

INVESTIGATORUL'S



**CREȘTERE: TRANSPORTUL
RUTIER DE MARFĂ PAG.21
DIN ȘI SPRE EUROPA**

FEBRUARIE 2025
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



**VOLVO TRUCKS,
LIDERUL PIETEI
CAMIOANELOR
GRELE,
ÎN EUROPA
PG.04**



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR:

Alina JOHNSON-POP

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

Sumar



07 MAN TRUCKSCENES:
PRIMA BAZĂ DE DATE
CU INFORMAȚII DE LA
SENZORI ȘI DIN TRAFIC
DISPONIBILĂ GRATUIT
PENTRU CAMIOANE
AUTONOME



16 SCANIA. SFATURI DE
ÎNCĂRCARE PENTRU
ÎNCEPĂTORI: 10 LUCRURI
PE CARE TREBUIE SĂ LE
CUNOȘTI



18 IVECO A LIVRAT DOUĂ
CAMIOANE S-EWAY FUEL-
CELL CĂTRE BMW



46 COLOANA A CINCEA



VOLVO TRUCKS CONDUCE PIAȚA CAMIOANELOR GRELE, ÎN EUROPA

Pentru prima dată în istorie, Volvo Trucks este liderul pieței de camioane grele din Europa. În 2024, compania a avut o cotă generală de piață de 17,9% și 56.331 de camioane Volvo au fost înmatriculate, în Europa.

În 2024, Volvo Trucks a fost liderul pieței de camioane grele, de peste 16 tone, în Europa, cu o cotă de piață de 17,9%. Piețele cu cele mai

multe camioane Volvo înmatriculate, în cursul anului, au fost Marea Britanie, Franța, Germania, Polonia și Spania.

„Suntem foarte mândri să fim lideri de piață în Europa. Aceasta este o dovadă clară a faptului că eficiența consumului de combustibil, siguranța și disponibilitatea camioanelor noastre sunt apreciate de clienții noștri și că avem o ofertă de produse foarte atractivă”, a declarat Roger Alm, președintele Volvo Trucks.

„Noile noastre camioane FH Aero, lansate în 2024, sunt pur și simplu remarcabile. Aceste camioane sunt disponibile cu motorizări electrice, pe gaz și diesel și au devenit rapid foarte populare pe piață. Companiile de transport aleg Volvo, deoarece produsele și serviciile noastre le ajută să își dezvolte afacerea și să reducă emisiile de CO2. Doresc să le mulțumesc clienților noștri pentru încrederea în noi, precum și dealerilor, furnizorilor și colegilor noștri din cadrul grupului Volvo





pentru această realizare.”

Creștere a cotei de piață, în 25 de țări

La nivel global, Volvo Trucks și-a majorat cota de piață în 25 de țări, în 2024. În Brazilia, Volvo a devenit lider de piață în domeniul camioanelor grele pentru al treilea an consecutiv, cu o cotă de piață de 23,7%. Nava-amiral a companiei, Volvo FH, a fost cel mai vândut model de camion dintre toate mărcile în Brazilia, în 2024. În Australia, cota de piață Volvo a fost de 18,2%. În America de Nord (SUA și Canada), Volvo Trucks a avut o cotă de piață de 10,5%.

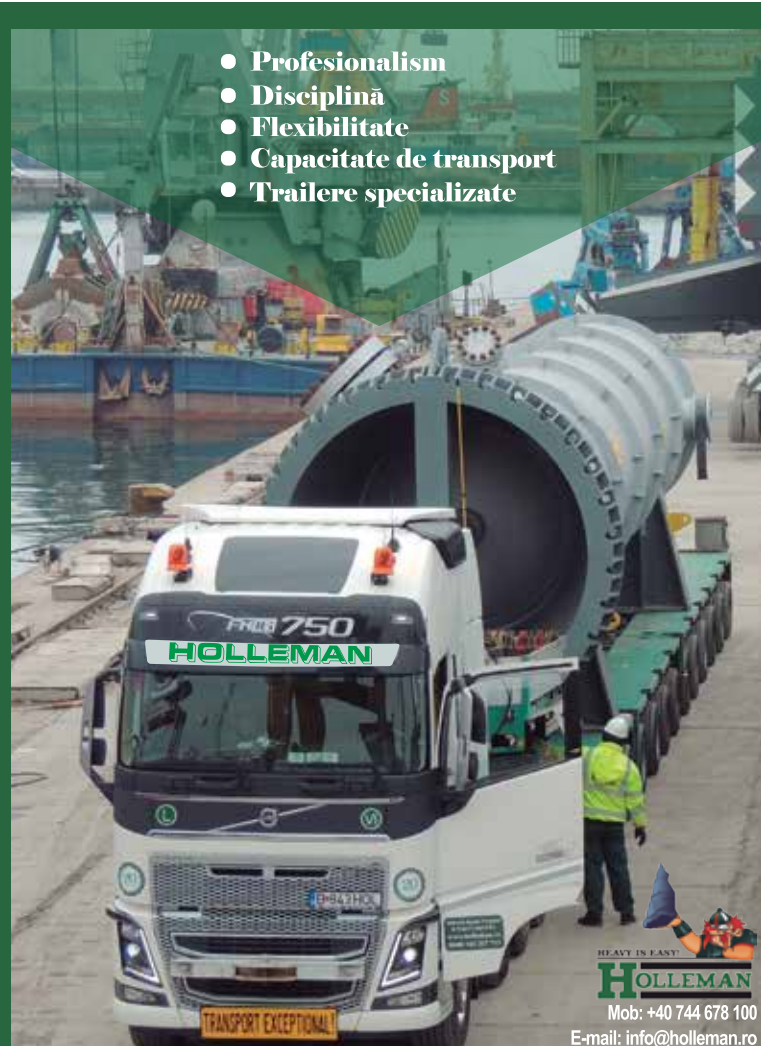
„Suntem mai puternici ca niciodată, datorită reînnoirii complete a portofoliului nostru global de produse, în 2024. În America de Nord, unde ne propunem să ne creștem semnificativ afacerile, am lansat o platformă complet nouă, care va fi baza pentru o serie de modele noi, în anii următori. Primul model realizat pe această platformă a fost noul Volvo VNL, care poate oferi o economie de combustibil cu până la 10% mai mare, în comparație cu generația anterioară”, spune Roger Alm.

În România, Volvo Trucks continuă să aibă o poziție puternică

„Atunci când privim aceste rezultate, vedem Volvo Trucks Romania ca parte din această mare realizare. Am reușit să ne menținem poziția puternică pe care o avem, de mulți ani în România. Și, pentru asta, le mulțumim tuturor clienților noștri pentru încrederea acordată organizației, camioanelor și serviciilor

Probleme

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



HEAVY IS EASY!
HOLLEMAN

Mob: +40 744 678 100
E-mail: info@holleman.ro

Preferenții transporturilor agabaritice.



noastre, brandului nostru! Oamenii și satisfacția clienților sunt esențiale pentru noi. Continuăm să dezvoltăm rețeaua de service din România, în care facem noi investiții și, ca dovadă, anul acesta vom deschide câteva noi centre Volvo, pentru a fi mai ușor pentru clienți să

aceseze serviciile noastre. De asemenea, suntem încântați să vedem cât de bine a fost primit în România noul model Volvo FH Aero, acesta reprezentând peste 70% din vânzările noastre totale de camioane în 2024, având în vedere faptul că producția sa a început

la mijlocul anului.”, a adăugat Per Forsberg, Managing Director Volvo Romania.

**„Europa” înseamnă Uniunea Europeană, inclusiv Regatul Unit, Norvegia și Elveția (UE30). America de Nord înseamnă SUA și Canada.*





MAN TRUCKSCENES: PRIMA BAZĂ DE DATE CU INFORMAȚII DE LA SENZORI ȘI DIN TRAFIC DISPONIBILĂ GRATUIT PENTRU CAMIOANE AUTONOME

•MAN este primul producător de camioane care publică date cu informații de la senzori și din trafic, rezultate din dezvoltarea conducerii autonome;

•Baza de date „MAN TruckScenes” cuprinde 747 de scene de conducere și este disponibilă gratuit dezvoltatorilor, universităților și instituțiilor științifice;

•Schimbul de date accelerează dezvoltarea, simplifică validarea și promovează standardizarea.

MAN Truck & Bus este primul producător de camioane care publică o bază de date cu informații

de la senzori și din trafic, 747 de scene de conducere și date despre vehicule provenite de la unități de

testare a conducerii autonome. Schimbul deschis de astfel de baze de date accesibile și gratuite între



Trailere și servicii dintr-o singură sursă.

Misiunea: soluții inovative pentru sarcini complexe de transport Soluția: conectarea inteligentă a informațiilor și oferirea de servicii digitale complete, soluții de finanțare și aprovizionare cu piese de schimb - pe toată durata de viață a semiremorcii. Cu sistemul nostru de telematică TrailerConnect® și serviciile premium personalizate, puteți utiliza soluții inovatoare pentru semiremorci, câștigând un avans important. Schmitz Cargobull România SRL: info.romania@cargobull.com, www.cargobull.com/ro

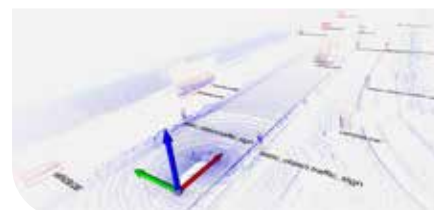
**SCHMITZ
CARGOBULL** 
The Trailer Company.



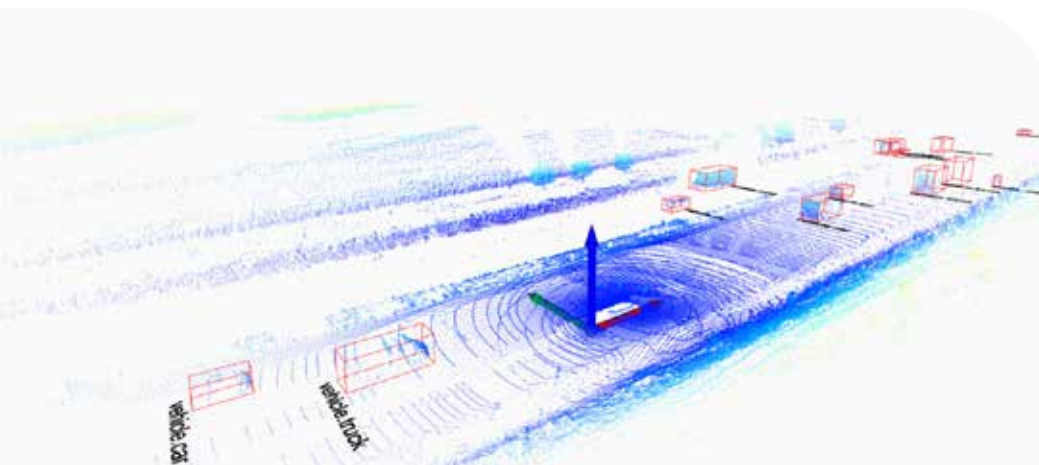
diferiți actori, cum ar fi producătorii, universitățile și dezvoltatorii de software, care lucrează independent unii de alții la conducerea automată, accelerează dezvoltarea și promovează standardizarea formatelor de date. De asemenea, permite o comparație standardizată a rezultatelor și metodelor ca referință pentru studiile științifice și simplifică colaborarea cu partenerii externi de dezvoltare. „Bazele de date precum MAN TruckScenes sunt o resursă importantă pentru dezvoltare. Există deja numeroase baze de date disponibile publicului pentru sectorul autoturismelor, dar nu și pentru sectorul camioanelor. Cu MAN TruckScenes, mergem mai departe pentru a umple acest gol”, spune Dr. Frederik Zohm, membru al Consiliului executiv pentru cercetare și dezvoltare la MAN Truck & Bus.

Bază de dezvoltare pentru transportul autonom hub-to-hub

Baza de date publicată acum de MAN cartografiază, în primul rând, operațiunile de conducere pe autostrăzile germane, precum și operațiunile de conducere în porturi. Aceasta acoperă cererea pentru așa-numitul transport hub-to-hub între centrele logistice, pe care MAN se concentrează ca scenariu de aplicare pentru conducerea autonomă. Setul de senzori constă în date de la patru camere, șase radare lidar, șase radare, două unități de măsurare inerțială pentru determinarea poziției în spațiul înconjurător (IMS) și date de înaltă precizie ale sistemului global de navigație prin satelit (GNSS). MAN TruckScenes este prima bază de date care include date radar 4D cu acoperire 360°, fiind cel mai mare set de date radar



cu casetă de delimitare 3D. La crearea celor 747 de scene, s-a acordat atenție și captării diferitelor condiții meteorologice. Scenele cuprinse în domeniul de aplicare al bazei de date sunt împărțite într-un set de date de formare, testare și validare. Scenele conțin datele senzorilor și ale vehiculului pentru o singură secvență de condus, precum și adnotările corespunzătoare. Adnotările servesc ca o descriere a situației de conducere și înregistrează condițiile de mediu, precum și marcajele pentru obiectele din jurul vehiculului. Aceasta, la rândul său, constituie baza pentru învățarea automată în dezvoltarea rețelelor neuronale pentru conducerea autonomă. Utilizarea seturilor de date publice permite, de asemenea, o evaluare standardizată a performanței și calității recunoașterii mediului pentru îndeplinirea sarcinii de conducere. Acest lucru facilitează, de asemenea, urmărirea îmbunătățirilor continue în ceea ce privește





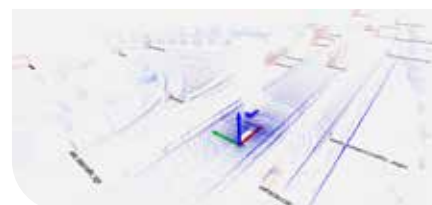
performanța recunoașterii mediului. MANTruckScenes sunt disponibile pentru descărcare la următoarea adresă: <https://www.man.eu/truckscenes>

MAN Truck & Bus pe drumul spre camioane autonome

MAN promovează conducerea autonomă prin diverse proiecte de cercetare și dezvoltare. Din 2018 până în 2020, MAN a dezvoltat și testat un camion fără șofer pentru manipularea containerelor în incinta Portului Hamburg, în cadrul unui proiect comun de cercetare și dezvoltare cu Hamburger Hafen

și Logistik AG. Din 2019 până în 2023, proiectul ANITA cu partenerii Deutsche Bahn, Universitatea de Științe Aplicate Fresenius și Götting KG s-a concentrat pe integrarea digitală completă a unui camion autonom în procesul logistic de manipulare a containerelor de la șosea la calea ferată. Începând cu 2022, MAN colaborează cu unsprezece parteneri în cadrul proiectului de finanțare ATLAS-L4 pentru a dezvolta un camion autonom destinat transportului pe autostradă între centrele logistice. Astfel, proiectul abordează în mod specific legea privind conducerea

autonomă adoptată în Germania, în 2021, care permite deja conducerea fără șofer pe rute definite și cu supraveghere tehnică. La sfârșitul proiectului, în 2025, sunt planificate teste practice ale prototipului cu un șofer de siguranță pe autostradă. Conducerea autonomă pentru camioane urmează să intre în producția de serie la sfârșitul deceniului.



Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks
Sharing the load



2000

Vehicule Ford Trucks în România | Oameni puternici în mișcare | Afaceri de succes

* în cuantum de 600 litri



TRUCKS

Sharing the load

CEFIN
TRUCKS

Unic importator și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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



MAN LANSEAZĂ URMĂTOAREA ETAPĂ A SERVICIILOR EMOBILITY

EFICIENT: MAN TRANSPORT SOLUTIONS EXTINDE SERVICIILE DE CONSULTANȚĂ CU INSTRUMENTE ONLINE CLARE

- Un camion MAN TGS 26.540 special cu semiremorcă, aparținând transportatorului italian Santoni, a adus bradul de Crăciun pentru Vatican în Piața Sf. Petru la începutul lunii decembrie
- Versatilitatea sa a predestinat noul MAN TGS pentru transportul special de Crăciun, având o lungime totală de 34 de metri și o lățime de 3,5 metri
- Din cauza dimensiunilor transportului, călătoria de la locul de origine al bradului înalt de 29 de metri, din Trentino până la Roma, aflată la 650 de kilometri distanță, a avut loc în principal pe timp de noapte
- De pe 7 decembrie, bradul, care a fost selectat conform unor criterii stricte de sustenabilitate, luminează festiv în albastru ca parte a ansamblului scenei nașterii Domnului din Piața Sf. Petru



2025 este anul camioanelor electrice la MAN Truck & Bus. Startul fabricației pe linia de producție în serie din München este programat pentru mijlocul anului. Au fost primite aproximativ 2.800 de cereri de informații și comenzi pentru camioanele electrice. Pentru clienți, trecerea la motorizările electrice reprezintă o nouă provocare, care ridică multe întrebări, iar nevoia de consiliere este, în consecință, ridicată. Prin urmare, MAN investește masiv în personal și tehnologie în acest domeniu.

BY 31.12.2025

+76%



EUROPE

● TRUCK CHARGING POINTS BY 02/2025

● NEW TRUCK CHARGING POINTS BY 12/2025

Echipa de experți MAN Transport Solutions a fost prezentă încă din 2018 pentru a oferi răspunsuri complete la întrebări și pentru a ajuta clienții să facă trecerea de la diesel la electric. Dimensiunea echipei MAN Transport Solutions a crescut simțitor în ultimii ani. Prin intermediul unei formări intensive, aproximativ 100 de așa-numiți campioni eMobility au fost instruiți în toate țările europene pentru a consilia clienții cu privire la toate aspectele introducerii vehiculelor electrice: de la planificarea flotei până la infrastructura inițială de încărcare. Toți experții eMobility au acum acces la un nou instrument

web care ilustrează în mod clar diferite calcule, oferă o imagine de ansamblu asupra infrastructurii publice de încărcare existente și sprijină planificarea propriei infrastructuri de încărcare a clientului.

De câte puncte de încărcare are nevoie clientul?

Analiza pentru planificarea depozitelor este foarte clară. După o scurtă întrebare despre câte camioane electrice de tipul celor planificate într-o companie și ce kilometri medii sunt parcurși pe zi, următorul pas este să analizăm posibila implementare. Utilizând

hărți prin satelit, clienții pot vedea ce aranjament al stațiilor de încărcare poate fi realizat în incinta lor. Pe hartă pot fi plasate pictograme de camioane adecvate și există diferite aranjamente la alegere, cum ar fi unul în spatele celuilalt, unul lângă celălalt sau în profil V. La fel de impresionant este calculul unui sistem fotovoltaic. Suprafața de acoperiș disponibilă poate fi marcată direct pe hartă, iar instrumentul oferă o estimare a randamentului energetic posibil în funcție de locație și de impactul asupra prețului kWh al clientului.

În plus, față de înființarea propriei infrastructuri de încărcare,

VEDETĂ PE ORICE
ȘANTIER.

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

www.man.ro



+62%



● TRUCK CHARGING POINTS BY 02/2025

● NEW TRUCK CHARGING POINTS BY 12/2025

Încărcarea la punctele publice de încărcare este, de asemenea, un criteriu important pentru clienți în procesul de luare a deciziilor pentru achiziționarea camioanelor electrice. Cu MAN Charge&Go, MAN a dezvoltat un pachet puternic de soluții pentru încărcarea publică, care face cât mai ușoară găsirea punctelor de încărcare compatibile cu camioanele, care oferă o structură clară a prețurilor și, în final, plata la punctele de încărcare.

MAN eTruck ready

Noul standard eTruck ready trebuie evidențiat în acest context: pentru prima dată, acesta prezintă puncte de încărcare compatibile cu camioanele, care au fost evaluate în conformitate cu criteriile stricte MAN. Acestea sunt enumerate pe harta digitală: eTruck ready și eTruck limited. În timp ce eTruck ready prezintă puncte de încărcare a camioanelor fără restricții, punctele de încărcare etichetate ca fiind limitate au restricții - de exemplu,

în ceea ce privește lungimea vehiculului.

În timpul fazei de consultanță eMobility 360° oferită de MAN Transport Solutions, această hartă europeană unică de încărcare a camioanelor oferă o altă caracteristică specială: pe lângă punctele de încărcare disponibile în prezent în rețea, aceasta arată și punctele de încărcare planificate până la sfârșitul anului 2025. Până la sfârșitul acestui an, punctele de încărcare compatibile cu camioanele vor însuma peste 1.000 de locații. Această rețea inițială permite deja utilizarea camioanelor electrice pe numeroase rute pe distanțe lungi. MAN are, de asemenea, o contribuție importantă în acest sens, împreună cu E.ON, prin înființarea a aproximativ 80 de locații publice de încărcare la centrele de service MAN până la sfârșitul anului 2025. Ca urmare a lansării MAN Charge&Go pe toate piețele europene principale, în mai 2025, acest card va ajuta clienții să

caute online puncte de încărcare adecvate pentru camioane. MAN Charge&Go este un tarif de taxare care se aplică rețelei cu același nume. Un card este utilizat pentru autentificare la stația de încărcare. MAN Charge&Go a fost dezvoltat astfel încât și flotele mixte să poată utiliza oferta. O factură consolidată și transparentă la sfârșitul lunii oferă o imagine de ansamblu a costurilor de încărcare pentru întreaga flotă la toate punctele de încărcare utilizate.

MAN SmartRoute găsește stația de încărcare ideală

Un alt serviciu din portofoliul digital MAN dedicat vehiculelor electrice este MAN SmartRoute. Serviciul digital este disponibil pentru managerii de flote, încorporat în RIO Fleet Monitor și îi sprijină activ în planificarea rutelor. Luând în considerare nivelul de încărcare al bateriei și capacitatea de încărcare a stațiilor de încărcare respective, MAN SmartRoute găsește întotdeauna stațiile de încărcare ideale și creează astfel traseul potrivit. Serviciul face parte din pachetul digital integrat, pe care clienții MAN eTGX și eTGS îl pot utiliza fără costuri suplimentare în primii cinci ani.

MAN oferă un portofoliu cuprinzător de camioane electrice pentru toate sectoarele: de la eTGL de 12 tone, la autotractoare lowliner și semiremorci standard, aplicații de șasiu cu configurații de axe 4x2 și 6x2, precum și șase cabine diferite din seriile de modele eTGX și eTGS.

BY 31.12.2025

+111%



● TRUCK CHARGING POINTS BY 02/2025

● NEW TRUCK CHARGING POINTS BY 12/2025





FPT INDUSTRIAL LA DAKAR 2025, NOUĂ POZIȚII ÎN TOP 10

FPT Industrial a fost, în ianuarie 2025, din nou pe podium la Raliul Dakar: cea de-a 47-a ediție a celui mai urmărit raliu de raid din lume, Dakar 2025, a marcat o altă realizare remarcabilă adăugată în istoria mărcii.

Într-adevăr, vehiculele IVECO - propulsate de motoarele FPT Industrial – și-au asigurat nouă dintre cele zece locuri finale de top în clasamentul camioanelor. În calitate de partener tehnic exclusiv,

marca a sprijinit echipele de Rooy FPT, conduse de piloții Aleš Loprais, Vaidotas Žala și Anja Van Loon. Loprais, de la InstaTrade Loprais Team de Rooy FPT, a ocupat locul 3 cu binecunoscutul IVECO

Powerstar model 2024/2025 echipat cu motoare CURSOR 13 de la FPT Industrial, concepute pentru capacitatea de a oferi putere, eficiență, fiabilitate și durabilitate de neegalat în cele mai dificile condiții.

IVECO

Ofertă de finanțare

IVECO **WAY**

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



Vaidotas Žala, noul venit la Skuba Team de Rooy FPT, și Anja Van Loon (Fried Van de Laar Racing Team de Rooy FPT), care s-au mai bucurat de experiența Raliului Dakar din 2024 cu o performanță de primă clasă, au cucerit dunele din peisajele uimitoare ale Arabiei Saudite cu performanțe impresionante în mai multe etape, inclusiv șase clasări pe podium pentru Žala și un loc patru pentru Van Loon. Cei doi piloți au încheiat raliul pe locurile cinci și, respectiv, opt, înregistrând cele mai bune rezultate din istoria lor în competiție. Ediția din acest an - confirmată de organizatori ca fiind una dintre cele mai dificile de până acum - a cuprins douăsprezece etape care au acoperit un total de 8 000 de kilometri de la Bisha la Shubaytah, inclusiv peste 5 000 de kilometri parcurși în condiții speciale. În opt din cele douăsprezece etape, Aleš Loprais a terminat pe primele trei poziții, câștigând cinci dintre ele. Acest rezultat remarcabil a fost obținut datorită unui vehicul și unui motor extrem de performant și fiabil, care nu a dezamăgit echipa pe tot parcursul raliului.

La finalul ultimei etape, Aleš Loprais a declarat: „Ca întotdeauna, Dakar-ul prezintă numeroase provocări pentru noi, piloții - de la obstacolele întâmpinate dinău după dinău până la testele de durabilitate și reziliență care apar pe parcursul fiecărei etape. În fiecare an, raliul aduce lecții noi, valoroase și surprize la tot pasul. Pentru a le face față, ne-am putut baza pe un motor FPT Industrial, care s-a dovedit încă o dată a fi partenerul perfect pentru astfel de condiții extreme.”

DAKAR 2025 - Clasamentul final
Locul 3 #601 InstaTrade Loprais
Team de Rooy FPT
Pilot: Aleš Loprais
Navigator: David Kripal
Mecanic: Darek Rodewald

Locul 5 #605 Skuba Team de Rooy
FPT
Pilot: Vaidotas Žala
Navigator: Paulo Fiuza
Mecanic: Max Van Grol

Locul 8 #613 Fried Van de Laar
Racing Team de Rooy FPT
Pilot: Anja Van Loon
Navigator: Ben Van de Laar

Mecanic: Jan Van de Laar

Motoarele CURSOR 13

Traseul Dakar din acest an a evidențiat toate calitățile motoarelor CURSOR 13, concepute pentru a furniza cele mai înalte niveluri de putere, eficiență, fiabilitate și durabilitate în cele mai dificile condiții. Chiar și pentru provocările de zi cu zi, acestea reprezintă cea mai bună soluție pentru camioanele de cursă lungă și de mare tonaj de peste 16 tone GVW (Gross Vehicle Weight), datorită celor mai bune performanțe și răspunsului tranzitoriu din clasa lor, cu un consum redus de combustibil. Tehnologia HI-eSCR patentată de FPT Industrial - o soluție fără EGR - asigură un cost total de proprietate (TCO) redus, datorită, de asemenea, DPF cu regenerare pasivă și celor mai bune intervale de schimbare a uleiului din clasa sa de până la 150.000 km. Curățarea DPF până la 600.000 km și consumul redus de ulei oferă avantaje semnificative în ceea ce privește timpul de funcționare și costurile reduse



CURSOR 13 pentru IVECO

Powerstar (Dakar 2025) - specificații tehnice

Nr. de cilindri / supape: 6L / 4

Turbocompresor: Twin Scroll

Cilindree [litri]: 12.88

Alezaj x cursă [mm]: 135 x 150

Putere nominală maximă [CP]: 1,000

Cuplu maxim [Nm]: 5,000

Greutate uscată [kg]: 1,150

Despre FPT Industrial

FPT Industrial este o marcă a Iveco Group N.V. (EXM: IVG), dedicată proiectării, producției și vânzării de sisteme de propulsie și soluții

pentru vehicule rutiere și de teren, precum și pentru aplicații marine și de generare a energiei. Peste 8 000 de persoane din zece unități de producție și zece centre de cercetare și dezvoltare lucrează pentru FPT Industrial în întreaga lume. Activ în aproape 100 de țări diferite, departamentul său global de vânzări și de servicii pentru clienți sprijină toți clienții mărcii. Oferta extinsă de produse include șase game de motoare cu puteri de la 30 CP la peste 1.000 CP, transmisii cu cuplu de până la 500 Nm și punți față și spate de la 2,45 la 32 tone GAW (Gross Axle Weight). FPT

Industrial oferă cea mai completă gamă de motoare pe gaz natural pentru aplicații industriale de pe piață, cu puteri cuprinse între 50 și 520 CP. O divizie dedicată ePowertrain accelerează calea către o mobilitate cu emisii nete zero, cu transmisii electrice, pachete de baterii și sisteme de gestionare a bateriilor. Această ofertă extinsă, precum și concentrarea puternică asupra cercetării și dezvoltării, fac din FPT Industrial un lider mondial în domeniul transmisiiilor și soluțiilor industriale. Pentru mai multe informații, vizitați www.fptindustrial.com.

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

detasaretransport.ro





SCANIA. SFATURI DE ÎNCĂRCARE PENTRU ÎNCEPĂTORI: 10 LUCRURI PE CARE TREBUIE SĂ LE CUNOȘTI

Electrificarea transportului greu nu înseamnă doar cumpărarea unui camion electric. Succesul depinde și de înțelegerea procesului de încărcare.

