UNTRR A OBȚINUT PUBLICAREA PROIECTULUI DE AMNISTIE FISCALĂ PAG. 10

INVESTIGATORUL'S
TIR
19 ANI

TRANSPORTATORII: PROTEST ÎN FAȚA GUVERNULUI PG.04

OCTOMBRIE 2021
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



MONICA DAN,
GENERAL MANAGER
MEC-DIESEL SEE
PG.16



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



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28 RĂSPUNSURI







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

INVESTIGATORUL'S TIR 19 ANI

Adresa redacţiei:
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 ANTON-POP
alina.anton@tirmagazin.ro

Secretar General de Redacție:
Petre ARDELEAN

Redactori:
Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:
Lucian MORAR

Corectură:
Liana NICHIFOR

DTP:
Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564
tiraj: 10.000 exemplare
www.tirmagazin.ro
office@tirmagazin.ro
ISSN 1584-6202

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

25 000 DE VIEŢI DE SALVAT
Revista TIR este semnatara Cartei Europene a Siguranţei Rutiere

Sumar



12 PRIMA UNITATE MAN TGX INDIVIDUAL LION S - LIVRATĂ ÎN ROMÂNIA



15 REBRANDING IVECO GROUP - NUMELE ȘI SIGLA IVECO DESCHID CALEA PENTRU NOUA DIVIZIE ON-HIGHWAY



25 PRODUCȚIA DE CAMIOANE ELECTRICE NIKOLA ÎNCEPE ÎN GERMANIA



32 SCHMITZ CARGOBULL - CEREMONIE PENTRU NOUA FABRICĂ DIN SPANIA



100 DE CAMIOANE ÎN FAȚA GUVERNULUI LA PROTESTUL TRANSPORTATORILOR

Industria transporturilor rutiere prin asociațiile transportatorilor rutieri a organizat, miercuri, 29 septembrie 2021, în Piața Victoriei din București, un protest privind cele mai acute probleme din industrie: reîncadrarea diurnei ca venit salarial, criza de pe piața RCA și carantinarea șoferilor profesioniști.



În loc de 5.000 de persoane/ autovehicule, așa cum era preconizat inițial, au mai putut participa doar 100, conform noilor reguli impuse pentru Capitală.

"Asociațiile transportatorilor rutieri organizează, miercuri, 29 septembrie 2021, între orele 06:00–16:00, în Piața Victoriei din București, un protest privind cele mai acute probleme din industria de transport rutier – reîncadrarea diurnei ca venit salarial, criza de pe piața RCA și carantinarea șoferilor profesioniști.

Astăzi, 28.09.2021, înainte de protestul transportatorilor, a apărut pe surse un nou Proiect de Lege privind amnistia fiscală, fiind semnat de către inițiatori.

În vară a circulat tot pe surse o variantă asemănătoare.

Până la ora transmiterii acestui comunicat de presă, pe site-ul Parlamentului nu era publicat acest proiect de lege.

Deși apreciem că noul proiect de lege va aduce o decizie în legătură cu amnistia fiscală, considerăm că protestul din data de 29 septembrie din Piața Victoriei din București trebuie să aibă loc întrucât transportatorii români sunt îngrijorați de faptul că procesul de aprobare în Parlament al noului proiect de lege privind amnistia fiscală este de lungă durată și de multe ori unele proiecte de lege au fost retrase. În același timp, proiectul de lege menține riscul reîncadrării



diurnei în baza constatărilor Inspecției Muncii, cu un impact negativ semnificativ asupra competitivității transportatorilor români în UE, deja grav afectată de noile prevederi ale legislației europene aduse de Pachetul Mobilitate 1.

Totodată, nu este clar dacă proiectul de lege înlocuiește diurna pentru deplasările externe pentru toate domeniile de activitate și cum va fi afectată diurna pentru național. Dacă astăzi diurna se aplică conceptual și la național și la internațional cu valori diferite, noul proiect pare că tratează doar activitatea internațională, în timp ce pentru național rămâne conceptul de diurnă așa cum este în prezent stabilit prin legislație.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România -UNTRR- a publicat o notă de informare cu privire la diurnă – soluții pentru trecut, prezent și viitor – în care analizează scenariile vehiculate în prezent privind diurna, unde este abordat inclusiv proiectul de lege menționat mai sus.

România este singurul stat european care impozitează diurna, în timp ce state din Europa de Est, precum Polonia, Lituania sau Ungaria, își protejează proprii transportatori. Efectele acestei măsuri sunt devastatoare, cu atât mai mult cu cât taxarea se face retroactiv, penalitățile fiind imposibil de plătit de vreo firmă.

Totodată, Guvernul penalizează transportatorii pentru gradul mic de vaccinare a populației României. Astfel, șoferii profesioniști care nu sunt vaccinați sau nu au avut COVID-19 în ultimele 3 luni intră în carantină dacă revin din țări roșii și galbene din punct de vedere al gradului de risc de contaminare cu COVID-19. Măsura este unică în Europa, șoferii profesioniști fiind exceptați de la măsura carantinei în toate țările, cu scopul de a menține lanțurile de aprovizionare cu marfă, așa cum recomandă și Comisia Europeană, care a creat în acest sens “culoare verzi” și a îndemnat la exceptarea de la carantinare a șoferilor profesioniști.

La acestea se adaugă și majorarea uriașă a tarifelor la asigurările RCA în urma falimentului City Insurance, criză la care au contribuit din plin autoritățile române printr-o supraveghere defectuoasă a sectorului RCA.

Transportul rutier este unul dintre cele mai competitive și mai importante sectoare economice ale României, doar în ultimii 4 ani având o contribuție la exportul de servicii de peste 22,3 miliarde euro. Transportul rutier și serviciile conexe generează circa 5% din PIB al României și angajează peste 350.000 de persoane.", se spune în comunicatul UNTRR emis pe 28 septembrie 2021, adică înainte cu o zi de protest.



Publicitate





TRANSPORTATORII AU PROTESTAT ÎN FAȚA GUVERNULUI ÎMPOTRIVA ABUZULUI ANAF

Transportatorii români au protestat, miercuri, 29 septembrie 2021, în Piața Victoriei din București, în fața clădirii Guvernului, între orele 09:00 și 16:00.

La ora 8,30 erau circa 25 de camioane și câteva microbuze.
În punctul maxim al protestului în piață au fost 100 de camioane, adică numărul maxim aprobat de Primăria Capitalei pentru acest protest.
Principala nemulțumire a transportatorilor a fost cea legată de abuzul ANAF, care reîncadrează diurna dată șoferilor profesioniști pe ultimii cinci ani ca venit salarial. Mai exact, după ce a reîncadrat diurna, Fiscul a început să emită decizii de impunere pe ultimii cinci ani, lucru anormal.
Transportatorii au discutat cu patru reprezentanți ai Guvernului. Legat de problema diurnei, au primit informația că există un proiect de lege care ar reglementa situația. Li s-a transmis că în 6 săptămâni ar putea să treacă cu ajutorul politicienilor din parlament.
Preventiv, UNTRR și-a propus să ia o autorizație pentru un nou protest care să aibă loc în data de 17 noiembrie 2021. Astfel, dacă în acest timp nu se rezolvă problema, vor protesta din nou.
Autoritățile au încercat, marți, 28 septembrie 2021, seara, să oprească protestul transportatorilor. UNTRR a rămas ferm pe poziție, deși - după o întâlnire cu reprezentanții Ministerului Finanțelor -, două organizații au renunțat la protest.
Dan Vîlceanu a reușit să convingă cele două organizații să nu mai participe la protest, ba chiar a dat un comunicat cu marea reușită în acest sens: că nu se poate rezolva situația prin Ministerul Finanțelor.
Protestul a avut loc a doua zi.

Radu Dinescu: E vorba de supraviețuirea industriei

Poziţia Guvernului de a excepta de la impozitare diurna şoferilor din transporturi rutiere internaţionale doar pentru activităţile de transport legate de România, adică doar pentru transporturile de exporturi româneşti, este o aberaţie, deoarece România nu are export, dar firmele româneşti de transport rutier internaţional reprezintă primul contributor la exportul de servicii al României, a declarat secretarul

general al Uniunii Naţionale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), Radu Dinescu. UNTRR a organizat, alături de Federaţia Operatorilor de Transport din România (FORT) şi de Asociaţia Transportatorilor de Mărfuri din Bucovina, un miting în faţa Guvernului, protestând faţă de politica ANAF de impozitare a diurnei ca venit salarial.

"Ideea de a fi sau a nu fi ca industrie de transport în România ne-a determinat să ieşim în stradă. Practic, interpretarea autorităţilor din România referitoare la reîncadrarea diurnei pe ultimii 5 ani pentru firmele de transport ca venit de natură salarială le duce direct în faliment. (...) Guvernul nu ne-a spus nimic concret, am avut discuţii interminabile şi nu am ajuns la nicio concluzie. În general, ei se uită la faptul că diurna (şoferilor de transport internaţional, n.red.) într-adevăr, spun ei, e exceptată dacă îi trimiţi pe oameni cu caracter temporar în străinătate şi spun că dacă eşti şofer de camion, stai acolo permanent. Dar e o aberaţie să-mi ceri să am activitate legată de România într-o ţară care n-are export, asta este o aberaţie pe care numai în România putem s-o trăim. Lituanienii trebuia să fie morţi demult. Au o flotă comparabilă cu a noastră, iar ţara e de 4 ori mai mică, deci clar nu au ce să ducă la export, nu au ce să transporte, dar Guvernul lituanian are toate ţiglele pe casă şi nu le pune astfel de condiţii aiurea", a afirmat Radu Dinescu, în timpul mitingului din







Publicitate

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu







Piaţa Victoriei.

Secretarul general al UNTRR a subliniat că taxele calculate de ANAF retroactiv pe o perioadă de 5 ani de zile în urmă pentru diurnă ating valoarea de 90.000 de euro de achitat de companiile de transport rutier internaţional pentru fiecare şofer care a primit diurnă.

"Vorbim de 90.000 de euro principal pentru fiecare şofer, iar cu accesorii sumele merg până la 150.000 de euro pentru un şofer pe ultimii 5 ani. E catastrofal să plăteşti atât, nu încasezi atâţia bani într-un an pe un camion. Nu sunt atâtea încasări, fără a vorbi şi de cheltuieli. Deci, practic, la o firmă de 10 camioane, nota de plată a fost de 1,5 milioane de euro. Nimeni nu poate să trăiască aşa, e în faliment imediat", a menţionat Radu Dinescu.

Reprezentantul UNTRR a confirmat că ANAF trimite deja companiilor decizii de impunere cu aceste sume, care sunt executorii.

"Nicio ţară europeană (în afară de România, n.red.) nu păţeşte aşa ceva. Aşteptăm de la Guvern să dea o amnistie prin care să oprească acest fenomen. Vorbim de industria transporturilor rutiere, care este primul contributor la exportul de servicii al României. Întrebaţi-l pe domnul guvernator Isărescu cât de importantă este pentru economia





LIPSA DE ACȚIUNE A GUVERNULUI POATE FALIMENTA TRANSPORTURILE RUTIERE

României această industrie. Se pare că numai pentru BNR e importantă, pentru restul nu este importantă, într-o ţară în care în mod tradiţional în ultimii 30 de ani exportul este deficitar. Această industrie, fără să aibă vreun sprijin de la Guvern, ca alte industrii din România, reuşeşte să aducă această contribuţie de peste 6 miliarde anual. Am avut grup de lucru cu reprezentanţii Guvernului şi nu s-a ajuns la niciun fel de concluzie", a precizat Radu Dinescu.

Secretarul general al UNTRR a atras atenţia că peste 350.000 de locuri de muncă sunt în pericol în cazul în care Guvernul va continua să impoziteze diurnele şoferilor.

"Toate statele europene lucrează cu acelaşi cadru legal, din păcate numai în România există aceste interpretări ciudate împotriva industriei şi împotriva economiei româneşti. Colegii din Polonia, Lituania, Bulgaria, Ungaria, nu au aşa ceva. Ei se uită în viitor şi încearcă să stabilească, organizaţiile patronale, ca noi, împreună cu Guvernele lor, cum să aplice Pachetul Mobilitate din februarie anul viitor, astfel încât să arate că respectă acele prevederi, dar în acelaşi timp să-şi menţină competitivitatea la nivel european. Dacă România e a cinsprezecea economie în Europa, piaţa de transport românească e a opta în Europa, iar activităţile de cabotaj şi cross-trade poziţionează România pe locul trei în Europa, după Polonia şi Lituania. Asta ar trebui să spună Guvernului că această industrie face ceva mult mai bine decât ce face România în general şi cred că ar trebui să acorde o atenţie deosebită. Cel puţin 350.000 de locuri de muncă sunt în pericol dacă nu se schimbă situaţia cu diurna", a încheiat Radu Dinescu.





Publicitate

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
şi ai combustibilul asigurat pentru a porni la drum.*

Ford Trucks
Sharing the load

2000
Vehicule Ford Trucks în România | Oameni puternici în mişcare | Afaceri de succes

* în cuantum de 600 litri

CEFIN TRUCKS
Unic importator şi distribuitor
www.ford-trucks.ro
Autostrada Bucureşti-Piteşti km. 13,2
Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna
+40 21 202 60 00 | info@ford-trucks.ro

Ford TRUCKS
Sharing the load



UNTRR- PUBLICAREA PROIECTULUI DE AMNISTIE FISCALĂ

UNTRR, FORT, ATM Bucovina, APULUM au obținut, în cadrul protestului de din 29 septembrie 2021, publicarea proiectului de amnistie fiscală pentru transportatorii rutieri.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR - solicită ministrului Finanțelor, Dan Vîlceanu, care de curând a fost numit și ministru interimar la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, să folosească conjunctura istorică actuală și să închidă subiectul reîncadrării diurnei ca venit salarial prin adoptarea unei amnistii fiscale. UNTRR mai solicită Ministerului Finanțelor și Ministerului Transporturilor și Infrastructurii demararea urgentă a discuțiilor cu industria de transport rutier cu privire la modul de transpunere în legislația românească a directivei detașării începând cu luna februarie 2022.

Reamintim că în spațiul public a circulat un proiect de lege pentru anularea unor obligații fiscale și pentru modificarea și completarea Legii nr.16/2017 privind detașarea salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale.

