează asistență tehnică oriunde se află la lucru un vehicul IVECO.

IVECO conduce pe drumul schimbării, alimentând transformarea industriei transporturilor, propulsată de ambiția de a fi cel mai de încredere partener și jucător full-line pentru clienții săi.

Despre Plus

Plus este un furnizor global de soluții software pentru conducerea autonomă, care variază de la software-ul de percepție bazat pe inteligență artificială PlusVision™ la sistemele de siguranță de ultimă generație, PlusDrive® extrem de automatizat și SuperDrive™ fără șofer. Cu sediul central în Silicon Valley, California, cu operațiuni în SUA, Europa și Australia, Plus este desemnată de Forbes drept unul dintre cei mai buni angajatori de startup-uri din America și de Fast Company drept una dintre cele mai inovatoare companii din lume. Platforma deschisă pentru autonomie a Plus echipează deja vehicule utilizate comercial în prezent. Parteneri precum Bosch, dm-drogerie markt, DSV, IVECO, Luminar, Nikola, Scania/ MAN/ Navistar din TRATON GROUP și Transurban colaborează cu Plus pentru a accelera soluțiile de transport de generație următoare.

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.





SCHMITZ CARGOBULL A CUMPĂRAT ATLANTIS GLOBAL SYSTEM

Schmitz Cargobull își consolidează poziția pe piață prin achiziționarea unui pachet majoritar de acțiuni în Atlantis Global System, specialistul spaniol în telematică pentru logistica refrigerată.

Schmitz Cargobull AG a achiziționat un pachet majoritar de acțiuni în Atlantis Global System (AGS), principalul producător spaniol de soluții telematică pentru monitorizarea și întreținerea lanțului frigorific. Cu soluțiile sale telematică inovatoare, AGS este reprezentată în majoritatea celor 50 de companii de top din Spania pentru transportul mărfurilor cu temperatură controlată. Prin această achiziție, Schmitz Cargobull, cel mai mare producător european de semiremorci, va continua să-și consolideze poziția de lider pentru cele mai moderne sisteme telematică pentru semiremorcile frigorifice, împreună cu AGS sistem care îndeplinește cele mai înalte cerințe în transportul frigorific și de-a lungul întregului lanț frigorific.

Sistemul telematic AGS pentru datele de refrigerare în timp real va fi disponibil imediat pentru toate semiremorcile frigorifice Schmitz Cargobull produse la uzina din Zaragoza. Datele din sistemul

telematic TrailerConnect®, pe care Schmitz Cargobull le integrează standard în toate semiremorcile sale, vor fi, de asemenea, disponibile pe platforma telematică AGS. La cererea clientului, datele telematică din sistemul AGS vor fi disponibile în portalul Schmitz Cargobull TrailerConnect®. Atlantis Global System, AGS, va rămâne un specialist independent în lanțul frigorific în cadrul Grupului Schmitz Cargobull și va continua să opereze independent pe piață pentru a asigura cel mai bun serviciu pentru clienți. Fondatorul Rafael del Pino, care va continua ca CEO al AGS, explică: „Parteneriatul cu Schmitz Cargobull este un pas important pentru a consolida și a dezvolta în continuare soluțiile dezvoltate de AGS în Spania. Oferă o mare oportunitate de a promova noi produse și de a dezvolta în continuare soluții avansate de gestionare a flotelor.”

Cea mai inteligentă și mai

bine conectată semiremorcă frigorifică de pe piață

Semiremorcile frigorifice Schmitz Cargobull au deja cea mai bună conexiune globală de pe piață și, în combinație cu tehnologia dezvoltată de AGS, va permite, de asemenea, integrarea semiremorcii în sistemul logistic al clientului. O imagine de ansamblu îmbunătățită asupra întregului lanț frigorific o deosebește de concurență.

Pentru a sărbători cooperarea, Schmitz Cargobull și AGS oferă un pachet special de bun venit pentru clienții din Spania. Împreună cu caroseria frigorifică Schmitz Cargobull, telematică TrailerConnect® și termograful inteligent AGS vor fi combinate cu unități de refrigerare de la Schmitz Cargobull și alți producători. Pachetul complet va fi fabricat și instalat la noua uzină Schmitz Cargobull din Zaragoza, cu Schmitz Cargobull asumându-și responsabilitatea completă pentru o integrare fără probleme.



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**



Expansiune globală

Schmitz Cargobull a stabilit reperi importante în anul financiar 2023/24: deschiderea noii uzine din Zaragoza; alianța strategică cu producătorul austriac de remorci ușoare Berger; deschiderea de noi locații în Georgia și Kazahstan; și intrarea cu succes pe piața din SUA cu unitățile de refrigerare pentru transport Schmitz Cargobull sunt câteva dintre reperatele care contribuie la creșterea grupului. Aceste dezvoltări sunt acum completate de deținerea majoritară a AGS. Sublinează angajamentul continuu al companiei pentru excelență și expansiune globală, consolidându-și poziția de jucător global în sectorul transporturilor.