Aici, defalcăm zece termeni și concepte cheie pentru a vă ajuta să navigați cu ușurință în lumea încărcării.

1. Strategia de încărcare

Cheia unui proces de încărcare eficient este să existe o strategie. Ar trebui să includă încărcarea la depozit, încărcarea la destinație potențială și încărcarea publică, adaptate pentru a răspunde eficient nevoilor operaționale ale flotei și rutelor tale. Scania oferă instrumente pentru a analiza rutele de transport, pentru a optimiza programele de încărcare și pentru a asigura o aprovizionare fără probleme cu energie. O strategie bine executată ia în considerare, de asemenea, prețurile la energie, capacitatea rețelei și modul în care flota ta funcționează, pentru a te ajuta să maximizezi timpul de funcționare și să minimizezi costurile în călătoria ta de electrificare. De asemenea, ar trebui să includă planuri de creștere, asigurându-se că operațiunile sunt scalate eficient încă de la început, cu analizele Scania și soluțiile modulare concepute pentru a sprijini extinderea pe măsură ce flota evoluează.

2. Capacitatea rețelei

Capacitatea rețelei electrice de a furniza energie pentru încărcarea simultană a mai multor camioane electrice, cum ar fi la depozitul companiei de transport, este un factor critic în electrificare. Potențiale

blocaje înseamnă că deseori trebuie să asiguri o capacitate suficientă a rețelei de la furnizorul tău de energie. Aici, Scania colaborează cu tine în calitate de transportator pentru a evalua cerințele de rețea și pentru a implementa soluții de infrastructură scalabile, fiabile și eficiente din punct de vedere al costurilor.

3. Hardware de încărcare

Scania oferă o gamă de hardware de încărcare pentru a răspunde nevoilor operaționale diverse, fie pentru depozite de acasă, locații de destinație sau încărcare publică. Soluțiile compacte, cum ar fi încărcătoarele portabile de 40 kW și cutiile de perete, sunt ușor de instalat și ideale pentru flotele mici sau cei care să înceapă călătoria lor de electrificare. Pentru cerințele mai mari de energie sau încărcare mai rapidă, soluțiile modulare și scalabile, cum ar fi încărcătoarele prin satelit și stațiile multifuncționale oferă putere de până la 360 kW. Aceste sisteme de înaltă performanță integrează funcționalitatea de încărcare cu sistemele de plată și instrumentele de monitorizare, asigurând operațiuni eficiente și fără întreruperi (consultă detaliile despre încărcarea inteligentă de mai jos).

4. Încărcare inteligentă

Încărcarea inteligentă folosește tehnologii precum AI pentru a face

încărcarea mai simplă și mai inteligentă. Analizând nevoile de energie, capacitatea rețelei și programele, ajută la optimizarea timpilor de încărcare și la reducerea costurilor. Adăugarea de energie regenerabilă face operațiunile mai ecologice, în timp ce monitorizarea în timp real menține utilizarea eficientă a energiei. Software-ul de încărcare (CMS) Scania asigură o gestionare optimă energiei, oferind în același timp asistența, repararea și întreținerea pentru componentele soluției de încărcare.

5. Încărcare în depozit

Încărcarea în depozit este piatra de temelie a sistemului de încărcare pentru vehiculele electrice cu baterii. Încărcătoarele de la depozitul de acasă al transportatorului pot acoperi între 55 și 80% din necesarul de energie al unei flote, în funcție de operațiune. De obicei, vehiculele sunt încărcate peste noapte sau în timpul de repaus, asigurându-se că sunt complet încărcate și gata pentru operațiunea de la începutul zilei. Un beneficiu esențial al încărcării în depozit este că procesul este gestionat printr-un sistem de gestionare a încărcării (CMS). În plus, încărcarea în depozit le permite companiilor de transport să-și deschidă instalații pentru încărcare semi-publică, permițându-le să vândă surplusul de energie către transportatorii externi și să creeze noi fluxuri de venituri.



6. Încărcare la destinație

Încărcarea la destinație implică încărcarea bateriei vehiculului greu în timp ce acesta este parcat la o destinație cum ar fi un depozit, un doc de încărcare sau un șantier de construcții. Ca o completare a încărcării în depozit, aceasta este ideală pentru vehiculele grele care au încă perioade de repaus, cum ar fi în timpul lor și descarcă. Timpul de repaus este utilizat pentru a încărca bateria, asigurându-se că vehiculul are suficientă putere pentru următoarea etapă a călătoriei.

7. Încărcarea publică

În timp ce încărcarea în depozit și la destinație acoperă majoritatea nevoilor de energie, încărcarea publică va juca un rol important pentru anumite rute pe distanțe lungi. Rețeaua de încărcătoare rapide și prietenoase cu camioanele crește rapid datorită inițiativelor, atât din partea operatorilor de puncte de încărcare (CPO), cât și din industrie. Și cu serviciul Scania Charging Access, Scania simplifică și mai mult taxa publică pentru transportatori. În plus, prin inițiativa Milence, Scania și partenerii săi urmăresc să creeze 1.700 de puncte de

încărcare de înaltă performanță în toată Europa până în 2027.

Încărcătoarele publice de astăzi pentru camioane furnizează de obicei până la 350–375 kW, permițând reîncărcări rapide. Stațiile viitoare ale sistemului de încărcare Megawatt (MCS) vor crește vitezele de încărcare și mai mult, oferind până la 3,75 MW pentru încărcare ultra-rapidă.

8. Timp de încărcare

Timpul de încărcare depinde de puterea încărcătorului, capacitatea de încărcare a vehiculului, temperatura, dimensiunea bateriei și starea de încărcare a acestuia. De exemplu, un încărcător de depozit de 40 kW durează 13–14 ore pentru o încărcare completă, ce este încărcător de 360 kW trebuie doar 1–2 ore.

Dar, deoarece încărcările complete sunt rareori necesare, este mai relevant să vă concentrați pe raza de acțiune și pe capacitatea necesară pentru sarcina de transport. Încărcarea de la 20 la 80% este mai rapidă și prelungeste durata de viață a bateriei. De exemplu, o pauză de 45 de minute poate adăuga sute de kilometri. Prin planificarea strategică a rutelor și a intervalelor de încărcare,

transportatorii pot minimiza timpul de nefuncționare și pot optimiza eficiența.

9. Putere de încărcare

Puterea de încărcare, măsurată în kilowați (kW), determină cât de repede se poate reîncărca o baterie. La un depozit de acasă, puterea de încărcare variază de obicei de la 40 kW, ideală pentru încărcare mai lentă, peste noapte, până la 300–360 kW pentru reîncărcare mai rapidă în flotele mai mari.

Pentru încărcarea publică, camioanele pot accesa din ce în ce mai des încărcătoare rapide, cu până la 375 kW. Privind în perspectivă, vehiculele pe baterii Scania sunt deja pregătite pentru sistemul de încărcare Megawatt (MCS), care va permite încărcarea și mai rapidă, până la 3,75 MW.

10. Standarde de încărcare

Bateriile Scania sunt construite având în vedere compatibilitatea înainte de orice. În prezent, Scania BEV folosește conectori CCS2, care acceptă o putere de încărcare până la 375 kW. Adoptat pe scară largă în toată Europa, CCS2 este suficient pentru majoritatea aplicațiilor de astăzi.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





IVECO A LIVRAT DOUĂ CAMIOANE S-EWAY FUEL-CELL CĂTRE BMW

- Cele două vehicule grele IVECO S-eWay Fuel Cell vor juca un rol-cheie în atingerea obiectivului H2Haul de a demonstra că autocamioanele cu hidrogen pot fi o soluție practică de transport cu emisii zero pentru transportul pe distanțe lungi și de a deschide calea pentru comercializarea lor.
- Rolul IVECO în proiectul H2Haul reflectă angajamentul său de a promova soluții pe bază de hidrogen pentru decarbonizarea transportului greu, ca parte a abordării sale tehnologice neutre și multi-energie.
- Vehiculele au fost prezentate în cadrul unui eveniment special găzduit de BMW la fabrica sa din Leipzig (Germania) pentru a oferi o perspectivă asupra utilizării hidrogenului în întregul lanț de producție al companiei.
- Evenimentul a inclus, de asemenea, inaugurarea stațiilor de alimentare cu hidrogen TEAL Mobility în apropierea fabricii BMW - un element cheie în infrastructura necesară pentru vehicule.

IVECO a livrat, pe 20 februarie 2025, două camioane IVECO S-eWay Fuel Cell către BMW, partener în proiectul H2Haul. Acest proiect european, cofinanțat de Clean Hydrogen Partnership, își propune să demonstreze fiabilitatea ridicată a camioanelor alimentate cu hidrogen ca soluție viabilă cu emisii

zero pentru nevoile de transport ale Europei prin intermediul testelor operaționale pe teren în mai multe misiuni reale, în colaborare cu diverși furnizori de hidrogen și în ecosisteme geografice diverse. Această etapă subliniază angajamentul IVECO de a promova mobilitatea durabilă și de a modela

viitorul logisticii cu emisii zero în Europa. Predarea a avut loc în timpul unui eveniment special găzduit de BMW în Leipzig. Această ocazie semnificativă a marcat, de asemenea, deschiderea a două stații de alimentare cu hidrogen de ultimă generație de către TEAL



Mobility în Leipzig și Hormersdorf, un pas cheie în stabilirea infrastructurii necesare pentru logistica H2 și transportul comercial. Giandomenico Fioretti, Directorul Departamentului de Dezvoltare Comercială pentru Propulsie Alternativă, a declarat: „Livrea primelor noastre două camioane S-eWay Fuel Cell către BMW reprezintă un pas important înainte în dovedirea caracterului practic și scalabil al transportului pe distanțe lungi alimentat cu hidrogen. Prin participarea noastră activă la proiectul H2Haul, suntem mândri să contribuim la pavarea drumului către un viitor cu emisii zero în sectorul transporturilor din Europa. Această realizare demonstrează puterea colaborării dintre producătorii de vehicule, furnizorii de energie și tehnologie, expeditori, transportatori

și instituții în avansarea transportului comercial pe bază de hidrogen.” IVECO S-eWay se mândrește cu o autonomie de până la 800 km, un timp de realimentare de sub 20 de minute și poate stoca 70 kg de H2 comprimat la o presiune de 700 bari. Datorită autonomiei sale ridicate și a capacității sale de încărcare utilă, se așteaptă ca acesta să revoluționeze misiunile de transport pe distanțe lungi fără emisii de gaze de eșapament. Camioanele vor transporta piese între Bavaria (Nürnberg) și Leipzig (uzina BMW), cu ajutorul a două noi stații de realimentare cu hidrogen.

Impulsionarea inovării durabile în Europa: o prezentare a excelenței în domeniul hidrogenului
Cele două camioane IVECO

S-eWay Fuel Cell livrate astăzi fac parte din flota de 12 vehicule grele alimentate cu hidrogen pe care IVECO le implementează în locații strategice din Europa (Germania, Franța și Elveția) ca parte a proiectului H2Haul. Evenimentul, găzduit de BMW, a reunit reprezentanți ai partenerilor de proiect, instituții de finanțare și oficiali guvernamentali, inclusiv delegați ai Ministerului Federal pentru Digitalizare și Transport. Evenimentul a început cu prezentări ale cadrului general al BMW privind hidrogenul, care au arătat modul în care hidrogenul este integrat în întregul lanț valoric al companiei, de la producție la transportul pe distanțe lungi, urmate de o analiză aprofundată a proiectului și a rolului său esențial în accelerarea scalabilității vehiculelor alimentate

MEC DIESEL
SPARE PARTS SPECIALIST

Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



◀ SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



cu hidrogen în viitorul transportului. După aceasta, oaspeții au fost invitați să participe la ceremonia de deschidere a stației de hidrogen TEAL Mobility, situată în apropierea fabricii BMW din Leipzig, unde o pilă de combustie IVECO S-eWay a demonstrat procesul de realimentare cu hidrogen. Un IVECO BUS E-WAY, operat deja în incinta BMW pentru serviciul de navetă cu emisii zero, a fost utilizat pentru a transporta participanții între fabrica BMW și noua stație. Această demonstrație cuprinzătoare a tehnologiei pe bază de hidrogen evidențiază angajamentul colectiv al liderilor din industrie în vederea decarbonizării logisticii și accelerării

adoptării mobilității pe bază de hidrogen pentru transporturile pe distanțe lungi și misiunile solicitante, reprezentând o etapă semnificativă în călătoria către decarbonizarea industriei.

Despre IVECO

IVECO este o marcă a Iveco Group N.V. (EXM: IVG). IVECO 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. IVECO inovează și își extinde constant portofoliul de produse pentru a oferi fiecărui client vehiculul

care se potrivește exact misiunii sale.

Oferta completă a IVECO este concepută în funcție de nevoile șoferului pentru a asigura 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 vehiculele, sporesc soluția completă de transport IVECO.

IVECO își urmărește strategia de decarbonizare printr-o abordare multi-energie care include dezvoltarea în continuare a bio-metanului, a bateriilor electrice și a tehnologiilor pilelor de combustie. IVECO administrează unități de producție în 7 țări din Europa, Asia, Africa, Oceania și America Latină. 3.500 de puncte de vânzare și service din peste 160 de țări garantează asistență tehnică oriunde se află un vehicul IVECO la lucru.

IVECO pavează calea schimbării prin transformarea industriei de transport, propulsată de ambiția de a fi cel mai de încredere partener și cel mai complet jucător pentru clienții săi.





TRANSPORTUL DE MĂRFĂ CU AJUTORUL CAMIOANELOR CREȘTE ÎNTR-UN RITM ALERT

Transportul rutier este cel mai folosit pentru a duce marfa spre Europa, dar și din UE spre România. Această coordonată se va păstra și după ce am intrat în Schengen.

Transportul rutier este singurul tip de transport excedentar în România. Iar tendința se va păstra și chiar se va accentua după intrarea în Schengen. Din 1 ianuarie 2025, România alături de Bulgaria a aderat la spațiul Schengen cu transportul terestru, după aderarea în martie 2024 a transportului maritim și aerian.

