

INVESTIGATORUL'S



RADU DINESCU - REALES PREȘEDINTE AL IRU

PAG.04

NOIEMBRIE 2024
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



**CLAUDIA IORDACHE,
CEO,
MHS TRUCK & BUS
PG.20**



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.

S u m a r



08 ȘEFUL IVECO ROMÂNIA:
DESPRE ANUL 2024
ȘI COMBUSTIBILII
ALTERNATIVI



10 VULCANGAS: PRIMA
STAȚIE DE LNG ȘI
BIO-LNG DIN ROMÂNIA



14 NOUL PIAGGIO PORTER
NPE, PRIMUL CAMION
ELECTRIC DE ORAȘ



17 SCANIA XT TEST &
DRIVE: CELE MAI
PUTERNICE CAMIOANE
DE CONSTRUCȚII SUPUSE
ÎNCERCĂRILOR



RADU DINESCU A FOST REALES PREȘEDINTE AL IRU PENTRU UN AL TREILEA MANDAT

IRU, organizația mondială a transportului rutier, și-a ales noua conducere pentru perioada 2025-2027. Adunarea Generală a IRU, organizația mondială a transporturilor rutiere, l-a reales în unanimitate, la 8 noiembrie 2024, pe Radu Dinescu în funcția de Președinte împreună cu noi vicepreședinți și un nou Executiv Prezidențial.

Mandatul 2025-2027 va marca două premiere semnificative pentru femei în transportul rutier comercial. Membrii IRU au ales, de asemenea,

noi vicepreședinți și membri ai executivului prezidențial (consiliul de conducere al IRU), precum și membri ai consiliilor sale de

pasageri și mărfuri.

Votarea a venit după două zile de întâlniri la Geneva, care au inclus Consiliul IRU pentru Transportul de Pasageri, Consiliul IRU pentru Transportul de Mărfuri și Adunarea Generală a IRU.

Pentru prima dată, Consiliul IRU pentru Transportul de Pasageri va avea o femeie președinte, Anna Grönlund (director general adjunct, SBF, Suedia), iar Executivul prezidențial va avea patru femei, reluând eforturile sectorului transportului rutier de a spori reprezentarea femeilor în forța de muncă a acesteia.

Începând cu 1 ianuarie 2025, noua conducere a IRU va fi:

Președinte

•Radu Dinescu (Secretar General, UNTRR, România)





Vicepreședinți

- Iro Doumani (Director General, OFAE, Grecia)
- Anna Grönlund (director general adjunct, SBF, Suedia)

Membri suplimentari ai Executivului prezidențial

- Asli Çalik (Consilier executiv al Consiliului de Administrație, TOBB, Turcia)
- Vojtech Hromir (Secretar General, Česmad Boemia, Cehia)
- Andrey Kurushin (Director General, ASMAP, Federația Rusă)
- Erik Østergaard (Chief Executive Officer, DTL, Danemarca)
- Elisabeth Post (Președinte, TLN, Țările de Jos)
- Wieslaw Starostka (Director General, ZMPD, Polonia)
- Ramon Valdivia (vicepreședinte executiv, ASTIC, Spania)

Consiliul pentru transportul de pasageri (CTP)

- Președinte: Anna Grönlund
- Vicepreședinte: Graham Vidler (Chief Executive Officer, CPT, Regatul Unit)
- Vicepreședinte: Öznur Yılmaz (Manager tahograf digital, TOBB, Turcia)

Consiliul Transportului de Mărfuri (CTM)

- Președinte: Iro Doumani
- Vicepreședinte: Bob Costello (vicepreședinte principal, ATA, Statele Unite ale Americii)
- Vicepreședinte: Tariq M. Rangoonwala (Președinte, PNC-ICC, Pakistan)



- 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.



PROBLEMELE GLOBALE ÎN TRANSPORTURILE RUTIERE, DEZBĂTUTE LA REUNIUNILE IRU DIN GENEVA

Adunarea Generală a Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere (IRU) și ședințele consiliilor de transport marfă și persoane, care au avut loc în zilele de 7 și 8 noiembrie 2024 la Geneva, au reunit membri IRU din întreaga lume pentru a discuta despre provocările stringente din transporturile rutiere și pentru a identifica soluții.

De asemenea, a fost aleasă noua conducere a organizației. În cadrul Adunării Generale, membrii IRU l-au reales în unanimitate pe Radu Dinescu în funcția de Președinte. Au mai fost aleși doi noi vicepreședinți. Perioada de mandat 2025-2027 va marca două premiere semnificative pentru femei în transportul rutier comercial. Pentru prima dată, Consiliul de Transport Persoane (CTP) IRU va avea o femeie președinte, Anna Grönlund (SBF),

iar Executivul prezidențial va avea patru femei, reluând eforturile sectorului transportului rutier de a spori reprezentarea femeilor în funcții de conducere.

Pe parcursul întâlnirilor, IRU a prezentat ultimele date privind deficitul de șoferi și inițiativele pentru a stimula participarea femeilor în sector, beneficiile comerciale ale sistemului TIR și concluziile preliminare ale sondajului Green Compact. Au fost ratificate

și programele de lucru 2025 pentru consiliile de marfă și persoane IRU.

Dezbateri cu experți din industrie

În același context, au avut loc discuții în care au fost prezentate perspective regionale și globale privind transporturile de marfă și persoane. Laurens van Remortele și Hugo Visser de la Transvision, un furnizor de mobilitate olandez înființat în 1994, au împărtășit experiența de parteneriat cu operatorii pentru achiziționarea și testarea autocarelor electrice. Aceștia au subliniat modul în care angajamentul comun îmbunătățește parteneriatele, facilitând schimbul de idei, oportunități și riscuri. În cadrul Consiliului de transport marfă, Robert Costello (ATA - SUA), Eyad Karadsheh (DB Schenker), Eduart Kasa (ANALTIR - Albania) și Elisabeth Post (TLN - Olanda) au prezentat modul în care măsurile protecționiste împiedică din ce în ce mai mult operațiunile de transport transfrontalier. La





principalele puncte de trecere a frontierei din întreaga lume, șoferii de camion se confruntă cu timpi foarte lungi de așteptare din cauza controalelor ineficiente, redundante și a lipsei digitalizării. La Adunarea Generală, Michael Oppermann (BVTM - Germania), Pierre-Alain Saclier (CEVA Logistics - China), Chris Spear (ATA - SUA), Patrick Westelinck (Președintele CTP) și Andreas Zink (LKW WALTER - Austria) au discutat despre abordărilor pragmatice pentru atingerea obiectivului de zero emisii până în 2050. Răspunsurile din panel și ale audienței au evidențiat importanța utilizării soluțiilor disponibile chiar acum, ca parte a unei abordări pragmatice a decarbonizării.

De asemenea, au avut loc două momente speciale de rămas bun pentru Patrick Westelinck (vicepreședintele IRU) și Turkmen

Bootaev (președintele AIRTO-KR). Adunarea Generală IRU s-a încheiat cu acordarea Diplomelor de Onoare IRU pentru 1.847 de șoferi

remarcabili la nivel global pentru recunoașterea performanțelor lor excepționale de conducere și angajamentul față de siguranță.



**VEDETĂ PE ORICE
ȘANTIER.**

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

www.man.ro





ȘEFUL IVECO ROMÂNIA: DESPRE ANUL 2024 ȘI COMBUSTIBILII ALTERNATIVI

Andrei Gagea, directorul general al Iveco România, ne vorbește, într-un material video, despre evoluția pieței românești de vehicule comerciale în anul 2024 și despre perspectivele pe care combustibilii alternativi le oferă transporturilor rutiere.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin: Care sunt noutățile pe care le-a adus Iveco România în acest an?

Andrei Gagea, Director General Iveco România: Anul 2024 a fost un an foarte bogat în evenimente pentru Iveco. În luna aprilie, am lansat primul nostru vehicul electric, din gama Daily. Se numește e-Daily. În luna septembrie am început lansarea în România a noilor vehicule din gama Model Year 24. Și aici mă refer la vehicule din gama Daily, vehicule cu masa maximă autorizată între 3,5 și 7,2 tone și vehicule din gama medie și din gama grea. Este pentru prima oară în istoria Iveco când reînnoirea gamei se face simultan pentru toate subgamele de vehicule. Este o premieră pentru noi, iar efortul

investițional făcut de Iveco este de un miliard de euro.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin: Sunt combustibilii alternativi o soluție pentru transportul rutier de mărfuri din România?

Andrei Gagea, Director General Iveco România: Da. Sunt o soluție din ce în ce mai viabilă. După cum știți, în luna aprilie a acestui an Iveco a lansat primul său vehicul electric. Un vehicul din gama e-Daily. Am o veste bună pentru transportatorii români, deoarece în luna noiembrie a acestui an se va deschide la Pecica, în județul Arad, prima stație de alimentare cu gaz natural comprimat și lichefiat din România. Această deschidere are o semnificație deosebită, deoarece va

permite transportatorilor români să alimenteze vehicule cu gaz natural comprimat și lichefiat în România.





Rezultate solide

IVECO România a încheiat primele 8 luni ale anului 2024 pe poziția de lider de piață (gama peste 3,5 tone) cu o cotă de piață de 18,2%. Producătorul italian a raportat rezultate solide în toate segmentele de piață, pentru primele opt luni ale anului 2024, evidențiindu-se printr-o performanță remarcabilă în segmentul Light, unde a obținut o cotă de piață de 26,5%. Compania și-a atins obiectivele propuse, menținându-se lider pe piața vehiculelor comerciale ușoare (gama 3,5-7,49 t) pentru al șaselea an consecutiv. În primele 8 luni ale anului 2024,

segmentarea pieței vehiculelor comerciale ușoare din România indică preferințele clare pentru anumite categorii de vehicule. Conform datelor disponibile raportate de DGPCI, categoria vehiculelor de tip furgon a dominat piața, cu o pondere de 40,7%, urmată de șasiurile cu prelată, care au atins o pondere de 15,8%. Șasiurile carosate cu box cu temperatură controlată și cele destinate construcțiilor au înregistrat ponderi de 7,5%, respectiv 12,6%. În acest context, IVECO România s-a evidențiat printr-o pondere de 24% din totalul vânzărilor pentru categoria Light pentru șasiurile

cu prelată, urmată de 20,4% pentru șasiurile echipate cu benă basculabilă sau obloane rabatabile (specifice lucrărilor edilitare), 18,2% pentru cele echipate cu box temperatură controlată și 15,3% pentru vehiculele de tip furgon.



Încărcare optimizată. Produse robuste.

Semiremorca basculantă S.KI cu izolație termică completă pentru transportul de asfalt la temperatură controlată. Benă basculabilă M.KI pentru transportul de materiale de construcții.
Schmitz Cargobull România SRL:
info.romania@cargobull.com,
www.cargobull.com/ro
 Birouri: București 0723.266.287;
 0721.250.751 - Iași 0727.770.326
 Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315
 Timișoara - tel. 0735.212.052

**SCHMITZ
CARGOBULL** 
 The Trailer Company.



VULCANGAS: PRIMA STAȚIE DE LNG ȘI BIO-LNG DIN ROMÂNIA

Vulcangas România, cu susținerea continuă a IVECO și alături de alți parteneri strategici din industrie, a inaugurat, la 13 noiembrie 2024, prima stație de alimentare cu Gaz Natural Lichefiat (LNG) și Bio-LNG din România, la Pecica, județul Arad.