Despre Schmitz Cargobull

Schmitz Cargobull este liderul european în producția de semiremorci pentru mărfuri cu temperatură controlată, mărfuri generale și mărfuri în vrac și un pionier în soluții digitale pentru servicii de remorci și conectivitate îmbunătățită. Compania produce, de asemenea, mașini de refrigerare pentru semiremorci frigorifice pentru transportul mărfurilor cu temperatură controlată. Cu o gamă completă de servicii, de la finanțare, aprovizionare cu piese de schimb, contracte de servicii și soluții telematică, până la comerțul cu vehicule second-hand, Schmitz Cargobull sprijină clienții în optimizarea costului total de deținere (TCO) și transformarea digitală. Schmitz Cargobull a fost fondată în 1892 în Münsterland, Germania. Compania de familie produce aproximativ 60.000 de vehicule pe an cu peste 6.000 de angajați și a generat o cifră de afaceri de aproximativ 2,6 miliarde de euro în anul financiar 2022/23.

Rețeaua internațională de producție cuprinde în prezent zece uzine în Germania, Lituania, Spania, Anglia, Turcia, Slovacia și Australia.

Despre AGS, Atlantis Global System

O companie spaniolă care a stabilit un reper în dezvoltarea industriei frigorifice. Fondată în 2004 de Rafael del Pino din Almeria, Atlantis Global System, S.L.U. (AGS) și-a început activitatea cu dezvoltarea soluțiilor de gestionare și control telematic al vehiculelor de transport de mărfuri folosind dispozitive de urmărire GPS. De-a lungul istoriei sale de 20 de ani, AGS a continuat să inoveze pentru a integra tehnologii și servicii care să răspundă nevoilor clienților săi și depozitelor frigorifice din centrele de distribuție alimentară și/sau farmaceutică.

În 2011, AGS a prezentat primul termograf digital telematic, care poate monitoriza temperatura mărfurilor în timp real. Noul dispozitiv a inclus, de asemenea, inovația că poate fi utilizat nu doar în vehicule, ci și în camerele frigorifice ale centrelor de distribuție pentru alimente și/sau medicamente.

În 2013, AGS a obținut certificarea pentru utilizarea Modulului D în fabricarea termografului său digital telematic, Conecta+ Termotel, și un an mai târziu compania și-a mutat facilitățile în Parcul Științific și Tehnologic din Almeria.

În 2015, soluțiile profesionale AGS pentru transport și depozitare frigorifică în centrele de distribuție au fost certificate conform Anexei 11 a „Ghidului de Bună Practică de Fabricație pentru Produse Medicinale Umane și Veterinare” cerut de Ministerul Sănătății. Un an mai târziu, în 2016, compania a

fost onorată cu Premiul Andalucía Excelente.

În 2017, AGS lansează AGS Termotel S, primul termometru digital telematic modular cu scopul de a face gestionarea și întreținerea și mai ușoară pentru utilizator. În cazul unei defecțiuni, de exemplu, doar modulul deteriorat trebuie reparat sau înlocuit, în timp ce restul sistemului rămâne complet funcțional. În plus, acest proces poate fi realizat de către utilizatorul însuși. Noul Termotel S are, de asemenea, o eficiență energetică îmbunătățită (cea mai scăzută din segmentul său).

În 2021, a lansat pe piață o nouă generație de soluții care a reprezentat un salt major pentru industria frigorifică. Noul produs de vârf de la AGS este termograful compact digital Conecta+ ITS Compact, care are o opțiune de echipament pentru utilizare independentă și portabilă. ITS Compact combină înregistratorul de temperatură și electronica senzorului într-un singur dispozitiv ultra-compact și poate fi utilizat atât în vehiculele care transportă mărfuri, cât și în camerele frigorifice ale centrelor de distribuție unde sunt stocate.

Astăzi, tehnologia AGS oferă acoperire telematică în toată Europa și Africa de Nord, având o bază de clienți mare și prestigioasă pe piața spaniolă. De-a lungul anilor, clienților companiei din industria alimentară li s-au alăturat firme de servicii, macarale, servicii de depanare, companii de livrare de colete, flote comerciale și companii din sectorul farmaceutic care necesită această tehnologie pentru depozitarea optimă a medicamentelor lor.

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



PROIECT. TRANSPORTATORII VOR AVEA UN AJUTOR DE STAT DE 20 DE BANI LA LITRUL DE MOTORINĂ

Scumpirea carburanților, generată în principal de majorarea accizei de la 1 iulie 2024, impune modificări legislative. Ministerul Finanțelor propune, într-un proiect de HG, creșterea ajutorului de stat acordat unor anumite categorii de agenți economici pentru achiziția de motorină.

Ajutorul de stat pentru motorină crește de la 13 bani per litru la 20 de bani per litru, în contextul majorării prețurilor combustibililor, propune un proiect de lege al MF. Măsura compensării cu 13 bani per litru fusese luată în februarie 2024, pe fondul protestelor agricultorilor și transportatorilor.

Cine ia bani?