9 valuri de extindere Schengen

Este al nouălea val de extindere a spațiului Schengen, care a început să funcționeze din martie 1995 cu Franța, Belgia, Germania, Luxemburg, Olanda, Spania și Portugalia. Succesiv s-au alăturat în 1997 Italia în octombrie și Austria în decembrie, în ianuarie 2000 Grecia, iar în martie 2021 Danemarca, Finlanda, Islanda, Norvegia și Suedia. Danemarca are o poziție specială în ceea ce privește aplicarea acquis-ului

Schengen. Trebuie să pună în aplicare întregul acquis Schengen, nu ca lege UE, ci ca obligație în temeiul dreptului internațional. În consecință, Danemarca nu votează atunci când măsurile Schengen sunt adoptate de UE. Islanda, Liechtenstein, Norvegia (cu excepția Svalbard) și Elveția, care nu sunt state membre UE, sunt asociate la punerea în aplicare a acquis-ului Schengen prin acorduri de asociere. Au dreptul de a fi prezenți și să facă sugestii în timpul pregătirii documentelor privind acquis-ul Schengen care sunt adoptate ulterior de instituțiile UE. Acestea au obligația să pună în aplicare toate actele Schengen după adoptarea lor de către instituțiile UE și să notifice corespunzător Consiliul Uniunii Europene.

Intrarea în Schengen crește economia

În valul cel mai cuprinzător din decembrie 2007 au aderat țările din regiunea noastră, respectiv Cehia, Ungaria, Polonia, alături de Slovacia, Slovenia, țările Baltice și Malta. Mai recent au aderat Elveția, în decembrie 2008, Liechtenstein, în decembrie 2011 și Croația, în ianuarie 2023. Cipru și Irlanda nu fac parte din spațiul Schengen. Această aderare a României la Schengen are un impact pozitiv asupra creșterii economice în special prin reducerea costurilor și creșterea competitivității transportului internațional de mărfuri pe toate modurile de transport, care în timp vor stimula exportul serviciilor de transport, vor spori excedentul (exporturile minus importurile) serviciilor de transport internațional de mărfuri, și astfel vor contribui la contracararea deficitului balanței comerciale cu bunuri, arată o



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



analiză a economistului șef al Alpha Bank, Ella Kallai.

În România, întregul excedent al transportului internațional de mărfuri provine din transportul rutier. Balanța transportului maritim de mărfuri este deficitară, iar balanțele transporturilor feroviar și aerian de mărfuri sunt mai degrabă în echilibru.

Camioanele mișcă România

Chiar și fără statutul de membru al spațiului Schengen, amploarea transportului internațional de mărfuri raportată la populație a crescut de-a lungul timpului, de la 4,2 tone pe locuitor în 2007, la 7,4 tone pe locuitor în 2023, depășind volumul transportului internațional de mărfuri din Ungaria (6,1 tone pe locuitor). Echivalentul a 3,6 tone pe locuitor, aproape jumătate din transportul de mărfuri din 2023, s-au transportat pe cale maritimă, 2,2 tone pe locuitor s-au transportat pe cale rutieră, 0,5 tone pe locuitor pe cale feroviară și 1,1 tone pe locuitor pe Dunăre. Până acum exporturile au depășit importurile de servicii de transport mărfuri, excedentul ajungând la 2,1% din PIB în 2023, cel mai mare din regiune. Excedentul serviciilor de transport de mărfuri a reprezentat jumătate din excedentul comerțului internațional cu servicii și s-a datorat în întregime transporturilor de mărfuri în UE.

Pentru România, importanța aderării la spațiul Schengen cu transportul rutier este majoră pentru că cea mai mare parte a transportului internațional rutier de mărfuri (90%) se desfășoară în cadrul UE.

În țările din centrul UE care nu au deschidere la mare, precum Cehia și Ungaria, ponderea transportului rutier de mărfuri în cadrul UE este și mai mare, de 95% și respectiv 97%.

Cu camioanele în și dinspre UE

În 2023, România transporta echivalentul a 2 tone pe locuitor în cadrul UE, în creștere cu un ritm mediu anual de 5,8% față de 2007. Volumul a fost mai redus decât în Cehia (4,4 tone/locuitor), Ungaria (2,9 tone/locuitor), Polonia (6,9 tone/locuitor), țări membre ale spațiului Schengen în toată perioada 2007-2023.

Spre deosebire de celelalte țări, în România volumul transportului între UE și în afara UE (extra UE) a avut dinamica cea mai alertă. Ritmul mediu anual în perioada 2007-2023 a fost de 10,5% pentru volumul mărfurilor ce intrau în UE (încărcate în extra UE și descărcate în UE) și 8,2% pentru volumul mărfurilor care ieșeau din UE (încărcate în UE și descărcate în extra UE).

România a fructificat avantajul poziției geografice la periferia UE, a accesului la Marea Neagră, portul Constanța fiind conectat cu țările din nord prin intermediul Dunării.

Balanța transportului feroviar de mărfuri a trecut, de pe deficit în 2013, pe excedent în 2023, la fel ca în celelalte țări din regiune cu excepția Cehiei, a cărei balanță a înregistrat deficite în creștere. Din cele 0,5 tone pe locuitor transportate pe calea ferată, 0,3 tone au intrat în țară, 40%/60% fiind din UE/extra UE și 0,2 tone au ieșit din țară cu

64%/36% către UE/extra UE.

Asta, în timp ce volumul mărfurilor transportate pe calea ferată a scăzut, de la 0,7 tone pe locuitor în 2007, la 0,5 tone pe locuitor în 2023. Trendul s-ar putea schimba odată cu finalizarea lucrărilor de modernizare a liniilor de cale ferată, concentrarea pe dezvoltarea infrastructurii de cale ferată fiind o posibilă strategie de decarbonizare a sectorului transporturilor.

„Steroizi” pentru transportul electric din România

UE încearcă să ajute România să își îmbunătățească infrastructura transportului verde. Pe toate palierele. O investiție totală de 422 de milioane EUR, furnizată prin Mecanismul destinat infrastructurii pentru combustibili alternativi (AFIF), va sprijini aceste inițiative pentru a stimula tranziția către transporturi mai curate. Proiectele selectate se vor axa pe instalarea de stații publice de reîncărcare cu energie electrică, inclusiv încărcătoare megawatt de mare putere, atât pentru vehicule grele, cât și pentru vehicule ușoare, pe dezvoltarea de stații de alimentare cu hidrogen și de instalații terestre de alimentare cu energie electrică în porturi, precum și pe electrificarea aeroporturilor și furnizarea de infrastructuri pentru combustibili alternativi precum amoniacul și metanolul pentru transportul maritim. Această investiție semnificativă este în concordanță cu eforturile UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, de ameliorare a calității aerului și de consolidare a competitivității industriilor europene.

39 de proiecte la start

AFIF își desfășoară activitatea prin intermediul unei cereri continue de propuneri, care permite finanțarea periodică a proiectelor noi și inovatoare de-a lungul întregului an. Pentru cererea de propuneri actuală, lansată la 29



PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE CONSTRUCȚII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





februarie 2024, tocmai s-a finalizat prima rundă de evaluare. Următoarea dată-limită va fi 11 iunie 2025, când bugetul rămas, de aproximativ 578 milioane EUR, va fi disponibil pentru finanțarea propunerilor acceptate. Comisarul pentru transport sustenabil și turism, Apostolos Tzitzikostas, a declarat: „Cele 39 de proiecte pe care le sprijinim astăzi vor accelera instalarea infrastructurilor critice de reîncărcare și de realimentare necesare pentru flotele și pentru parcurile noastre auto cu emisii zero, aflate în plină dezvoltare. Împreună, acestea vor adăuga aproape 5.000 de noi puncte de încărcare, inclusiv 626 de încărcătoare megawatt, ajutând cetățenii să aleagă vehicule cu emisii zero și contribuind la un mediu mai curat.”

Ce noi proiecte de infrastructură încep în 2025?

Compania Națională de Investiții Rutiere a anunțat că se află în derulare șapte licitații publicate în SEAP pentru proiectarea și execuția a 270 de kilometri de autostradă și drum expres (cinci loturi, cu o lungime de 143 de kilometri pe Autostrada Unirii – A8 Târgu Mureș – Iași – Ungheni, în procedură de depunere sau evaluare oferte). Practic, celor cinci loturi de pe A8 li se adaugă contractele pentru construirea Drumurilor Expres Focșani – Brăila și Bacău – Piatra Neamț. Tot în derulare sunt cinci licitații pentru supervizarea lucrărilor de proiectare și execuție pentru patru loturi ale Autostrăzii Unirii (A8), respectiv supervizarea pentru Drumul Expres Focșani – Brăila (valoare de peste 300 milioane lei), licitația pentru realizarea

studiului de fezabilitate Drum de mare viteză București – Giurgiu, precum și contractul pentru finalizarea Studiului de Fezabilitate al Autostrăzii A13 Brașov – Bacău.

Autostrada România - Bulgaria - Grecia

Pentru îmbunătățirea infrastructurii și stimularea comerțului între statele din regiune, Bulgaria, Grecia și România au un plan comun pentru dezvoltarea coridoarelor de transport care vor lega Europa de Sud de cea de Nord. Acest demers urmează a fi prezentat Comisiei Europene. În acest sens, vicepremierul bulgar și ministrul transporturilor, Grozdan Karadjov, și omologul său grec, Christos Staikouras, au discutat recent la Sofia, în cadrul Forumului Economic organizat în capitala Bulgariei. Bulgaria, Grecia și România vor să dezvolte cât mai rapid un coridor strategic care ar urma să conecteze orașele grecești Salonic și Alexandroupolis de Varna, din Bulgaria, și de Constanța, din România. Pe marginea acestui proiect au discutat recent la Sofia, vicepremierul bulgar și ministrul transporturilor, Grozdan Karadjov, și omologul său grec, Christos Staikouras.

Cu acest prilej, Grozdan Karadjov a subliniat importanța accelerării construcției coridoarelor de transport care să lege Salonic de Vidin, iar mai departe, spre Europa de Nord și de Vest. De asemenea, potrivit oficialului bulgar, proiectul care conectează Alexandroupolis cu Ruse, precum și cu orașele bulgare Varna și Burgas, are o importanță majoră în stimularea economiilor țărilor din această regiune.

Nota de plată pentru camioanele de la graniță

La aceeași întâlnire, Grozdan Karadjov a subliniat impactul anterior al întârzierilor la granițele dintre Bulgaria și România, care au dus la pierderi economice semnificative. În plus, ministrul bulgar a explicat că investițiile grecești în Bulgaria sunt deja remarcabile. Mai exact, aproximativ 18.000 de companii grecești operează în Bulgaria, având investiții ce depășesc 3,5 miliarde de euro.

„În urmă cu doar câteva săptămâni, a existat o graniță între țările noastre (Grecia și Bulgaria – n.red.), ceea ce a îngreunat circulația atât a cetățenilor, cât și afacerilor – s-au pierdut ore cu așteptarea. Pentru afaceri, asta a însemnat pierderi financiare foarte reale – peste 500 de milioane de euro în profituri pierdute. Astăzi, acest obstacol este depășit, iar aderarea deplină a Bulgariei și României la spațiul Schengen este unul dintre cele mai semnificative evenimente pentru regiune. Aceasta demonstrează nu doar începutul unei relații prospere, ci și dezvoltarea constantă și într-un ritm rapid a relațiilor noastre economice”, a spus Karadjov.

Totodată, ministrul bulgar a reamintit și importanța Coridorului VIII, care este o rută logistică strategică de-a lungul flancului sudic al NATO, conectând Marea Adriatică de Marea Neagră. Aceasta rămâne o rută crucială pentru transportul de mărfuri și pentru întărirea legăturilor între statele din sud-estul Europei.

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



VERSUS S03E07: SCUMPIREA COMBUSTIBILILOR

Scumpirea constantă a combustibililor amenință multe firme de transport rutier cu falimentul. Cum vedeți rezolvarea acestei probleme? - aceasta este întrebarea celui de-al șaptelea episod și ultimul 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, Marketing&PR Revista TIR Magazin:

Scumpirea constantă a combustibilului amenință multe companii de transport rutier cu falimentul. Cum vedeți rezolvarea acestei probleme?

George Niță, director general Holleman: Depindem de evenimentele din țara vecină. Sperăm într-o revenire a situației destul de complicate, la modul general. Scumpirea carburantului este o consecință și o ducem în condițiile de care știm. Este o chestiune de cash-flow. Pentru firmele mici, probabil, este cu atât

mai greu pentru că au de cumpărat combustibil cu banii jos. Pentru firmele mai mari există finanțare, există o linie de credit și, în orice caz, sperăm că această presiune pe care clienții, câteodată, nu o înțeleg, legat de costul combustibilului, să scadă și să revenim la normalitatea de dinainte de aceste evenimente.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Este foarte important ca toți transportatorii să aibă în contractele pe care le semnează cu toți clienții clauza Diesel. E foarte important ca această clauză Diesel să se începând cu un anumit prag. Să se aplice automat, să nu fie la un nivel de înțelegere - atunci când dorește clientul să se aplice, atunci când nu dorește - nu se aplică. Transportatorul trebuie să obțină niște condiții care trebuie să se aplice automat, nu să rămână la nivel de voința clientului. Practic,

este foarte greu să rezistăm pe piață dacă nu se amortizează aceste costuri.

Și atunci, în momentul în care un client nu acordă majorarea tarifului în funcție de motorină, practic se oferă un tarif mai mic decât cel inițial. Și, atunci, transportatorul se vede cumva obligat să se retragă de pe piață pentru că nu mai este profitabil. Va trebui să se retragă de pe piață pentru că nu face față costurilor.

Alexandru Păun, director general Blue River:

Cred că o abordare corectă cu clientul și o clauză de combustibil, pe care să o avem în contract, pe care să o solicităm încă de la semnarea contractului și nu să mergem în orb. Să avem încredere că atunci când se întâmplă fluctuații de preț la combustibil pe piață, clientul va și răspunde solicitărilor.

Ar rezolva această problemă și nu ne-am mai teme de fluctuațiile de combustibil. Din păcate, transportatorii mici nu își permit. Spun asta din proprie experiență. Atunci când aveam câteva camioane ne era foarte greu să avem o putere de negociere. Dar, cred că fiecare cum ne așternem așa dormim. Și transportatorii mici nu trebuie să accepte orice tarif și orice condiții le impune clientul. Atunci, cred că nu vor ajunge la faliment.

Nu știu cât de afectate pot fi companiile dacă și-au luat măsuri înainte de această problemă. Noi și dacă am avut contracte în care nu am avut clauza de combustibil, atunci când lucrurile au început să degenereze, am mers spre client și am solicitat în mod expres să includem clauza de combustibil.



Cum v-am spus, fiind o companie medie spre mare, am avut putere de negociere și a fost destul de ușor. Cei mici nu știu ce putere de negociere au și cum pot gestiona aceste situații.