Această realizare marchează o premieră națională și deschide drumul către crearea unui coridor strategic de alimentare cu LNG, destinat transporturilor de mărfuri pe traseul Arad – Constanța. Lider absolut în livrarea de vehicule comerciale alimentate cu LNG și Bio-LNG, cu o cotă de piață de aproximativ 90%, IVECO susține eforturile de decarbonizare a transportului rutier din România. Stația din Pecica este parte a unei strategii pe termen lung care prevede extinderea infrastructurii de LNG pe teritoriul României, un pas important pentru reducerea emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) și a altor poluanți. IVECO România, companie recunoscută la nivel global pentru inovațiile sale în domeniul vehiculelor comerciale, se implică activ în crearea unei infrastructuri de alimentare pentru

vehiculele ce utilizează LNG, cu scopul de a sprijini tranziția către un transport rutier sustenabil, mai „verde” și mai eficient. „De mai bine de un deceniu, IVECO sprijină introducerea vehiculelor pe bază de LNG și Bio-LNG în România, oferind soluții eficiente și sustenabile pentru transportul de mărfuri și de persoane. Lansarea acestei prime stații de alimentare, realizată de Vulcangas, reprezintă un pas înainte în transformarea industriei de transport, iar IVECO va continua să contribuie activ la dezvoltarea unei infrastructuri care să faciliteze tranziția către combustibili alternativi și să susțină obiectivele de decarbonizare,” a declarat Andrei Gagea, Country Manager IVECO România. Beneficiile utilizării LNG și Bio-LNG sunt evidente și incontestabile. Gazul natural, recunoscut ca fiind

cel mai curat combustibil fosil, generează mai puține emisii nocive decât motorina, contribuind astfel la reducerea impactului negativ al transporturilor asupra mediului. În plus, arderea LNG produce mai puține reziduuri și poluanți, iar camioanele alimentate cu LNG sunt mai silențioase decât cele tradiționale, reducând nivelul de zgomot cu până la 50%. În plus, în cazul utilizării Bio-LNG-ului se reduc emisiile de CO₂ cu până la 95% în ciclul Well-to-Wheel. Este important de menționat că, începând din 2025, directivele europene de raportare a sustenabilității (CSRD) vor impune companiilor să își reducă emisiile de CO₂. CSRD urmărește să îmbunătățească transparența raportării de sustenabilitate și să ofere date clare și de încredere pentru investitori. Astfel, impactul



emisiilor de carbon va deveni un criteriu esențial de evaluare în lanțul de aprovizionare, iar companiile vor fi mai motivate să își reducă amprenta de carbon prin integrarea vehiculelor electrice în flote. Aceste reglementări ar putea contribui la creșterea cererii pentru vehicule comerciale electrice în România în următorii ani, pe măsură ce companiile se vor conforma standardelor de sustenabilitate ale UE și vor dori să își alinieze activitatea la cerințele viitoare. Potrivit studiului „Viitorul mobilității în România”, realizat de Confederația Patronală Concordia în 2022, sectorul transporturilor este responsabil pentru 16% din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din România. Nevoia de decarbonizare este urgentă, iar LNG-ul și Bio-LNG-ul, ambele

disponibile în această stație, contribuie la soluționarea acestei provocări.

În conformitate cu rezultatele aceluiași studiu, scenariul „FitFor55” prevede că, până în 2030, utilizarea de combustibili alternativi, cum ar fi gazele naturale lichefiate (LNG), va contribui la atingerea țintelor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor, prin creșterea ponderii vehiculelor electrice și pe combustibili alternativi. Conform acestui scenariu, care este aliniat cu pachetul de politici Green Deal ale UE, ponderea vehiculelor comerciale de tip ICE (motor cu combustie internă) va scădea treptat, în timp ce procentul noilor înmatriculări de furgonete electrice (BEV) și hibride va crește semnificativ după 2025. În plus,

gazele naturale comprimate și lichefiate vor reprezenta până în 2030 aproximativ 1,6% din consumul de combustibil pentru camioanele medii și grele, contribuind la diversificarea surselor de energie și reducerea emisiilor de CO₂.

Stația de la Pecica face parte dintr-un plan mai amplu, Vulcangas având ca obiectiv instalarea a peste 10 stații de alimentare cu LNG în România, cu puncte de alimentare în locații strategice, inclusiv București și Constanța. Gazul natural utilizat va fi procurat din terminalele aflate în Marea Adriatică, Marea Nordului și Turcia, asigurând astfel o aprovizionare stabilă și continuă. Aceasta contribuie la diversificarea surselor de combustibil disponibile în România și sprijină economia locală

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

detasaretransport.ro





prin generarea de noi oportunități în lanțul de aprovizionare cu LNG și Bio-LNG.

„Această stație de LNG și Bio-LNG marchează începutul unei rețele esențiale pentru transportul sustenabil în România. Colaborarea cu IVECO și ceilalți parteneri strategici ne permite să oferim soluții eficiente și prietenoase cu mediul, contribuind la obiectivele de decarbonizare într-un mod real, tangibil economic și pragmatic,” a declarat Costantino Amadei, administrator Vulcangas România. În plus, integrarea Bio-LNG, produs din biogaz generat prin descompunerea deșeurilor organice, oferă o alternativă cu emisii reduse de gaze cu efect de seră. Bio-LNG nu doar că reduce emisiile, ci se califică și ca o sursă de energie regenerabilă, contribuind astfel la îndeplinirea obiectivelor Uniunii Europene în domeniul energiei durabile. Această opțiune reprezintă un pas suplimentar către reducerea dependenței de combustibilii fosili și susține eforturile globale de combatere a schimbărilor climatice. IVECO România își reafirmă angajamentul față de dezvoltarea unei infrastructuri sustenabile, susținând transportatorii în tranziția către vehicule ecologice și soluții mai sigure pentru transportul de mărfuri. Tranziția către combustibili mai curați, cum sunt LNG și Bio-LNG, contribuie nu doar la reducerea emisiilor de CO2, ci și la îmbunătățirea calității aerului, la protejarea sănătății publice și la reducerea amprentei asupra

mediului a transporturilor pe termen lung.

Astfel, această inaugurare reprezintă o realizare semnificativă, nu doar pentru Vulcangas, ci pentru întreaga industrie de transporturi din România. Parteneriatul strategic cu Vulcangas este parte a strategiei IVECO de a se orienta constant în tehnologii și soluții de combustibil alternativ, care să răspundă provocărilor de mediu, economice și sociale actuale. Stația de alimentare din Pecica va servi ca un pilon esențial în rețeaua de distribuție a gazelor naturale pentru vehicule, contribuind la consolidarea poziției României ca un punct strategic în lanțul european de aprovizionare cu LNG.

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 service în peste 160 de țări, care garantează asistență tehnică pentru vehiculele IVECO.

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

DESPRE VULCANGAS

Vulcangas România este o filială a Societă Italiană Gas Liquidi S.p.A., fondată în 1978 de familia Fabbri și este unul dintre principalii furnizori de gaze naturale și GPL din Italia. Societă Italiană Gas Liquidi S.p.A., „Vulcan”, cu sediul la Rimini, este o companie lider în domeniul distribuției de LNG Small Scale în Italia și Europa, care lucrează constant, de peste 50 de ani, pentru a oferi cele mai bune servicii clienților săi.

Respectul pentru natură este una dintre valorile identitare ale Vulcan. Investițiile în cercetare și inovare au dus compania să deschidă divizia de energii regenerabile și, din 2013, divizia de gaze naturale



lichefiate (LNG). După doar doi ani, în 2015, a deschis prima stație de LNG, modernizând propria stație de alimentare cu combustibili convenționali de la Rimini. În 2018, lansând propriul card de combustibil pentru vehiculele alimentate cu gaze naturale lichefiate și gaze naturale comprimate, VCard, și-a continuat expansiunea pe piața de LNG. În octombrie 2020, Vulcan a realizat prima alimentare de la o biorafinărie, transportând și introducând pe piață pentru consum prima cantitate de BioLNG din Italia. Întregul lanț de producție al Bio-LNG este certificat de la biorafinărie până la utilizatorul final, prin intermediul circuitului VCard. Astăzi, Vulcan, proprietara mai

multor stații de distribuție LNG în Italia și în străinătate, este primul operator italian pentru vânzarea de LNG și Bio-LNG, cu peste 1.500 GWh/an de produs furnizat, provenind de la terminalele Fos sur Mer, Ravenna, Krk, Zeebrugge, Rotterdam, Revithoussa, Marmara Ereğlisi, precum și de la numeroase instalații de producție și lichefiere de Biometan, aprovizionând constant cu LNG și Bio-LNG atât clienții săi din Italia, cât și pe cei din Europa. VCard este cardul dedicat vehiculelor alimentate cu L-LCNG și Bio-LNG, acceptat în 160 de stații de alimentare în Italia și în peste 100 de stații din întreaga Europă.

IVECO

Ofertă de finanțare

IVECO **WAY**

Putere mai mare. Consum mai mic. Dobândă preferențială de la **3,99%**
Acum cu **3ani de garanție.**



AIC TRUCKS ANUNȚĂ LANSAREA INTERNAȚIONALĂ A NOULUI PIAGGIO PORTER NPE, PRIMUL CAMION ELECTRIC DE ORAȘ

- AIC Trucks anunță lansarea internațională în cadrul târgului Ecomondo, a noului Piaggio PORTER NPE, primul camion electric de oraș
- Piaggio este o companie de renume mondial, cunoscută clienților români în ultimii ani, noul model Piaggio NP6 fiind lansat pe piața locală în 2021
- AIC Trucks a devenit Importator și distribuitor exclusiv Piaggio Commercial începând cu toamna anului 2023

AIC Trucks a anunțat, pe 5 noiembrie 2024, lansarea internațională în cadrul târgului Ecomondo, a noului Piaggio PORTER NPE, primul camion electric de oraș al brandului Piaggio Commercial, pe care îl reprezintă ca Importator și Distribuitor exclusiv. Manevrare ușoară, confort și condus silențios, plus o sarcină utilă record, se combină cu noul motor cu emisii zero pentru livrările de mărfuri pe distanțe scurte și medii și în zonele orașului cu acces restricționat. În cadrul unei premiere

internațională organizată în timpul Târgului Ecomondo de la Rimini, în data de 5 noiembrie 2024, Grupul Piaggio (PIA.MI) a prezentat noul Porter NPE, primul camion de oraș complet electric. Cel mai recent model extinde gama de vehicule comerciale Piaggio cu două noi structuri electrice, concepute pentru nevoile specifice de mobilitate în interiorul orașului, datorită unei combinații de dimensiuni compacte și o sarcină utilă de cel puțin o tonă, capacitate deosebit de mare pentru această

clasă de vehicule. Noua gamă electrică Porter este fabricată în Italia, în fabrica din Pontedera a Grupului Piaggio, și distribuită în principalele țări europene printr-o rețea de dealeri specializați în vânzarea de vehicule comerciale și servicii de asistență, pentru satisfacția maximă a clienților. Noile camioane electrice Porter vin cu soluții inovatoare de securitate cibernetică și sisteme active și pasive de siguranță a vehiculelor, inclusiv sisteme avansate de asistență a șoferului

(ADAS). Noile caracteristici sunt disponibile și pe modelele Porter bi-combustibil ecologice (benzină/gaz și benzină/lpg). La baza noului Porter NPE stă Electric Drive Unit (EDU), un sistem compact care cuprinde motorul electric, inverterul și transmisia. A fost proiectat pentru a oferi performanțe ridicate și eficiență maximă, în același timp cu o greutate, dimensiune și număr de componente mai mici, optimizând circuitele electrice și de răcire. Ca rezultat, EDU garantează o performanță constantă impresionantă în timp. Motorul electric alimentează Porter NPE la o viteză maximă de 90 km/h, ideală pentru noul e-camion urban. În mod similar, autonomia de peste 250 km este perfectă pentru un vehicul care integrează valori de performanță de vârf, cum ar fi o sarcină utilă care suportă greutăți de până la 1.055 kg cu dimensiuni compacte, agilitate și ușurință în utilizare. Noul model Porter NPE va ajunge în România în primăvara anului 2025.

Despre AIC Trucks

Compania are o istorie de 28 de ani

în sectorul auto românesc, ca furnizor de produse și servicii integrate pentru lumea transportatorilor profesioniști, fiind cunoscută ca unul dintre cei mai mari distribuitori de vehicule utilitare.

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

Din 2017, AIC Trucks este importatorul exclusiv al Ford Trucks în România.

Ford Trucks este lider de piață în România, atât pe segmentul de vehicule specializate, cât și pe cel de construcții, cu un plan ambițios de extindere a cotei de piață pe segmentul de camioane de transport internațional.

Cefin Trucks, divizia de camioane second hand, parte a AIC Trucks, integrează servicii de cumpărare, schimb și vânzare de camioane și semiremorci second hand multi-marcă.