„Măsura identificată și propusă constă în majorarea sumei restituite de la 13 bani pe litru la 20 bani pe litru de motorină achiziționată și se aplică operatorilor de transport rutier, licențiați în România, care desfășoară activități de:

- transport rutier de mărfuri în cont propriu sau contra cost, cu autovehicule ori ansambluri de vehicule articulate destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri și cu o greutate brută maximă autorizată de cel puțin 7,5 tone;
- transport de persoane, regulat sau ocazional, cu excepția transportului public local de persoane, cu un autovehicul din categoria M2 ori M3, definit în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului

din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.

Compensarea creșterii accizei la motorină se aplică și transportatorilor eligibili care au depus cereri de compensare a creșterii accizei la motorină, cereri aflate în analiză la data intrării în vigoare a proiectului de act normativ.”, arată proiectul de act normativ.

Autorii spun că măsura este necesară ” pentru a evita creșterea prețurilor la transportul rutier de mărfuri și persoane și implicit a majorării prețurilor pentru alte produse și servicii, constatându-se o perturbare a lanțurilor de aprovizionare ce afectează mai multe sectoare economice, pe de o parte, cât și pentru preîntâmpinarea unei posibile reorientări a transportatorilor în efectuarea alimentării cu carburant a mijloacelor de transport în alte state, pe de altă parte, precum și pentru aprobarea unor măsuri fiscal – bugetare,

este necesar ca Guvernul României să aprobe modificarea și completarea actului normativ în vigoare.”

LEGEA, cum a fost propusă de Ministerul de Finanțe

Hotărâre a Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr.153/2024 privind instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru compensarea creșterii accizei la motorina utilizată drept combustibil pentru motor în temeiul dispozițiilor art. 108 din Constituția României, republicată, Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. I. Hotărârea Guvernului nr. 153/2024 privind instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru compensarea creșterii accizei la motorina utilizată drept combustibil pentru motor publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 153 din 23 februarie 2024, se modifică după cum urmează:

- La articolul 5, alineatele (1) și (2) se modifică și vor avea următorul cuprins: „(1) - Nivelul redus al accizei prevăzut



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



la art. 1 alin. (1) este de: a) 1.650,95 lei/1.000 litri, până la data de 30 iunie 2024 inclusiv;

b) 1.983,85 lei/1.000 litri, în perioada 1 iulie 2024 - 31 decembrie 2024 inclusiv. (2) - Valoarea ajutorului de stat acordat pentru compensarea creșterii accizei la motorină este de 20 bani pe litrul de motorină achiziționată”.

Art. II. Prevederile Art. I se aplică și cererilor de compensare a creșterii accizei la motorină aflate în curs de analiză la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri.

PRIM - MINISTRU ION-MARCEL CIOLACU

Nota de Fundamentare

Motivul emiterii actului normativ

2.1 Sursa proiectului de act normativ
În vederea susținerii mediului de afaceri, în actualul context generat de creșterea accizei la motorină se impune modificarea actului normativ în vigoare, respectiv H.G. nr. 153/2024 privind instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru compensarea creșterii accizei la motorina utilizată drept combustibil pentru motor.

2.2 Descrierea situației actuale
Pentru a evita creșterea prețurilor la transportul rutier de mărfuri și persoane și implicit a majorării prețurilor pentru alte produse și servicii, constatându-se o perturbare a lanțurilor de aprovizionare ce afectează mai multe sectoare economice, pe de o parte, cât și pentru preîntâmpinarea unei posibile reorientări a transportatorilor în efectuarea alimentării cu carburant a mijloacelor de transport în alte state, pe de altă parte, precum și pentru aprobarea unor măsuri fiscal - bugetare, este necesar ca Guvernul României să aprobe modificarea și completarea actului normativ în vigoare.

În concluzie, costurile de operare ale transportatorilor depind în mare măsură de prețurile combustibililor. Structura costurilor poate varia în funcție de specificul companiei de transport, regiunea geografică și tipul de marfă transportată. De asemenea, fluctuațiile de preț la motorină, schimbările de

reglementări în domeniu și condițiile de piață influențează în mod direct costurile de transport.

Menționăm că, la acest moment, au fost depuse la A.R.R. cereri de compensare a creșterii accizei la motorină, cereri aflate în analiză, fără a fi emise decizii de aprobare a acestor cereri.

Emiterea deciziilor de aprobare a cererilor de compensare a creșterii accizei la motorină se va realiza după publicarea în Monitorul Oficial Partea I al prezentului proiect de act normativ.

2.3 Schimbări preconizate

În vederea respectării nivelului minim din Directiva 2003/96/CE privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității, astfel cum este specificat la art. 7 alin. (2) din această directivă, se propune ca valoarea ajutorului de stat acordat pentru compensarea creșterii accizei la motorină să fie de 20 de bani pe litrul de motorină achiziționată.

Corelativ, pentru respectarea prevederilor art. 1 alin. (1) din HG nr. 153/2024, potrivit căruia schema de ajutor de stat se instituie sub forma restituirii sumelor reprezentând diferența dintre nivelul standard al accizelor și nivelul redus al accizelor stabilit prin HG nr. 153/2024, este necesară modificarea corespunzătoare a nivelului redus al accizelor.