Proiectul de lege menținea prevederile care au generat incertitudine juridică în sectorul transporturilor rutiere, respectiv prevederile conform cărora indemnizația specifică detașării transnaționale poate fi reîncadrată din punct de vedere fiscal de către organul fiscal, ca venit asimilat salariilor pentru care se datorează

TRANSPORTATORII AU LIVRAT CHIAR ȘI ÎN PANDEMIE, STATUL E NUMAI PE LĂCOMIE!

UNTRR



LEGE
pentru anularea unor obligații fiscale și pentru modificarea și completarea unor acte normative

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

ART. I - (1) Se anulează diferențele de obligații fiscale principale și/sau obligațiile fiscale accesorii, stabilite de organul fiscal prin decizie de impunere emisă și comunicată contribuabilului, ca urmare a reîncadrării sumelor reprezentând indemnizații sau orice alte sume de aceeași natura, primite pe perioada delegării, detașării sau desfășurării activității pe teritoriul altei țări, de către angajați ai angajatorilor români care și-au desfășurat activitate pe teritoriul altei țări, aferente perioadelor fiscale cuprinse între 1 iulie 2015 și data intrării în vigoare a prezentei legi și neachitate.

(2) Organul fiscal nu reîncadrează sumele de natura celor prevăzute la alin. (1) și nu emite o decizie de impunere în legătură cu o astfel de reîncadrare pentru perioadele fiscale menționate la alin.(1).

(3) Diferențele de obligații fiscale principale și/sau obligațiile fiscale accesorii, stabilite de organul fiscal prin decizie de impunere emisă și comunicată contribuabilului, ca urmare a reîncadrării sumelor prevăzute la alin. (1), aferente perioadelor fiscale cuprinse între 1 iulie 2015 și data intrării în vigoare a prezentei legi, stinse prin orice modalitate prevăzută de art.22 din Legea nr.207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, se restituie contribuabililor. Restituirea se face la cererea contribuabililor.

(4) Termenul de prescripție a dreptului de a cere restituirea pentru sumele prevăzute la alin.(3) începe să curgă de la data intrării în vigoare a prezentei legi.

(5) Anularea obligațiilor fiscale prevăzute la alin.(1) se efectuează din oficiu de către organul fiscal competent, prin emiterea unei decizii de anulare a obligațiilor fiscale, care se comunică contribuabilului.

(6) În cazul în care, anterior intrării în vigoare a prezentei legi, organul fiscal competent a emis, dar nu a comunicat decizia de impunere prin care a stabilit obligații de natura celor prevăzute la alin.(1), acesta nu mai comunică decizia de impunere, iar obligațiile fiscale se scad din evidența analitică pe plătitor, pe bază de bordereu de scădere.

(7) Procedura de aplicare a prezentului articol se aprobă prin ordin al președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală, care se emite în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi.

1





OPRIȚI DISTRUGEREA ECONOMIEI ROMÂNEȘTI

impozit pe venit și contribuții sociale obligatorii, numai ca urmare a constatărilor Inspecției Muncii, prin inspectoratele teritoriale de muncă, cu privire la nerespectarea dispozițiilor legale aplicabile în domeniul detașării transnaționale. Totodată, în expunerea de motive cu privire la legislația europeană aplicabilă situațiilor de detașare, nu erau prevăzute și noile prevederi ale Directivei 1057/2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier

Industria de transport rutier din România nu poate fi taxată de două ori - odată pentru amnistie și odată pentru directiva detașării. Sectorul transporturilor rutiere va fi profund afectat de eventuala aplicare a prevederii întoarcerii acasă a camionului la 8 săptămâni începând cu februarie 2022, măsura care afectează industria tocmai pentru că România nu produce și nu exportă suficient în UE.

Transportul rutier este unul dintre cele mai competitive și mai importante sectoare economice ale României, doar în ultimii 4 ani având o contribuție la exportul de servicii de peste 22,3 miliarde euro. Transportul rutier generează circa 5% din PIB-ul României și angajează peste 350.000 de persoane.", se spune în comunicatul de presă al UNTRR din data de 10 septembrie 2021.

Publicitate



Reduceti emisiile de CO_2 cu noua Eco Generation
Regândim sustenabilitatea - design aerodinamic pentru economie de combustibil de până la 5% și reducerea emisiilor de CO_2. Schmitz Cargobull România SRL: info.romania@cargobull.com, www.cargobull.com/ro · Birouri: București 0723 266 287; 0721 250 751 · Iași 0727.770.326 Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315 · Timișoara - tel. 0735.212.052

SCHMITZ CARGOBULL
The TrailerCompany.



PRIMA UNITATE MAN TGX INDIVIDUAL LION S - LIVRATĂ ÎN ROMÂNIA

MHS Truck & Bus Group a livrat, în luna septembrie, către Samba Company, o companie de transport din Pașcani, prima unitate ediție specială MAN TGX Individual Lion S.

Divizia de transport a Samba Company s-a înființat în 2010. În perioada de vârf, compania a deținut o flotă de 16 camioane, toate MAN. În prezent aceasta deține o flotă de 11 vehicule, dintre care 8 MAN.



“Această ediție specială este prima livrată în România, camionul fiind realmente special. Până la final de an vom mai livra câteva astfel de unități. Spun câteva, pentru că depindem de ieșirea lor din producție”, a declarat Elena Claudia Iordache, CEO MHS Truck & Bus. Proprietarul companiei este fan declarat al mărcii bavareze. “Primul camion al companiei a fost MAN și am lucrat aproape în permanență cu această marcă.”, a declarat proprietarul companiei. Samba Company efectuează operațiuni de transport frigorific intracomunitar, dar și curse tur-retur, în special spre Marea Britanie. Autotractorul MAN TGX Individual Lion S va fi utilizat în curse tur-retur. “MAN a fost mereu plăcerea mea. Iar când a fost lansată ediția specială Individual Lion S, am considerat că, după 10 ani de muncă grea, era momentul să cumpărăm și un camion special pentru companie. Camionul va fi condus de un șofer cu vechime în firmă.”, a mai adăugat proprietarul Samba Company.

Autotractorul MAN TGX Individual Lion S al Samba Company, este configurat, pe lângă echiparea standard, cu pachet aproape complet de echipamente opționale, inclusiv televizor de 22 de inchi. Chicineta (cuptor cu microunde și cafetieră) a fost înlocuită cu un al doilea pat necesar atunci când





vor fi efectuate curse în echipaj. Autotractorul este propulsat de motorul de 510 CP.

La exterior, autotractorul ediție specială MAN TGX Individual Lion S se remarcă prin bara de protecție și carcasele oglinzilor acoperite cu folie ce imită fibra de carbon. Elementele de culoare roșie, jantele negre, barele de inox din partea frontală, parasolarul MAN Individual și proiectoarele montate pe plafon accentuează designul impresionant, cu aspect sportiv.

Interiorul cabinei se ridică și el la nivelul exteriorului, șoferul fiind cu adevărat răsfățat la bordul acestei ediții. Caracterul sportiv este subliniat de cusăturile roșii ale volanului multifuncțional. Aceleași cusături roșii sunt prezente și pe tapițeria scaunelor, acoperite cu piele Alcantara cu model hexagonal. Același roșu, predominant, este



Publicitate





folosit și pentru centurile de siguranță, precum și pentru leii brodați pe tetiere.
Pachetul standard de confort pentru șofer include scaune premium, volan cu o gamă de ajustare generoasă și sistemul multimedia de top, cu ecran de 12,3 inchi. Dintre sistemele de asistență cu care este dotat autotractorul enumerăm Adaptive Cruise Control cu funcție Stop & Go, MAN ComfortSteering, Lane Return Assist, asistență la schimbarea benzii la viraj și pentru faza lungă.
MAN TGX Individual Lion S se remarcă atât prin eleganță cât și prin putere. Acesta poate fi echipat cu versiunea de top a motorului D26 (510CP) sau cu motorul D38 (540–640 CP).





REBRANDING IVECO GROUP - NUMELE ȘI SIGLA IVECO DESCHID CALEA PENTRU NOUA DIVIZIE ON-HIGHWAY

Noua divizie On-Highway prinde contur ca organizație globală responsabilă cu protecția, suportul și consolidarea a opt entități unice, dar unificate. Acesta este noul IVECO Group, iar dezvăluirea logoului său reprezintă un nou pas către desprinderea acestei divizii din cadrul CNH Industrial N.V. (NYSE: CNHI / MI: CNHI), estimată a se produce la începutul anului 2022.

Logoul instituțional, care desemnează IVECO Group ca entitate de tip holding, reflectă această nouă realitate. Designul acestui logo subliniază importanța mărcilor pe care le reunește și reprezintă, totodată, un omagiu față de moștenirea acestora, delimitând clar noua lor traiectorie. Numele a apărut în 1975, prin înființarea Industrial VEhicles COrporation.

Identitatea este subliniată prin intermediul unui tipar sobru, iar culoarea indică stabilitatea, puterea ADN-ului industrial, precum și ambiția de a-și atinge obiectivele. Angajamentul față de inovație, o tradiție pentru companie, este reprezentat prin punctul albastru dintre cele două cuvinte, sugerând echilibrul și atrăgând atenția asupra detaliilor.

Sub noul logo se află desfășurarea de forțe a mărcilor pe care acesta le reunește. În centru sunt plasate IVECO (marca vehiculelor comerciale din gamele ușoare, medii și grele) și FPT Industrial (brandul producător al motoarelor și al transmisiilor din CNH Industrial).

CNH Industrial N.V. (NYSE: CNHI / MI: CNHI) este lider global în sectorul bunurilor de capital, cu o experiență industrială consolidată, o gamă largă de produse și o prezență mondială. Fiecare dintre brandurile individuale aparținând companiei este o forță internațională majoră în sectorul său industrial specific: Case IH, New Holland Agriculture și Steyr pentru tractoare și mașini agricole; Case și New Holland Construction pentru echipamente de lucrare a pământului; Iveco pentru vehicule comerciale; Iveco Bus și Heuliez Bus pentru autobuze și autocare; Iveco Astra pentru vehicule de carieră și construcții; Magirus pentru vehicule de stingere a incendiilor; Vehicule de apărare Iveco pentru apărare și protecție civilă; și FPT Industrial pentru motoare și transmisii.

Publicitate





VIDEO. PETRONAS LUBRICANTS INTERNATIONAL LANSEAZĂ PETRONAS URANIA, NOUA GAMĂ DE ULEIURI DE MOTOR CU PERFORMANȚĂ MĂRITĂ

Gama reînnoită și extinsă de uleiuri de motor de înaltă tehnologie oferă camioanelor rezistența de a depăși provocările călătoriilor de astăzi prin Europa, Orientul Mijlociu și Africa

București. PETRONAS Lubricants International (PLI) a anunțat, pe 30 septembrie 2021, lansarea noii sale game de uleiuri PETRONAS Urania, proiectată pentru a rezista mai mult, atât pentru camioane ușoare și grele, cât și pentru vehicule comerciale.

Alina Anton-Pop, Director Marketing & PR TIR Magazin: "Ce înseamnă, în acest moment, parteneriatul dintre Petronas și Mec-Diesel în România?"

Monica Dan, General Manager Mec-Diesel SEE: "Petronas lansează, azi, în România împreună cu Mec-Diesel noua gamă de produse Urania Green, care încorporează tehnologia Strong Tech, rezultatul a ani și ani de cercetare. Suntem, întotdeauna, bucuroși să aducem clienților noștri produse inovative, de ultimă generație, produse care îmbunătățesc performanțele vehiculelor, reduc costurile de exploatare





și, nu în ultimul rând, protejează mediul."

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:
"Care sunt planurile de viitor pentru Mec-Diesel în România?"

Alberto Pellegrino, Managing Director Mec-Diesel S.P.A:
"Am început să investim în România în 2016. Făceam o cifră de afaceri de 8 milioane cu 30 de oameni. Astăzi, suntem mai mult de 100 de oameni și vom ajunge la o cifră de afaceri de aproape 20 de milioane. Obiectivul nostru este ca, în următorii 5 ani, să dublăm numărul de angajați și cifra de afaceri și vom face tot ceea ce ține de noi pentru a-l realiza."

Cu noua tehnologie Strong Tech™, PETRONAS Urania furnizează uleiurile concepute să dureze mai mult, acestea având durabilitatea necesară pentru a rezista chiar și celor mai dificile situații din Europa, Orientul Mijlociu și Africa.
În fața temperaturilor înalte din motoare, oxidării și depunerilor, PETRONAS Urania aduce un plus de rezistență camioanelor și vehiculelor care trebuie să supraviețuiască în condiții aspre și la încărcături grele, de la vreme extremă, până la cerere mai mare pentru reaprovizionarea rapidă a rafturilor magazinelor. Fiecare inovație a fost ajustată



Publicitate





pentru a maximiza performanța la fiecare brand major de autovehicule. Această nouă gamă de uleiuri de înaltă calitate mărește intervalul la care uleiul trebuie schimbat, minimizează uzura, reduce timpul în care vehiculul nu poate fi utilizat și, în cele din urmă, asigură flexibilitate operațională completă, printr-o formulă unică.

Dezvoltată cu tehnologia StrongTech™ în cadrul Centrului PLI Global Research & Technology din Santena (TORINO, ITALIA), noua formulă permite vehiculelor să ruleze pentru un timp mai lung, deoarece uleiul formează un film fluid puternic. Lanțurile de molecule, incredibil de robuste blochează funinginea pentru a menține vâscozitatea optimă și pentru a se apăra împotriva uzurii și oxidării, extinzând eficiența uleiului până la următoarea revizie.

PETRONAS Urania este conceput pentru a spori durata de viață a motorului sub presiune, astfel încât, managerii de flote să aibă încredere în acest produs și, totodată să atenueze provocările cu care se confruntă în prezent conducatorii auto.



Rentabilitatea, care vine odată cu timpul mai lung pe șosea și cu maximizarea capacităților vehiculului, se datorează experienței PLI de 20 de ani în îmbunătățirea eficienței consumului de combustibil și reducerea costului total de întreținere.