AIC Financial Services, este



divizia de consultanță în servicii financiare care găsește rapid soluții de finanțare personalizate și competitive pentru clienți. AIC Service Network, parte a Grupului AIC, este cea mai mare rețea proprie de service pentru camioane din România și una dintre cele mai importante din Europa Centrală și de Est, cu 8 locații deținute. Oferă servicii complexe mecanice, electrice, cositorit și vopsire pentru toate tipurile de vehicule comerciale și semiremorci. Portofoliul AICT le oferă astfel clienților soluții comerciale pentru o gamă largă de greutăți transportate: până la 2,8 T GVW cu Piaggio Commercial, între 7-15 T GVW cu Otocar Atlas, respectiv peste 18 T GVW cu Ford Trucks. Pentru transportul de persoane, portofoliul include și gama de autobuze, oferită

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

Omageni
puternici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cuantum de 600 litri

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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



Sharing the load



de Otokar.

Piaggio NP6, considerat pe bună dreptate un City Truck, constă dintr-o gamă extrem de versatilă, care oferă peste 440 de opțiuni de echipare. În plus, oferă un motor ecologic (motoare bi-combustibil verzi), cea mai bună sarcină utilă din gamă (până la 1600 kg), manevrabilitate de top, costuri reduse de achiziție și operare. Toate acestea au ca rezultat cel mai mic TCO de pe piață din segmentul său, împreună cu mai multă siguranță și confort la bord. Conceput pentru profesioniști, poate fi personalizat exact în funcție de nevoile și misiunea clienților.

Despre PIAGGIO

Grupul Piaggio este un jucător important pe piața vehiculelor comerciale ușoare cu 3 și 4 roți pentru transportul de pasageri și mărfuri. Printre mărcile Grupului din acest sector se numără Porter cu 4 roți și iconicul și versatilul Ape cu trei roți. Grupul a implementat un important program internațional de dezvoltare a vehiculelor comerciale care a început odată cu consolidarea recentă a prezenței sale pe piețele cu potențial ridicat din America Latină, Africa și Asia.

La sfârșitul lunii ianuarie 2021, Grupul Piaggio a prezentat o nouă gamă de vehicule utilitare ușoare cu 4 roți, Porter NP6, echipate cu motoare ecologice pe benzină/GPL sau pe benzină/metan. Noua gamă Porter NP6 este produsă în uzina Pontedera a Grupului Piaggio din Italia și distribuită în principalele țări europene printr-o rețea de dealeri specializată în vânzarea și suportul de vehicule comerciale, axată pe satisfacția maximă a clienților. Fondat în 1884, Grupul Piaggio este cel mai mare producător de scutere și motociclete din Europa și unul dintre liderii mondiali în industrie. Matteo Colaninno este președinte executiv; Michele Colaninno este Chief Executive Officer, fondator și președinte al filialei de robotică a Piaggio Fast Forward. Piaggio este listată la bursa italiană din 2006, iar din 2003 este controlată de Immsi S.p.A., un holding industrial listat la bursa italiană și condus de Matteo Colaninno, care este președinte. Directorul executiv și directorul de operațiuni al Grupului Immsi este Michele Colaninno. În decembrie 2004, Piaggio a intrat în afacerea cu motociclete prin achiziționarea mărcilor Aprilia și Moto Guzzi.

Astăzi, Grupul Piaggio are divizii de afaceri separate:

- mașini cu două roți, scutere și motociclete de la 50 cmc la 1.100 cmc, cu 516.200 de vehicule livrate în 2022. Printre mărcile Grupului se numără: Vespa, Piaggio (cu Liberty, Beverly, Medley, MP3 și Piaggio e-scooter1), Aprilia (care concurează în campionatul MotoGP cu echipa Aprilia Racing), Moto Guzzi, Gilera și Derbi;
- vehicule utilitare ușoare, cu Ape și Porter. În 2022, Grupul a vândut aproximativ 103.900 de vehicule comerciale ușoare în întreaga lume. În 2021, Piaggio Commercial a lansat Porter NP6, o nouă gamă de vehicule comerciale ușoare (fabricate în Italia);
- divizia de robotică cu Piaggio Fast Forward, grupul de mobilitate al viitorului centru de cercetare din Boston.





SCANIA XT TEST & DRIVE: CELE MAI PUTERNICE CAMIOANE DE CONSTRUCȚII, SUPUSE ÎNCERCĂRILOR

Scania România a dat, pe 12 Noiembrie 2024, startul caravanei Scania XT Test & Drive – o serie de evenimente dedicate clienților și partenerilor din segmentul de construcții.

Participanții au avut oportunitatea de a testa camioanele Scania XT direct în carieră, în condiții reale, unde aceste vehicule își dovedesc performanța și fiabilitatea de excepție.

De la frigul neiertător al Polului Nord până la urcările abrupte și terenurile neîmblânzite, fiecare camion Scania este creat cu un singur scop: să reziste celor mai dure condiții din

lume, fiind partenerul de încredere în orice situație.

În plus, evenimentul a inclus demonstrații live cu un excavator pe șenile HD Hyundai și un încărcător frontal HD Hyundai, evidențiind soluțiile ideale pentru sectorul construcțiilor și provocările din teren.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR

Magazin: De ce ați ales să începeți caravana Scania XT Test & Drive, pe segmentul de camioane pentru construcții?

Karol Sokol, Managing Director Scania Black Sea:

Credem că în acest segment de construcții este un potențial foarte puternic, în ambele piețe, în Bulgaria și în România.

LoiMacron

Servicii de reprezentare
în Franța pentru
transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





Vorbim de aproximativ 1.500 de camioane în ambele țări. Pe de altă parte, Scania are o gamă foarte largă de produse, care poate fi oferită clienților noștri. După cum știți, Scania vine din Suedia și condițiile din timpul iernii sunt mult mai dure decât în această parte a Europei, aproape de Marea Neagră. Așa că noi credem cu tărie că putem să le oferim clienților camioane robuste, fiabile, care pot îndeplini toate sarcinile, pe baza așteptărilor lor.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin: Ce campanie derulează în acest moment Scania România pe segmentul de construcții?

Petar Donchev, Head of Sales Scania Black Sea: Pentru această campanie avem disponibilitate pentru vehicule. Avem condiții financiare speciale cu partenerii noștri de la Scania Finance România, unde putem oferi planuri de plată flexibile. Dar avem și condiții speciale pentru servicii, diferite tipuri de servicii Scania.



Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin: Ce s-a întâmplat azi în balastiera Ciolpani de lângă București?

Mihai Pașol, Head of Marketing&Communications Scania South Europe: Astăzi, timp de 6 ore, am început primul nostru eveniment de test & drive al celor mai puternice camioane Scania din gama de construcții, gama XF. Sunt camioane făcute din cel mai puternic oțel suedez,



venite aici la primul eveniment pentru a fi testate. Urmează încă cinci evenimente în toată țara. De aici vom merge în zona Horezu, tot într-o balastieră. Apoi, vom merge aproape de Iași, în Covasna, Arad și Bistrița.

Traseul caravanei

Evenimentele Scania XT Test & Drive s-a desfășurat în locații strategice, în cariere de piatră și balastiere, fiecare dintre acestea fiind atent selectată pentru a oferi participanților o experiență autentică la puterea XT.

Iată **programul detaliat** al evenimentului:

- 12 Noiembrie - Balastiera TCS, (TCS Racing Park), Ciolpani
- 14 Noiembrie - Balastiera Maridor, Horezu
- 19 Noiembrie - Eky Sam, Războieni
- 21 Noiembrie - Cariera Dio Andezit, Malnaș, Jud. Covasna
- 26 Noiembrie - MIS Grup, Bistrița
- 28 Noiembrie - Cariera Piatră Diabas Bata, Bata (Arad)

Super Basculanta Scania 8x4: construită pentru a rezista, proiectată pentru performanță

Camioanele Scania au fost testate în condiții extreme, fiind supuse unor vânturi arctice și unui teren înghețat. Aceste încercări dificile, care au inclus temperaturi extrem de scăzute și trasee inaccesibile, au demonstrat din nou fiabilitatea și rezistența excepțională a camioanelor Scania. De la condițiile extrem de severe



ale Polului Nord, până la urcările abrupte din terenurile accidentate, fiecare camion Scania este proiectat pentru a face față celor mai dure provocări, devenind astfel partenerul de încredere în orice situație.

Scania XT reprezintă vârful tehnologiei și inovației în sectorul vehiculelor comerciale, fiind concepută pentru a răspunde celor mai exigente cerințe ale industriei. Fabricate cu cel mai puternic oțel suedez și proiectate să reziste la orice provocare, camioanele Scania 8x4 Tipper sunt gata și disponibile pentru livrare imediată. Această gamă de vehicule se distinge printr-o serie de caracteristici esențiale, care le fac ideale pentru condiții de lucru dificile, în special în domeniile extracției și prelucrării.

Economie operațională remarcabilă

Unul dintre cele mai mari avantaje ale vehiculelor Scania XT este economia operațională semnificativă pe care o oferă. Grație tehnologiilor avansate integrate, aceste vehicule sunt proiectate pentru a minimiza costurile de operare.

Fie că este vorba despre eficiența consumului de combustibil, optimizarea întreținerii sau reducerea timpului de inactivitate, fiecare aspect al Scania XT contribuie la un cost total de

proprietate mai redus.

Aceste vehicule nu doar că performează excelent, dar sunt, de asemenea, o investiție inteligentă pe termen lung pentru orice afacere.

Confort pentru șofer

Scania XT nu se concentrează doar pe performanță, ci și pe bunăstarea șoferului. Interiorul vehiculului este conceput ergonomic, oferind un mediu de lucru plăcut și confortabil. Cu un spațiu generos și tehnologie modernă, șoferii se pot concentra pe sarcinile lor fără a fi afectați de disconfort. Această atenție la detalii nu doar că îmbunătățește productivitatea, dar și contribuie la satisfacția și siguranța șoferului pe parcursul orelor de muncă.

Fiabilitate testată

Fiabilitatea este un alt aspect esențial al vehiculelor Scania XT. Acestea au fost supuse unor teste riguroase în cele mai dure condiții, inclusiv la Polul Nord, demonstrând astfel durabilitatea și capacitatea de a face față provocărilor din domeniul extracției și prelucrării.

Scania XT este o gamă construită pentru a rezista la cele mai dificile condiții de lucru, asigurându-se că fiecare vehicul este capabil să opereze în mod eficient și sigur, chiar și în cele mai exigente medii.

Finanțare flexibilă pentru nevoile afacerii

Clienții pot își pot începe călătoria cu Scania cu o finanțare la fel de flexibilă ca sarcina de lucru. Avans de la 5%, astfel încât să poată aduce puterea Scania în propria flotă cu ușurință.

Campania de iarnă

În acest sezon, clienții pot profita de reducerea exclusivă a ratei de leasing, obținând o rată lunară de doar 1.000 EUR pentru 3 luni din an. În perioadele cu activitate redusă, Scania își sprijină partenerii de afaceri, oferindu-le posibilitatea de a selecta lunile care se aliniază cel mai bine cu nevoile lor.

Protecție gratuită a lanțului cinematic

Prin alegerea unui contract de întreținere PLUS (începând de la doar 77 EUR/lună), clienții beneficiază de Protecție Gratuită a lanțului cinematic, garantând astfel soliditatea camionului, la fel ca oțelul suedez, pentru a rămâne în stare excelentă.

Pentru mai multe informații, clienții sunt invitați să contacteze compania pentru a integra un Scania Super XT în flota lor – deoarece doar Scania este pregătită să facă față celor mai exigente provocări.

MEC DIESEL
SPACE PARTS SPECIALIST

Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



AUTOCAMIONUL ELECTRIC MAN A FOST PREZENTAT PENTRU PRIMA DATĂ ÎN ROMÂNIA

MHS Truck & Bus, distribuitorul general al mărcii MAN în România a prezentat, la 14 noiembrie 2024, pentru prima dată, un model de autocamion electric MAN.

Evenimentul de lansare națională a avut loc la Academia Titi Aur.

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

Care considerați că sunt, în acest moment, principalele obstacole în calea realizării obiectivului Uniunii Europene: un transport rutier cu zero emisii?

Friedrich Baumann, Executive Board Member for Sales and Customer Solutions MAN Truck & Bus SE: Există trei precondiții majore pentru a face cu succes această transformare spre transportul electric cu baterii.

În primul rând, clienții noștri au nevoie de un produs din portofoliul de produse potrivit, iar noi, ca MAN, dovedim acum că oferim acest lucru pe piață, începând cu anul 2025.

În al doilea rând, ai nevoie de costul total de operare, adică de economii pentru a face această soluție de transport să funcționeze pentru tine ca antreprenor.