Nivelul redus al accizei propus la art. 5 alin. (1) lit. a) a fost obținut prin diferența dintre nivelul standard al accizei la motorină aplicat până la data de 30 iunie 2024, inclusiv și valoarea ajutorului de stat pentru compensarea creșterii accizei la motorină propusă prin proiectul de hotărâre, exprimat în lei pe mia de litri.

Nivelul redus al accizei propus la art. 5 alin. (1) lit. b) a fost obținut prin diferența dintre nivelul standard al accizei la motorină aplicat în perioada 1 iulie 2024 - 31 decembrie 2024, inclusiv și valoarea ajutorului de stat pentru compensarea creșterii accizei la motorină propusă prin proiectul de hotărâre, exprimat în lei pe mia de litri.

Ce se propune?

Măsura identificată și propusă constă în majorarea sumei restituite de la 13 bani pe litru la 20 bani pe litru de motorină achiziționată și se aplică operatorilor de transport rutier, licențiați în România, care desfășoară activități de:

a) transport rutier de mărfuri în cont propriu sau contra cost, cu autovehicule ori ansambluri de vehicule articulate destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri și cu o greutate brută maximă autorizată de cel puțin 7,5 tone;

b) transport de persoane, regulat sau ocazional, cu excepția transportului public local de persoane, cu un autovehicul din categoria M2 ori M3, definit în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.

Compensarea creșterii accizei la motorină se aplică și transportatorilor eligibili care au depus cereri de compensare a creșterii accizei la motorină, cereri aflate în analiză la data intrării în vigoare a proiectului de act normativ.

Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ

Prin implementarea măsurii, transportatorii vor putea compensa partea creșterii la motorină, ceea ce va permite menținerea costurilor de transport.

3.2 Impactul social

Nu este cazul.

3.3 Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

3.4 Impactul macroeconomic

Nu este cazul.

3.4.1 Impactul asupra

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](https://www.facebook.com/TIRMagazin)



economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici

Nu este cazul.

3.4.2 Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat

Ajutorul de stat se acordă cu respectarea legislației comunitare în domeniul ajutorului de stat și, ca urmare, nu există o denaturare semnificativă a mediului concurențial.

3.5 Impactul asupra mediului de afaceri

Această măsură de ajutor de stat are un impact pozitiv asupra mediului de afaceri în sensul diminuării diferențelor de preț înregistrate la motorină în România față de statele membre UE

3.6 Impactul asupra mediului înconjurător

Nu e cazul.

3.7 Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării

Nu e cazul.

3.8 Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile

Nu e cazul.

Ajutorul de 13 bani, aprobat după greva transportatorilor

Ministerul Finanțelor a anunțat, la începutul anului, o schemă de ajutor de stat pentru compensarea creșterii prețului la combustibil, pentru a veni în sprijinul operatorilor de transport rutier. Un proiect de Hotărâre de Guvern a fost supus dezbaterii publice. Valoarea ajutorului este de 13 bani pe litrul de combustibil și se acordă până la 31 decembrie 2024.

„Ajutorul de stat va fi acordat sub forma unui grant acordat operatorilor economici licențiați în România, care desfășoară activități de transport rutier de mărfuri în cont propriu sau contra cost și transport de persoane”, a

anunțat, Ministerul Finanțelor, într-un comunicat de presă la 9 februarie. Potrivit documentului citat, bugetul schemei de ajutor de stat este de 180 de milioane de lei pentru un număr estimat de 4000 de operatori economici. „Sunt tot mai multe firme de transport care nu au posibilitatea absorbției creșterii costurilor de operare, presiunea prețului la carburant aducând costuri suplimentare imediate care pot determina insolvența sau chiar falimentul.

Este o măsură temporară de sprijin, în contextul în care, în imaginea de ansamblu, ele sunt interconectate cu alte sectoare economice, cum sunt producția, comerțul, agricultura și turismul. Este un mod prin care, indirect, facilităm transportul materiilor prime, produselor finite, echipamentelor și persoanelor, pentru a asigura funcționarea eficientă a întregii economii. Avem o viziune clară în a construi scheme pentru investiții care să stimuleze dezvoltarea și să susțină progresul economic.

Însă, în același timp, trebuie să recunoaștem importanța echilibrului și a abordării integrate, acolo unde putem lua decizii care generează efect multiplicator”, a explicat ministrul Marcel Boloș.

Cine e eligibil?