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

Episodul 02

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

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

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

George Niță, director general Holleman:

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

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

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

Alexandru Păun, director general Blue River:

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



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

Episodul 03

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

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

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

George Niță, director general Holleman:

Situația din Ucraina ne-a afectat ca și pe ceilalți transportatori așteptând în graniță mult mai mult decât era de așteptat înainte de război. Am așteptat și în porturi pentru încărcare și descărcare. Au dispărut anumite slujbe de proiect-cargo în favoarea altora.

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

În primul rând, au fost efectele creșterii prețului la motorină. A fost acel boom din martie, când motorina a ajuns la 10 lei pe litru. A fost un impact foarte mare din punct de vedere al costurilor și ca efect ulterior a antrenat și creșteri de costuri începând cu piese, anvelope, service, mentenanță. Costurile acestea au generat inflația care a fost 15%. A însemnat un cost suplimentar pe care a trebuit să îl suportăm și, implicit, costurile salariale au crescut, dat fiind că toți salariații au

pierdut din puterea de cumpărare. Automat, a fost necesar să mărim veniturile fiecărui angajat pentru a suporta acest ecart care s-a produs din cauza inflației. Din păcate, clienții nu au fost toți foarte receptivi în privința amortizării efectului inflației și s-au limitat la a acoperi total sau parțial scumpirea motorinei.

Alexandru Păun, director general Blue River: Nu cred că putem fi luați ca un etalon. Noi avem o constantă și încercăm să nu avem perioade foarte aglomerate. Încercăm să găsim clienți care ne pot oferi constant niște volume. Nu profităm de ocaziile în care putem face transport spot cu sume mai mari de bani. Pot spune că războiul nu ne-a afectat atât de tare. Ne-a afectat din prisma faptului că au fost creșterile de motorină, inflația. Nu sunt în măsură să spun că a fost doar pentru că a început războiul sau pentru că așa se întâmpla indiferent. E clar că lucrurile nu au stat bine după începerea războiului și, într-o mică măsură, ne-a afectat. Au fost lunile în care combustibilul a crescut foarte mult.

Oricât de atenți am fost și am ajustat prețurile și am avut clienți foarte deschiși din punctul ăsta de vedere... De la 3 luni, am trecut la o lună cu ajustarea clauzei de motorină. Când am văzut că nu reușim nici la o lună de zile, cu unii am trecut chiar la o săptămână. Am reglat lucrurile din mers și am reușit să trecem de aceste probleme care păreau destul de grave. S-au remediat între timp și pot spune că nu ne-a afectat foarte tare războiul. Ne-a afectat pe plan emoțional, pentru că nu îți imaginezi că, în 2022, se mai poate să luptăm cu bâtele și cu armele. S-au dus războaie economice și se putea duce și acesta la fel. Din acest punct de vedere ne-a afectat cel mai tare. În rest, business-ul într-o mică măsură ne-a afectat. Nu pot spune că a fost atât de grav.

Episodul 04

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

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

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

George Niță, director general Holleman:

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

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

Alexandru Păun, director general Blue River:

Cred că este foarte important ca România să adere la spațiul Schengen prin prisma faptului că avem foarte mari pierderi de timp, de bani, de energie, în discuțiile cu clienții pentru că întârziem livrările. Șoferii sunt înținși la maxim pentru că își pierd un program din timpul de

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

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 întrebat: ne veți aduce la patru săptămâni acasă? Pentru că noi, în felul acesta, nu reușim să ne acoperim cheltuielile lunare și nu este OK. Am spus

că, dacă ei nu doresc, nu îi putem obliga să se întoarcă. A fost un lucru benefic de ambele părți.

Un pic mai mult de muncă a fost cu detașarea transnațională, pentru că acolo trebuie să respectăm, să declarăm în portalul IMI toate detașările, trebuie să ținem cont de plata salariului în fiecare țară pe care o tranzităm. De fapt, nu pe care o tranzităm. Atunci când șoferul e detașat în adevăratul sens al cuvântului, el nu face doar tranzit al țării. Încărcăm, descărcăm în țara respectivă, atunci trebuie să calculăm salariul minim din acea țară.

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

Episodul 06

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.

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 competitivi 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.



MODIFICĂRI PRIVIND UTILIZAREA SISTEMELOR ȘI SERVICIILOR DE TRANSPORT RUTIER INTELIGENTE

Guvernul a adoptat o ordonanță care transpune în legislația națională cele mai noi modificări aduse reglementărilor europene pentru implementarea și utilizarea sistemelor și serviciilor de transport rutier inteligente.

Ordonanța adoptată transpune în legislația națională cele mai noi modificări aduse reglementărilor europene pentru implementarea și utilizarea sistemelor și serviciilor de transport rutier inteligente în cadrul rețelei transeuropene de transport, având în vedere necesitatea digitalizării transportului rutier, a sporirii siguranței rutiere și a reducerii congestiei traficului, implementarea și utilizarea sistemelor și serviciilor de transport rutier inteligente.

„Sistemele inteligente de transport sunt tehnologii care ajută la gestionarea mai eficientă a traficului, oferă informații în timp real despre drumuri și condițiile de circulație și contribuie la reducerea accidentelor și a blocajelor.

Această ordonanță aliniază România la noile standarde europene și stabilește domeniile în care aceste sisteme vor fi

implementate cu prioritate. Actul normativ prevede patru domenii principale în care sistemele inteligente vor fi dezvoltate: informații despre trafic și mobilitate – date în timp real despre drumuri, vreme și condițiile de circulație; gestionarea transportului și a traficului – soluții pentru un transport public mai eficient și reducerea blocajelor rutiere; siguranța rutieră – tehnologii care ajută la prevenirea accidentelor și la o mai bună protecție a participanților la trafic; mobilitate conectată și automatizată – soluții pentru viitorul transportului, inclusiv pentru vehicule autonome”, se arată într-un comunicat de presă.

**TIR Magazin vă prezintă legea în totalitatea ei
NOTA de FUNDAMENTARE
Guvernul României pentru
modificarea și completarea
Ordonanței Guvernului nr.**

7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport

Monitorul Oficial al României nr 94 din 2025-01-31

NOTĂ DE FUNDAMENTARE la Ordonanța Guvernului nr. 4/2025 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport

Secțiunea 1. Titlul actului normativ Ordonanță pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului



nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport
Secțiunea 2. Motivul emiterii actului normativ

2.1. Sursa actului normativ
Demersul se regăsește în lista proiectelor din domeniul „Transporturi și Infrastructură” pentru care Guvernul a fost abilitat să emită ordonanțe, potrivit art. 1 pct. VIII poz. 1 din Legea nr. 332/2024 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe.

2.2. Descrierea situației actuale
Directiva 2010/40/UE din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 207 din 6 august 2010 a fost transpusă în legislația națională prin Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport.
Prin Directiva 2023/2661/UE

a Parlamentului European și a Consiliului din 22 noiembrie 2023, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L din 30.11.2023 au fost aduse o serie de modificări asupra Directivei 2010/40/UE din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, unele cu caracter obligatoriu, altele lăsate la latitudinea statelor membre în ceea ce privește transpunerea.

2.3. Schimbări preconizate
Ținând cont de faptul că Directiva 2010/40/UE din 7 iulie 2010 a fost transpusă în legislația națională prin Ordonanța Guvernului nr. 7/2012, prin prezentul proiect de act normativ se propune aprobarea unor modificări legislative asupra ordonanței antemenționate, prin care să fie transpuse în legislația națională prevederile obligatorii ale Directivei 2023/2661/UE, dar și o serie a prevederilor care nu au caracter obligatoriu.
Având în vedere necesitatea digitalizării transportului rutier, a sporirii siguranței rutiere și a reducerii congestiei traficului, implementarea și utilizarea sistemelor și serviciilor de transport

rutier inteligente ar trebui să fie dezvoltate în continuare în cadrul rețelei transeuropene de transport. Astfel, proiectul de ordonanță a Guvernului reglementează tipurile de date, serviciile aferente sistemelor inteligente de transport și zonele geografice specifice acoperite în domeniile prioritare. Proiectul de ordonanță stabilește domeniile prioritare pentru elaborarea și utilizarea de specificații și standarde, după cum urmează:

- Domeniul prioritar I – serviciile STI de informare și de mobilitate;
 - Domeniul prioritar II – serviciile STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului;
 - Domeniul prioritar III – serviciile STI pentru siguranța și securitatea rutieră;
 - Domeniul prioritar IV – serviciile STI de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată.
- Totodată, prin proiectul de ordonanță se introduce noțiunea de sisteme de transport inteligente cooperative sau STI-C, definite ca sisteme de transport inteligente care le permit utilizatorilor STI să interacționeze și să coopereze prin schimburi de mesaje securizate și de încredere, fără a avea cunoștințe anterioare unii despre ceilalți și în mod nediscriminatoriu.



Consiliul de coordonare pentru sistemele de transport inteligente, denumit în continuare CC STI, asigură coordonarea, la nivel național, a acțiunilor necesare implementării Ordonanței Guvernului nr. 7/2012, precum și realizării cooperării între instituțiile care au responsabilități în domeniile în legătură cu care se implementează servicii și aplicații STI.

Totodată, CC STI avizează rapoartele de progres privind implementarea acțiunilor menționate în Raportul inițial, prevăzut la art. 17 alin. (1) din Directiva STI, cât și raportările conform cerințelor regulamentelor delegate specifice acțiunilor prioritare din Directiva STI. În acest sens, prezentul act normativ atribuie CCSTI calitatea de entitate raportoare în relația cu Comisia Europeană cu privire la punerea în aplicare a prezentei ordonanțe.

ORDONANȚA

Ordonanța pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță:

Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 77 din 31 ianuarie 2012, aprobată prin Legea nr. 221/2012, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 1, după alineatul (3) se introduce un nou alineat, alin. (4), cu următorul cuprins:

(4) Prezenta ordonanță reglementează tipurile de date, serviciile STI și zonele geografice specifice acoperite în domeniile prioritare prevăzute la art. 2. Lista tipurilor de date, incluzând zonele geografice acoperite specifice, este prevăzută în anexa nr. 5 și lista serviciilor STI, incluzând zona geografică specifică acoperită, este prevăzută în anexa nr. 6.

2. La articolul 2, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

Articolul 2

(1) În sensul prezentei ordonanțe, următoarele domenii constituie domenii prioritare pentru elaborarea și utilizarea de specificații și

standarde:

- a) Domeniul prioritar I - serviciile STI de informare și de mobilitate;
- b) Domeniul prioritar II - serviciile STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului;
- c) Domeniul prioritar III - serviciile STI pentru siguranța și securitatea rutieră;
- d) Domeniul prioritar IV - serviciile STI de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată.

3. La articolul 4, se modifică și vor avea următorul cuprins:

- b) interoperabilitate - capacitatea sistemelor și a proceselor comerciale care se află la baza acestora de a face schimb de date, informații și cunoștințe, făcând posibilă continuitatea serviciilor STI;
- d) serviciu STI - furnizarea unei aplicații STI într-un cadru organizațional și operațional bine definit pentru a contribui la siguranța utilizatorilor, la eficiență, la o mobilitate durabilă ori la confort sau pentru a facilita sau a sprijini operațiunile de transport și de călătorie;
- n) date rutiere - date referitoare la caracteristicile infrastructurii rutiere, inclusiv la semnele de circulație fixe și la caracteristicile de reglementare ale acestora privind



siguranța, precum și la infrastructura de reîncărcare și realimentare cu combustibili alternativi;

4. La articolul 4, după litera r) se introduc

s) sisteme de transport inteligente cooperative sau STI-C - sisteme de transport inteligente care le permit utilizatorilor STI să interacționeze și să coopereze prin schimburi de mesaje securizate și de încredere, fără a avea cunoștințe anterioare unii despre ceilalți și în mod nediscriminatoriu;

ș) serviciu STI-C - un serviciu STI furnizat prin intermediul STI-C;

t) disponibilitatea datelor - existența datelor într-un format digital care poate fi citit automat;

ț) punct național de acces - interfață digitală, care constituie un punct de acces la date, astfel cum este definit la art. 2 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.

1/2021 privind stabilirea cadrului instituțional și adoptarea unor măsuri necesare pentru înființarea punctului național de acces, conform regulamentelor delegate de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;

u) accesibilitatea datelor - posibilitatea de a solicita și de a obține date într-un format digital care poate fi citit automat;

v) serviciu de mobilitate digital multimodal - un serviciu care furnizează informații referitoare la datele privind traficul și călătoriile, cum ar fi amplasarea echipamentelor de transport, orele, disponibilitatea sau tarifele pentru mai multe moduri de transport, care pot include caracteristici care permit efectuare de rezerve sau de plăți sau emiterea de bilete;

w) informații de bază - informații care intră în domeniul de aplicare a prezentei ordonanțe și care sunt considerate relevante pentru informarea utilizatorilor drumurilor și utilizatorilor STI, inclusiv de autoritățile cu competențe în domeniul rutier, în cazul în care acestea sunt responsabile pentru astfel de informații;

x) drum principal - drumuri naționale principale, astfel cum sunt definite la art. 6 alin. (1) lit. d) pct. (i) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și care nu face parte din rețeaua rutieră transeuropeană globală.

5. Articolul 5 se modifică și va avea următorul cuprins:
Articolul 5

(1) Serviciile și aplicațiile STI, inclusiv Punctul Național de Acces, se implementează cu respectarea principiilor și specificațiilor prevăzute în anexa nr. 2.

(2) Autoritățile prevăzute la art. 8 alin. (1) care implementează serviciile și aplicațiile STI, prin intermediul Consiliului de coordonare pentru STI, denumit în continuare CC STI, cooperează cu entitățile celorlalte state membre, prin realizarea unor proiecte de coordonare sprijinite de Uniunea Europeană, și, dacă este cazul, cu părțile interesate relevante, cu privire la aspectele operaționale ale punerii în aplicare a specificațiilor adoptate de Comisia Europeană, respectiv standardele și profilurile armonizate la nivelul Uniunii Europene, definițiile, metadatele, cerințele comune de calitate și aspectele legate de interoperabilitatea arhitecturilor punctelor naționale de acces, condițiile pentru schimbul de date, accesul securizat, precum și activitățile comune de formare și informare.

(3) În ceea ce privește cerințele aplicabile furnizorilor de date, utilizatorilor de date și furnizorilor de servicii STI prevăzute în specificații, autoritățile prevăzute la art. 8 alin. (1) realizează proiectele de cooperare referitoare la practicile de evaluare a conformității cu



cerințele respective, la dezvoltarea de mecanisme pentru asigurarea respectării cerințelor și la aspecte referitoare la cooperarea transfrontalieră.