Dar, în al treilea rând, și asta este cel mai important, avem nevoie de o infrastructură pentru ca aceste vehicule să poată fi încărcate pe rutele lor, pentru a satisface nevoile lanțului de aprovizionare.

Și acesta, pentru mine, este cel mai important punct, la care trebuie să lucrăm împreună cu guvernele din



toată Europa, pentru a ne asigura că această infrastructură este realizată.

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

Cât de mult credeți că sunt încetinite producția și vânzarea de camioane electrice din cauza lipsei unei rețele europene de încărcare?

Roman Sitte, Head of Sales Area Europe MAN Truck & Bus SE:

Cred că aveți dreptate, dezvoltarea afacerii noastre încetinește dacă infrastructura de încărcare nu există.

Pe de altă parte, este datoria noastră ca producători și, de asemenea, a clienților noștri să mergem înainte și să ne găsim soluții.

Și numai atunci când toată lumea lucrează împreună poate funcționa. Așadar depinde de noi să începem să ne mișcăm acum.

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

Considerați că piața transporturilor rutiere din România este pregătită pentru achiziții masive de camioane electrice?

Claudia Iordache, CEO MHS

- Truck&BUS: Piața camioanelor electrice din România are potențial, dar nu este complet pregătită pentru adoptarea masivă a camioanelor electrice. Interesul pentru vehiculele electrice, în general, a crescut, inclusiv în domeniul transporturilor comerciale, datorită eforturilor de reducere a emisiilor de CO2 și costurilor operaționale - taxele, în principal. Consider că această tranziție către camioanele electrice s-ar putea realiza după îmbunătățirea infrastructurii de încărcare și adoptarea unor politici de sprijin din partea statului.

Filosofia companiei

“În urmă cu aproximativ 20 de ani, am început importul și distribuția vehiculelor comerciale MAN în România. Filosofia care a stat, întotdeauna, la baza acestei companii a fost sprijinirea activității de business a clienților noștri prin produsele și serviciile oferite, de cea mai înaltă calitate. Acum, când



intrăm într-o nouă eră electrică, mă bucur că extindem portofoliul de produse disponibile pentru România cu noul autocamion electric MAN.”, a declarat Michael Schmidt, Președinte MHS Holding. “Astăzi am marcat primul pas în sprijinirea clienților și partenerilor noștri pentru tranziția către electromobilitate. Lansarea națională a noului camion electric MAN s-a bucurat de prezența domnului Friedrich-W. Baumann, Executive Board Member Sales and Customer Solutions la MAN Truck & Bus și a domnului Roman Sitte, Head of Sales Area Europe la MAN Truck & Bus. Acest fapt a marcat atât importanța evenimentului, cât și angajamentul nostru în a contribui la

decarbonizarea industriei logistice.”, a declarat Elena Claudia Iordache, CEO MHS Truck & Bus. Evenimentul s-a desfășurat la Academia Titi Aur, unde invitații s-au putut bucura de o atmosferă plăcută și au fost întâmpinați de robotul Pepper, care a răspuns la toate întrebările lor despre noul autocamion electric MAN. Acesta a fost pus la dispoziție de IRIS Robotics, prin Orange România. Modelul MAN eTGS 18.449 4x2 a fost disponibil pentru testare, în cadrul lansării naționale, pe circuitul Academiei Titi Aur. Autotractorul electric este dotat cu o cutie de viteze MAN TipMatic 4 și patru pachete de baterii cu o capacitate nominală de 356 kWh. Acesta are



un design inovator, iar cabina tip TN oferă un post de conducere complet digital, conceput special pentru camioanele electrice MAN.

Portofoliul complet de camioane electrice MAN

Până în 2030, fiecare al doilea camion MAN înmatriculat în Europa va fi electric. Producătorul de vehicule comerciale s-a poziționat în acest sens cu un portofoliu puternic și flexibil de vehicule electrice, întreaga gamă fiind prezentată la IAA Transportation 2024: aceasta permite un număr mare de variante configurabile, ceea ce înseamnă că aproape toate aplicațiile pentru camioane pot fi realizate și electric: de la transport pe distanțe lungi și distribuție până la aplicații municipale sau speciale.

MAN eTGX și eTGS pot fi configurate cu până la nouă ampatamente diferite, șase versiuni de cabină, diferite motorizări, combinații de baterii, poziționare flexibilă a prizei de încărcare, punți spate directoare și retractabile, suspensie pneumatică sau mecanică, precum și programe de conducere special adaptate aplicației și numeroase alte opționale.

MAN eTGL de 12 tone completează portofoliul de camioane electrice MAN pentru transportul ușor de distribuție. Cu o autonomie de până la 235 de kilometri, încărcare rapidă

în aproximativ 30 de minute și o sarcină utilă de până la 6.600 de kilograme, oferă combinația ideală pentru transportul silențios și fără CO2 în logistica urbană a mărfurilor pentru lanțurile alimentare, comerțanții cu amănuntul sau industria de catering. Împreună cu eTGS și eTGX, MAN oferă acum întregul portofoliu de greutate, de la 12 la 50 t, complet electric cu noul eTGL.

Număr și poziționare personalizată a bateriilor

Cu cele 3, 4, 5 sau 6 baterii combinabile modular și poziționabile variabil, șasiurile MAN eTGX și MAN eTGS de 18 până la 28 de tone cu motoare electrice de 333, 449 sau 544 CP oferă și mai multă flexibilitate. Vehiculele de colectare a deșeurilor, cârlige pentru containere, camioanele cu platformă, basculantele pentru transportul materialelor de construcții, precum și vehiculele de dezapezire sau platformele de lucru aeriene pot fi implementate cu ușurință cu noul MAN eTruck, împreună cu multe alte soluții de caroserie. Designul foarte compact al modulelor de baterii permite configurarea tractorului mega pentru logistica de mare volum.

O opțiune nouă este echiparea șasiului MAN eTGX 6x2 cu o a șaptea baterie. Acest lucru se poate face prin intermediul MAN

Individual. Oferă o capacitate maximă utilă a bateriei de 560 kWh, ceea ce duce la o autonomie de aproximativ 650 de kilometri fără a fi nevoie să reîncărcați.

Noile MAN eTGX și eTGS ating o autonomie mare: chiar și pentru cel mai scurt ampatament de 3,75 metri, sunt disponibile șase baterii cu până la 480 kWh pentru tractoarele cu semiremorcă și cinci baterii cu o capacitate utilă de până la 400 kWh. Acest lucru permite o autonomie de până la 500 de kilometri fără încărcare intermediară.

Încărcare MCS disponibilă de la începutul vânzărilor

În plus față de standardul CCS cu până la 375 kW, MAN oferă standardul de încărcare Megawatt (MCS) și mai puternic pentru încărcarea rapidă intermediară în timpul pauzelor de conducere de la începutul vânzărilor în octombrie 2023, care va permite inițial 750 kW și chiar peste 1 MW putere de încărcare într-o etapă ulterioară. Și aici, MAN s-a gândit să maximizeze flexibilitatea oferind diferite poziții ale prizelor de încărcare. Două prize CCS pot fi poziționate în mod variabil combinate pe partea stângă și dreaptă în spatele pasajului roții din față sau în partea dreaptă spate a cadrului.

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE CONSTRUCȚII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





VIDEO. VERSUS S03E06: IMPOZITAREA DIURNELOR ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI

În ultimii ani, impozitarea diurnei șoferilor profesioniști a fost constant în atenția ANAF și a Parlamentului. Ce credeți că ar trebui făcut în această direcție? - aceasta este întrebarea celui de-al șaselea 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.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin: În ultimii ani, impozitarea diurnei șoferilor profesioniști a fost constant în atenția ANAF și a Parlamentului. Ce credeți că ar trebui făcut în această direcție?

George Niță, director general Holleman: Autoritățile, Fiscul, bineînțeles că încearcă să adune venituri la bugetul de stat.

Cred că ar putea să se uite în alte direcții mai atent. Este transportul o ramură care funcționează. Facem în România destul de multe cifre și pentru balanța de plăți a României. Ideea de a mai fiscaliza, de a mai taxa veniturile șoferilor nu mi se pare deosebită. Nu cred că vor fi avantaje pentru transportatorii români. Șoferii vor fi angajați de firme străine și cine are de pierdut este tot transportatorul român. Este evident.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics: Din punctul nostru de vedere, ca transportatori specializați pe domeniul intern, am dori să se facă o aliniere a diurnei pe plan intern cu cea a diurnei pe plan

extern. În sensul de a avea o diurnă deductibilă similară pe plan intern cu cea de pe plan extern. Ca să putem beneficia și noi de anumite prevederi fiscale de care beneficiază colegii care fac transport internațional.

Alexandru Păun, director general Blue River: Sunt de părere că autoritățile ar fi trebuit să vadă oportunitatea majorării diurnei neimpozabile așa cum au făcut vecinii noștri, polonezii și bulgarii, care au majorat pragul de neimpozitare, pe când la noi a scăzut pragul de neimpozitare. Pot spune că nu ne-a afectat atât de tare din prisma faptului că avem un bonus pentru vechime pentru șoferi. Și, atunci, toți șoferii care aveau





o vechime în companie aveau un salariu brut un pic mai mare. Și, atunci, am reușit să păstrăm acel prag de 87,5, cât e și în prezent. Unde a fost cazul, am plătit impozite pe diurna neimpozabilă.

Cred că ar fi fost necesar să avem un nivel mai mare de diurnă neimpozabilă pentru că așa am fi rămas competitiv în piață. Azi, cel puțin Lituania vine cu niște tarife mult mai mici ca noi și simțim asta cu clienții mari pe care îi avem, pentru că pun presiune pe tarife. Având în vedere că și volumele au scăzut, e cu atât mai grav.

Dar, vom depăși cu siguranță și acest moment. Sperăm că autoritățile să revină la o ușurare a impozitării diurnei și să putem să mai balansăm un pic diferența dintre tarifele practicate de noi și celelalte state din sud-estul Europei.

Despre serial

VERSUS este un serial produs în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin. În fiecare dintre cele șapte episoade ale show-ului, trei executivi ai unor firme de transport rutier răspund la câte o întrebare lansată de jurnaliștii revistei TIR Magazin.

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

Episodul 01

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

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

Episodul 02

Ce modalități ați găsit în firmă

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

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR

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

George Niță, director general

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

Mircea Mănescu, director

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

ani de vechime în firmă și sunt bonusați în consecință.

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

Alexandru Păun, director general Blue River:

Am încercat, în primul rând, să avem o apropiere față de conducătorii auto. De fapt, nu numai de conducător auto ci, în general, de toți colegii noștri. La noi există un management pe orizontală. Suntem o companie care abordează problemele cu democrație, cred eu, mult prea lejeră, dacă pot spune așa! Am încercat să fim foarte corecți și transparentți în ceea ce facem. Și ori de câte ori avem o problemă încercăm să o comunicăm înainte, să discutăm și să găsim soluții împreună. Un salariu corect, o plată la termen, fără întâzieri! Nu facem nimic în mod special, cred eu! Și am reușit să menținem flota activă permanent, cu mici sușuri și coborâșuri, dar totul a fost OK.

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

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 creșterea 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 bățele și cu armele. S-au dus războaiele 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 știi. Este un avantaj deosebit pe care l-am avea. Sperăm că și autostrăzile să fie complete, să putem merge într-un singur program de la București până dincolo de granița cu Ungaria.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Pentru transportatorii rutieri intrarea în Schengen ar însemna timpi de așteptare mult mai mici la frontieră. S-ar fluidiza foarte mult traficul

internațional și în mod automat ar scădea costurile unei curse. Ar însemna folosirea unei curse, automat, ar însemna folosirea mult mai bună a camioanelor și utilizarea fără aceste blocaje care de multe ori durează foarte mult timp.

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

Episodul 05

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.

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 știu 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 întreat: 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.



VOLVO LANSEAZĂ UN NOU SERVICIU PENTRU ÎNCĂRCAREA CAMIOANELOR ELECTRICE

Volvo își crește utilizarea de oțel produs cu emisii reduse de CO2* pentru camioanele sale. Acest oțel este realizat cu materiale reciclate și energie independentă de resurse fosile și va fi folosit pentru fabricarea a zeci de mii de camioane Volvo, începând de anul viitor.