În plus, serviciile de asistență continuă pe care PLI le oferă clienților săi permit, în continuare, utilizatorilor să obțină tot ce este mai bun de la lubrifianții lor PETRONAS Urania. Datorită celor mai inteligente tehnologii și sprijinului oferit, șoferii pot avea încrederea deplină în camionul lor pentru a-și realiza toate sarcinile în timp util și în limita bugetului.

Aceste decenii de experiență și cercetări ample au dus la o economie de combustibil, emisii reduse, fiabilitate și durabilitate sporite.

PETRONAS Urania este, de asemenea, proiectat având în vedere reducerea emisiilor de CO_2, astfel încât conducătorii auto pot maximiza timpul de funcționare fără a compromite durabilitatea. De exemplu, noul PETRONAS Urania 5000 5W-30 menține o peliculă mult mai subțire în comparație cu uleiurile convenționale 5W-30, reducând semnificativ consumul de combustibil și emisiile dăunătoare. În ansamblu, gama îndeplinește cele mai stricte standarde internaționale privind calitatea și impactul asupra mediului.

Menținând vehiculele, în mod responsabil, pe drum mai mult timp, managerii de flote și șoferii acestora, nu numai că pot respecta reglementările dure în ceea ce privește mobilitatea durabilă, ci și să rămână în prima linie a exploatării responsabile a parcului auto.



Domenico Ciaglia, MD EMEA, PLI, a declarat: “Clienții noștri caută o performanță în care să poată avea încredere. Mulți dintre ei se confruntă zilnic cu un program greu, terenuri care îi pun în dificultate și vreme extremă. Noua formulă PETRONAS Urania oferă camioanelor forța de a funcționa intens pentru mai mult timp datorită dezvoltării și testării la cele mai extreme evenimente, inclusiv Formula 1, Moto GP și Raliul Dakar. Această tehnologie și-a demonstrat întotdeauna calitatea. Cu PETRONAS Urania, ma-

nagerii de flote, șoferii și vehiculele acestora vor putea face față oricărei provocări.”
Pentru a împărtăși mai mult din forța de bază a PETRONAS Urania, echipa PLI a adus evenimentul Eroi de neoprit - PETRONAS Urania Roadshow în Europa.
În România, evenimentul Petronas Urania - Eroi de Neoprit a fost organizat de MEC DIESEL SEE, partener Petronas de peste 20 de ani. Acesta face parte din turul ce are loc pe drumurile din Europa pentru a sărbători eforturile eroice ale șoferilor de camion în perioada pandemiei și pentru a testa fiabilitatea și durabilitatea noii game de uleiuri de motor Petronas Urania, cu tehnologia StrongTech™, uleiurile concepute să dureze mai mult.



Monica DAN, General Manager MEC DIESEL SEE, a declarat: „Suntem dornici și mereu atenți să aducem pe piața pieselor de schimb și lubrifianților din România tehnologie nouă, rezultată în urma multor ani de cercetări, tehnologie verificată, care îmbunătățește în primul rând performanța motoarelor vehiculelor dumneavoastră. Iubim tehnologia, performanța și campionii, suntem recunoscători partenerilor noștri de la Petronas și, în aceeași măsură, clienților noștri că au făcut posibil acest eveniment. Celebrăm, astăzi, împreună, inteligența, inovația, forța, dar și prietenia și respectul. Suntem parteneri cu Petronas de mai bine de 20 ani, iar faptul că, astăzi, împreună celebrăm această lansare, este pentru noi o mare bucurie. Specializarea Mec Diesel este în motoare și piese de motoare, iar lubrifianții reprezintă peste 20% din cifra noastră de afaceri, așadar suntem pregătiți cu o rețea națională, în 13 dintre cele mai importante orașe ale țării, să aducem produse noi, inovatoare, la dumneavoastră acasă, oriunde în România!”
Evenimentul a avut loc la Academia Titi Aur și a fost prezentat de Andi Moisescu și Roxana Ciuhulescu.
Au participat reprezentanți ai MEC DIESEL și Petronas, clienți, precum și jurnaliști din domeniul auto.
Printre invitații speciali au fost Sorin Ene - Campion Național de drift și Bogdan Marișca - Campion Național de raliuri.
MEC DIESEL SEE este unul dintre cei mai importanți furnizori de piese de schimb din România. Compania a încheiat anul 2020 cu vânzări de aproximativ 17 milioane de euro. Pentru anul 2021, aceasta estimează o creștere cu peste 10% a cifrei de afaceri.

Despre PETRONAS Lubricants International

PETRONAS Lubricants International (PLI) este grupul global de producție și comercializare a lubrifianților PETRONAS, corporația națională petrolieră Fortune 500 din Malaezia. Înființată în 2008, PETRONAS Lubricants International produce și comercializează o gamă completă de lubrifianți auto și industriali de înaltă calitate în peste 90 de piețe la nivel global. Cu sediul central în Kuala Lumpur, PLI are peste 30 de birouri de marketing în 27 de țări, administrate prin birouri regionale în Kuala Lumpur, Torino, Belo Horizonte, Chicago și Durban.
În prezent clasat în Top 10 la nivel mondial, PLI se concentrează pe creștere a afacerii pentru a-și asigura poziția de lider mondial în domeniul lubrifianților.



Despre MEC DIESEL SEE SRL

MEC-DIESEL SEE este compania din România deținută de grupul MEC DIESEL S.p.A, ce a fost fondat la Torino în 1983. MEC-DIESEL SEE a fost înființată în România la jumătatea anului 2016, experiența echipei fiind de peste 20 ani în domeniul automotive.
Cu o acoperire teritorială națională în continuă dezvoltare, MEC-DIESEL SEE are acum 13 birouri comerciale și 13 depozite cu stocuri, în cele mai importante orașe ale țării. Gama de produse este diversificată, cu peste 20.000 de repere unice în portofoliu, un stoc de piese de peste 5.5 milioane de euro în depozitul central de la București și acces imediat la stocul din Italia, în valoare de 50 milioane euro.
În 2021, MEC DIESEL SEE este unul dintre principalii distribuitori de piese de schimb, piese pentru motor, motoare, lubrifianți și componente pneumatice, pentru vehicule comerciale. Compania importă și distribuie o gamă largă de produse pentru toate mărcile de vehicule utilitare grele și ușoare, vehicule de pasageri, precum și pentru vehicule specializate în domeniul salubrizării și distribuției de combustibil. Echipa MEC DIESEL SEE are grijă să ofere soluții complete pentru lumea transporturilor.





VIDEO. TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 04: FIDELIZAREA ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI

Ce metode folosiți pentru a vă fideliza angajații cei mai buni, șoferii și alte categorii de personal? - aceasta este întrebarea celui de-al patrulea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: Ce metode folosiți pentru a vă fideliza angajații cei mai buni, șoferii și alte categorii de personal?

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

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

Episodul 03

Ce ar trebui să facă autoritățile centrale și locale pentru ca transporturile din construcții să meargă mai bine?- aceasta este întrebarea celui de-al treilea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: Ce ar trebui să facă autoritățile centrale și locale pentru ca transporturile din construcții să meargă mai bine?

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

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: Ține foarte mult de organizarea firmelor și de modul în care își gestionează lucrările și angajații. În construcții, cea mai mare problemă este lipsa șoferilor și a angajaților. Șoferii migrează, pleacă spre Vest.



Episodul 02
Cât de diversificată este flota de vehicule pentru construcții a firmei dumneavoastră și care este nivelul de investiții pe care îl aveți în vedere pentru reînnoirea ei? - aceasta este întrebarea celui de-al doilea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: Cât de diversificată este flota de vehicule pentru construcții a firmei dumneavoastră și care este nivelul de investiții pe care îl aveți în vedere pentru reînnoirea ei?

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

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

Episodul 01
Pandemia a dus la o scădere a volumelor în transportul rutier de persoane și de marfă. Transportul din construcții nu a scăzut în 2020. Care credeți că este explicația acestei mențineri de volume? - aceasta este întrebarea primului episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: Pandemia a dus la o scădere a volumelor din transportul rutier de marfă și de persoane. Transportul de construcții la rămas la același nivel. Cum credeți că se explică acest lucru?

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

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



VIDEO. CONTROALELE ISCTR S02E05: UN PATRON DE FIRMĂ DE TRANSPORT RUTIER NEMULȚUMIT

Patronul-șofer al unei firme de transport rutier internațional de marfă este nemulțumit de câștigurile pe care le are, în cel de-al cincelea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR".

Un patron nemulțumit

Inspectorii ISCTR opresc un camion și cer actele șoferului: atestatul, buletinul, informații despre firma pentru care muncește. Este firma șoferului care este și patron. El are trei camioane iar acum transportă pepeni. I se cer documentele de proveniență a mărfii, copia conformă, verificarea tahograf. Inspectorul îl întreabă de ce tremură, de ce are emoții.

I se cere legitimația de serviciu și să prezinte rovinieta. Poza de pe documentele șoferului cade. I se cere să scoată cartela tahograf pentru verificări. Marfa este transportată la București, fiind cumpărată de la Ruse.

Inspectorul îi spune că îl așteaptă cu documentele la mașină. Șoferul spune că afacerea merge foarte greu, că are trei camioane. „Am angajați și din familie de care sunt foarte mulțumit. Transportăm mărfuri generale iar eu sunt patronul firmei din București”, explică șoferul.



Patronul spune că este foarte greu, în România nu sunt autostrăzi, nu sunt parcări, sunt probleme mari cu timpii de conducere și odihnă.

„Aș vrea autostrăzi pentru a putea circula ca în UE. Am o afacere și rămân cu mai puțini bani decât un șofer. Muncesc pentru șoferi. Prețurile oferite de bursele de transport, de intermediari sunt foarte mici. Am fost oprit în Franța și am fost felicitat pentru că sunt în regulă. Dacă ești serios poți face afaceri și în România. Dar viitorul nu sună bine. O să plecăm toți într-o zi. E vorba de banii cu care rămâi la final, foarte puțini, cât să îmi întrețin familia. Jumătate din banii câștigați îi bag în camion. Am dat 2.000 de lei pe un cauciuc, am luat două, am schimbat placa de la podea și anul acesta nu mai merg în vacanță”, spune patronul.

Șoferul a fost în regulă cu actele și a fost felicitat de inspectorul ISCTR.



Plăcuțe de înmatriculare nedemontabile

Angajații Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier îi reține unui ucrainian plăcuțele de înmatriculare ale camionului.

Șoferul ucrainian nu vorbește nicio limbă străină. Inspectorul îi explică modul în care trebuie să ia pauza obligatorie. Îi spune că nu a făcut



pauza obligatorie și a condus non-stop. Inspectorul îi spune că a condus 10 ore fără nicio pauză.
I se spune, de către inspector, că trebuie să plătească o amendă și că autocamionul va fi imobilizat timp de 9 ore. Plăcile camionului i se reține. Dimineața, după odihna de 9 ore de pauză și plata amenzii, poate primi plăcuțele înapoi și să plece cu camionul.
Șoferul îl conduce pe inspector la camion și îi arată că plăcuțele de înmatriculare nu pot fi demontate. Inspectorul îi aplică amenda, iar șoferul semnează. Inspectorul îi spune că, a doua zi dimineața, după ce va achita și amenda, va primi toate actele camionului și va putea pleca mai departe.

Un șofer bulgar

La final, un șofer profesionist bulgar este amendat pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă.
Inspectorul ISCTR cere toate documentele legate de cap-tractor și de remorcă. Îi cere și cartela tahograf. Șoferul ia la cunoștință că i s-a citit cartela tahograf. I se spune că va trebui să plătească o amendă la Giurgiu.
Inspector ISCTR: „Șoferul bulgar, în urma datelor analizate din cartela tahograf, nu a putut face dovada activității desfășurate în ultimele zile. A avut cartela retrasă din tahograful digital. Am întocmit proces verbal de contravenție pe baza înregistrărilor din ultimele 28 de zile. I-a fost imobilizat camionul până la plata contravenției”.

SEZONUL 02 EPISODUL 04

În cel de-al patrulea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", trei șoferi profesioniști sunt verificați de inspectori. Un rus moldovean are o înregistrare pe tahograf care se bate cap în cap cu o adeverință care spune că în acea perioadă era în concediu de odihnă. Apoi, un șofer de autobuz nu poate prezenta un contract de închiriere în baza căruia face cursele. Și, la final, asistăm la un control complet al unui șofer profesionist care transportă mărfuri ADR.

SEZONUL 02 EPISODUL 03

Patru șoferi profesioniști sunt verificați de inspectori în cel de-al treilea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR".
Un șofer de camion primește o amendă de 1.000 de lei pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă. "Cine nu muncește, nu greșește!", concluzionează conducătorul auto.
Un șofer de autobuz se alege cu o amendă de 600 de lei.
Un șofer turc închide lista amendaților, cu 300 de lei. El face scandal că trebuie să își plătească amenda la bancă sau la poștă și că nu poate să plătească întreaga sumă cu cardul.
Cel de-al patrulea șofer profesionist scapă neamendat dar are și el o serie de nemulțumire legată de starea drumurilor din România.

SEZONUL 02 EPISODUL 02

În cel de-al doilea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", aveți întâlnire cu trei șoferi profesioniști. Primul a luat o amendă de 1.000 de lei după ce s-a încurcat în explicații despre cum a ajuns, în mod "miraculos", din Grecia până în România, pe camion, cu <<colegu' și șefu'>>.
Un șofer turc a fost amendat tot cu 1.000 de lei pentru că nu a respectat timpii de odihnă.
Al treilea șofer profesionist se declară mulțumit de firma la care lucrează, în special pentru că ajunge în fiecare seară acasă, la familie.

SEZONUL 02 EPISODUL 01

Serialul viral "CONTROALELE ISCTR" a revenit, la finalul anului 2019, cu un nou sezon. În deschiderea sezonului 02, Florin Gagea, inspector de stat șef al Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), a răspuns "tirului" întrebărilor jurnaliștilor TIR Magazin.