6. După articolul 5 se introduce un nou articol, art. 5¹, cu următorul cuprins:

Articolul 5¹

(1) Datele pentru fiecare zonă geografică sunt publicate în Punctul Național de Acces de către furnizorii de date, cu respectarea tipului și a termenelor prevăzute în anexa nr. 5.

(2) Furnizorii de date au obligația de a actualiza, fără întârziere, datele publicate în Punctul Național de Acces.

(3) Furnizorii de date care publică opțional în Punctul Național de Acces și alte tipuri de date, distincte de cele prevăzute la alin. (1), respectă termenele din anexa nr. 5 și le actualizează ori de câte ori este necesar.

(4) Termenele prevăzute în anexa nr. 5 se aplică numai pentru infrastructura existentă. Pentru infrastructurile noi, datele prevăzute în anexa nr. 5 sunt publicate în Punctul Național de Acces la data

deschiderii circulației rutiere.

(5) Furnizorii de servicii STI se asigură că serviciile STI menționate în anexa nr. 6 sunt implementate pentru zona geografică acoperită cât mai curând posibil și, în orice caz, până cel târziu la datele corespunzătoare stabilite în această anexă.

7. Articolul 6 se modifică și va avea următorul cuprins:

(1) Prelucrarea datelor cu caracter personal în contextul operării aplicațiilor și serviciilor STI care fac obiectul prezentei ordonanțe se efectuează în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 679/2016 a Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor), precum și cu prevederile Legii nr. 506/2004 privind prelucrarea datelor cu caracter personal și protecția vieții private în sectorul comunicațiilor electronice, cu modificările și

completările ulterioare, numai în măsura în care o astfel de prelucrare este necesară pentru buna funcționare a aplicațiilor, serviciilor și acțiunilor STI prevăzute în anexa nr. 1, în vederea garantării siguranței sau a securității rutiere și a serviciilor extinse de gestionare a traficului, a mobilității sau a incidentelor.

(2) Entitățile care utilizează specificațiile adoptate în temeiul prezentei ordonanțe, respectiv furnizorii de date, utilizatorii de date și furnizorii de servicii STI, au obligația de a stabili categoriile de date care se referă la prelucrarea datelor cu caracter personal, astfel cum sunt definite la art. 4 pct. 1 din Regulamentul (UE) 2016/679.

(3) Înainte de utilizarea datelor prevăzute la alin. (2), entitățile au obligația de a realiza analiza impactului unei astfel de prelucrări asupra protecției persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal.

(4) Entitățile prevăzute la alin. (2), care implementează serviciile și aplicațiile STI, au obligația de a proteja datele cu caracter personal împotriva utilizării abuzive, inclusiv

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.





împotriva accesului neautorizat, modificării sau pierderii acestora.
 (5) În cazul în care anonimizarea nu este fezabilă din punct de vedere tehnic sau scopurile prelucrării datelor nu pot fi îndeplinite cu date anonimizate, datele sunt pseudonimizate, cu condiția ca pseudonimizarea să fie fezabilă din punct de vedere tehnic și scopurile prelucrării datelor să poată fi realizate prin utilizarea datelor pseudonimizate.

(6) În cazul în care anonimizarea este fezabilă din punct de vedere tehnic, iar scopurile prelucrării datelor sunt îndeplinite cu date anonimizate se utilizează datele anonimizate.

8. La articolul 8 alineatul (1), partea introductivă se modifică și va avea următorul cuprins:

Articolul 8

(1) Se constituie CC STI, structură fără personalitate juridică, organizat în cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii

10. Articolul 9 se modifică și va avea următorul cuprins:

Articolul 9

(1) CC STI prezintă Comisiei Europene, până la data de 21 martie 2025, un raport privind punerea în aplicare a prezentei ordonanțe, precum și principalele activități și proiecte naționale referitoare la domeniile prioritare și la disponibilitatea datelor și serviciilor prevăzute în anexele nr. 5 și 6.

(2) Raportul prevăzut la alin. (1) se transmite în formatul prevăzut în anexa nr. 4.

(3) Ulterior trimiterii raportului prevăzut la alin. (2), CC STI prezintă Comisiei Europene, la fiecare trei ani, rapoarte privind progresele înregistrate referitoare la punerea în aplicare a prezentei ordonanțe și a actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia.

DOMENII PRIORITARE

1. Domeniul prioritar I: servicii STI de informare și de mobilitate
 Specificațiile și standardele pentru serviciile STI de informare și de mobilitate pentru pasageri includ următoarele:

1.1. Specificațiile pentru serviciile de mobilitate digitale multimodale la nivelul UE, inclusiv serviciile de

informare cu privire la călătoriile multimodale la nivelul UE;
 Definierea cerințelor necesare pentru a pune la dispoziția utilizatorilor de STI, la nivel transfrontalier, servicii de mobilitate digitale multimodale la nivelul UE corecte și servicii similare corecte care oferă informații, posibilitatea rezervării sau funcții de achiziționare pentru mai mulți operatori de transport în cadrul aceluiași mod de transport, pe baza:
 1.1.1. disponibilității și accesibilității, pentru furnizorii de servicii STI, a datelor existente și corecte privind traficul și călătoriile multimodale, utilizate pentru serviciile de mobilitate digitale multimodale, fără a aduce atingere siguranței și constrângerilor de gestionare a transportului;

1.1.2. facilitării schimbului electronic transfrontalier de date între autoritățile publice competente, părțile interesate și furnizorii de servicii STI implicați, în special prin intermediul unor interfețe standardizate;

1.1.3. actualizării în timp util de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor disponibile privind traficul



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



și călătoriile multimodale, utilizate pentru serviciile de mobilitate digitale multimodale;

1.1.4. actualizării în timp util de către furnizorii de servicii STI a informațiilor privind călătoriile multimodale, inclusiv a informațiilor referitoare la rezervarea și achiziționarea, după caz, a serviciilor de transport.

1.2. Specificațiile pentru serviciile de informare în materie de trafic rutier și de navigație la nivelul UE, inclusiv servicii de informare în timp real privind traficul la nivelul UE; Definierea cerințelor necesare pentru punerea la dispoziția utilizatorilor de STI, la nivel transfrontalier, a unor servicii corecte de informare în materie de trafic rutier și de navigație la nivelul UE, pe baza:

1.2.1. disponibilității și accesibilității datelor rutiere și a datelor privind traficul existente și corecte, inclusiv a datelor în timp real, utilizate în scopul furnizării de informații privind traficul în timp real furnizorilor de servicii STI și altor părți interesate relevante și al includerii în hărțile digitale, fără a aduce atingere siguranței și constrângerilor legate de gestionarea transportului;

1.2.2. facilitării schimbului electronic transfrontalier de date între autoritățile publice competente, părțile interesate și furnizorii de servicii STI implicați, inclusiv a feedbackului privind calitatea datelor;

1.2.3. actualizării în timp util de către autoritățile publice competente și

părțile interesate a datelor rutiere și a datelor privind traficul disponibile, utilizate pentru informarea în timp real cu privire la trafic;

1.2.4. actualizării în timp util de către furnizorii de servicii STI a informațiilor în timp real cu privire la traficul furnizate utilizatorilor rutieri și altor părți interesate relevante.

1.3. Specificațiile pentru serviciile de mobilitate digitale multimodale la nivelul UE și serviciile de informare în materie de trafic rutier și de navigație la nivelul UE

1.3.1. Definierea cerințelor necesare pentru colectarea de către autoritățile publice competente și/sau, dacă este cazul, de către sectorul privat a datelor rutiere și a datelor privind traficul, precum hărți de circulație rutieră, reglementări rutiere și rute recomandate, în special pentru vehiculele grele pentru transportul de mărfuri și pentru comunicarea acestora către furnizorii de servicii STI, pe baza:

1.3.1.1. disponibilității și accesibilității, pentru furnizorii de servicii STI, a datelor rutiere și a datelor privind traficul existente, precum hărți de circulație rutieră, reglementări rutiere și rute recomandate, colectate de autoritățile publice competente și/sau de sectorul privat;

1.3.1.2. facilitării schimbului electronic de date între autoritățile publice competente și furnizorii de servicii STI și alte părți interesate relevante;

1.3.1.3. actualizării în timp util, de

autoritățile publice competente și/sau, dacă este cazul, de sectorul privat, a datelor rutiere și a datelor privind traficul, precum hărți de circulație rutieră, reglementări rutiere și rute recomandate;

1.3.1.4. actualizării în timp util de către furnizorii de servicii STI a serviciilor și aplicațiilor STI care utilizează aceste date rutiere și aceste date privind traficul.

1.3.2. Definierea cerințelor necesare pentru ca datele rutiere, datele privind traficul și datele relevante privind călătoriile și infrastructura multimodală, utilizate pentru hărțile digitale, să fie corecte și accesibile, dacă este posibil, producătorilor de hărți digitale și furnizorilor de servicii conexe, pe baza:

1.3.2.1. disponibilității și accesibilității, pentru producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii conexe, a datelor rutiere, a datelor privind traficul și a datelor relevante privind călătoriile și infrastructura multimodală existente, inclusiv a nodurilor de acces identificate, utilizate pentru hărțile digitale;

1.3.2.2. facilitării schimbului electronic de date între autoritățile publice competente și părțile interesate și producătorii privați de hărți digitale și furnizorii privați de servicii conexe;

1.3.2.3. actualizării în timp util de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor rutiere și a datelor privind traficul utilizate pentru hărțile digitale;

1.3.2.4. actualizării în timp util a



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**



hărților digitale de către producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii conexe.

2. Domeniul prioritar II: servicii STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului
Specificațiile și standardele pentru serviciile STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului includ următoarele:

2.1. Specificațiile pentru serviciile extinse de gestionare a traficului și a incidentelor

Definirea cerințelor necesare pentru sprijinirea și armonizarea serviciilor extinse de gestionare a traficului și a incidentelor, pe baza:

2.1.1. disponibilității și accesibilității datelor rutiere și a datelor privind traficul existente și corecte, precum și a datelor existente și corecte privind accidentele și incidentele, necesare pentru serviciile de gestionare a traficului și incidentelor;

2.1.2. facilitării schimbului electronic transfrontalier de date, inclusiv de date privind mărfurile relevante pentru gestionarea traficului și a incidentelor, precum transportul mărfurilor periculoase, restricțiile de acces legate de mărfuri, transporturile agabaritice, între centrele de gestionare a traficului, centrele de informare cu privire la trafic, părțile interesate și furnizorii de servicii STI implicați, în special prin intermediul unor interfețe

standardizate;

2.1.3. actualizării în timp util de către părțile interesate relevante a datelor rutiere și a datelor privind traficul disponibile, precum și a datelor disponibile privind accidentele și incidentele, necesare pentru serviciile extinse de gestionare a traficului și incidentelor;

2.1.4. disponibilității și accesibilității datelor și a sinergiilor cu alte inițiative care vizează sprijinirea multimodalității, integrarea modurilor de transport și facilitarea transferului modal în cadrul rețelei europene de transport către modurile de transport cele mai durabile, prin armonizarea și facilitarea schimbului de date.

2.2. Specificațiile pentru serviciile de gestionare a mobilității

Definirea cerințelor necesare pentru sprijinirea dezvoltării unor servicii corecte de gestionare a mobilității de către autoritățile de transport public, pe baza:

2.2.1. disponibilității și accesibilității, într-un format standardizat, pentru autoritățile publice competente, a datelor rutiere și a datelor cu privire la trafic și la călătoriile multimodale existente și corecte, necesare pentru gestionarea mobilității, fără a aduce atingere cerințelor de protecție a datelor;

2.2.2. facilitării schimbului electronic transfrontalier de date între autoritățile publice competente,

părțile interesate și furnizorii de servicii STI implicați;

2.2.3. actualizării în timp util de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor rutiere și a datelor cu privire la trafic și la călătoriile multimodale disponibile, necesare pentru gestionarea mobilității.

2.3. Cadru UE pentru arhitectura STI

Definirea măsurilor necesare pentru a elabora o arhitectură-cadru a UE pentru STI, care să abordeze aspectele specifice legate de STI privind interoperabilitatea, continuitatea serviciilor și multimodalitatea, în cadrul căreia statele membre și autoritățile lor competente, în colaborare cu sectorul privat, să își poată elabora propria arhitectură STI pentru mobilitate la nivel național, regional sau local.

2.4. Aplicațiile STI și logistica transportului de mărfuri

Definirea cerințelor necesare sprijinirii realizării aplicațiilor STI pentru logistica transportului de mărfuri, în special pentru localizarea și urmărirea mărfurilor și pentru alte servicii de vizibilitate în timpul transportului și de la un mod de transport la altul, pe baza:

2.4.1. disponibilității, pentru



dezvoltatorii de aplicații STI, a tehnologiilor STI pertinente și a utilizării lor de către aceștia;

2.4.2. disponibilității datelor privind încărcătura, accesibile prin intermediul altor cadre specifice de partajare a datelor;

2.4.3. integrării rezultatelor poziționării în instrumentele și centrele de gestionare a traficului.

3. Domeniul prioritar III: servicii STI pentru siguranța și securitatea rutieră

Specificațiile și standardele pentru serviciile STI pentru siguranța și securitatea rutieră includ următoarele:

3.1. Specificațiile pentru sistemul eCall interoperabil la nivelul UE
Definirea măsurilor necesare pentru furnizarea armonizată a unui sistem eCall interoperabil la nivelul UE, incluzând:

3.1.1. disponibilitatea datelor STI necesare aflate la bord, care trebuie să facă obiectul schimbului de informații;

3.1.2. disponibilitatea în centrele de preluare a apelurilor de urgență a echipamentelor necesare pentru recepționarea datelor transmise din vehicule;

3.1.3. facilitarea schimbului electronic de date între vehicule și centrele de preluare a apelurilor de urgență, inclusiv posibila interacțiune cu datele care intră în domeniul de aplicare a Regulamentului (UE) 2020/1.056 și cu e-CMR, precum în cazul

mărfurilor periculoase.

3.2. Specificațiile pentru serviciile de informare și rezervare referitoare la spații de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale

Definirea măsurilor necesare pentru asigurarea unor servicii de informare și, atunci când sunt disponibile, de rezervare pe baza STI, referitoare la spații de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale, în special în zonele de servicii și de repaus de-a lungul drumurilor, pe baza:

3.2.1. disponibilității pentru utilizatori a informațiilor privind parcarile;

3.2.2. facilitării schimbului electronic de date între zonele și spațiile de parcare, centre și vehicule;

3.2.3. integrării tehnologiilor STI pertinente atât în vehicule, cât și în zonele de parcare, pentru actualizarea informațiilor privind locurile de parcare disponibile în scopul rezervării.