Volvo intensifică, în prezent, utilizarea oțelului produs cu emisii reduse de CO2 pentru fabricarea camioanelor sale. Volvo a fost primul producător de camioane din lume care a introdus acest tip de oțel pentru camioanele sale electrice, în 2022. Acum, compania extinde utilizarea oțelului cu emisii reduse de CO2 pentru a include toate lanțurile cinemactice. Noul oțel este produs de către compania suedeză SSAB și este denumit SSAB Zero. Acesta este produs din materiale reciclate și prin utilizarea energiei independente de resurse fosile și a biogazului. Ca rezultat, emisiile de CO2 sunt reduse cu aproximativ 80%, comparativ cu producția convențională de oțel, prin utilizarea energiei provenind din resurse fosile.

Anul viitor, ramele de șasiu pentru aproape 12.000 de camioane Volvo FH și FM vor fi fabricate din oțel cu emisii reduse de CO2. Acest lucru va rezulta în „economisirea” a 6.600 t de CO2 Echivalente**. Pe măsură de disponibilitatea oțelului produs cu emisii reduse de CO2 va crește, acesta va fi introdus pe mai multe modele de camioane și în alte componente ale acestora. Volvo planuiește, de asemenea, să înlocuiască și alte materiale de

pe camioanele sale cu alternative produse cu emisii mai scăzute. „Acesta este încă un pas înainte către viziunea noastră de zero emisii. Oțelul este unul dintre principalele materiale de pe camioanele noastre. Căutăm, de asemenea, să înlocuim și alte materiale, cum ar fi aluminiul și plasticul, cu alternative cu emisii reduse. Suntem mândri să deschidem calea în industrie atunci când este vorba despre folosirea de materiale sustenabile în camioanele noastre,” spune Jan Hjelmgren, Senior Vice President Product Management and Quality, Volvo Trucks.

Jumătate din camion constă din oțel

Potențialul pentru reducerea emisiilor de CO2 este mare, de vreme ce aproape o jumătate din camion constă din oțel (47% dintr-un camion Volvo FH diesel), și reprezintă 44% din emisiile de CO2 din producție (de la extracție, la poarta fabricii), din totalul de 21 t CO2 Echivalente Volvo FH diesel. Volvo Group colaborează cu mai mulți furnizori în ceea ce privește oțelul produs cu emisii reduse de CO2. Acest material va fi o completare importantă a oțelului tradițional și reciclat utilizat pe

camioanele Volvo.

Volvo Trucks s-a angajat față de prevederile Acordului de la Paris și să atingă un nivel de zero emisii cu efect de seră în lanțul de aprovizionare până cel târziu în 2040.

„Luptăm continuu să ne minimizăm și mai mult amprenta asupra mediului. Ne îndreptăm, de asemenea, către o mai mare circularitate, atât în ceea ce privește operațiunile, cât și vehiculele noastre. Multe dintre fabricile și transporturile noastre, precum și dealerii noștri, funcționează, astăzi, cu energie regenerabilă,” spune Jan Hjelmgren.

Date:

Principalele materiale de pe un camion Volvo FH diesel sunt oțelul (47%), fontă (26%), polimeri (11%) și aluminiu (8%). Acestea își „adjudecă” 44%, 26%, 14% și 8% din emisiile de CO2 din producție (de la extracție la poarta fabricii) din totalul de 21 de tone de CO2 Echivalente pentru Volvo FH diesel.

* Oțelul produs cu emisii reduse de CO2 este un oțel cu o reducere semnificativă de CO2 (80% sau mai mult) de la extracție la poarta fabricii

** CO2 Echivalente includ toate emisiile cu efect de seră, cum ar fi metanul



VOLVO TRUCKS LANSEAZĂ SISTEME DE SIGURANȚĂ DE ULTIMĂ GENERAȚIE, PENTRU A PROTEJA PIETONII ȘI BICICLIȘTII

Situațiile de trafic aglomerat prezintă, zilnic, riscuri de siguranță pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor. Acesta este motivul pentru care Volvo Trucks introduce două sisteme de siguranță axate pe protecția pietonilor și a bicicliștilor.

Volvo Trucks își dezvoltă continuu sistemele de siguranță activă, pentru a proteja utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi bicicliștii și pietonii, toate cu scopul de a face pași importanți către realizarea viziunii pe termen lung a companiei, de zero accidente în care să fie implicate camioanele Volvo. Cel mai recent exemplu este Sistemul Volvo de Asistență Activă pentru Evitarea Coliziunilor Laterale,

unde cuvântul-cheie este „activă”. Este vorba despre o evoluție a unui sistem de siguranță existent, la care s-a adăugat funcția de frânare activă. Folosind senzori radar pentru a detecta bicicliștii care se apropie, sistemul poate avertiza șoferul și, dacă este necesar, poate, de asemenea, să frâneze activ autocamionul, pentru a evita coliziunea cu bicicliștii, la virajul către partea pasagerului.

„Camioanele sunt implicate în 15% din accidentele rutiere mortale, iar traficul urban poate fi o provocare chiar și pentru cel mai experimentat șofer de camion”, spune Anna Wrige Berling, Traffic & Product Safety Director la Volvo Trucks. „La Volvo Trucks, lucrăm în mod constant la îmbunătățirea performanțelor de siguranță ale camioanelor noastre, pentru a proteja atât șoferul, cât și ceilalți participanți la trafic. Acest sistem de siguranță, destinat protejării bicicliștilor în mediul urban, reprezintă una dintre cele mai recente inovații ale noastre, care ne va aduce cu un pas mai aproape de viziunea noastră pe termen lung de zero accidente în care sunt implicate camioanele Volvo.” Sistemul de Asistență Activă pentru Evitarea Coliziunilor Laterale va putea fi comandat de clienți începând cu noiembrie 2024, pentru





gama Volvo FH și modelele FM și FMX, pe toate piețele, la nivel global.

Sistem de frânare de urgență de nouă generație - cu câțiva ani înaintea legislației

Al doilea sistem este noua generație a Sistemului Volvo Trucks de Avertizare de Coliziune, cu Frânare de Urgență. Acest sistem a fost introdus pentru prima dată în 2012 și a fost îmbunătățit continuu pe parcursul timpului. Sistemul utilizează senzori radar și camere video pentru a monitoriza traficul din fața autocamionului, iar dacă este detectat un risc de coliziune, este proiectat să avertizeze șoferul și, dacă este necesar, să frâneze automat, pentru a evita sau atenua coliziunea.

În urma celor mai recente îmbunătățiri, acest sistem poate detecta, avertiza și frâna nu numai în cazul altor vehicule, ci și al pietonilor și bicicliștilor. Sistemul



a fost certificat pentru a respecta noua legislație europeană* mai strictă, privind sistemele avansate de frânare de urgență, care va intra în vigoare abia în 2028. În plus, sistemul Volvo Trucks depășește, chiar, cerințele viitoarelor reglementări în ceea ce privește situațiile de trafic pe care este proiectat să le acopere. „Suntem bucuroși să vedem că sunt implementate cerințe legale în conformitate cu propria noastră viziune de zero accidente”, spune Anna Wrige Berling. „Cu toate

acestea, la Volvo, nu vom aștepta evoluția legislației, ci vom continua să inovăm și să depășim cerințele legale cu noi funcții, pentru a ne susține propriile obiective ambițioase!”.

Acest sistem de frânare automată va fi dotare standard, în Europa, pe toate camioanele din seriile FH, FM și FMX, începând cu 2025, și este disponibil ca opțiune la nivel global.

*Seria 02 de amendamente la Regulamentul ONU nr. 131 privind sistemele avansate de frânare de urgență (AEBS)



V O L V O

Volvo FH Aero. Eficiență extinsă.

Volvo FH Aero oferă eficiență energetică la un nou nivel. Noul design și tehnologiile inovatoare reduc consumul și îmbunătățesc siguranța și confortul șoferului.

www.volvotrucks.ro



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



MEC-DIESEL A DEVENIT DUBHE ROMÂNIA

Mec-Diesel a anunțat schimbarea numelui companiei și o noua imagine de identitate. Datorită parteneriatului cu C.E.I. Costruzione Emiliana Ingranaggi S.p.A. și cu companiile italiene afiliate Le.ma S.r.l. și Centro Rotazione Diesel S.r.l., Dubhe va promova și distribui mărcile proprii Mec-Diesel, CEI și Le.ma. Astfel, MEC-DIESEL SEE a devenit, începând cu data de 18 octombrie 2024, DUBHE ROMANIA SRL.

Cu o prezență atât pe piața italiană, cât și pe cea internațională a pieselor de schimb, Dubhe va îndeplini un dublu rol: se va prezenta atât ca distribuitor, cât și ca specialist în piese de schimb și accesorii pentru vehiculele ușoare și grele, având o expertiză tehnică solidă în motoare, cutii de viteze și componente pentru diferențiale. Misiunea noii entități este de a crește prezența pe piața națională și de a facilita o expansiune deja în curs de desfășurare pe piața internațională. Aceasta va include și investiții în logistică, pentru a asigura disponibilitatea maximă a stocurilor, o poziționare mai bună în apropierea clienților și o cercetare continuă în dezvoltarea gamei de produse, valorificând tehnologia, producția și know-how-ul grupului. Viziunea companiei se bazează pe ambiția clară de a deveni un partener esențial în domeniul reparațiilor vehiculelor comerciale, asigurând piese de origine sau de calitate echivalentă cu cele originale. Firma își propune să acopere întreaga gamă de piese pentru flotele de vehicule comerciale grele din Europa. Mediul dinamic, ambițios și competitiv reflectă angajamentul Dubhe de a ține pasul cu tendințele din industrie și de a răspunde

proactiv cerințelor clienților, anticipând și depășind astfel nevoile viitoare ale pieței. Numele „Dubhe” provine de la una dintre cele mai strălucitoare stele și simbolizează aspirația de a deveni un partener recunoscut la nivel internațional, capabil să ghideze clienții spre soluții aftermarket ce respectă cele mai înalte standarde. Un logo proaspăt și dinamic reprezintă legătura dintre companii și fluxul continuu al tuturor proceselor organizatorice și logistice, esențiale în industrie. Acesta comunică un sentiment de mișcare derivat din angajamentul Dubhe față de misiunea sa și autodeterminarea de a îndeplini viziunea stabilită. Designul sugerează viteză și

agilitate, evocând traseul evolutiv caracteristic unei stele. Această fuziune strategică a elementelor vizează nu doar atractivitatea vizuală, ci și transmiterea esenței unei abordări proactive și a unui angajament față de obiectivele corporative. Culorile mărcii au fost alese cu grijă, reflectând un spirit inovator și disruptiv, evocând încredere, stabilitate și profesionalism, inspirate din spectrul lumii cerești. În cele din urmă, „Move as One” este mesajul care marchează oficial începutul unui nou capitol în istoria fiecărei companii din cadrul grupului, subliniind ideea de unitate și acțiune sincronizată în vederea atingerii obiectivelor comune.





VARTA: „VIITORUL PORNEȘTE AZI” PENTRU MECANICII AUTO DE MÂINE

Șapte școli tehnice și profesionale din țară au beneficiat de echipamente tehnice moderne în valoare de 15.000 de euro, parte a proiectului „Viitorul Pornește Azi”, derulat de VARTA, în parteneriat cu Inter Cars România.

În plus, alte opt școli din țară au primit materiale didactice și informative actuale dedicate cursurilor pentru mecanici auto. Valoarea totală a materialelor și echipamentelor pe care le-au primit unitățile de învățământ, anul acesta, a fost de 27.000 euro.

Astfel, între 30 septembrie și 17 octombrie, 350 de elevi din șapte școli, finaliste ale competiției de testare a cunoștințelor în domeniul auto - „Young Car Mechanic”, au luat parte la întâlniri educative cu specialiști în domeniul tehnic și auto. Reprezentanții VARTA și Inter Cars au pornit din Târnăveni, iar apoi s-au întâlnit cu elevii din Șimleu Silvaniei, București, Curtea de Argeș și Câmpulung Muscel. Ultimele două sesiuni au avut loc în Borșa și Negrești.

Liceul Tehnologic din Târnăveni, fiind singurul inclus în proiect pentru a treia oară, a primit un tester de diagnoză și încărcător de baterii Bosch, un dispozitiv TPMS și un voucher de 2.500 lei pentru a fi



folosit la achiziția altor echipamente din portofoliul Inter Cars.