IVECO ȘI SHELL ÎȘI UNESC FORȚELE PENTRU TRANZIȚIA LA TRANSPORTUL CU ZERO EMISII

• Cele două companii lansează un apel la acțiune pentru tranziția de la combustibilii clasici, la combustibili pe bază de LNG și bioLNG, pentru decarbonizarea transportului • Luca Sra, COO IVECO Truck Business Unit, a subliniat angajamentul IVECO de a deveni independent de combustibilii fosili până în 2040, anticipând cu 10 ani obiectivul UE de neutralitate în ceea ce privește emisiile de carbon •

IVECO și Shell au organizat, pe 23 septembrie 2021, un eveniment comun sub numele „Tranziția către un nivel net zero emisii – Calea spre un sistem sustenabil de transport cu vehicule grele”, cu scopul de a atrage atenția, într-un panel de discuții inter-industriale, asupra nevoii de decarbonizare a industriei transporturilor.

În cadrul evenimentului, cele două companii au lansat și un apel la acțiune pentru tranziția de la combustibilii clasici la combustibili alternativi și au discutat despre prioritățile pentru următorii ani în tranziția la noi surse de energie.

În plus, a fost subliniată necesitatea adoptării la scară mai largă a unor surse de energie mai puțin poluante și rolul pe care gazul natural lichefiat (LNG) și biogazul (bioLNG) trebuie să îl joace în acest proces, alături de evoluțiile în domeniul eficienței vehiculelor și al tehnologiilor de propulsie electrică și pe bază de hidrogen.

La eveniment au participat reprezentanți ai Uniunii Internaționale a Transportatorilor Rutieri (International Road Transport Union - IRU), consultanți renumiți în mediul de business, precum reprezentanți ai Deloitte, dar și Luca Sra, COO IVECO Truck Business Unit, Patrick Carré, Vicepreședinte Global Transport Comercial Rutier, Shell, și alți actori importanți ai mediului de afaceri.

„În cadrul IVECO, am abordat provocarea reprezentată de calitatea aerului și de schimbările climatice ca o adevărată urgență, deoarece aceste probleme nu așteaptă pe nimeni.

Din acest motiv, compania IVECO s-a angajat să devină independentă de combustibilii fosili până în 2040, anticipând cu 10 ani obiectivul ambițios stabilit de Comisia Europeană, vizând



neutralitatea în ceea ce privește emisiile de carbon”, a declarat Luca Sra, COO IVECO Truck Business Unit.

„Decarbonizarea industriei transporturilor nu este doar necesară, ci este și posibilă. Pentru a face acest lucru, toate părțile interesate din lanțul valoric al biometanului trebuie să își unească forțele, pentru a sprijini dezvoltarea în continuare a tehnologiei și pentru a promova rolul biometanului ca factor care să contribuie la atingerea obiectivului de reducere a emisiilor de CO2 în transportul greu", a adăugat acesta.

Cele două companii și-au asumat să decarbonizeze transportul, însă au atras atenția că un viitor mai curat necesită cooperarea diferitelor părți interesate - de la industria energetică și producătorii de vehicule, până la clienți și autorități.

Conform lui Giandomenico Fioretti, Business Director Propulsie Alternativă IVECO, în ultimii ani cererea de autocamioane propulsate cu LNG a crescut constant, vehiculele evoluând de la un produs de nișă, în 2015, la aproape 4% din volumul total al industriei de astăzi. Combustibilul pe bază de biometan reprezintă 17% din combustibilul pe bază de gaze utilizat în transport la nivelul UE, iar reprezentanții IVECO se așteaptă să fie disponibil la scară largă în următorii ani.

Totodată, pentru a răspunde acestei tendințe în creștere, participanții la eveniment au agreat că este necesară o extindere a infrastructurii, pentru a stimula în continuare producția de bioLNG, ca factor-cheie pentru atingerea obiectivului de zero emisii nete de CO2. În cadrul evenimentului au fost discutate și aspecte privind reglementările în domeniu, eficiența camioanelor alimentate pe bază de gaz și nevoile privind dezvoltarea tehnologică.

Panelul de discuții s-a încheiat cu considerații privind importanța colaborării între diferitele companii din ecosistem, pentru a permite decarbonizarea transporturilor, și cu un apel la acțiune, pentru ca toate părțile interesate să își unească forțele pentru a sprijini tranziția către LNG și bioLNG, pe calea către sustenabilitate.



PRODUCȚIA DE CAMIOANE ELECTRICE NIKOLA ÎNCEPE ÎN GERMANIA

Iveco și Nikola au inaugurat, pe 15 septembrie 2021, în Germania, la Ulm, o fabrică pentru producția de camioane electrice Nikola.



Întinsă pe o suprafață de 50.000 de metri pătrați, se așteaptă ca fabrica să producă aproximativ 1.000 de unități pe an. Pentru cele două companii, noua fabrică reprezintă o etapă importantă în implementarea strategiei de a fi lideri mondiali în soluții de transport cu emisii zero. Prin parteneriatul Iveco-Nikola se deschide un nou capitol se deschide în istoria transportului durabil. Cele două companii au deschis o nouă unitate de producție a vehiculelor electrice Nikola Tre în Ulm, Germania.

Fabrica va fi gata să înceapă producția până la sfârșitul anului, iar primele modele Nikola Tre produse aici vor fi livrate în 2022 în Statele Unite pentru o serie de clienți selecți.

Cele două companii se așteaptă la o creștere progresivă a producției în următorii ani. Situl va funcționa în conformitate cu principiile programului de fabricație de clasă mondială, cu scopul de a realiza zero deșeuri, zero accidente, zero avarii și zero inventar.

În timpul inaugurării, pe lângă modelul de producție al vehiculului electric cu baterie, a fost prezentat publicului și prototipul vehiculului electric cu pilă de combustie Nikola TRE, care ar trebui să intre în producție până la sfârșitul anului 2023.

Iveco și Nikola și-au anunțat, de asemenea, intenția de a testa și livra până la 25 de vehicule electrice în portul Hamburg, unul dintre cele mai mari din Europa. Această operațiune va fi implementată în două etape.

Prima fază cuprinde o serie de teste portuare ale vehiculelor BEV ale Nikola Tre pentru operațiuni de transport și logistică. O a doua fază, mai amplă, va include integrarea deplină a vehiculelor BEV în operațiunile portuare și instalarea infrastructurii de marfă și a serviciului de asistență la fața locului, inclusiv a furnizorilor de frunte. Vehiculele furnizate pentru aceste două etape vor fi versiunea americană a Nikola Tre, care are deja autorizații speciale pentru operațiuni în port.



UNTRR- EXCEPTAREA CLARĂ A ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI DE LA MĂSURILE DE CARANTINĂ

UNTRR solicită Guvernului, MAI, MTI și DSU clarificarea Hotărârii CNSU nr. 77 din 30.09.2021 prin exceptarea clară a șoferilor profesioniști de la măsurile de carantină.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Prim-Ministrului României, Florin Cîțu, Ministrului Afacerilor Interne, Lucian Bode, Ministrului interimar al Transporturilor și Infrastructurii, Dan Vîlceanu și Secretarului de Stat în Ministerul Afacerilor Interne, Șeful Departamentului pentru Situații de Urgență, Raed Arafat, clarificarea Hotărârii Comitetului Național pentru Situații de Urgență (CNSU) nr. 77 din 30 septembrie 2021 prin introducerea prevederilor articolului 4, literele b și c, din Hotărârea CNSU nr. 28 din 14 mai 2021.
Reamintim că Hotărârea CNSU nr. 43 din 1 iulie 2021 a modificat Hotărârea CNSU nr. 28 din 14 mai 2021, prin eliminarea art. 4, pct b. și c., ceea ce a condus la perturbarea activității industriei de transport rutier.
Având în vedere că șoferii de camioane își efectuează activitatea și odihna în cabină și sunt mai izolați decât orice altă categorie socială, UNTRR solicită reintroducerea în Hotărârea CNSU nr. 77 din 30.09.2021 a excepțiilor de la măsura carantinei pentru:
- conducătorii autovehiculelor de transport marfă cu capacitatea maximă autorizată mai mare de 2,4 tone precum și conducătorii autovehiculelor pentru transport persoane care au mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului;
- conducătorii auto, care se deplasează în interesul desfășurării profesiei din statul de rezidență al acestora într-un alt stat membru al Uniunii Europene sau dintr-un alt stat al Uniunii Europene în statul de rezidență, indiferent dacă deplasarea se face prin mijloace individuale sau în cont propriu.
Șoferii profesioniști sunt exceptați în toate țările UE și non-UE de la măsurile de carantinare, având în vedere că stau singuri în cabină peste 90% din timp. Aceștia au fost în prima linie de la începutul pandemiei, livrând alimentele și medicamentele necesare pentru populație
De exemplu, începând cu data de 03.10.2021, Germania a inclus România în lista zonelor cu risc epidemiologic ridicat (zone de risc, cu incidență ridicată). În acest sens, cetățenii români au obligația de a se înregistra online și vor intra în autoizolare dacă nu pot prezenta dovada testării, vaccinării sau vindecării de virusul SARS-CoV-2.
Cu toate acestea, transportatorii rutieri sunt exceptați de la obligațiile de înregistrare a intrării și de autoizolare.
Măsurile adoptate de statul român prin Hotărârea CNSU nr. 43 din 1 iulie 2021 sunt posibile generatoare de abateri de la legislația în vigoare. Totodată, traficul de camioane se va muta în Serbia sau Ungaria, cu implicații majore asupra bugetului de stat.
Hotărârea CNSU nr. 77 din 30 septembrie 2021 introduce o prevedere destul de neclară – ”conducătorii auto se exceptează de la măsura carantinei dacă prezintă rezultatul negativ al unui test RT-PCR pentru infecția cu SARS-CoV-2 efectuat cu cel mult 72 de ore înainte de intrarea în țară, iar deplasarea se realizează doar în scop profesional” – ceea ce ar putea duce la o aplicare eronată și neuniformă a legislației din partea autorităților de control de la frontiere.
În acest sens, UNTRR solicită autorităților române emiterea unei noi hotărâri în care să fie reintroduse prevederile art. 4, pct. b. și c. din Hotărârea CNSU nr. 28 din 14 mai 2021.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 05 octombrie 2021.

CONTROALELE ISCTR

SEZONUL 02



DIN NOIEMBRIE 2019

PE TIRMAGAZIN.RO SI
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN



CE PREVEDE PROIECTUL DE LEGE PRIVIND AMNISTIA

Delegația formată din reprezentanții unor asociații ale transportatorilor, printre care și UNTRR, au obținut publicarea Propunerii legislative pentru anularea unor obligații fiscale și pentru modificarea și completarea unor acte normative la Camera Deputaților și promisiunea Guvernului că în termen de 6 săptămâni acesta ar urma să fie aprobat de Parlament.

În ciuda dificultăților majore cu care se confruntă transportatorii rutieri români, legate de impactul pandemiei Covid-19 precum și de prevederile discriminatorii ale legislației europene din cadrul Pachetului Mobilitate 1, în loc să fie sprijinită la nivel național, industria de transport rutier din România este amenințată cu falimentul prin acțiunile ANAF care au vizat impozitarea retroactivă pe ultimii 5 ani a diurnei plătite de transportatorii români șoferilor profesioniști de transport internațional care nu au activitate pe România, deși aceasta situație este o consecință a volumului redus de exporturi al României în ultimii 30 de ani. Asociațiile transportatorilor s-au angajat să urmărească evoluția legislativă a proiectului de lege. De asemenea, va fi înregistrată o nouă cerere pentru un mare protest național în Piața Victoriei din București pentru data de 17 noiembrie 2021.

Proiectul de lege a fost inițiat de 31 de parlamentari PNL

Dacă firmele au plătit deja un impozit pe diurnă, transportatorii pot cere restituirea acestor sume, a explicat unul dintre inițiatori senatorul Alina Gorghiu.

„PNL, modificări fiscale benefice pentru mediul de afaceri. Fără impozite la diurnele angajaților care efectuează transport internaţional. Au existat interpretări diferite ale prevederilor referitoare la regimul fiscal aplicabil diurnei acordate șoferilor care efectuează transport în străinătate pe perioada detașării, ceea ce a condus la reîncadrarea acesteia ca venit asimilat salariilor. Este nevoie de o ajustare a cadrului legal pentru a ne adapta realității sociale. În acest context și cunoscând problemele pe care le întâmpină salariații șoferi care efectuează transport rutier internațional, am inițiat, alături de câțiva colegi deputați, Bogdan Huțucă, George Tuță și Tudor Polak, o propunere legislativă necesară pentru clarificarea expresă a regimului fiscal aplicabil indemnizației specific detașării transnaționale, pentru înlăturarea acestor interpretări diferite ale prevederilor legislației și pentru a reduce povara fiscală a șoferilor. De asemenea, se propune ca, pentru perioada 1 iulie 2015 – data intrării în vigoare a legii -, să nu se reîncadreze sumele de această natură și să nu se emită decizii de impunere. Dacă, însă, până la data intrării în vigoare, contribuabilii au plătit sumele din deciziile de impunere, atunci aceștia au dreptul la restituirea acestor sume, la cerere în termenul de prescripție legal care se calculează de la data de 1 ianuarie 2022”, a scris Alina Gorghiu.

Principalele prevederi

Nu sunt impozabile indemnizaţiile şi orice alte sume de aceeaşi natură, primite de salariaţi, potrivit legii, pe perioada delegării/detaşării, după caz, în altă localitate, în ţară şi în străinătate, în interesul serviciului, în limita plafonului neimpozabil reglementat potrivit legii, precum și cele primite pentru acoperirea cheltuielilor de transport şi cazare. Plafonul neimpozabil este stabilit astfel:

(i) în ţară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizaţie, prin hotărâre a Guvernului pentru personalul autorităţilor şi instituţiilor publice;

(ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă prin hotărâre a Guvernului pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar.





VERSUS
&
SEZONUL 02





SERIALUL EXECUTIVILOR DIN TRANSPORTURILE RUTIERE

&

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



DUVENBECK ÎȘI EXTINDE FLOTA CU REMORCI SCHMITZ CARGOBULL

• Noile semiremorci S.CS MEGA au fost predate la fabrica Altenberge • Vehiculele vor fi utilizate pentru transportul logistic al Claas •

Nils Gerdemann, Managing Director DUVENBECK Kraftverkehr GmbH & Co. Spedition KG, Bernd Reining, Head of Fleet, și Jens Beermann, Key Account Manager și Director sucursală al Duvenbeck, s-au alăturat reprezentanților CLAAS KGaA mbH, Rüdiger Mohr, Senior Vice President for Corporate Purchasing și Sascha Gees, Corporate Purchasing - Head of Logistics, pentru a vizita centrul Schmitz Cargobull din Altenberge pentru predarea a 12 vehicule noi. Aceștia au fost întâmpinați de Roland Klement, membru al consiliului responsabil pentru cercetare și dezvoltare la Schmitz Cargobull și de Jörg Irsfeld, directorul International Key Accounts.