3.3. Specificațiile pentru informațiile minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră
Definirea cerințelor minime privind informațiile universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră, furnizate, dacă este posibil, gratuit pentru toți utilizatorii, precum și privind conținutul minim al acestora, pe baza:

3.3.1. disponibilității și accesibilității unor date corecte referitoare la evenimente și condiții legate de siguranță, necesare pentru

serviciile de informare în materie de trafic legate de siguranța rutieră și serviciile de gestionare a incidentelor;

3.3.2. implementării sau utilizării mijloacelor de detectare sau de identificare a evenimentelor și condițiilor legate de siguranță;

3.3.3. elaborării și utilizării unei liste standardizate de evenimente legate de siguranța rutieră, denumită mesaje universale privind traficul, care să fie comunicată gratuit utilizatorilor de STI;

3.3.4. compatibilității mesajelor universale privind traficul și a integrării acestora în serviciile STI în scopul informării în timp real cu privire la trafic și la călătoriile multimodale.

3.4. Specificațiile pentru alte acțiuni

3.4.1. Definirea măsurilor necesare pentru sprijinirea siguranței participanților la trafic în ceea ce privește interfața om-mașină de la bordul vehiculelor acestora și utilizarea dispozitivelor nomade, inclusiv a telefoanelor mobile, în sprijinul conducerii vehiculului și/ sau al operațiunii de transport, precum și a securității mijloacelor de comunicare instalate la bord care nu intră în domeniile de aplicare a Regulamentelor (UE) nr. 167/2013, (UE) nr. 168/2013 și (UE) 2018/858 ale Parlamentului European și ale Consiliului.

3.4.2. Definirea măsurilor necesare pentru îmbunătățirea siguranței

VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



SEZONUL 03

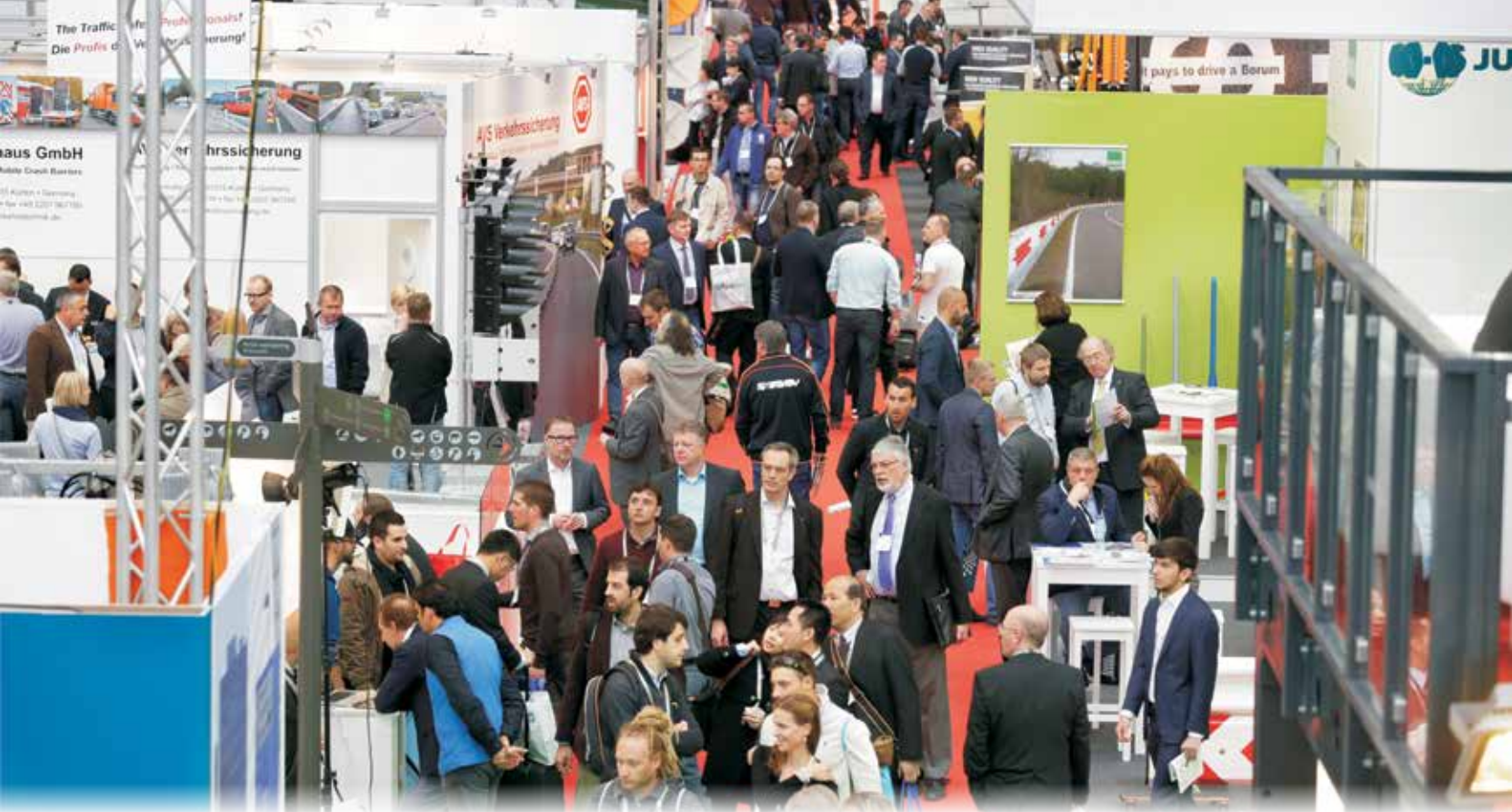
Cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS vă prilejuieste întâlnirea cu trei executivi ai lumii transporturilor rutiere românești:

-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



și a confortului participanților la trafic vulnerabili pentru toate aplicațiile STI relevante care nu intră în domeniile de aplicare a Regulamentelor (UE) nr. 167/2013, (UE) nr. 168/2013 și (UE) 2018/858.

3.4.3. Definierea măsurilor necesare pentru integrarea în vehicule și în infrastructura rutieră a sistemelor electronice avansate de asistență pentru conducătorul auto care nu intră în domeniile de aplicare a Regulamentelor (UE) nr. 167/2013, (UE) nr. 168/2013 și (UE) 2018/858.

3.4.4. Definierea măsurilor necesare pentru facilitarea schimbului de informații între furnizorii de servicii de aplicații STI de securitate, cum ar fi cele care oferă sprijin pentru recuperarea vehiculelor sau a bunurilor furate, și autoritățile publice competente, ținând seama în mod corespunzător de alte cadre existente și emergente care vizează facilitarea schimbului de date în materie de mobilitate și transport, care nu intră în domeniile de aplicare a Regulamentelor (UE) nr. 167/2013, (UE) nr. 168/2013 și (UE) 2018/858.

4. Domeniul prioritar IV: servicii STI de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată
 Specificațiile și standardele pentru conectarea vehiculelor cu infrastructura de transport, pentru sensibilizarea publicului și pentru

facilitarea serviciilor de mobilitate cu un nivel înalt de automatizare includ următoarele, fără a aduce atingere specificațiilor și standardelor prevăzute în Regulamentele (UE) nr. 167/2013, (UE) nr. 168/2013 și (UE) 2018/858:

4.1. Definierea măsurilor necesare pentru continuarea dezvoltării și a implementării de sisteme de transport inteligente cooperative, precum vehicul-vehicul, vehicul-infrastructură, infrastructură-infrastructură, în special pentru a sprijini CCAM, pe baza:

4.1.1. facilitării schimbului de date sau de informații între vehicule, între infrastructuri și între vehicule și infrastructuri, precum și între alți utilizatori ai drumurilor și vehicule și infrastructuri;

4.1.2. disponibilității pentru părțile implicate, vehicul sau infrastructură rutieră, a datelor sau a informațiilor pertinente care urmează să fie schimbate;

4.1.3. utilizării unui format de mesaj standardizat pentru schimbul de date sau de informații între vehicul și infrastructură;

4.1.4. definirii unei infrastructuri de comunicare precise și fiabile pentru schimbul de date sau de informații între vehicule, între infrastructuri și între vehicule și infrastructuri;

4.1.5. utilizării proceselor de standardizare pentru adoptarea arhitecturilor respective.

4.2. Specificațiile pentru servicii

4.2.1. servicii de informații și de avertizare STI-C bazate pe date privind starea, care sporesc gradul de conștientizare a utilizatorilor mijloacelor de transport cu privire la viitoarele situații din trafic;

4.2.2. servicii de informații și de avertizare STI-C bazate pe observații, care sporesc suplimentar gradul de conștientizare a utilizatorilor mijloacelor de transport cu privire la viitoarele situații din trafic, inclusiv a utilizatorilor mijloacelor de transport care nu sunt conectați;

4.2.3. servicii STI-C bazate pe intenții, care permit vehiculelor să facă față unor scenarii de trafic complexe și permit conducerea cu un nivel înalt de automatizare;

4.2.4. servicii de infrastructură STI-C pentru a sprijini conducerea automatizată.

4.3. Specificațiile pentru sistemul UE de gestionare a acreditărilor de securitate pentru STI-C

4.3.1. politica de certificare pentru gestionarea certificatelor de cheie publică pentru serviciile STI-C;

4.3.2. stabilirea rolului de autoritate responsabilă cu politica de certificare a STI-C, de manager al listei de încredere și de punct de contact pentru STI-C;

4.3.3. politica de securitate.

NAE ALEXANDRU



EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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



Grindeanu, implicat în "Ciorba" lui Vicol

Gurile rele, da' bune, susțin că, după ce au dat o „țeapă” de sute de milioane euro prin escrocheria Nordis, cei doi soți tragi-comici Laura Vicol și Vladimir Ciorbă au început să "guițe" pe la DIICOT. Cei doi membri ai "famigliei" au fost arestați preventiv la începutul lunii februarie 2025 și au fost eliberați, două săptămâni mai târziu, după o decizie a Înaltei Curți de Casație și Justiție (ICCJ), rezultată în urma unui scandal între judecători, care aveau opinii diametral opuse.

Primarul din Sinaia

Ca să îi îmbuneze pe procurori, Vladimircă a fost primul care a început "să dea pe goarnă", cu câteva luni înainte de arestare. El i-a "predat la cheie" pe un alt personaj dubios al vremurilor noastre: Vlad Oprea, primarul orașului Sinaia. "Încă din vara anului trecut am depus numeroase sesizări către DNA și alte organe competente, ultima plângere fiind un denunț împotriva primarului din Sinaia, Vlad Oprea. (...) Urmărirea penală este, conform legii, nepublică, de aceea nu pot da alte informații cu privire la conținutul denunțului formulat, însă aspectele pe care le formulez în continuare sunt publice. În anul 2018 am achiziționat terenul din Sinaia cu intenția de a dezvolta unul dintre cele mai reprezentative proiecte hoteliere și rezidențiale din zona montană a României, un proiect ce ar fi inclus peste 180

de camere și apartamente, cu o valoare de investiție de 20 de milioane de euro și care ar fi creat aproximativ 70 de locuri de muncă. Încă de la început, ne-am confruntat cu numeroase obstacole în obținerea documentelor necesare (certificat de urbanism, aviz de oportunitate și aviz pentru PUZ), toate fiind întârziate sau blocate de autoritatea locală, în special de către primarul Vlad Oprea. Din cauza lipsei autorizațiilor de construcție și a altor documente necesare, proiectul Nordis Sinaia a suferit întâzieri nejustificate de peste 3 ani și 7 luni. Ne-am fi dorit, la fel ca și promitenții cumpărători, să începem proiectul imediat, însă interesele personale ale primarului și ale susținătorilor săi politici au prevalat", a scris Vladimir Ciorbă pe o rețea socială. Procurorii DNA au anunțat luarea măsurii controlului judiciar pe cauțiune, începând cu data de 23 ianuarie 2025, față de primarul din Sinaia, care are interdicția de a-și mai exercita funcția. **În loc de concluzie:** Ca orice om cinstit, Oprea a plătit imediat din buzunar cauțiunea de 600.000 de lei.

Bețiile Grindeanului

În presă și pe rețelele sociale au apărut, în ultima vreme, tot mai multe imagini de la petreceri ale ministrului Transporturilor Sorin Grindeanu, zis "Chaplin", alături de familia Vicol-Ciorbă. În imagini se vede cum Laura Vicol iese dintr-un restaurant

de lux din Herăstrău, urmată de Sorin Grindeanu și Vladimir Ciorbă. Imaginile au fost filmate vara trecută, iar cei trei ar fi petrecut în restaurant trei ore și jumătate și ar fi băut cinci sticle de vin. Grindeanu a plecat cu mașina soților Vicol Ciorbă, un Mercedes GLS 300.

În loc de concluzie: Oficial, bețiile celor trei ar fi fost filmate și înregistrate de paparazzi din presa românească de scandal. În realitate, numai paparazzi nu au fost cei cu înregistrările!

Ciolacu, denunțat

Laura Vicol a afirmat, la audierile de la DIICOT, din data de 4 februarie 2025, că nu a făcut niciun denunț, pe numele premierului sau al altcuiva și a respins acuzația că ar fi fost avertizată cu privire la percheziții.

"V-am rugat din suflet să mă lăsați să termin ce am de declarat în fața instanței de judecată, am declarat, acum vor urma concluziile avocaților (...) Să dea Dumnezeu să se respingă această propunere și ne vedem la declarații", a spus atunci Laura Vicol, în fața Curții de Apel București, unde se judeca cererea de arestare preventivă.

Judecătorii au decis însă atunci arestarea ei și a soțului ei. După două săptămâni de coșmar petrecute în arest la supranumitul "Beci domnesc", Laurica a devenit mai cooperantă cu procurorii. Gurițele rele susțin că Vicol ar fi "cântat" pe la DIICOT despre felul în care o serie de firme care aveau contracte cu instituții subordonate

Ce vreți să
vă faceți când veți
fi mari?

Ciorditori
și dezvoltatori
imobiliari!

Ciorditori.

Trei tineri, care seamănă izbitor cu ministrul Transporturilor Sorin Grindeanu și familia de combinatori imobiliari Nordis, Laura Vicol-Vladimir Ciorbă, stau de vorbă despre viitorul glorios al patriei.

Ministerului Transporturilor au plătit bani grei către Nordis sub pretextul achiziționării în avans a unor apartamente în complexul de la Mamaia. Se pare că, potrivit "melodiei" interpretate de Vicol, oamenii știau că nu vor primi niciodată acele apartamente, iar banii erau virajați de Nordis, mai departe, către niște companii controlate prin interpuși de niște politicieni ai puterii.