„Este foarte important să fim aproape de acești elevi, în rândul cărora sunt viitori experți din domeniul auto. Încercăm să-i încurajăm, să le oferim și noi condițiile cele mai bune să se dezvolte, pentru că toată lumea are nevoie de un specialist bine pregătit, în special pentru că întreg contextul auto se schimbă, vedem tot mai

multe tehnologii noi aplicate de jucătorii mari din industrie. Învățarea este un proces continuu, pe care noi dorim să-l susținem constant, beneficiile pe termen lung fiind deloc de neglijat”, a declarat Bogdan Bănicescu - Sales Manager VARTA România.

În ciuda faptului că, în fiecare an, în România, 6.800 de elevi termină cursurile școlilor tehnice, rata de absorbție pe piața muncii este scăzută. Prin astfel de acțiuni,



promotorii programului „Viitorul Pornește Azi” doresc o creștere a numărului de tineri care se angajează în domeniu, oferind suportul tehnic și profesional necesar.

„Tentațiile sunt mari în rândul tinerilor, pentru că există tot felul de locuri de muncă cu venituri mari pe termen scurt, dar care nu implică cunoștințe specifice sau programe extinse de studiu. Rolul nostru este să arătăm tinerei generații că o carieră construită cu răbdare își va da roadele puțin mai târziu, dar vor avea garanția că au un job stabil, căutat și din ce în ce mai bine remunerat. Este atractiv să profiți de o oportunitate pe termen scurt, dar nu este o soluție, dacă dorești să-ți construiești un drum sigur”, a declarat Petrișor Covaciu - Manager Formare Young Car Mechanic, Inter Cars România.

„Viitorul Pornește Azi”, inițiativa VARTA și Inter Cars, vine ca o continuare a concursului „Young Car Mechanic”, ajuns la a treia ediție în acest an în România, menit să identifice și să promoveze tinerii care își doresc o carieră în domeniul auto.

În total, aproape 600 de elevi din 98 de școli profesionale din 24 județe s-au întrecut la concursul „Young Car Mechanic”, parcurgând mai multe etape provocatoare: o etapă teoretică, trei etape regionale cu probe teoretice și practice și finala, eveniment care a testat la un nivel

și mai înalt cunoștințele și abilitățile tinerilor.

Etapa regională, în care au ajuns 15 școli tehnice și profesionale, a avut ca principal obiectiv oferirea de suport didactic cu literatură tehnică de specialitate.

Despre Clarios

Clarios este lider mondial în soluții avansate de stocare a energiei. Cu 16.000 de angajați în toate companiile membre, Grupul produce și distribuie un portofoliu de tehnologii de baterii pentru aproape orice tip de vehicul, tehnologii care oferă performanță unică durabilă, de ultimă generație și aduc fiabilitate, siguranță și confort în viața de zi cu zi. Impactul Clarios se observă în fiecare verigă a lanțului de aprovizionare, contribuind la progresul comunităților pe care le deservește. În calitate de semnatar în 2020 al Pactului Global

al Națiunilor Unite, Clarios se angajează să-și alinieze strategiile și operațiunile la principiile universale axate pe drepturile omului, muncă, mediu și anticorupție. Clarios este o filială a Brookfield Business Partners.

Despre Inter Cars România

Inter Cars România, distribuitor de piese și accesorii auto, a intrat pe piața locală din 2008, iar în prezent operează la nivel național cu 70 de filiale în regim de franciză. Cifra de afaceri pe 2023 a depășit 320 milioane euro.

Despre Grupul Inter Cars

Grupul polonez Inter Cars este cel mai mare distribuitor de piese și accesorii auto din centrul și estul Europei. În 2023, grupul cuprindea peste 600 de filiale din 18 țări din Europa, cu o cifră de afaceri de 3,88 miliarde euro.



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 PRODUS 2.000.000 DE AXE

Schmitz Cargobull, cel mai important producător european de semiremorci, a atins un reper semnificativ. La sfârșitul lunii septembrie, fabrica sa din Altenberge a produs cea de-a 2.000.000-a axă.

Inovație și eficiență economică
Axele joacă un rol crucial în costurile de exploatare și eficiența economică a semiremorcilor. Schmitz Cargobull a îmbunătățit constant tehnologia axelor și a implementat, în 2023, un proces de producție complet automatizat, controlat digital, la fabrica din Altenberge, ca parte a strategiei de transformare în „fabrici inteligente”. Axele produse la Altenberge aprovizionează și alte locații de producție din Germania, Lituania, Turcia, Spania și Marea Britanie.

Gama de produse și sustenabilitatea
Portofoliul de axe include variante diverse, de la osii standard cu frâne pe disc de 22,5”, până la osii specializate pentru remorci de volum mare, cu frâne pe disc de 19,5” și osii auto-direcționale care reduc uzura anvelopelor. De asemenea, sunt disponibile osii cu frâne pe tambur pentru piețele care solicită astfel de soluții.
Un punct de atracție este axa

cu generator electric, utilizată în remorca frigorifică complet electrică S.KOe COOL, care regenerează energie în timpul deplasării, extinzând perioada de funcționare a unității de răcire și crescând

eficiența vehiculului frigorific.
În anul financiar 2023/24, Schmitz Cargobull a produs aproximativ 124.000 de osii, consolidându-și poziția de lider în industrie.



CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



CINCI ȘEFI DE LA TRANSPORTURI NUMIȚI POLITIC POT COSTA ROMÂNIA 1.000.000.000 EURO

România poate pierde 1.000.000.000 euro din cauza numirii de șefi incompatibili.

În document sunt enumerate opt companii cu probleme din totalul de 17 companii din subordinea Ministerului Energiei. De asemenea, sunt menționate și cinci companii de la Transporturi, fiind ridicate semne de întrebare asupra modului în care au fost făcute numirile în Consiliile de Administrație.

„Numirile au fost făcute fără o procedură de selecție competitivă și transparentă”, a spus Comisia despre Hidroelectrică, Nuclearelectrică și alte companii din energie.

Tot cu nerespectarea procedurilor firești de numire a șefilor sunt menționate și CFR, Metrorex și alte companii din transporturi.

Guvernul a fost avertizat încă din luna iunie, de către Comisia Europeană, că nu sunt îndeplinite jaloanele din PNRR legate de

numirea șefilor la companiile de stat, potrivit unei scrisori a autorității de la Bruxelles.

Verdict final: numirile sunt politice

În scrisoare, observațiile erau preliminare. Acum, la jumătatea lui octombrie, Comisia Europeană urmează să transmită Guvernului o scrisoare care conține concluziile finale, iar aceasta poate conține și alte nume de companii din energie, pe lângă cele opt menționate în scrisoarea din iunie, potrivit mai multor surse guvernamentale. Însă, din iunie și până acum, Guvernul nu a luat nicio măsură privind îmbunătățirea guvernancei corporative, mai ales în sectorul energetic, motiv pentru care România poate pierde sute de milioane de euro, potrivit mai multor

surse guvernamentale.

Pentru toate procedurile de selecție de la companiile energetice au fost publicate „anunțuri banale”, la mica publicitate, în zone slab vizibile. Unii membri din comitetele de selecție, atât la energie, cât și la transporturi, erau și candidați. Membrii din comitetele de numire și remunerare erau și în consiliile de administrație, stabilind ei pentru ei nivelul de remunerare. La o companie, niciunul dintre candidații care au ajuns pe lista scurtă nu a fost numit.

Proceduri cu semne de întrebare la Transporturi

În scrisoarea din iunie, Comisia Europeană cerea clarificări legate de numirile în Consiliile de Administrație de la Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR),



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**



Compania Națională de Investiții Rutiere (CNIR), CFR, Metrorex și CFR Călători.

Potrivit scrisorii, România nu a furnizat Comisiei o justificare corespunzătoare a îndeplinirii satisfăcătoare a jalonului privind numirile de la cele cinci companii.

Probleme sesizate

Comitetele de selecție au fost compuse din angajați ai ministerului, în timp ce mai mulți membri ai conducerii sale la nivel înalt au fost candidați în cadrul procedurii de recrutare, punând la îndoială independența comitetelor de selecție.

În consiliile de administrație au fost numite personalități politice, ceea ce nu este în conformitate cu normele OCDE privind guvernarea corporativă.

Unul dintre candidații la consiliul de administrație al Metrorex era, la momentul numirii sale, președinte al consiliului de administrație și șef al comitetului de nominalizare și remunerare, ceea ce pare să constituie un conflict de interese. Potrivit statutului de la CNAIR și CFR Călători, consiliul de administrație trebuie să aibă șapte membri, în timp ce consiliile erau compuse din doar șase membri. Nu au fost semnate acte adiționale care stabilesc indicatorii-cheie de performanță pentru CNIR.

Cine sunt șefii companiilor din Transport cu probleme
Metrorex - Urmare a acestui

scandal, șeful CA a demisionat! Președintele Consiliului de Administrație al Metrorex, Mihai Barbu, și-a dat demisia din această funcție. Se așteaptă alte două demisii ale unor demnitari din Ministerul Transporturilor, care au primit posturi în companii subordonate acestuia. Potrivit scrisorii de la Bruxelles, numirile s-au făcut fără un proces transparent și integru.

Mihai Barbu a declarat că nu vrea să fie vinovat pentru pierderea banilor din PNRR.

”Nu vreau să fiu unul dintre cei din cauza cărora se pierd banii din PNRR, așa că am decis să rezolv această problemă pe cale amiabilă. Cât privește modul în care am fost selectat în Consiliul de Administrație, selecția a fost organizată de Ministerul Transporturilor, nu eu am organizat-o. Firma de recrutare a fost selectată de minister, nu de mine. În consecință, mi-am depus demisia, care va intra în vigoare la data de 1 noiembrie”, a declarat Mihai Barbu.

”Am fost numit în Consiliul de Administrație respectând legislația națională în vigoare”.

TIR Magazin a verificat CV-ul lui Barbu

El a terminat SNSPA și nu are nicio treabă cu transporturile
2019 –2020 - Coordonator Grup Consilieri Senatul Romaniei
Ø 2018 –2019 - Consilier Senatul României

Ø 05.2013- 10.2013 - Consilier Cabinet Secretar de Stat - Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
Ø 2012 –2013 - Vicepreședinte - Consiliul Județean Ilfov
Ø 2004 – 2006 - Consilier județean - Consiliul Județean Ilfov
Pregătire administrativă
Ø Absolvent al programului Integrarea Europeană la nivelul colectivităților locale“ - Grecia
Ø Absolvent al programului Servicii Publice la Standarde Europene - Budapesta și Viena
Ø Absolvent al programului de perfecționare - Pregătire aleși Locali - Sinaia
Ø Absolvent al programului de perfecționare Promovarea Colectivităților Locale din România în Spațiul Uniunii Europene - Influența Fondurilor Structurale Asupra Dezvoltării Comunităților Locale și Regionale” - Spania.

Cătălin Urtoi, fost Președinte al CA CNIR

”Voi fi un președinte care va munci împreună cu toată echipa CNIR, iar aici mă refer în primul rând la colegii din CA și la Directorul General și Directorul Financiar, în interesul companiei, al proiectelor și pentru a respecta Ordinul de Ministru din Martie 2024, jaloanele PNRR și obiectivele stabilite de către acționar –Ministerul Transporturilor prin ministrul Sorin Grindeanu– preluarea proiectelor de la CNAIR și finalizarea lor! În acest sens voi colabora cu cei din conducerea



CNAIR pentru că principalul obiectiv de transfer al celor șapte proiecte stabilite prin Ordinul de Ministru, să se finalizeze într-un timp cât mai scurt, fără a depăși termenele legale! În două luni, această operațiune ar trebui să se încheie”, a spus Cătălin Urtoi.

Urtoi a fost consilier onorific la Ministerul Transporturilor între 2019 și 2020, apoi între februarie 2022 și februarie 2023.

În 2022 și 2023 a fost și Consilier Personal al Ministrului Transporturilor.

„În această calitate am asigurat monitorizarea întregii rețele de Drumuri Expres, Autostrăzi, Variante Ocolitoare și Poduri la nivelul Regiunii Moldova. Am monitorizat etapele de întocmire și evaluare a documentațiilor tehnice, avize și proiect în faza de Studii de Fezabilitate (fidic galben), sau faza de Studii de Fezabilitate și Proiectare (fidic roșu)”, se autorizează Urtoi. Apoi a devenit Director General Interimar la Compania Națională de Investiții Rutiere S.A. CNIR nu a făcut absolut nimic un an de zile, doar s-au încasat lefuri.