Potrivit datelor transmise de către oficialii ministerului, sunt eligibili pentru compensarea creșterii accizei la motorină operatorii economici care îndeplinesc cumulativ la momentul depunerii cererii de compensare a creșterii accizei la motorină, următoarele condiții:

- a) dețin licență comunitară eliberată în România;
- b) dețin cel puțin un vehicul eligibil;
- c) nu sunt declarați inactivi potrivit prevederilor Legii nr.207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, sau nu se află în inactivitate temporară, înscrisă în registrul comerțului, potrivit legii;

d) nu beneficiază de alte compensații pentru activitatea de transport desfășurată cu vehiculele eligibile, cu excepția celor care efectuează transport public local de persoane;

e) nu au fost emise împotriva lor decizii de recuperare a unui ajutor de stat sau, în cazul în care asemenea decizii au fost emise, acestea au fost executate conform prevederilor legale în vigoare;

f) alimentează vehiculele eligibile de la stațiile de distribuție ale operatorilor economici înregistrați potrivit Legii nr.227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, în calitate de comercianți en détail de produse energetice sau de la parteneri contractuali care au ca furnizori stațiile de distribuție anterior menționate, utilizând un card de gestiune a alimentărilor sau un inel emițător/receptor sau din rezervoarele pentru consum propriu deținute la punctele lor de alimentare sau de parteneri contractuali care dețin rezervoare, prin intermediul unor dispersoare electronice pentru distribuție.

Ministerul Finanțelor anunță că operatorul economic poate depune o cerere de compensare a creșterii accizei la motorină pentru un trimestru calendaristic, în primele 30 zile ale trimestrului următor celui pentru care se solicită plata ajutorului de stat.

„Se poate solicita ajutor de stat pentru toate vehiculele eligibile deținute în cursul trimestrului pentru care se solicită compensarea, în baza unei cereri de compensare, depusă la Autoritatea Rutieră Română, începând cu prima zi a trimestrului următor celui pentru care se emite cu 30 de zile lucrătoare înaintea publicării în Monitorul Oficial a prezentei hotărâri”, a mai precizat Ministerul Finanțelor. Instituția anunță că Ministerul Finanțelor, Agenția Națională de Administrare Fiscală și Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, vor încheia un protocol de colaborare pentru transmiterea informațiilor referitoare la operatorii economici, necesare pentru evaluarea cererii.



BULGARIA

PODUL PRIETENIEI ȘI VALEA OLTULUI, ÎNCHISE. ȘOFERII DE CAMION, PE AVARII

Două restricții apărute peste noapte au făcut și fac viața șoferilor de camion un coșmar.

Valea Oltului, plămânul transporturilor rutiere din România, a fost închisă într-un gest fără precedent. Restricția a fost necesară pentru tăierea unor copaci care să facă loc autostrăzii Sibiu - Pitești, care va fi gata după 2028. A doua restricție, care va dura luni de zile, a fost impusă de partea bulgară pe Podul Prieteniei Ruse-Giurgiu. În ambele cazuri, șoferii -și mai ales cei de camion- înregistrează imense întârzieri și au mari timpi de așteptare.

Închid 100 de km pentru lucrări pe doar 8 km

Pe 5 iulie 2024, ministrul Sorin Grindeanu și șeful CNAIR au explicat de ce e nevoie să oprești circulația pe 100 de km între Sibiu și Pitești pentru lucrări de tăiere a copacilor pe o porțiune de 8 km.

Secțiunea de autostradă Boița-Cornetu va intra în pregătiri de către constructori. Vor fi defrișați circa 20.000 de copaci, pe o lungime de aproximativ 8 km. Ministrul Transporturilor Sorin Grindeanu și șeful CNAIR, Cristian Pistol, au fost prezenți în teren, unde au susținut și o conferință





de presă referitoare la restricțiile care vor fi impuse pe această rută, precum și care vor fi traseele ocolitoare. Șoferii care vor tranzita Valea Oltului vor avea parte de restricții de circulație, timp de 31 de zile de acum înainte, anunțau ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu și șeful CNAIR, Cristian Pistol. Lucrările care vor începe pentru continuarea Autostrăzii Pitești-Sibiu vor impune aceste inconveniente pentru care ministrul Grindeanu spune că nu sunt negociabile, dacă vrem să avem autostrăzi: „Construcția de autostrăzi nu este negociabilă”, motiv pentru care își asumă absolut orice lucru care derivă din acest demers. Șeful CNAIR, Cristian Pistol, a detaliat care va fi perioada în care se va putea circula pe această rută: "V-am explicat, există două ferestre, două intervale pentru care se va permite circulația. Păi, pentru invers, de la 16.30 la 17 după-amiază, astea sunt intervalele deschise. Pe de altă parte, gândiți-vă că noi prin această restricție nu obțurăm niciun drum, nu obțurăm o legătură practic între Sibiu și Lazaret. Eu vorbesc așa de o închidere parțială, deci nu este închidere totală. Este închis de la șase dimineața la ora douăzeci seara după ora douăzeci seara sau ultimele două ore de la șase seara la ora opt seara. Sunt folosite, așa cum s-a spus și mai devreme, de către de către companie pentru a curăța tot carosabilul pentru a fi în siguranță, tot astfel încât să poată fi dat drumul la trafic în după ora douăzeci. Ca să facem aceste autostrăzi avem nevoie de aceste restricții o lună de zile, nenegociabil. Noi avem și vom urmări la maxim lucrările."