În loc de concluzie: Dacă zvonul despre acest denunț se confirmă, după ce Ciolacu și-a pus virtual pe cap, pe Tiktok, sarmale și mici, e rândul lui Grindeanu să o facă. Dar nu virtual, ci la bufetul de incintă al Ministerului Transporturilor!

Indemnizații ticăloșite pentru șefii de la CNAIR și CNIR

Invidioși pe "concuranții" lor de la Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), doi "purceluși isterici" din Consiliul de Administrație al nou operaționalizatei Companii Naționale de Investiții Rutiere (CNIR) s-au gândit să dea lovitură. Pe bani!!!

Astfel, Sorin "Pământ-de-flori" Bota și Cătălin "Burtoi" Urtoi, ca membri în cadrul Comitetului de Remunerare al Consiliului de Administrație al CNIR, au propus majorarea salariilor politrucilor din CA de la 8.591 lei/lunar brut, la 27.000 lei, lunar brut.

În loc de concluzie: Cu alte cuvinte, dacă tot nu muncesc nimic, măcar să câștige bani adevărați în timp ce se pune mucegaial pe ei!

Mărire de mărire

În mod "surprinzător", schema de mărire a "cașului" nemuncit a fost aprobată în unanimitate de către toții membrii Comitetului de Remunerare, adică, pe lângă "Pământ-de-flori" și "Burtoi" a votat și sinecuristul Ion Cosmin Petrescu. Acesta din urmă este un exemplu clasic de parvenit politic: omul de casă al al Alinei Gorghiu, baroneasa PNL de Argeș, care i-a dat un serviciu călduț la Fondul Național de Garantare a Creditelor pentru Întreprinderi Mici și Mijlocii SA – I.F.N. și l-a pus, fără nicio calificare, în CA-urile de la CNIR și Electrica.

Pentru a fi aplicată, majorarea indemnizațiilor trebuie aprobată în Consiliul de Administrație al CNIR și apoi în Adunarea Generală a Acționarilor CNIR, variantă ale cărei șanse s-au redus substanțial după ce "manevra" a apărut în presă.

În loc de concluzie: Speriați de bombe, cei din AGA și CA au anunțat că indemnizațiile membrilor CA nu au fost încă majorate, adică au rămas la valoarea netă lunară de 5000 lei. Incredibil: 1.000 de euro pentru participarea la una sau, cel mult, două ședințe pe lună!

Münchhausen de CNIR

„Nu avem alte avantaje gen sporuri, bonuri de vacanță, plata deplasărilor, diurne, mașină de serviciu etc! Președintele Consiliului de Administrație nu primește nimic în plus față de ceilalți membri CA pentru această funcție!”, a scris pe o rețea socială Cătălin "Burtoi" Urtoi, președintele CA

al CNIR, mințind și denaturând adevărul ca un adevărat baron Münchhausen.

Compania Națională de Investiții Rutiere (CNIR) s-a înființat oficial prin Ordonanța de Urgență nr.55 din 2016.

Timp de opt ani, prin conducerea companiei care nu se ocupa cu absolut nimic s-au "preumblat" tot felul de sinecuriști, campioni fiind "Burtoi" și "Pământ-de-flori". Abia în vara lui 2024, după numirea lui Gabriel Budescu în funcția de director general, CNIR a început să miște puțin, în principal prin preluarea unor proiecte de la CNAIR.

Vara trecută însă, "pigletul" Sorin "Pământ-de-flori" Bota, traseist politic PSD-PER-PNL, i-a oripilat și pe cei mai leneși angajați ai CNIR. Deși participă la doar o ședință pe lună, anul trecut a depus o cerere prin care solicita să îi fie plătite 27 de zile lucrătoare sub pretextul concediului de odihnă neefectuat.

În loc de concluzie: Prin mica golăneală financiară, Bota și-a transformat numele într-un renume, după anii de zile în care, din cauza lenei, au crescut licheni pe el!

Mesajul lui "Chuck Nordis"

Chiar și premierul Marcel Ciolacu, parte a statului ticăloșit, poreclit recent "Chuck Nordis", a avut o reacție dură când a aflat din presă despre "manglele" financiare pregătite de CA-ul CNIR.

„Când nu mai există bun-simț și unii șefi de la stat au pierdut total simțul realității,

trebuie intervenit legislativ și cu asumare politică.

Am citit revoltat cum niște șefi din Compania Națională de Investiții Rutiere (CNIR) își triplează cu mult tupeu și fără nicio apăsare indemnizațiile, în timp ce noi toți vorbim de reducerea cheltuielilor și de un buget cumpătat. Ei și-au propus triplarea și tot ei și-au aprobat-o! Ce spun cetățenii, pe bună dreptate, în această situație?”, a scris Ciolacu pe o rețea socială.

„Așa ceva este aberant și revoltător. Iar explicația că și alții au făcut în trecut este cu atât mai sfidătoare. Sunt indemnizații considerate prea

mici?! Nimeni nu te ține cu forța legat de scaunul acela călduț la stat. Sunt milioane de oameni care muncesc din greu în privat de dimineață până seara pe mult mai puțini bani”, a reacționat Ciolacu.

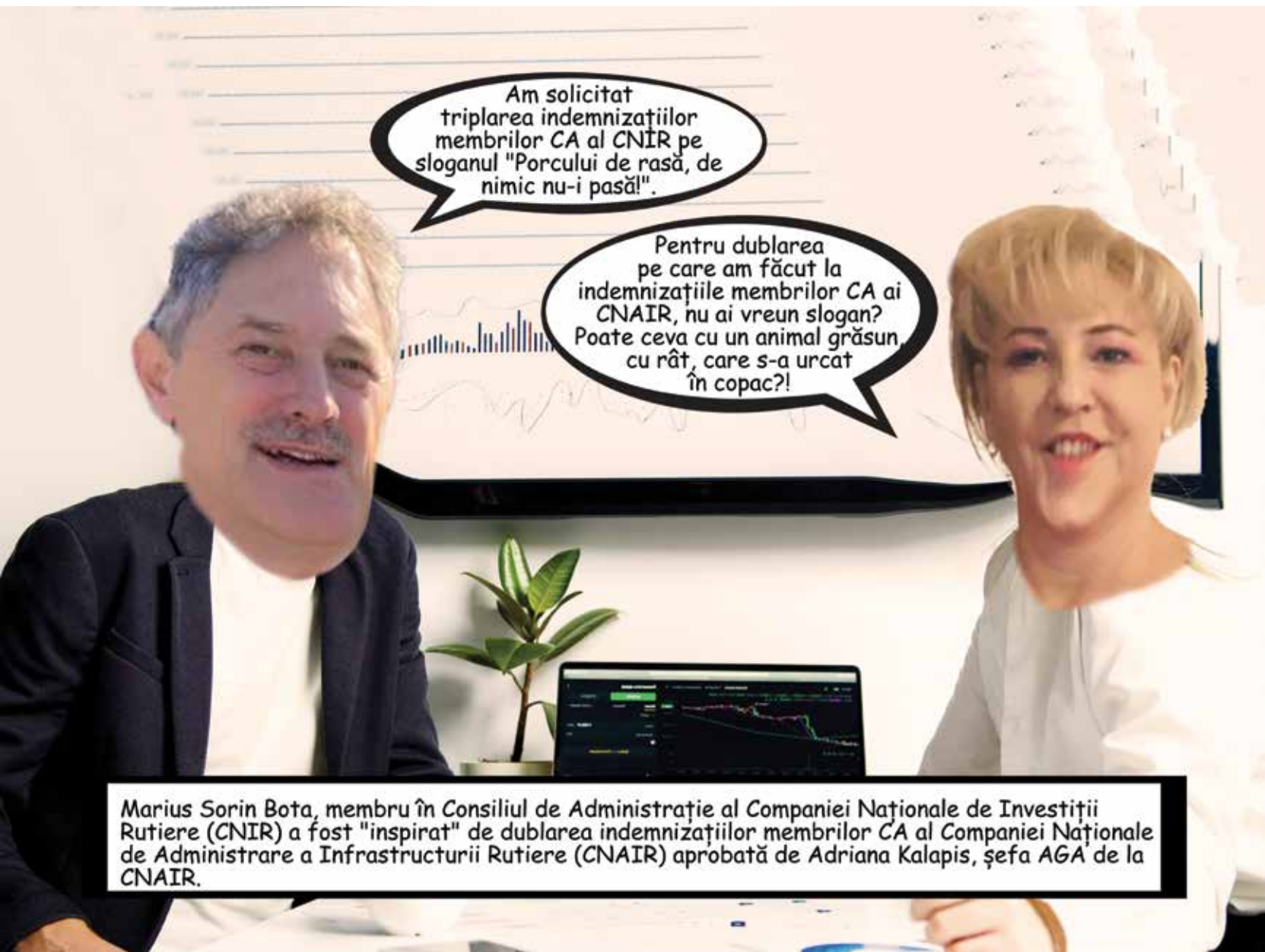
„Nu voi aproba niciun buget în Guvern al niciunei companii sau regii care mai vine cu astfel de aberații. Așa cum nici la Romsilva nu voi aproba un buget în care să se mai regăsească bonusuri la pensionare de zeci de mii de euro. Așa cum nu mai vreau să mai văd prime sfidătoare de mii de euro la Nuclearelectrica sau ASF fără nicio bază și niciun criteriu. În plus, vreau

să promovăm urgent un act normativ care să limiteze indemnizațiile membrilor din Consiliile de Administrație din companiile de stat”, a mai spus Ciolacu.

În loc de concluzie: Rămâne de văzut dacă, între două farfurii de sarmale pe care și le pune pe cap pe Tiktok, "Chuck Nordis" va avea consecvența necesară pentru a stopa derapajele incredibile din zona cheltuirii banului public!

Pe sub trenuleț

Tentativa deocamdată eșuată de mărire a indemnizațiilor membrilor CA ai CNIR a fost "inspirată" de marea



Marius Sorin Bota, membru în Consiliul de Administrație al Companiei Naționale de Investiții Rutiere (CNIR) a fost "inspirat" de dublarea indemnizațiilor membrilor CA al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) aprobată de Adriana Kalapis, șefa AGA de la CNAIR.

"șmechereală" pusă la cale, în luna decembrie 2024, de către AGA de la CNAIR.

Prin Hotărârea Adunării Generale Ordinare a Acționarilor CNAIR SA nr. 17 din 18.12.2024 prin care s-a aprobat: "1.1 Cuantumul indemnizației fixe brute lunare a membrilor neexecutivi ai Consiliului de Administrație să fie în sumă de 27.024 lei, numai dacă cuantumul acesteia nu depășește de 3 ori media pe ultimele 12 luni a câștigului salarial mediu

brut lunar pentru activitatea desfășurată conform obiectului principal de activitate înregistrat de societate, la nivel de clasă, conform clasificății activităților din economia națională, comunicat de Institutul Național de Statistică anterior numirii, precum și cu încadrarea în prevederile Bugetului de Venituri și Cheltuieli al companiei aprobat, începând cu 1 ianuarie 2025". Documentul este semnat de către Adriana Kalapis, președintele AGA al CNAIR.

Ea se laudă peste tot cum l-a "făcut" pe premierul Ciolacu prin aprobarea măririi indemnizațiilor membrilor CA ai CNAIR înainte de intrarea în vigoare a controversatei Ordonanțe "Trenuleț", care impune o serie de reduceri bugetare instituțiilor de stat. **În loc de concluzie:** După această aroganță, Kalapis nu ar mai trebui să fie lăsată să se ocupe de bugetul CNAIR, ci de "Bufetul" de Venituri și Cheltuieli!

Genul programului: PAMFLET!

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

Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne sprijină cu informații de calitate premium. Îi rugăm pe toți cei care vor să ne trimită informații, documente, fotografii sau videoclipuri să ne contacteze prin e-mail la adresa: director@tirmagazin.ro.



COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A
INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.
Bdul Dinicu Golescu 38, sector 1, București, România, 010873
Tel.: (+4 021) 264 32 00 Fax: (+4 021) 312.09.84
Email: office@andnet.ro, reprezentantii@cnair.ro
CUI 16054368; J40-552/15.01.2004; Capital social 25.976.560 LEI
www.erovinieta.ro



1

Hotărârea Adunării Generale Ordinare a Acționarilor C.N.A.I.R. - S.A. nr. 17 din 18.12.2024 întrunită la sediul C.N.A.I.R. S.A.

Adunarea Generală a Acționarilor Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A., întrunită în ședința din data de 18.12.2024, în conformitate cu prevederile: O.U.G. nr. 84/2003 aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările și completările ulterioare, pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Națională a Drumurilor din România",

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

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

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

Adunarea Generală a Acționarilor având la bază Împuternicirea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr. 6685/18.12.2024 hotărăște următoarele:

Punctul 1:

Reprezentanții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., în temeiul prevederilor art. 37 alin. (1) și (2) din O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 111 alin. (2) lit. c) din Legea societăților nr. 31/1990, republicată cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 14 alin. (4) lit. c) din Statutul Companiei Naționale de Administrare a



Infrastructurii Rutiere - S.A., înscris act de adresă A.M.E.F.P.F. nr. 09/11.12.2024 de Raportul C.N.R. din data 04.12.2024, de înscris în Raportul C.N.R., precum și de Nota de servicii nr. 13/1990/12.12.2024, aprobată unanimitar;

1.1. Cuantumul indemnizației fixe brute lunare a membrilor neexecutivi ai Consiliului de Administrație să fie în sumă de 27.024 lei, numai dacă cuantumul acesteia nu depășește de 3 ori media pe ultimele 12 luni a câștigului salarial mediu brut lunar pentru activitatea desfășurată conform obiectului principal de activitate înregistrat de societate, la nivel de clasă, conform clasificății activităților din economia națională, comunicat de Institutul Național de Statistică anterior numirii, precum și cu încadrarea în prevederile Bugetului de Venituri și Cheltuieli al companiei aprobat, începând cu data de 1 ianuarie 2025;

1.2. Modificarea contractelor de mandat ale membrilor neexecutivi ai Consiliului de Administrație, prin act adițional, în forma și conținutul actului adițional la contractul de mandat cu anexată a 5 anexes cu scopul de a fi semnate către președintele în Ampla la înregistrarea ulterioară persoanei juridice;

1.3. Reprezentantii Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în Adunarea Generală a Acționarilor Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., semnează actul adițional cu numele necunoscut în Consiliul de Administrație.

Președinte A.G.A.
Kalapis Adriana

Secretar A.G.A.
Cristina Ștefănescu

**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