Expertul în logistică Duvenbeck și Schmitz Cargobull lucrează în strânsă colaborare din 2005. Și-au unit forțele pentru a putea folosi semiremorca S.CS MEGA pentru transporturi cu volume mai mari. Duvenbeck a fost atât de impresionat de sistemul telematic al Schmitz Cargobull, TrailerConnect® CTU, încât întreaga flotă de remorci este acum echipată cu această tehnologie. Duvenbeck nu numai că utilizează sistemul telematic al Schmitz Cargobull în noile sale vehicule, ci și modernizează toate remorcile sale existente cu soluția fiabilă de remorci telematice, indiferent de marcă.

„În timpul crizei economice mondiale din 2008/09, am lucrat cu Schmitz Cargobull pentru a contribui la îmbunătățirea Megatrailer-ului”, își amintește Bernd Reining, șeful flotei Duvenbeck. Eforturile lor combinate au dus la economii semnificative de greutate, care au un impact pozitiv asupra consumului de combustibil și contribuie la reducerea emisiilor de carbon. Și pe măsură ce cele două companii au lucrat mai mult împreună și aprecierea lor reciprocă a crescut: „Schmitz Cargobull este orientată spre calitate, de la niveluri individuale până la componentele digitale extrem de complexe. La fel ca Duvenbeck, ei vor întotdeauna să obțină cele mai bune rezultate pentru clienții lor.”

Înființată în urmă cu peste 80 de ani, flota Duvenbeck este acum formată din aproximativ 1.500 de vehicule grele și 3.000 de remorci. În sectorul auto, compania lucrează cu toate mărcile premium de top. Aproximativ 2.000 de remorci din flotă au fost construite de Schmitz. Aproape toate aceste remorci sunt din gama S.CS MEGA. Până la finalul lui 2021, alte 280 de noi remorci de acest tip vor reîmprospăta flota Duvenbeck.



CONTROALELE ISCTR

SEZONUL 01

CONTROALELE ISCTR este un reality show gândit special pentru internet, care este postat pe rețelele sociale de mare anvergură (Facebook, Youtube) dar și pe site-urile TIRMagazin.ro și PolitiaRutiera.ro.

CONTROALELE ISCTR: UN TOTAL DE PESTE 2,6 MILIOANE VIZUALIZARI





Episoadele primului reality show din transporturile românești "CONTROALELE ISCTR" au devenit virale imediat după lansare și au acumulat peste două milioane de vizualizări pe Facebook.
Cel mai vizionat a fost episodul 07, care a ajuns la peste 1,5 MILIOANE de vizualizări.



SCHMITZ CARGOBULL - CEREMONIE PENTRU NOUA FABRICĂ DIN SPANIA

Schmitz Cargobull intenționează să își extindă în continuare capacitatea de producție și poziția pe piață și, la 15 septembrie 2021, a organizat ceremonia oficială pentru noua sa fabrică ce va fi construită în Figueruelas, Spania.

Compania investește aproximativ 19 milioane de euro în construcția noii sale unități de producție, care este programată să intre în funcțiune în august 2022, cu peste 280 de angajați și o capacitate de producție de 60 de vehicule pe zi.
Noua fabrică, care se construiește la doar trei kilometri distanță de fabrica existentă, acoperă o suprafață totală de 104.000 metri pătrați. Peste 16.400 metri pătrați vor fi folosiți pentru producție și logistică, 2.000 metri pătrați pentru birouri pe trei etaje, plus un depozit pentru vehicule noi și uzate.
„Sunt foarte mândru de dezvoltarea Schmitz Cargobull în Spania. Când am început acest proiect în 2002, prognoza noastră de producție era de cinci semiremorci pe zi. Astăzi, producem 20 de vehicule pe zi și scopul nostru este de a crește capacitatea de producție la 22 de unități pe zi până la sfârșitul anului 2021. Cu noua fabrică de producție, vom fi capabili să producem până la 60 de vehicule pe zi", afirmă Andreas Schmitz, președintele Consiliului de Administrație Schmitz Cargobull AG.
Toate produsele din gama S.CS, semi-remorci frigorifice S.KO, caroserii pentru camioane M.KO și S.BO pentru piețele spaniolă, portugheză, franceză, italiană și africană vor fi produse la noua fabrică.
În ultimii cinci ani, Schmitz Cargobull Ibérica a dublat atât vânzările, cât și numărul de unități produse, realizând vânzări de 130 de milioane EUR, cu aproximativ 4.000 de unități pe an.
„Datorită acestei creșteri a cererii, efectivul nostru a crescut cu peste 60%. Acum lucrăm neobosit pentru a pune în funcțiune noua instalație, care ar putea chiar să ne permită să triplăm volumul", explică Jordi Romero, directorul general al Schmitz Cargobull Ibérica.
Prezent la ceremonie a fost Carlos Javier Navarro, directorul general pentru industrie din Guvernul Aragonului, care a susținut, de asemenea, înființarea Schmitz Cargobull Ibérica în 2002. El a explicat că regiunea Aragonului îi apreciază pe antreprenorii care dețin afaceri de familie precum Andreas Schmitz, care sunt capabili să construiască un proiect de la zero.





SCHMITZ CARGOBULL A LIVRAT PRIMA SEMIREMORCĂ FRIGORIFICĂ COMPLET ELECTRICĂ S.KOE

STI (Deutschland) GmbH, o filială a STI Freight Management GmbH, a preluat prima semiremorcă frigorifică complet electrică Schmitz Cargobull S.KOe.

Semiremorca are o unitate electrică de răcire pentru transportul necesar în operațiuni zilnice în sectorul multi-temp. Acest lucru face din STI prima companie din Germania care operează cu S.KOe pe rute coordonate într-un test de teren. În cazul în care semiremorca complet electrică trece testele, compania intenționează să investească în alte remorci electrice în viitor.

„În calitate de companie de logistică care operează în întreaga Europă, STI este conștientă de responsabilitatea sa în modelarea unui viitor mai durabil. Nu vrem doar să creștem conștientizarea faptului că ceva trebuie să se schimbe, vrem să fim proactivi și să folosim soluții tehnologice pentru a reduce semnificativ emisiile noastre de CO2. De aceea, am decis să folosim o semiremorcă frigorifică S.KOe complet electrică de la Schmitz Cargobull.", explică Drazan Malesevic, director general al STI (Deutschland) GmbH.

„Vrem să înțelegem cum funcționează remorca în operațiunile de zi cu zi și, prin colectarea consecventă a datelor în următorii doi ani, să determinăm cât de durabil este e-trailerul, respectând cele mai înalte cerințe calitative. În acest sens, colaborăm îndeaproape cu Schmitz Cargobull. Dacă testarea are succes, vom echipa cea mai mare parte a flotei noastre cu remorci electronice în viitor. Acest lucru înseamnă că peste 200 de remorci ar purta în mod legitim sigla Zero Emission", adaugă Oliver Exner, Senior Operations Manager STI.

Schmitz Cargobull livrează în prezent primele semiremorci complet electrice pentru operațiuni de zi cu zi. Semiremorca frigorifică livrată STI este o S.KOe COOL SMART cu o axă electrică, precum și o unitate de răcire electrică și un sistem de baterii.

Unitatea de răcire complet electrică S.CUe este proiectată pentru răcirea și încălzirea fără emisii a mărfii în gama multi-temp. S.CUe are o capacitate de răcire de până la 15.900 W și o capacitate de încălzire de 9.100 W. Bateriile sunt instalate în locul rezervorului de motorină.

În plus, remorca este echipată cu un ax electric Schmitz Cargobull care, printre altele, recuperează energia în timpul proceselor de frânare și astfel reduce timpul de încărcare a bateriei prin rețeaua de alimentare. Acest lucru reduce și timpul de așteptare la centrele de distribuție. Sistemul telematic Schmitz Cargobull TrailerConnect, care este integrat standard în vehicul, poate fi utilizat pentru a monitoriza starea de încărcare a bateriei, intervalul rămas și timpul de încărcare rămas prin portalul telematic.



PREȚUL MEDIU ÎN TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI ESTE DE 1,6 EURO/ KM ÎN EUROPA

Prețurile medii ale transportului rutier european au crescut, cu 3,2% față de anul anterior, în primul trimestru al anului 2021, relatează analiștii de la Transport Intelligence (TI) și Upply.

Comparativ cu ultimul trimestru, prețul mediu a crescut cu 0,4%. Analiștii de la TI și Upply au calculat că tariful european mediu pe o rută în Europa a fost de 1,147 euro între aprilie și iunie 2021. În primele trei luni ale anului, tariful mediu a fost de 1,118 euro.
Indicele prețurilor utilizat în raport a fost calculat pe baza a aproximativ 250 de milioane de prețuri și tarife de transport în Europa.

Prețurile sunt în continuă creștere

Creșterea este consemnată de la an la an. În trimestrul II, creșterea a fost semnificativ mai mare decât cea corespunzătoare în T1 din acest an, care a fost de 1,6%. Cu toate acestea, creșterea lunară în perioada aprilie-iunie 2021 a fost ușor mai mică decât în primele trei luni ale acestui an (0,4%).
Prețul mediu pe kilometru în Europa în al doilea trimestru a fost de 1,6 euro: cu 0,9% mai mare decât în primul trimestru al anului 2021 și cu 2,8% mai mare decât perioada similară din anul precedent.
Când au analizat principalele rute europene, analiștii de la TI și Upply au observat că prețurile pentru principalele destinații au crescut cu 0,4% până la 1,77 €/km, în timp ce pentru ruta de retur au crescut cu 1,4% până la 1,43 €/km.
Această creștere mai rapidă a prețurilor pe rutele de întoarcere indică faptul că economia își revine după criza pandemiei. Acest lucru este indicat de cererea tot mai mare de transport, care nu se întâmpla în mijlocul pandemiei - în acel moment, multe camioane se întorceau goale.

Redresarea economică crește prețurile

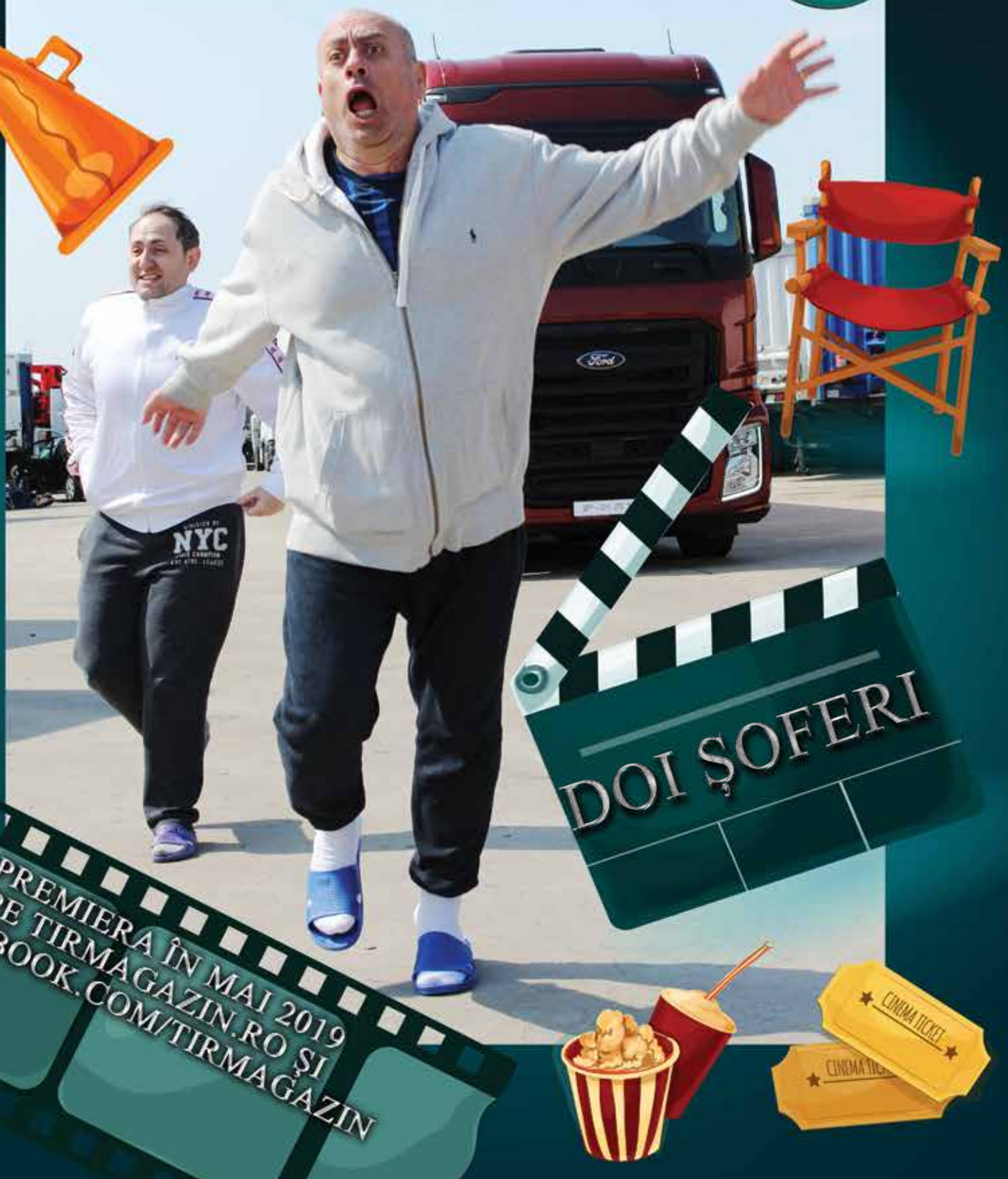
Creșterea prețurilor în transportul rutier european este o consecință a situației economice care se îmbunătățește în Europa. În al doilea trimestru, majoritatea economiilor europene au ridicat restricțiile legate de pandemie, ducând la creșterea cheltuielilor. De asemenea, producția industrială este în plină expansiune, record pentru fiecare țară. Comisia Europeană a revizuit anul acesta prognoza de creștere economică a UE de la 4,2% la 4,8%. În cele din urmă, creșterea economică și creșterea consumului se traduc în cererea crescută pentru serviciile de transport, împingând prețul în sus. Există, de asemenea, impactul prețurilor mai mari la combustibil. După cum subliniază autorii rapoartelor TI și Upply privind prețurile transportului rutier, în al doilea trimestru al anului 2021, acestea au crescut în medie cu mai mult de 10% anual și cu mai mult de 5% de la o lună la alta.