Grindeanu monitorizează

Ministrul Grindeanu dă asigurări că va sta cu ochii pe constructorul turc care va executa lucrarea, astfel încât acele 31 de zile de restricții să fie

folosite la maxim: "Vorbim de 24.000 de autovehicule care tranzitează zona; o medie zilnică anuală. Colegii mei de la CNAIR au atenționat compania că vor fi monitorizați astfel încât aceste 30-31 de zile să fie folosită la maxim. E, dacă vreți, soluția pentru a construi și pentru a face autostrăzi în România. Încă o dată știu de acest disconfort, doar că dacă vrem să avem autostrăzi, atunci trebuie să facem aceste lucrări absolut necesare. Nu s-au inventat altcumva lucrurile deocamdată. În lumea aceasta, dacă vorbim de rutele de transport, în principal sunt cele care au fost identificate de colegii mei pentru traficul de marfă, cu precădere și vorbesc aici la autostrada A3 până la Pitești, după care avem posibilitatea să intrăm până la Ploiești, mă scuzați. De la Ploiești putem intra pe DN1 sau pe DN1 A până la Brașov vom ridica restricțiile în timpul săptămânii, de marți până joi pe DN1 între Ploiești și Brașov, iar după aceea de la Brașov se poate continua pe DN1 până la Veștem." La rândul său, șeful CNAIR, Cristian Pistol, a venit în completare cu informațiile legate de rutele ocolitoare pe care șoferii le vor putea folosi în acest interval. De asemenea, CNAIR a publicat și un comunicat detaliat cu aceste informații. "Aceasta este o rută, altă rută care am identificat-o este pe Valea Jiului. DN66. Da, iar posibilități de ridicare a restricțiilor am efectuat în momentul de față, de luni, am ridicat restricțiile la o bandă pe DN73, pe sectorul Rucăr-Bran, astfel încât să nu se mai circule alternativ pe perioada acestei luni. Toate rutele de transport vor fi date astăzi publicității printr-un comunicat de presă pe care îl vom emite după această conferință."

Care sunt rutele alternative

Rutele ocolitoare ale Văii Oltului (DN7) în perioada defrișării versantului! În perioada 08.07 - 09.08.2024, pentru executarea lucrărilor de defrișare a versantului aflat în zona de protecție a DN7, pe sectorul cuprins între km 242+600 și km 250+000 se va institui măsura de închidere a circulației rutiere zilnic în intervalul orar 06:00 – 20:00, aceasta urmând a se desfășura pe următoarele rute ocolitoare:

Variante propuse pentru autovehiculele cu MTMA > 7,5 tone aflate în tranzit:

- Pentru relația București – Veștem (Sibiu) și retur:
București → A3 → Ploiești → DN1A → Brașov → DN 1 → Veștem – intersecție cu DN 7
- Pentru relația Pitești – Brașov și retur:
Pitești → DN73 – A3 → Râșnov → Brașov
- Pentru relația București – A1 Simeria (precum și zonele de vest, centru și nord ale țării) și retur:
București → A1 → Pitești → DN7 → Râmnicu Vâlcea → DN67 → Târgu Jiu → DN66 → Simeria → Nod Rutier Simeria A1
Totodată pentru această relație sunt propuse și următoarele variante alternative:
București → A1 → Pitești → DN65 – DEX12 → Craiova → DN6 → Filiași → DN66 → Târgu Jiu → DN66 → Simeria → Nod Rutier Simeria A1
București → A1 → Pitești → DN65 – DEX12 → Craiova → DN6 → Dr. Tr. Severin → DN6 → Lugoj → A6 → Nod Rutier Lugoj A1
București → DN6 → Alexandria → DN6 → Craiova → DN6 → Filiași → DN66 → Târgu Jiu → DN66 → Simeria → Nod Rutier Simeria A1
București → DN6 → Alexandria → DN6 → Craiova → DN6 → Dr. Tr. Severin → DN6 → Lugoj → A6 → Nod Rutier Lugoj



A1
Circulația vehiculelor rutiere între Râmnicu Vâlcea și punctul de lucru de la km 242 + 600, precum și între Sibiu/Boița și punctul de lucru de la km. 250 + 000 se va desfășura pe DN7 conform reglementărilor legale în vigoare. Pentru autovehiculele cu MTMA < 7,5 tone pot fi utilizate ca variante de ocolire drumurile naționale și județene din proximitatea sectorului închis circulației pe DN7.

Când se ridică restricțiile?

În intervalele orare 7:30 – 8:00 și 16:30 – 17:00 executantul lucrărilor va ridica temporar măsura de închidere a traficului, pentru a permite tranzitarea sectorului de drum de către riveranii care lucrează în localitățile din proximitatea acestuia. Trecerea autovehiculelor se va realiza sub supravegherea constructorului, astfel încât să fie eliminat riscul apariției oricărui eveniment care să pună în pericol integritatea participanților la trafic sau a personalului implicat în desfășurarea lucrărilor. Pe perioada instituirii închiderii circulației pe sectorul de drum menționat mai sus, va fi permisă circulația autovehiculelor cu regim de circulație prioritară precizate la art.32 alin 2 lit. a) și b) din OUG 195/2002, precum și a autovehiculelor speciale de transport pacienți. Trecerea autovehiculelor se va realiza sub supravegherea constructorului, astfel încât să fie eliminat riscul apariției oricărui eveniment care să pună în pericol integritatea participanților la trafic sau a personalului implicat în desfășurarea lucrărilor. Concomitent, au fost demarate acțiuni pentru:
- ridicarea restricțiilor de circulație în perioada marți – joi pentru autovehiculele cu MTMA > 7,5 t