Înainte să ajungă consilier al Ministrului Transporturilor, Urtoi a fost angajat pe la diverse firme de construcții. La una din ele, Urtoi a trebuit să „coordoneze activitatea departamentului de vânzări

materiale de construcții din cadrul companiei”. La altă firmă, Urtoi „a coordonat și manageriat activitatea de vânzare panouri pentru hale industriale și execuția unor hale industriale la nivel național, în mai multe locații - Iași, Brăila, Galați, Giurgiu, Brașov, Bacău, Vaslui, Botoșani etc.

Prin coordonarea optimă a echipelor de consultanță tehnică și a echipelor de vânzări am condus la creșterea cifrei de afaceri, a profitabilității companiei și mărirea cotei de piață, societatea devenind unul din furnizorii importanți la nivel național. Execuția lucrărilor mai multor hale industriale”.

Este inginer hidrotehnist.

CNIR, pentru sinecuriști

Compania Națională de Investiții Rutiere a fost înființată pentru a prelua din autostrăzile CNAIR. Timp de un an, acest lucru nu s-a putut realiza. În 2023, angajații CNIR au luat bani fără să muncească nimic.

La CNIR sunt 400 de angajați. Compania Națională de Investiții Rutiere a fost înființată în aprilie 2023, iar Cătălin Urtoi, consilier onorific al ministrului Transporturilor Sorin Grindeanu, a fost desemnat director general până la organizarea unui concurs pentru desemnarea noii conduceri a instituției.

În octombrie 2023, însă, prin Hotărârea Consiliului de

Administrație nr. 20 din 12.10.2023, lui Cătălin Urtoi i-a fost prelungit mandatul de director interimar al CNIR pentru o perioadă de 5 (cinci) luni, cu posibilitatea prelungirii cu încă 2 (două) luni sau până la data finalizării procedurii de selecție pentru ocuparea postului provizoriu, la data la care va fi desemnat noul Director General, în condițiile prevăzute de OUG nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, începând cu data de 20.10.2023. Iar, în aproape un an, CNIR n-a făcut aproape nimic.

Salarii la Compania Națională de Investiții Rutiere (CNIR)

- director general: 14.542 lei
- director general adjunct: 14.542 lei
- director adjunct: 11.388 lei
- consilier director general/adjunct: 14.542
- inginer inginerie civilă, programator în domeniul software: 9.838 lei
- subinginer: 7.222 lei
- șofer: 5.349 lei
- muncitor calificat: 4.737 lei.

La aceste salarii, după caz, se adaugă indemnizații de conducere de până la 50% din salariu, sporuri pentru categorii de activități (implementare, suport direct, suport indirect) de 10-30% și, de exemplu,

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



spor pentru performanță în activitate de până la maxim 45%, astfel încât majorarea totală aplicată să nu depășească 75% pentru activități de implementare, 65% pentru activități de suport direct și 55% pentru activități de suport indirect, raportat la salariul negociat inițial în limitele grilei de salarizare.

A primit autostrăzi în noiembrie

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a semnat la început de noiembrie un acord prin care a predat Companiei Naționale de Investiții Rutiere (CNIR) Proiectul Autostrăzii Târgu-Neamț – Iași – Ungheni (A8). Predarea acestui proiect către CNIR a avut loc în baza Ordinului emis de Ministrul Transporturilor și Infrastructurii, menționează CNAIR.

Până în acest moment, CNAIR a mai încheiat Protocoale de predare-preluare cu CNIR pentru următoarele proiecte de infrastructură rutieră:

- Drum Expres Focșani–Brăila;
- Drum Expres Bacău–Piatra Neamț;
- Autostrada Unirii (A8), Secțiunea II (Miercurea Nirajului – Leghin);
- Autostrada București–Brașov, Sector Ploiești–Brașov.

La CNAIR se angajează pe pile

Costin Mihalache, șef al Cancelariei fostului premier Viorel Dăncilă, actualul președinte al Consiliului de Administrație CNAIR, Ion

Damian, ofițer de poliție adus administrator în mandatul ministrului Sorin Grindeanu, Cristian Pistol, actualul director general al CNAIR, Septimiu Buzașu, fost secretar de stat (PDL) în Ministerul Transporturilor, au fost desemnați în urma selecției în noul Consiliu de Administrație al Companiei de Drumuri (CNAIR). Alături de aceștia, consultanții externi, Pluri Consult și Fox Management, și Ministerul Transporturilor i-au desemnat și pe doamna Bîrchi Ileana-Mirela (avocată) și Marcu Mirel-Alexandru, director producție Nuclearelectrica. Totodată, Mike Eduard, reprezentantul Ministerului Finanțelor, rămâne în Consiliul de Administrație cel puțin șase luni. Indemnizația brută lunară a administratorilor CNAIR este de 13.215 lei.

Costin Mihalache este absolvent al Academiei de Poliție, a urmat cursurile Colegiului Național de Apărare și a fost consul la Beijing: „Costin Mihalache face, în 2012, un master la SNSPA, specializarea Puterea executivă și Administrația Publică, iar un an mai târziu urmează cursul de Securitate și bună guvernare organizat de Colegiul Național de Apărare. În ceea ce privește experiența profesională, Mihalache a lucrat în anii '90 la Întreprinderea de Comerț Exterior, la Ministerul Apărării Naționale (consilier relații externe și protocol), la Ministerul de Externe (prim-colaborator al ambasadorului și consul la Beijing). Din 2009

până în 2010 a fost consilier la o firmă de producție și distribuție de produse alimentare din Alexandria, Teleorman, apoi director general al companiei Plastidrum. A fost membru în consiliul de conducere al Casei româno-chineze și consilier pentru relația cu China la Uniunea generală a industriașilor.”

Ion Damian, ofițer de poliție de la Timișoara, este și în Consiliul de Administrație de la CFR Infrastructură și nu are experiență relevantă pentru infrastructura de transport.

Cristian Pistol este membru PNL, fost consilier al premierului Florin Cîțu și apropiat de secretarul de stat PNL, Ionel Scroșteanu. Actualul director general interimar al CNAIR este inginer Construcții Civile și a fost numit director general din poziția de director implementare autostrăzi.

Septimiu Buzașu, inginer constructor cu experiență în infrastructura de transport, a fost director în CNAIR și secretar de stat în Ministerul Transporturilor. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a anunțat că a finalizat selecția unui management profesionist, numit prin concurs și pe mandat de 4 ani, conform PNRR, la Metrorex, CNAIR, CNIR, CFR Călători și CFR SA. Ministerul condus de Sorin Grindeanu nu a dat, însă, numele noilor membri ai Consiliului de Administrație. La CFR Călători, președintele Consiliului Administrației este Gabriel Popa. Este prodecanul

NAE ALEXANDRU

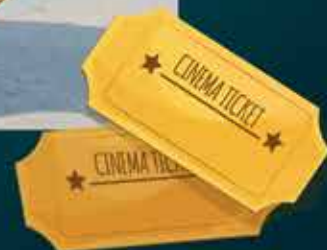


EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





facultății de Transporturi. Timp de doi ani a fost președintele Consiliului de Administrație a societății soră - CFR SA. La CFR SA președinte al Consiliului de Administrație este Dina Doina Țenea. Este inginer, expert în căi ferate. A început să lucreze la regionala CFR Constanța. Este profesor la Universitatea de Transport Constanța. A lucrat și în Ministerul Cercetării. Presa scria, acum câțiva ani, că „pentru cei care nu știu, Diana Țenea a avut o carieră fulminantă în ultimii ani, bifând funcții sus puse la București și-n companiile de stat, dar și pe la Constanța, în prezent fiind membru în Consiliul de Administrație al CFR SA! Cine este mentorul ei și cine a ajutat-o să ajungă descoperi cheia succesului? Nimeni alta decât Sevil Shhaideh, fost vicepremier, fost ministru și „fina” lui Nicușor Constantinescu”. Dacă politica are traseiștii ei, ei bine și-n instituțiile publice regăsim astfel de specimene care schimbă funcțiile după bunul plac. Cum este cazul Dianei Țenea, șef lucrări prin Universitatea Ovidius, bună prietenă cu Dragoș Vintilă, director în instituția de învățământ superior. În doar câțiva ani, ascensiunea lui Țenea a fost fulminantă, timp în care a „supt” bani grei de la stat, din proiecte sau salarii. Anterior,

Țenea făcea bani și de la firma lui Vintilă, Euro Terra Proiect, însă aspirațiile ei au fost mult mai înalte decât o simplă angajată la colegul de facultate. Este șef lucrări la Facultatea de Construcții din cadrul Universității Ovidius, este licențiată în inginerie civilă, specializare Construcții căi ferate, drumuri și poduri, absolvind facultatea în 1990 și tot atunci ajungea șef birou tehnic la CFR.

A venit o primă amendă: 80.000.000 euro

Comisia Europeană a luat o primă decizie drastică, suspendând 80 de milioane de euro din cererea de plată numărul 3 din Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), invocând nereguli semnificative legate de numirile la companiile de stat din domeniul Transporturilor, domeniul păstorit de Sorin Grindeanu, dar și probleme legate de licitațiile pentru modernizarea infrastructurii feroviare. De asemenea, pentru metroul din Cluj-Napoca, s-a decis suspendarea definitivă a întregii sume de aproximativ 300 de milioane de euro, sumă esențială pentru dezvoltarea acestui proiect. Pe lista companiilor cu probleme se află și Metrorex, unde conducerea a fost instalată ilegal, conform Comisiei. Această conducere,

cu Mihai Barbu în frunte, este responsabilă de tensiunile apărute în relația comercială cu societatea Alstom din Franța. Conform informațiilor obținute de presă, decizia Comisiei Europene este parte dintr-un proces mai amplu, în care s-au suspendat, în total, aproximativ 1,1 miliarde de euro din a treia cerere de plată din PNRR. Din cele 74 de jaloane care trebuiau îndeplinite, șase au fost considerate neîndeplinite satisfăcător, ceea ce subliniază o problemă sistemică în gestionarea fondurilor europene de către autoritățile române. Printre jaloanele cu probleme se numără semnarea contractelor pentru 50% din lucrările de modernizare a infrastructurii feroviare, numirea directorilor la companiile de stat CNAIR (Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere), CNIR (Compania Națională de Investiții Rutiere), CFR (Compania Națională de Căi Ferate), Metrorex și CFR Călători. Aceste nereguli pun sub semnul întrebării capacitatea României de a respecta cerințele europene și de a gestiona eficient proiectele de infrastructură esențiale pentru dezvoltarea economică a țării.

Coloana a cincea 5

Dorinel Umbrărescu: începutul sfârșitului?

Când te numești Dorinel Umbrărescu și "dansezi" de zeci de ani cu "demonii" din politica românească, nu trebuie să te mire perspectiva falimentului.

După ce, din lăcomie, a "mușcat" dintr-un număr foarte mare de contracte cu Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), singurul "rege al asfaltului" rămas în afaceri s-a trezit că nu le poate "înghiți".

Spedition UMB și Tehnostrade, firmele lui Dorinel Umbrărescu, se

apropie vertiginos de un blocaj. Cauza principală a problemelor financiare în care se scufundă cele două companii este raportul disproporționat dintre numărul uriaș de contracte câștigate la licitații și capacitatea limitată de a le onora.

Firmele de construcții de drumuri găsesc tot mai greu angajați.

Statul oferă atât de multe sinecure și ajutoare sociale încât "românașii" nu mai vor să "se murdărească pe mâni" pe șantierele de pe drumurile patriei.

În această situație se află și firmele lui Umbrărescu. Omul

nu reușește să găsească nici "lopătari", adică necalificați pentru munca de jos. Despre șoferi pentru basculante și operatori pe utilaje nici nu mai poate fi vorba. Dar criza "excruciantă" este la specialiștii în construcții, adică la cei care conduc șantierele, care iau decizii în legătură cu problemele tehnice care se ivesc în fiecare zi.

În loc de concluzie: Cu o "armată" mult mai mică decât o cere "războiul", Dorinel face singurul lucru care i-a mai rămas la dispoziție: mută "trupele", de pe un front pe altul, în funcție de prioritățile de moment.



Să-mi dai, constructor bătrân,
ceva...
Ceva ce știi mai bine!!!

Tu du-mă acu' la "El Ciolac",
În noaptea-ntunecată,
Că centură ți-am dat
Și bani ți-am dat
Și nodul la cravată!