Tulburările din traficul maritim afectează transportul rutier

Întreruperile lanțului de aprovizionare contribuie, de asemenea, la creșterea tarifelor pe continent. Analiștii TI indică problema deficitului de semiconductori care afectează negativ creșterea producției în unele industrii, în special cea auto.
Drept urmare, transportatorii trebuie să aștepte multe luni pentru achiziția de camioane noi. Lipsa lor afectează capacitatea de transport. Rezultatul este creșterea prețurilor de transport.
Alte probleme din lanțul de aprovizionare care afectează prețurile de transport includ congestia din porturile europene. Drept urmare, tariful pe ruta Duisburg-Rotterdam, adică de la centrul industrial al Germaniei până la cel mai mare port european, a crescut cu 5,3%, în T2 comparativ cu T1, și cu 6,8%, față de aceeași perioadă din 2020.
În ceea ce privește a doua jumătate a anului, experții nu au vești bune. Este puțin probabil să fie mai ieftin transportul.
„În restul anului, piața europeană a transportului rutier va fi sub presiune. Cererea crescută în trimestrele trei și patru, cu Black Friday și sezonul de sărbători, va crește probabil tarifele de transport. Aglomerația din porturi ar putea duce la tarife chiar mai mari și foarte volatile pe rutele din și spre porturile europene", a declarat Thomas Larrieu, șef de date și cercetare la Upply.
Totuși, totul depinde de evoluția situației pandemice și de modul în care varianta Delta Covid-19 va afecta situația economică generală din Europa.

NAE ALEXANDRU EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE COMEDIE DIN ISTORIA TRANSPORTURILOR ROMÂNEȘTI



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



CRIZA ȘOFERILOR, REZOLVATĂ DE ARMATĂ ÎN MAREA BRITANIE

Şoferii din cadrul armatei britanice au început să conducă camioanele cisternă pentru a putea fi umplute rezervoarele benzinăriilor, în condițiile în care automobiliștii au fost nevoiți să se aşeze pentru încă o zi la cozi interminabile, în pofida asigurărilor venite de la premierul Boris Johnson că situația se îmbunătățește.

Marea Britanie s-a confruntat cu un fenomen de achiziţii de panică care a condus la golirea benzinăriilor din mai multe oraşe importante, după ce companiile petroliere au avertizat că nu dispun de suficienţi şoferi care să conducă cisternele de la rafinărie la staţiile de alimentare.

Se anunță penurie de Crăciun

Ministrul pentru mediul de afaceri, Kwasi Kwarteng, a declarat că 150 de soldaţi au fost mobilizaţi şi au început să conducă camioanele cisternă. „Am decis să facem acest lucru şi cred că, în câteva zile, oamenii vor începe să vadă soldaţi la volanul camioanelor cisternă", a spus Kwasi Kwarteng. Acesta a adăugat că situaţia începe să se stabilizeze iar ţara va ieşi din această criză.

Un deficit de aproximativ 100.000 de şoferi de camion a provocat haos de-a lungul lanţurilor de aprovizionare din Marea Britanie, existând pericolul apariţiei unor rafturi goale şi majorării preţurilor de Crăciun.

Întrebat dacă poate garanta că nu vor fi probleme înaintea perioadei aglomerate de cumpărături de sfârşit de an, Kwarteng a spus: „Nu garantez nimic. Tot ceea ce spun este că eu cred că situaţia se stabilizează", a precizat oficialul britanic.

Potrivit Reuters, în mai multe zile s-au format lungi cozi de automobile în Londra şi în jurul capitalei britanice precum şi pe autostrada de centură care înconjoară capitala. În plus au apărut afişe la unele benzinării care anunţau că nu mai au carburanţi. Această criză a dat naştere la solicitări venite din partea doctorilor, asistentelor şi altor lucrători esenţiali care cer să aibă prioritate la alimentarea cu combustibil, solicitări care până acum au fost refuzate de premierul Johnson. Asociaţia distribuitorilor de carburanţi (PRA), care îi reprezintă pe distribuitorii independenţi care sunt responsabili pentru aproximativ două treimi din cele 8.380 de benzinării din Marea Britanie, a anunţat marţi că 37 din staţiile de alimentare deţinute de membri săi nu mai aveau combustibili.

Pro sau contra vizelor pentru europeni

Pentru rezolvarea deficitului de şoferi de camion, Executivul de la Londra a anunţat că un număr de 5.000 de şoferi de camion de mare tonaj vor putea veni în Marea Britanie pe baza unor vize temporare, valabile pe o perioadă de trei luni, din octombrie până în decembrie. Cu toate acestea, transportatorii britanici au avertizat că aceasta este doar o soluţie pe termen scurt şi nu va rezolva



deficitul acut de şoferi de camion. De asemenea, reprezentanţii sectorului transporturilor au avertizat că şoferii de camion din Europa ar putea să nu mai dorească să muncească în Marea Britanie după Brexit.

Ministrul naționalist: fără europeni

Ministrul Transporturilor vrea să rezolve criza cu șoferi de camion din Regatul Unit. Referindu-se la o posibilă modificare a regimului vizelor pentru şoferii străini, ministrul Transporturilor a apreciat că aceasta nu va ajuta la rezolvarea problemei. "Aşa cum am mai spus, ceea ce nu vreau să facă este să recurgă la şoferii ieftini din Europa pentru ca apoi să vedem cum şoferii noştri sunt excluşi", a declarat Grant Shapps.

Ieşirea din UE a Marii Britanii a însemnat pierderea unui uriaş rezervor de mână de lucru. Peste 50.000 de emigranţi au plecat din Marea Britanie în al doilea semestru al anului trecut, potrivit unor estimări guvernamentale, iar analiştii se aşteaptă la un număr şi mai mare în acest an. Firmele din industria alimentară şi companiile de logistică au avertizat în repetate rânduri că le lipsesc aproximativ 100.000 de şoferi de camion, ceea ce ar putea conduce la apariţia unor rafturi goale în supermarketuri.

Chiar dacă ministrul Transporturilor, Grant Shapps, a spus că va face tot ceea este nevoie pentru a rezolva această criză, atât transportatorii cât şi companiile de logistică au avertizat că nu există soluţii rapide la această problemă şi că orice modificare a procedurilor pentru obţinerea carnetului de şofer de camion sau a regimului vizelor pentru şoferii din străinătate ar putea fi mult prea tardivă pentru a rezolva problemele cu aprovizionarea înainte de Crăciun, deoarece retailerii trebuie să îşi facă stocuri cu câteva luni înainte de perioada aglomerată de sfârşit de an.

Efecte imediate

Grupul petrolier BP a anunţat că a închis, temporar, unele dintre cele aproximativ 1.200 de benzinării din Marea Britanie din cauza lipsei de benzină şi motorină, ca urmare a lipsei de şoferi de cisternă. Esso, o divizie a ExxonMobil, a anunţat şi ea că unele din cele 200 de benzinării ale sale au fost afectate de aceeaşi problemă.

Separat, lanţul McDonald's a fost nevoit să scoată milkshake-urile şi băuturile îmbuteliate din meniul restaurantelor sale din Marea Britanie iar lanţul de restaurante Nando a epuizat stocurile de carne de pui, pe fondul problemelor apărute de-a lungul lanţurilor de aprovizionare care au afectat întreaga economie britanică.

Român: salariul a crescut la 1000 lire pe săptămână

„Înainte de Brexit câștigam în jur de 700 de lire sterline pe săptămână - acum câștig uneori mai mult de 1.000 de lire sterline”, a declarat Nicolae Stelica Costea, un șofer profesionist român din Nottingham. El a vorbit pentru nottinghampost.com, despre cum este să fii șofer de camion în Marea Britanie și despre criza care se adâncește pe zi ce trece, deoarece muncitorii au părăsit UK după Brexit. Nicolae a dat și informații despre modul în care se bucură acum de o creștere mare a pachetului său salarial din cauza situației actuale. Nicolae Stelica Costea, originar din România, a lucrat ca șofer de camion în Marea Britanie timp de șase ani și a spus că „s-au schimbat multe” de-a lungul anilor.

Se întâmplă deoarece lipsa națională de șoferi de camioane a afectat companiile din întreaga țară, multe firme anunțând întârzieri în livrările de alimente și benzină. Vorbind în limba română la Nottinghamshire Live, bărbatul de 32 de ani, a declarat că industria a făcut o „schimbare majoră” înainte





ca imigranții europeni din Marea Britanie să primească un ultimatum pentru a solicita rezidența.
Nicolae, tatăl a trei copii, a precizat: „La fel ca mulți alți șoferi de camioane români din Marea Britanie, lucrez ca șofer de camion independent pentru a-mi putea organiza propriul program. Dacă aș fi angajat direct la o companie, aș fi avut doar 28 de zile de vacanță pe an. A fi șofer de camion este o slujbă solicitantă și am vrut să fiu independent. Cu toate acestea, în luna aprilie a acestui an, înainte de termenul limită pentru Brexit, mulți șoferi europeni de camioane erau supuși unei presiuni uriașe pentru a aplica pentru locuri de muncă. Agenția mi-a oferit două opțiuni: fie să fiu angajat direct de companie, fie să nu mai lucrez. Așa că am renunțat și am rămas fără loc de muncă timp de trei săptămâni”.
Șoferul român a spus că mulți dintre prietenii săi, de asemenea șoferi de camioane, au ales să se mute înapoi în România sau să caute alte țări europene unde ar putea continua să lucreze ca șoferi independenți. Acum primește locuri de muncă prin intermediul agenției KJ, care caută șoferi de camioane din Marea Britanie.
„În acest moment există o cerere mare de șoferi de camioane. Mulți dintre prietenii mei și cu mine primim în fiecare zi oferte de muncă. Companiile sunt în mod clar sub o presiune mare pentru a respecta termenele de livrare, deoarece mulți au plecat din cauza Brexit-ului. Înainte de termenul de soluționare al UE, aceștia nu ar fi acceptat șoferii de camioane care desfășoară activități independente și acum imploră pe toată lumea să se întoarcă”, a mai povestit Nicolae. „Acum câștig uneori mai mult de 1.000 de lire sterline pe săptămână”, afirmă Nicolae.

Alți șoferi se întorc acasă

Începând din anul 2021 și culminând cu anul acesta, tot mai mulți șoferi profesioniști români revin definitiv în țară. Aproximativ 150.000 de șoferi profesioniști din România lucrau în 2017 pentru companiile occidentale, potrivit datelor oficiale. Iar una dintre cauzele pentru care șoferii profesioniști părăsesc Marea Britanie ar fi faptul că sunt prost tratați, un fel de „sclavie modernă”. Lucrează mult peste program și nici salariul nu este prea avantajos. Deși un șofer profesionit român ajunge să câștige pe autostrăzile din Europa peste 2.000 de euro lunar, șoferii români sunt mult mai prost plătiți comparativ cu colegii străini din Vest. Acesta ar fi motivul principal pentru care angajatorii occidentali preferă să angajeze șoferi din România, dispuși să muncească pe bani mai puțini și în condiții care lasă de dorit, unele chiar mizere. Iar noaptea, șoferii români trebuie sa fie precauți atunci când vor să doarmă.
Sergiu Gemănaru, din Bacău, a declarat că nu este surprins că șoferii de camion din Europa de Est pleacă din Marea Britanie. Acesta a povestit că a lucrat în condiții nesatisfăcătoare, cu ture lungi, de 14-15 ore, iar veniturile i s-au împuținat de la Brexit încoace. „Sclavie modernă”, descrie șoferul de camion din Bacău. Bărbatul din Bacău a mai spus că mulți colegi români de la aceeași firmă s-au întors deja acasă.
„În firma în care am fost eu erau 200 de români. Au plecat vreo 120, în tranșe. Câte 30, 40, 50 odată.”
Pe lângă condițiile grele de muncă, Sorin Gemanaru s-a mai confruntat și cu multă discriminare în firmele de transport. „Ne tratează foarte rasist... Ne tratează ca și cum am fi inferiori, ca și cum am fi cei mai proști. Dacă încerci să îți impui punctul de vedere ești ignorat, nu ești băgat în seamă.”, spune Gemanaru.



BONUSURI DE LOIALITATE DE 5.000 EURO OFERITE ȘOFERILOR DE CAMION ÎN MAREA BRITANIE

Confruntate cu o criză uriașă de șoferi de camion, companiile de transport britanice oferă bonusuri între 1.000 și peste 5.000 de euro șoferilor de camion care rămân în companie.

Dixons Carphone, proprietarul Carphone Warehouse și Currys PC World, oferă un bonus de loialitate de 1.500 de lire sterline (1.763 euro) șoferilor de camioane și aceeași sumă pentru noii angajați ca răspuns la lipsa de personal.
Dixons Carphone oferă, de asemenea, personalului care recomandă un prieten pentru un loc de muncă de șofer o recompensă de 1.000 lire sterline și promite 1.500 lire sterline celor care doresc să se recalifice pentru a conduce camioane.

Costurile de instruire și testare, acoperite

Într-o măsură suplimentară, grupul va acoperi, de asemenea, costurile de instruire și testare pentru a se califica pentru o licență C1 necesară pentru a conduce camioane de 7,5 tone pentru orice persoană cu vârsta peste 21 de ani.
Alți comercianți cu amănuntul englezi au abordat problema deficitului de șoferi de camioane. Poundland oferă un sistem de bonusuri de 2.000 lire și acoperă costurile de licență pentru șoferii de camioane. John Lewis Partnership va acorda șoferilor de camioane o creștere a salariului de până la 5.000 GBP (5.877 EUR).
Viitorilor șoferi de camioane, Teesside le va oferi instruire gratuită în valoare de 5.000 de lire sterline.
În acest timp, companii precum Pertemps Driving Academy oferă cursuri gratuite de formare pentru obținerea permisului de conducere a camioanelor, în încercarea de a „readuce Marea Britanie la muncă”.