instituite prin Ordinul comun MTI/ MAI nr. 647/127 din 2016 pe sectorul DN1 Centura Ploiești – Brașov;
- permiterea accesului pe DN10 Buzău – Brașov a autovehiculelor cu masa totală maximă autorizată de până la 30 t. De asemenea, au fost luate măsuri astfel încât pe variantele recomandate și propuse, în toată această perioadă să nu fie instituite alte restricții de circulație ce ar putea afecta fluenta și siguranța circulației, iar acolo unde există acestea să fie ridicate în cel mai scurt timp posibil (așa cum este cazul restricției de circulație instituite pentru reabilitarea podului situat pe DN1 km 194+400 în zona localității Vlădeni, unde circulația se desfășoară semaforizat și cu piloți de trafic pe o singură bandă în dublu sens). Menționăm că lucrările ce se efectuează în acest moment urmează a fi finalizate în aproximativ două săptămâni, continuarea lor fiind reluată după ridicarea restricțiilor de pe DN7. Rugăm participanții la trafic să urmărească indicatoarele rutiere din această zonă, și să utilizeze și variantele de traseu propuse pe următoarele relații:
- Făgăraș → DN1 → Șercaia → DN73A → Brașov și retur
- Făgăraș → DN1 → Șercaia → DN1S → Hoghiz → DN13 → Brașov și retur

De ce nu se lucrează noaptea?

"Vin cele două loturi extrem de dificile de la Boița la Cornetu și de la Cornetu la Tigveni, care, de fapt, traversează zona cea mai dificilă din Valea Oltului. Pe unul din acele loturi de la Boița la Cornetu trebuie să se facă defrișări pe vreo 36 de hectare de pădure. 10 hectare din acestea sunt în adiacența carosabilului cu înălțimi variind până la 70-80 de metri deasupra carosabilului. Lucrările poți să le faci doar pe parcursul zilei. Nu există să te duci în pădure, prin munți, la 100

de metri deasupra carosabilului și să lucrezi noaptea. Nu se poate așa ceva. Pui în pericol viața celor care fac aceste lucrări.

De ce am ales iulie-august?

Pentru că este perioada pe care o putem folosi la maximum, și nu riscăm un an de zile. Eu nu îmi permit să întârzii un an de zile. Următoarea fereastră de oportunitate ar fi în mai-iunie anul viitor. Poate mulți care ar fi fost în locul meu ar fi luat decizia să amâne că sunt alegeri. Nu cred că este decizia corectă. Decizia nu a fost luată peste noapte. Am cerut părerea la multe companii private dacă se pot face lucrări de acest tip. Dacă vrei să pui în pericol... că nici zece autostrăzi nu sunt mai importante decât viața unui om. Toți au recomandat această modalitate. Se lucrează maxim, se închide, se curăță și se dă drumul circulației de la ora 20:00 la 06:00 dimineața. Sunt 8 echipe care lucrează pe cele 10 hectare care sunt în adiacența carosabilului. Deci nimeni nu își asumă să facă lucrări de acest tip sub trafic. Știu că este o decizie care provoacă nemulțumire, dar nu există altă soluție dacă vrem să avem autostrăzi în România", a spus ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu, la Antena 3 CNN.

L-a contrazis pe Ciolacu

Declarația lui Sorin Grindeanu vine după ce premierul Marcel Ciolacu a declarat, luni, că intenționează ca o parte din lucrările de pe Valea Oltului să se facă noaptea. „Nu este un protest pe Valea Oltului, este un disconfort. Am văzut niște imagini că au căzut niște stânci. Totuși, viața este prioritară, ca și în cazul drogurilor. Cred că dreptul la viață este primul drept pe care îl avem”, a spus șeful Executivului.



„Împreună cu domnul Grindeanu, analizăm ca parte din lucrări să se facă pe timpul nopții, dar ele trebuie făcute, era evident că se va crea un disconfort. Nu putem risca viața șoferilor, să pice stânci pe ei”, a mai spus premierul Ciolacu.

S-a închis și Podul Prieteniei

Podul Giurgiu-Ruse s-a închis, pe 9 iulie 2024, pe o bandă timp de două luni, potrivit unui anunț făcut de șeful CNAIR, Cristian Pistol. Inițial, acesta declarase că podul se va închide total, iar șoferii vor avea la dispoziție rute ocolitoare pe la Calafat-Vidin sau Călărași.

„Am avut mai multe discuții cu partenerii bulgari. Dâșii consideră necesari ca să înceapă închiderea totală a părții administrate de ei din 9 iulie, dacă nu mă înșel, lucru care creează un mare inconvenient traficului de marfă și turistic care se realizează între România și Bulgaria. Am încercat să decalăm, să schimbăm perioada în care se va închide podul, dar partea bulgară nu a agreat o astfel de abordare”, a spus inițial șeful CNAIR, Cristian Pistol. După câteva minute, acesta a revenind precizând că e vorba de închiderea unei singure benzi.