Scris-a o romanță nouă,
Umbrărescu îndrăgostit,
Despre conturi bancare în care plouă,
Și Sorin "Chaplin" Grindeanu l-a mințit.

Centura "Chaplin"

Un exemplu extrem de relevant în legătură cu "pompiersmul" la care a ajuns să se preteze Umbrărescu este mutarea oamenilor "cu arme și bagaje" pentru finalizarea în regim de urgență a Centurii Ocolitoare Timișoara Sud.

Finalizarea în regim de urgență a acestei variante ocolitoare a fost esențială pentru Sorin "Chaplin" Grindeanu, în prezent deputat de Timiș și ministru al Transporturilor.

UMB a câștigat, în iunie 2023, contractul pentru finalizarea lucrărilor pe Centura Timișoara Sud, drum cu o lungime de 26 kilometri pe care Tirrena Scavi l-a lăsat la 58% execuție, în decembrie 2022, la rezilierea contractului.

Pentru a-i sufla vânt în aripi politicianului Grindeanu, Dorinel s-a angajat să termine lucrările în iulie 2024.

Cu toată disperarea cu care s-au aruncat pe muncă "umebiștii", Varianta Ocolitoare Timișoara Sud a fost deschisă circulației doar pe 10 septembrie 2024 și nu cu toate elementele de siguranță a circulației finalizate.

În acest fel, Dorinel a "marcat" la Sorinel și acesta din urmă la electoratul și pesediștii timișeni.

Și, astfel, Grindeanu a fost pus pe poziția întâi pe lista de candidați pentru Camera Deputaților de la PSD Timiș.

În loc de concluzie:

Sorinel va ajunge astfel,

aproape sigur, din nou deputat: un pas esențial pentru ambițiile lui Chaplin de a revendica din nou "tronul" extrem de bănos de ministru al Transporturilor, într-un viitor guvern cu participarea PSD.

Răzeșii mai așteaptă

"Permutările umbrăresciene" se fac însă în defavoarea altor proiecte.

Pentru că l-a "servit" pe dom' ministru, Dorinel a pus pe "modul avion" lucrările de pe A7- Autostrada Moldovei. Loturile 1, 2 și 4 ale segmentului Buzău-Focșani ale Autostrăzii Moldovei (A7) ar fi urmat să fie date în circulație la jumătatea lunii octombrie, iar podul și lotul 3 la sfârșitul lunii noiembrie, potrivit unei declarații mincinoase a ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu, de la începutul lunii august 2024. Aceste termene reprezentau deja o întârziere față de termenul inițial anunțat de constructorul UMB pentru sfârșitul lunii iulie, începutul lunii august.

În loc de concluzie:

Surse din interiorul CNAIR susțin că, în ciuda furnicarului de oameni și utilaje de pe A7, e posibil ca pe Dorinel să îl apuce Revelionul cu lucrările neterminate la unul sau două din cele patru loturi de pe autostrada Buzău-Focșani.

Avântul prăbușirea

Gurile rele, da' bune, susțin că Dorinel s-ar afla într-o mare măsură în spatele prăbușirii celorlalți "regi ai asfaltului" din România. Se pare că UMB-

rărescu le-a dat câte un "mic brânci" "monarhilor" Costel Cășunean, de la Pa&Co Internațional, Nelu Iordache, de la Romstrade, Theodor Berna, de la Tehnologica Radion, dar și "prințișorilor" Dan Besciu și Sorin Vulpescu, de la Euroconstruct Trading '98, cunoscuți drept "asfaltatorii lui Băsescu". Speranța lui Dorinel a fost că, dacă le va da la "gioale", regii și prințișorii concurenți se vor conforma ordinelor politice și vor lucra pentru el ca antreprenor.

În loc de concluzie:

Rezultatul a fost unul peste cel scontat: toate firmele regilor și prințișorilor asfaltului, cu excepția UMB, s-au prăbușit!

Cheltuieli fără încasări

Pentru că nu reușește să finalizeze în termen lucrările la drumuri la care s-a angajat prin contracte, Umbrărescu este în situația de a nu încasa bani în condițiile în care are cheltuieli uriașe. Și, pentru că nu încasează, la rândul său nu își plătește la timp furnizorii și subantreprenorii, care au început să "schelălăie" și chiar să "se ridice pe picioarele dinapoi" atunci când vine vorba de a mai livra noi produse sau servicii. Spedition UMB a avut, în anul 2023, un număr mediu de 56 de angajați. La rândul său, Tehnostrade a avut anul trecut un număr mediu de 4769 de angajați.

În loc de concluzie:

La costurile uriașe cu forța de muncă se adaugă și

"drepturile de autor" pe care Dorinel trebuie să le plătească șefilor din Ministerul Transporturilor și CNAIR.

Motorină pe datorie

Pentru că au o serie de dificultăți de cash-flow, firmele lui Umbrărescu au intrat într-o spirală periculoasă: nu încasează pentru că nu reușesc să termine lucrări și nu pot să finalizeze drumuri pentru că nu au bani pentru plata furnizorilor de materii și materiale.

Una dintre probleme uriașe ale lui Dorinel este cea cu motorina. A cumpărat 2000 de basculate Mercedes-Benz, care "papă" în jur de 200 de tone de combustibil pe zi. La nivelul unei luni, vorbim de 6000 de tone de motorină. La un preț de minimum 7 lei pe litru, vorbim de un preț cu combustibilul pentru camioane de peste 42 de milioane de lei pe lună, adică peste 8 milioane de euro.

În loc de concluzie:

Cine poate să livreze la un asemenea nivel motorină dacă firmele lui Umbrărescu au sincope de plăți?!

Leasingul basculantelor

E cert că cele 2.000 de basculante au fost luate în leasing de la Daimler Truck & Bus România.

Aceasta naște o altă mare întrebare: dacă nu mai încasează la timp, Umbrărescu mai poate plăti ratele de leasing pentru camioane conform contractului?

Am încercat să aflăm

răspunsul la această întrebare direct de la firma care i-a vândut lui Umbrărescu basculantele; Daimler Truck & Bus România:

"În atenția domnului Valeriu Zaharia, CEO

Stimate domnule Valeriu Zaharia,

vă rugăm să ne sprijiniți pentru realizarea unui material de presă în legătură cu unul dintre clienții dumneavoastră de camioane.

În acest sens, vă rugăm să ne răspundeți la următoarele întrebări:

1. Câte camioane ați vândut în ultimii trei ani către grupul patronat de Dorinel Umbrărescu?
 2. Camioanele au fost livrate exclusiv către TEHNOSTRADE SRL sau ați mai livrat și către alte firme din grup?
 3. La ce nivel se ridică expunerea financiară pe care o aveți în acest moment față de firmele din proprietatea lui Dorinel Umbrărescu?
 4. Finanțarea vânzării de camioane către grupul de firme UMB s-a făcut doar prin Raiffeisen Leasing sau și prin Daimler Truck Financial Services?
 5. Ce întârzieri la plata ratelor de leasing au în acest moment firmele din grupul Umbrărescu (Tehnostrade și/ sau Spedition UMB)?"
- Răspunsul a fost prompt, dar nelămuritor:
- "Bună ziua, vă mulțumim pentru propunere și interesul de a realiza un material de presă cu unul dintre clienții noștri.

Din păcate, politica internă a companiei noastre și relațiile contractuale pe care le avem cu partenerii noștri nu ne permit furnizarea de informații de natură comercială în spațiul public.

Astfel, nu vă putem oferi răspunsuri la întrebările adresate pentru realizarea articolului de presă.

Cu stimă,
Valeriu Zaharia
CEO

Daimler Truck & Bus România SRL".

În loc de concluzie: O vorbă veche spune că și tăcerea e un răspuns!

Regi și baroni

Ca să îi dea în cap lui Dan Amurăriței, un "baron al asfaltului" în creștere, care îi suflă în ceafă, Dorinel a făcut o gafă cu implicații financiare serioase.

A mers cu prețuri subdimensionate la licitația pentru cele trei loturi ale segmentului Bacău-Paşcani din Autostrada Moldovei- A7. Scopul a fost atins: a câștigat licitațiile pentru cele trei loturi și a scos astfel din joc firma Dalin XXL, din Secuieni, județul Neamț.

Umbrărescu a sperat că se va înțelege cu "pigmeii" din CNAIR și va putea să facă lucrările cu prețuri și, automat, calitate mai mici. Planul lui a eșuat: în lipsă de bani, nu poate să o dea la pace cu cei mici. Și trebuie să finalizeze lucrarea în 2025!

În loc de concluzie:

Groapa lui Dănuț i-o săpa și a căzut chiar Dorinel în ea!

Prefabricate și Oțelul Roșu

Plecat la drum cu gânduri bune, dar cu oameni mai puțin competenți, Umbrărescu și-a pus pe picioare o fabrică de prefabricate. Ideea a fost ca la construcția de drumuri să folosească prefabricate făcute "în casă".

Din necunoaștere, oamenii lui Dorinel au optat pentru un format atipic, care nu se potrivește cu standardele internaționale pentru construcția de drumuri. Și, astfel, s-a ajuns în situația în care, deși are o fabrică, grupul UMB cumpără în continuare prefabricate de la alții.

O altă aventură financiară este în acest moment și relansarea uzinei metalurgice de la Oțelul Roșu din județul Caraș Severin.

Ideea este, din nou, una bună: să producă propriul fier beton folosit pentru construcția de drumuri.

Metalurgia este însă o afacere extrem de complicată, care presupune un know-how pe mai multe niveluri, care îi depășește cu mult, atât pe Umbrărescu, cât și pe acoliții săi.

Până una alta, Dorinel se laudă că a luat un credit de 500 de milioane de euro pentru re tehnologizarea uzinei metalurgice. Alți bani, alte rate la bancă, pentru un grup de firme înglodat în datorii, care a început să gâfâie serios.

În loc de concluzie:

Dezvoltând sindromul micului dictator, Umbrărescu merge pas cu pas pe urmele lui Nea

Nicu: facem tot, ne pricepem la orice, nu mai luăm nimic de la nimeni! Și, la fel ca pe Ceaușescu, lipsa studiilor superioare nu îl prea ajută în multe situații pe Dorinel.

Mafia gulerelor albe

Se pare că Umbrărescu nu a înțeles nimic din aventura financiară avută cu sistemul bancar.

Prostit de Marinel Burduja, "tăticul" actualului ministru penelist al Energiei, Dorinel a cumpărat, în 2013, pentru 10 milioane de dolari, fosta ATE Bank, de la grecii de la Piraeus Bank.

A rebotezat-o Banca Română de Credite și Investiții (BRCI) și, cu Marinel în frunte, nu a reușit să o facă niciun moment profitabilă.

După opt ani de pierderi masive, Umbrărescu a reușit să scape cu greu de bancă.

În anul 2020, i-a pasat-o, pe o sumă care nu compensa în niciun fel investiția inițială și pierderile, lui Sanjeev Gupta. Acesta din urmă este un om de afaceri britanic născut în India care a preluat, în anul 2019, mai multe active ale Archelor Mittal, inclusiv combinatul siderurgic de la Galați, cel mai mare din România.

În loc de concluzie:

Gupta este în prezent investigat de autoritățile britanice pentru fraudă și spălare de bani.

La covrigărie

Nemulțumit de plățile întârziate și de excesul de zel al "pigmeilor" din CNAIR,

Umbrărescu i-a cerut imperios lui Grindeanu să îi facă intrarea la Întâiul Covrigar al țării, premierul Marcel Ciolacu. Și cum cei doi membri ai Guvernului se au ca frații, întâlnirea a fost aranjată la ceas de seară.

"Așa știm noi să dăm bună ziua!", și-a făcut triumfător Dorinel intrarea în cabinetul lui Marceluș.

Potrivit "înregistrărilor ambientale", cei doi au discutat "despre una, despre alta, un fel de zbor cu parapanta".

În loc de concluzie:

Mesajul lui Umbrărescu pentru Ciolacu a fost unul simplu: "Nu îi lăsa, coane, pe ăștia să îl falimenteze pe ultimul mare constructor de drumuri român. Adică pe mine!".

Genul programului: PAMFLET!

Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare.

Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne sprijină cu informații de calitate premium.

Îi rugăm pe toți cei care vor să ne trimită informații, documente, fotografii sau videoclipuri să ne contacteze prin e-mail la adresa: director@tirmagazin.ro.

**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