Europa are nevoie de 400.000 de șoferi de camion

Industria de logistică și de transporturi avertizează cu privire la lipsa șoferilor de mai mulți ani, dar o combinație între Covid-19, Brexit și problemele structurale care restricționează formarea șoferilor a accentuat criza.
În Marea Britanie, deficitul este de cel puțin 76.000 de șoferi. În întreaga Europă, totalul atinge 400.000 de șoferi, conform cercetărilor efectuate de Transport Intelligence.
Cea mai recentă cercetare cu privire la lipsa șoferilor europeni evaluează amploarea crizei, în funcție de țară. Cele mai afectate țări europene sunt Polonia, Marea Britanie și Germania. Marea Britanie se află într-o poziție deosebit de dificilă, întrucât nu se confruntă doar cu Brexit-ul, ci și cu mulți lucrători europeni care au plecat de-a lungul pandemiei.

Polonia: Conform estimărilor, deficitul din Polonia în 2020 este de aproximativ 124.000 de șoferi. Potrivit IRU, Polonia este una dintre cele mai afectate țări europene, iar deficitul de șoferi în 2020 se ridică la aproximativ 37%.

Marea Britanie: Deficitul de șoferi de camion este estimat la 76.000-100.000.

Franța: Se confruntă cu un deficit de aproximativ 43.000 de șoferi.

Spania: Conform estimărilor, deficitul de șoferi de camioane din Spania a fost de 15.340 în 2020.

Italia: Deficitul din Italia în 2019 a fost estimat la aproximativ 15.000 de șoferi, potrivit diverselor surse, inclusiv ziarul național Corriere della Sera.

Danemarca, Norvegia și Suedia: Cifrele țărilor scandinave nu sunt la fel de mari, dar lipsa șoferilor s-a răspândit în toată Europa. Cifrele pentru Suedia, Danemarca și Norvegia sunt de 5.000, 2.500 și, respectiv, 3.000.



PATRONUL UNEI FIRME DE TRANSPORT CARE EXPLOATA ȘOFERI, ACHITAT. PLĂTEA ȘOFERII DE CAMION CU 2 EURO/ORĂ

Instanța din Sønderborg l-a achitat pe directorul companiei de transport Kurt Beier Transport A/S și pe alte persoane din conducerea companiei, acuzate de exploatarea financiară a 30 de șoferi de camioane din Asia.

Kurt Beier Transport a fost amendată cu 100.000 de coroane pentru că a organizat cazarea șoferilor în condiții improprii în Padborg. Directorul companiei a fost amendat cu 25.000 de coroane daneze.



Ar fi exploatat financiar 30 de șoferi de camion asiatici

Cele patru persoane sunt: directorul și coproprietarul Kurt Beier Transport A/S, Karsten Beier, sora sa, Gitte Beier, care este atât președinte al consiliului de administrație, cât și coproprietar al companiei, precum și alte două persoane care făceau parte din conducerea companiei la sfârșitul anului 2018, când poliția a inițiat dosarul penal.

Achitarea se aplică ambelor acuzații principale conform cărora cei patru inculpați ar fi exploatat financiar 30 de șoferi de camion asiatici. La fel au fost achitați de acuzația potrivit căreia asiaticii au fost angajați ilegal. Instanța a decis că șoferii au fost angajați de filiala din Polonia a companiei care poartă toată vina.

Fagbladet 3F a dezvăluit, pe 29 octombrie 2018, că șoferii filipinezi și din Sri Lanka câștigau și 15

coroane pe oră (2 euro) și trăiau în containere sau chiar camioane.
Revista 3F a scris la vremea respectivă că șoferii asiatici obținuseră un permis de muncă în filiala grupului Beier din Polonia și că, folosind acest permis de muncă polonez, plecau în alte țări din UE - precum Danemarca - și lucrau.

Au descins în „lagăr”

În dimineața următoare dezvăluirii, poliția, autoritățile fiscale și municipalitatea Aabenraa au descins în „lagăr” pentru investigații. Polițiștii i-au audiat pe cei 26 de șoferi care erau prezenți la tabără în acel moment.
Poliția a început să investigheze dacă șoferii au fost supuși traficului de persoane pentru muncă forțată în conformitate cu dispozițiile Codului penal. O săptămână mai târziu, Centrul împotriva traficului de persoane a concluzionat că cei 26 de șoferi erau victime ale traficului de persoane pentru muncă forțată în Danemarca.

Ce au spus acuzatorii

Noi mărturii ale martorilor au apărut în cazul procesului deschis de șoferii de camion care susțin că au fost exploatați de compania daneză de transport Kurt Beier Transport A/S.
În cadrul procesului, ultimele zile au fost lăsate pentru mărturia foștilor șoferi, dar doar doi martori au ajuns să apară în fața instanței de judecată.
Unul dintre ei este Jojit Cate, în vârstă de 43 de ani, din Filipine, care a ajuns la Sønderborg din Olanda, unde lucrează în prezent pentru a-și întreține familia din țara sa natală.
„Am avut coșmaruri timp de doi ani”, a spus în fața tribunalului.

Nu am primit niciodată salariul complet

În instanță, Jojit Cate a putut spune că a semnat un contract cu filiala lui Kurt Beier, LGBT International Transport din Koszalin în Polonia, dar a ajuns să lucreze în Danemarca cu un salariu de doar 7.600 DKK (988 euro).
Cu toate acestea, nu a obținut niciodată acești bani.
„A lipsit întotdeauna o parte din bani. Mi s-a spus că au fost deduse cheltuielile pentru biletul de avion pentru a fi plătit mai puțin”, a spus el în instanță. El a spus că mulți alți șoferi au avut și probleme cu salariile.
Cheltuielile pentru medicamente au fost, de asemenea, deduse din salariu. El a susținut că a fost spitalizat deoarece nu a mai făcut față stresului și suprasolicitării zilnice.
În plus, șoferul a declarat că a fost înșelat în ceea ce privește condițiile de cazare. La început i s-au arătat fotografii cu ceva „care aproape arăta ca o casă”. Acesta s-a dovedit a fi un container supraaglomerat, ca un fel de ghetou. Șoferul a spus că a preferat să doarmă tot timpul în cabina camionului.
Trei zile de judecată fuseseră rezervate pentru audierile șoferilor în această săptămână - dar numai doi martori au vrut să se prezinte.
Procurorul de caz a citit și alte mărturii ale unor șoferi angajați de firma daneză care susțineau că nu au primit niciodată mai mult de 1.000 de euro pe lună pentru munca prestată.
În cazul filipinezului, el nu a avut de ales și a continuat să lucreze pe bani puțini și în condiții mizere deoarece în Filipine nu voia să se întoarcă.

Procesul a început în 2018

Ancheta lansată în 2018 de poliția din regiunea daneză Jutland împotriva companiei de camioane Kurt Beier Transport s-a încheiat la Tribunalul Sønderborg pe 10 mai, odată cu începerea procesului împotriva a patru dintre executivii săi, inclusiv proprietarul, acuzați de exploatarea șoferilor, în special filipinieni și srilankezi. Acuzația este de cămătărie agravată, care în Danemarca se aplică și în aceste cazuri și duce la pedepse de până la șase ani de închisoare.
După încheierea anchetei, magistrații au stabilit, în octombrie



2020, acuzații în douăzeci și șase de cazuri de exploatare. Șoferii implicați lucrează acum pentru alte companii sau s-au întors în țara lor de origine, dar unii au anunțat deja că fac cereri de despăgubire.
Potrivit rechizitoriului, care se bazează pe mărturiile șoferilor, muncitorii imigranți au fost nevoiți să conducă camioanele pentru un salariu de 15-20 coroane pe oră, ceea ce echivalează cu aproximativ 2-2,7 euro.
Acest lucru înseamnă că șoferilor li s-au plătit cu cel puțin 6.000 de euro mai puțin decât cele stipulate în contract, reducând costurile cu cel puțin 4 milioane DKK (aproximativ 538.000 de euro). În plus, compania îi caza în containere sau remorci umede și murdare. Ancheta a început după o plângere a sindicatului danez Fagbladet 3F cu privire la condițiile de viață a două sute de șoferi din lagărul Padborg, situat pe teritoriul danez lângă granița cu Germania.
Verdictul este așteptat în august.





ROMÂNIA, POARTA DE INTRARE A MIGRANȚILOR ÎN EUROPA. „RUP LACĂTUL ȘI INTRĂ ÎN CAMION”

România devine o bornă în traficul de migranți. Sirieni, afgani, pakistanezi tranzitează România pentru a ajunge cel mai adesea în Ungaria pentru ca, de acolo, să ajungă în Occident.

Nu există zi în care Poliția de Frontieră să nu descopere în camioanele românești sau străine migranți care vor să ajungă în state europene tranzitând România. Uneori trecerea se face cu acordul șoferilor, alteori fără știința acestora.
Publicația spanionlă El Confidencial scrie, citând surse din Frontex (Agenția europeană de frontieră) și date oficiale ale Poliției de Frontieră Române, că migranții afgani care încearcă să ajungă în Europa au schimbat ruta și intră prin România.

Articolul din El Confidencial

Turcia, Grecia, Macedonia de Nord, Serbia, Ungaria și Croația, ultima oprire către țările de destinație din Europa de Vest. Acesta a fost, în cea mai mare parte a ultimului deceniu, traseul urmat de sute de mii de migranți fără acte și de refugiați sirieni şi irakieni, sau afgani și din alte țări asiatice, pentru a căuta în Europa un refugiu împotriva opresiunii, mizeriei și războiului.
Dar, de luni de zile, perspectiva retragerii trupelor SUA din Afganistan, precum și vigilența crescândă la frontierele extracomunitare ungare și croate, în „Fortăreața Europa”, au schimbat atât ruta, cât și țara de origine a celor mai mulți dintre cei care încearcă să ajungă pe continent.
Dacă înainte sirienii erai cei care fugeau de război, acum sunt afganii care fug de înaintarea rapidă a talibanilor, care se grăbesc să ocupe spațiul lăsat liber de soldații americani și de aliații lor. Deși scopul este același, ruta este acum diferită.
În loc să continue la vest de Serbia, în încercarea de a evita supravegherea sporită de la granițele Ungariei și Croației, majoritatea acestor migranți aleg acum să intre în România, mai permisivă, o altă țară a Uniunii Europene din care încearcă apoi să treacă, ascunși în camioane, granița cu Ungaria, potrivit Rador.



3.200 de tentative de trecere ilegală a frontierelor externe

În prima jumătate a anului 2021, agenția europeană de frontieră (Frontex) a detectat aproape 3.200 de tentative de trecere ilegală a frontierelor externe ale UE de către afgani, o creștere de 41% față de anul precedent. Cererile de azil în UE depuse de către cetățenii afgani s-au înmulțit, de asemenea, pentru a treia lună consecutiv (cu 33% mai multe), conform ultimelor date furnizate de Agenția Europeană pentru Azil (EASO).
Majoritatea refugiaților afgani s-au mutat în țările vecine, cum ar fi Iranul sau Pakistanul, dar fluxul se extinde și în alte țări: Turcia construiește un zid de circa 64 de kilometri la frontiera sa iraniană, pentru a bloca ruta cea mai utilizată de migranți și de refugiați.
„Date fiind evenimentele recente din Afganistan, este foarte probabil ca presiunea migrațională la frontierele externe ale UE să crească. Este, de asemenea, posibil ca migranții afgani să încerce să găsească noi rute pentru a intra pe teritoriul Uniunii Europene”, susțin surse ale Frontex pentru El Confidencial. Totuşi, nu este de aşteptat să se ajungă la cifrele înregistrate în criza refugiaților sirieni din 2015.

Ruta românească

Potrivit Poliției de Frontieră Române, numărul migranților ilegali identificați în timp ce încercau să treacă frontierele țării, în primele șase luni ale anului 2021, a fost de 8.758, cu 200% mai

mult decât în aceeași perioadă a anului 2020.
Într-un răspuns scris trimis către El Confidencial, instituţia atribuie această creștere relaxării din acest an a restricțiilor pandemice, dar oferă și un alt motiv pentru a explica acest fenomen fără precedent în istoria recentă a României: „S-a schimbat direcția de deplasare pe ruta Balcanilor de Vest”.
Potrivit unor surse ale ONG-urilor și ale mărturiilor migranților, strânse de El Confidencial în ultimele luni, cei care sunt arestați la intrarea ilegală în România, din Serbia, solicită azil în fața autorităților de la București, pentru a evita deportarea. Datele Comisiei Europene arată că numărul cererilor de azil din România a crescut cu 150% în primul trimestru al anului 2021 comparativ cu aceeași perioadă a anului trecut. Doar Bulgaria, cu o creștere de 351%, a cunoscut o explozie mai mare de cereri de azil.

De ce e preferată România

Aceste cifre contrastează cu cele din Croația, unde creșterea a fost de doar 13% și, mai ales, din Ungaria, unde cererile de azil au scăzut cu 85%. Aproape în toate cazurile, acești migranți și refugiați nu aspiră să rămână în România sau în țările vecine. Prima lor opțiune este să-și continue călătoria spre Vest și să încerce să se stabilească în țări ca Austria, Germania sau Franța, unde există comunități care îi susțin, iar ajutorul de stat acordat refugiaților este mult mai atractiv decât în România.
Confruntați cu aceste circumstanțe, mulți dintre cei care solicită azil evadează din centrele de primire de pe teritoriul românesc, pentru a se întoarce în regiunea frontierei de Vest. În această zonă care se învecinează cu Serbia și cu Ungaria – în special în cel mai important oraș din zonă, Timișoara – migranții se regrupează în clădiri abandonate, pentru a-și continua călătoria clandestină.
Conform datelor poliției de frontieră, aproape toți migranții ilegali prinși în timp ce încercau să părăsească teritoriul României au căutat să facă acest lucru pentru a intra ilegal în Ungaria. Aproape toți erau persoane care solicitaseră deja azil în România. Metoda preferată pentru a intra ilegal în țara vecină este să se ascundă în remorcile tirurilor sau a altor mijloace de transport rutier, după cum au povestit pentru El Confidencial migranți care au încercat asta și mai mulți şoferi de camion locali. Refugiații urcă la bordul vehiculelor ca pasageri clandestini, în parcările din apropierea frontierei.