El a adăugat că există rute alternative, peste celălalt pod de la Calafat-Vidin sau legăturile din Călărași, cu bacul.

Podul de de la Giurgiu-Ruse e administrat dual: pe jumătatea românească de către CNAIR, pe jumătatea bulgărească de către compania lor de drumuri.

„Partea bulgară a anunțat că va fi închiderea undeva la două luni de zile, dar vom vedea în mod efectiv cât vor dura aceste lucrări și când se va redeschide”, a declarat și Ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu.

Bulgarii încep lucrări de consolidare pe partea lor a Podului Prieteniei

La podul de peste Dunăre, pe un tronson de 1,1 kilometri se vor înlocui placa podului, pavajul asfaltic și toate elementele metalice legate de banda de circulație. Costul lucrărilor se ridică la

aproximativ 22 de milioane de euro. Podul Giurgiu-Ruse reprezintă cea mai importantă legătură dintre Bulgaria și România, o structură peste care trec zilnic mii de automobile și peste 1.000 de camioane, conform statisticilor autorităților române.

În același timp, pe timpul sezonului estival, peste 1 milion de români traversează Podul Prieteniei și Bulgaria pentru a ajunge în Grecia.

România a reparat partea sa din Podul Giurgiu-Ruse încă din 2016. Podul Prieteniei Giurgiu-Ruse peste Dunăre are o lungime de peste 2 kilometri și a fost deschis în 1954. De atunci până în urmă cu câțiva ani nu au mai avut loc reparații la structura de rezistență.

Mai exact, lucrările de consolidare de pe jumătatea românească a Podului Prieteniei Giurgiu – Ruse s-au executat în perioada 2015-2016. Contractul de reabilitare a fost atribuit în luna octombrie 2014 Asocierii Collini Lavori S.p.A. – Tecnic Consulting Engineering pentru circa 11 milioane de euro la acea vreme.

Lucrările au vizat reabilitarea structurii podului: înlocuirea integrală a sistemului rutier format din plăci prefabricate, straturi asfaltice, sablarea și vopsirea tablăului metalic.

Românii, pe primul loc cu mașina la vacanțele în Grecia

Ruta România-Bulgaria-Grecia, cu trecere pe Podul Prieteniei dintre Giurgiu și Ruse, este cea mai circulată dintre românii care merg vara în concediu pe plajele din Grecia. Pentru anul 2022, spre exemplu, primul an post-pandemic, numărul românilor sosiți în Grecia a fost de 1.478.000, un număr care a depășit cifrele din 2019, iar dintre aceștia circa 70% – 80% au venit cu mașina, a detaliat Giorgos Stafylakis, șeful Biroului Elen de Turism pentru România și Bulgaria.

Un nou pod peste Dunăre între Giurgiu și Ruse, abia în

faza studiilor

În momentul de față, între Bulgaria și România există doar două poduri peste Dunăre: Podul Prieteniei de la Giurgiu-Ruse, deschis în 1954, și Podul Europa Nouă (Calafat-Vidin) deschis în 2013 și construit integral de partea bulgară. Un nou pod – Podul Giurgiu-Ruse 2 – va fi un proiect comun între România și Bulgaria, iar pentru el România a depus deja un studiu de fezabilitate la Comisia Europeană.

Comisarul European pentru Transporturi, Adina Vălean, anunța în luna februarie că studiul de fezabilitate depus de România pe fondurile de mobilitate militară a fost aprobat.

„A venit relativ târziu proiectul pentru un studiu de fezabilitate, a fost depus de România pe fondurile de mobilitate militară. A fost aprobat, dar (aprobarea) este în acest moment doar pentru studiul de fezabilitate. Eu sper ca lucrurile să se miște cât mai repede, să se poată să aplice și pentru finanțarea efectivă a lucrărilor. În acest moment el este depus doar ca un pod rutier, cu opțiuni pentru feroviar. Eu sper să fie un pod și cu feroviar, pentru că este pe acest Coridor Nord-Sud, care trebuie să fie deservit de o trecere modernă peste Dunăre”, a afirmat în luna mai comisarul european pentru transporturi.

Vălean susține că, în conformitate cu cele mai noi hărți de infrastructură europene adoptate recent, Giurgiu-Ruse 2 ar trebui să fie un pod rutier și de cale ferată.

„De altfel, Comisia a investit sute de milioane în refacerea căii ferate București-Giurgiu. Este absolut natural ca acest coridor să continue spre sud, mai ales în contextul noilor posibilități de conectivitate care vin în Marea Egee dinspre Grecia, Bulgaria, deci pe Coridorul Nord-Sud, pe care acum România se află. Un coridor nou pe care l-am adus României, Coridorul Nord-Sud – de la Marea Baltică, la Marea Egee, cu conectare la Marea Neagră. Deci este foarte important ca acest pod să fie la standarde și Comisia este perfect dornică să investească în el”, a precizat Adina Vălean.

**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