Greșelile șoferilor

„Rup lacătul și intră noaptea în camion”, explică unul dintre şoferii de camion români. „Mulți șoferi fac greșeala de a nu se uita în remorcă înainte de a începe ziua de muncă”, adaugă el. De asemenea, indică faptul că el evită oprirea în parcările adiacente frontierei ungare, pentru a evita astfel de surprize. „Cei cărora li se întâmplă asta cel mai des sunt şoferii turci și bulgari, pentru că sunt obligați prin lege să se oprească și să se odihnească”.
Potrivit presei române, unul dintre aceste incidente a fost trăit în februarie de un șofer bulgar de camion, care s-a oprit să cumpere o cafea, dintr-un magazin din orașul Timișoara. La întoarcerea în cabină, a auzit zgomote din remorcă. Șoferul a cerut ajutor vânzătoarei, care a chemat poliția, care la rândul său a găsit șapte persoane ascunse printre paleții transportaţi. Pasagerii clandestini fugiseră dintr-un centru pentru solicitanții de azil din Baia Mare, la aproximativ 360 de kilometri de orașul de frontieră, și au bătut în remorcă pentru a cere să li se dea drumul, crezând că ajunseseră deja în Ungaria.
La 11 august, în alte două cazuri tipice, Poliția de Frontieră Română a descoperit mai mulți migranți ilegali ascunși în două camioane care se pregăteau să treacă granița cu Ungaria și aveau drept destinație finală Germania.

Migranți printre migdale

Unul dintre camioane era condus de un cetățean turc și transporta migdale. Printre mărfuri se ascunseseră 15 cetățeni din Irak, Kuweit, Eritreea, Somalia, Turcia, Siria și Camerun. Clandestinii aveau între 5 și 39 de ani.



Celălalt vehicul, condus de un bulgar, transporta profile metalice, printre care polițiștii au găsit 5 afgani, cu vârste cuprinse între 4 și 42 de ani, care solicitaseră azil în România.
Dar migranții nu își încearcă norocul doar strecurându-se în camioane. În prima jumătate a acestui an, poliția de frontieră română a „identificat peste 300 de contrabandiști” care încercau să faciliteze treceri ilegale în schimbul unor sume de bani.
Una dintre cele mai importante operațiuni a fost efectuată pe 29 iulie, când forțele de securitate ale țării au destructurat o bandă internațională dedicată traficului de migranți de-a lungul rutei Turcia-Grecia-Bulgaria / Serbia-România-Ungaria-Austria-Germania.
Această mafie avea legături în fiecare țară de pe traseu și era formată din cetățeni sirieni, irakieni, egipteni și români. În schimbul a aproximativ 5.000 de euro per migrant, banda facilita trecerea clandestină din Bulgaria sau Serbia în România, unde îi ascundea în timp ce le pregătea trecerea în Ungaria, pentru a continua spre destinația finală: Germania.
Rețeaua funcționa cu metode foarte sofisticate, care includeau utilizarea de vehicule de înaintare, pentru a alerta camioanele în care ascundeau migranții, cu privire la situaţia de la punctele de trecere a frontierei.

Revista Tir MAGAZIN vă prezintă câteva metode prin care migranții sunt tranzitați cu ajutorul camioanelor prin România.





Ascunşi în saci de plastic

Doi tineri, un sirian şi un palestinian care au încercat să intre ilegal în ţară, ascunşi în saci de plastic şi înfăşuraţi în folie de aluminiu, în compartimentul de marfă al unui autocamion, au fost prinşi în vama Giurgiu.

„În Punctul de Trecere a Frontierei Calafat, s-a prezentat pentru a intra în ţară la volanul unui autocamion, un cetăţean turc în vârstă de 44 de ani. Acesta transporta, conform documentelor de însoţire a mărfii, centrale termice din Turcia pentru Ungaria. În urma verificărilor preliminare efectuate, colegii noştri au constatat faptul că şnurul asigurator al semiremorcii permitea deschiderea prelatei, fără a se deteriora sigiliul vamal, motiv pentru care au dispus efectuarea unui control amănunţit asupra mijlocului de transport", arată ITPF Giurgiu.

Astfel, au fost descoperite, în compartimentul de marfă al autocamionului, ascunse în saci de plastic şi înfăşurate în folie de aluminiu, două persoane de sex masculin.

Poliţiştii de frontieră au procedat la întreruperea călătoriei persoanelor în cauză, iar conform protocolului româno-bulgar, cei doi cetăţeni străini, şoferul şi mijlocul de transport au fost preluaţi de către reprezentaţii Poliţiei de Frontieră Bulgare.

Metodata „inedită" de a trece ilegal frontiera de stat ascunși în saci de plastic a mai fost folosită şi de alţi doi cetăţeni sirieni care au fost prinşi la începutul lunii august de poliţiştii de frontieră de la acelaşi punct vamal, fiind aplicate măsurile legale.

Șoferul care aude voci

Doi cetăţeni afgani au fost prinşi de către poliţiştii de frontieră vasluieni, încercând să treacă fraudulos frontiera de stat, în speranţa de a ajunge în Italia, speriaţi fiind de evenimentele care se petrec în ţara lor, după retragerea aliaţilor.

Şoferul unui camion, un bărbat cu dublă cetăţenie, a solicitat sprijinul autorităţilor, după ce a oprit într-o localitate din judeţul Vaslui şi a auzit voci din remorcă. Astfel, la faţa locului s-au deplasat echipaje ale Poliţiei de Frontieră şi ale IPJ Vaslui.

„La cercetări a rezultat faptul că cei doi tineri, în vârstă de 24 respectiv 26 de ani, sunt din Afganistan şi s-au urcat în autocamion fără a avea consimţământul şoferului. Aceştia au declarat autorităţilor faptul că intenţionau să ajungă în Italia. Poliţiştii de frontieră continuă cercetările pentru a stabili toate persoanele implicate, urmând să dispună măsurile legale ce se impun.", a precizat un portător de cuvânt al Poliției de Frontieră.

Ascunși în cinci automarfare

Poliţiştii de frontieră din cadrul Punctului de Trecere a Frontierei Nădlac II au depistat șaisprezece cetăţeni din Afganistan și Iran care au încercat să treacă ilegal frontiera în Ungaria, ascunşi în cinci automarfare încărcate cu diverse bunuri.

La Punctul de Trecere a Frontierei Nădlac II, s-au prezentat pentru efectuarea formalităţilor de frontieră pe sensul de ieşire din ţară, trei cetățeni români, respectiv doi cetățeni bulgari, aflați la volanul unor ansambluri rutiere înmatriculate în România și Bulgaria. Șoferii transportau, conform documentelor de însoţire a mărfii, diverse bunuri (accesorii electronice, confecții metalice, ciment, produse cosmetice, materiale plastice) pentru diferite societăți din Germania și Franța.

În baza analizei de risc specifice, poliţiştii de frontieră au efectuat controlul amănunţit asupra mijloacelor de transport. Astfel, în compartimentul pentru marfă al acestora, au fost descoperiţi ascunşi, în total, șaisprezece cetăţeni străini.

Persoanele au fost preluate și transportate la sediul sectorului pentru cercetări unde, în urma verificărilor, poliţiştii de frontieră au stabilit că sunt cetăţeni din Afganistan și Iran cu vârste cuprinse între 15 și 39 ani, majoritatea solicitanţi de azil în ţara noastră.

Băgați între piese de mobilier

La Punctul de Trecere a Frontierei Vărșand, s-au prezentat pentru efectuarea formalităţilor de frontieră pe sensul de ieşire din ţară, un cetăţean bulgar, respectiv un cetățean grec, aflați la volanul unor ansambluri rutiere înmatriculate în Bulgaria. Șoferii transportau, conform documentelor de însoţire a mărfii, piese de mobilier și aluminiu pentru societăți din Germania și Norvegia.

În urma efectuării controlului amănunţit al mijloacelor de transport, au fost descoperiţi, ascunşi în compartimentele pentru marfă, nouă cetăţeni străini.

Pe burtă printre țevi

La Nădlac s-a prezentat pentru efectuarea formalităţilor de frontieră, pe sensul de ieşire din ţară, un cetăţean turc, conducând un ansamblu rutier format din cap tractor şi semiremorcă, ambele înmatriculate în Turcia. Şoferul transporta, conform documentelor de însoţire a mărfii, profile de aluminiu pentru o societate din Polonia.

În urma efectuării controlului amănunţit asupra mijlocului de transport, au fost descoperiţi, ascunşi în compartimentul marfă, douăzeci și nouă de cetăţeni străini.

Persoanele au fost preluate și transportate la sediul sectorului pentru cercetări. În cadrul verificărilor preliminare, poliţiştii de frontieră au stabilit că sunt cetăţeni din Turcia, cu vârste cuprinse între 16 și 52 de ani.

Vietnamezi ascunși într-o loc special amenajat

La Nădlac II, s-a prezentat un cetăţean român, aflat la volanul unui unei automarfar înmatriculat în România. Șoferul se deplasa pe ruta România – Germania, fără marfă.

În urma efectuării controlului amănunţit al mijlocului de transport, au fost descoperiţi, într-un loc special amenajat, în partea din față a compartimentului de marfă, unsprezece cetăţeni străini.

Persoanele au fost preluate și transportate la sediul sectorului pentru cercetări unde, în urma verificărilor, poliţiştii de frontieră au stabilit că sunt cetăţeni din Vietnam, cu vârste cuprinse între 19 și 45 de ani.

Ascunși în remorca frigorifică a unui autocamion

În data de 30 iunie 2021, în jurul orei 05.00, la Punctul de Trecere a Frontierei Nădlac, s-a prezentat un cetăţean român care conducea un ansamblu rutier format din cap tractor şi semiremorcă frigorifică, ambele înmatriculate în România. Şoferul transporta, conform documentelor de însoţire a mărfii, oase cabaline pentru o societate comercială din Italia.

În urma efectuării controlului amănunţit al mijlocului de transport, în interiorul acestuia au fost descoperiţi, ascunşi în compartimentul marfă, 50 de cetăţeni străini.

Persoanele au fost preluate și transportate la sediul sectorului pentru cercetări suplimentare.

CRISTIAN PISTOL ESTE NOUL DIRECTOR GENERAL AL CNAIR

Cristian Pistol, fost consilier pentru Infrastructură al premierului Florin Cîțu, a fost numit, pe 27 septembrie 2021, în funcția de director general al CNAIR.

Pistol a fost numit, pe 16 septembrie 2021, membru al Consiliului de Administrație al CNAIR.
TIR Magazin a anunțat încă de atunci, în exclusivitate, că el era favoritul în cursa pentru stabilirea succesorului Marianei Ioniță pe funcția de director general al CNAIR.
Ședința Consiliului de Administrație al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), care urma să aibă loc pe 22 septembrie 2021, a fost amânată până azi, 27 septembrie 2021.
Mariana Ioniță, directorul general al Companiei, și-a luat rămas bun de la colegii ei, imediat după ce TIR Magazin a anunțat că va fi schimbată din funcție. Între timp, însă, printr-o intervenție a unuia dintre protectorii ei, un cunoscut constructor de drumuri din Moldova, CA-ul care urma să o demită a fost amânat cu aproape o săptămână.
Prin această amânare, Mariana Ioniță a reușit să rămână pe postul de director general al CNAIR până după finalizarea alegerilor interne din Partidul Național Liberal. Șefa CNAIR spera că alegerile vor fi câștigate de Ludovic Orban, unul dintre oamenii cu care ea avea "linie directă", și că în acest fel va rămâne în continuare pe funcție.
Orban a ratat șansa să ia un nou mandat la președinția partidului de guvernământ. Contracandidatul





său, premierul Florin Cîțu, a beneficiat atât de pârghii economice de negociere cât și de sprijinul președintelui Klaus Iohannis, adică al tuturor serviciilor de informații românești.
Așa cum vă anunțam în exclusivitate pe site-ul nostru, vineri, 17 iulie 2021, la prânz, Mariana Ioniță a fost demisă din funcția de director general al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR).
După publicarea articolului nostru, șefa CNAIR a făcut mai multe declarații pentru site-ul unei asociații. "Mariana Ioniță a declarat că această decizie i-a fost comunicată de actuala conducere a Ministerului Transporturilor, cu toate că oficial nu a fost încă fost adoptată de Consiliul de Administrație.", se spune pe site-ul asociației.
Decizia demiterii Marianei Ioniță urma să fie consfințită în ședința Consiliului de Administrație al CNAIR, programată să se desfășoare, miercuri, 22 septembrie 2021.
Marianei Ioniță i s-a reproșat că, după licitația pentru autostrada Ploiești-Buzău, ea l-a informat cu prioritate despre participanți pe fostul ministru al Transporturilor Cătălin Drulă, în loc să îi informeze pe actualul ministru interimar și pe secretarul de stat care a preluat cele mai multe prerogative la MTI.
"Ioniță a ținut să infirme categoric speculațiile apărute în presă, cum că i-ar fi comunicat lui Cătălin Drulă firmele care au depus oferte la licitațiile pentru autostrada A7 Ploiești – Buzău. Fostul ministru al Transporturilor a fost primul care a anunțat, joi, 16 septembrie, numărul ofertelor depuse la respectivele proceduri.", se spune pe site-ul asociației.
Așa se face că Dan Vîlceanu, ministrul interimar al Transporturilor, și Ionel Scrioșteanu, secretarul de stat care a preluat cea mai mare parte a atribuțiilor ministrului, au aflat informații despre licitație din declarațiile de presă ale lui Cătălin Drulă.
Mai mult, fostul ministru Drulă a apărut la B1 TV și l-a criticat vehement pe noul președinte al Consiliului de Administrație al CNAIR, Cristian Pistol.
Furios, vineri, 17 septembrie 2021, la prânz, Pistol a chemat-o pe Mariana Ioniță și i-a cerut să își dea demisia.

Pentru că se baza pe sprijinul unor firme de construcții și politicieni pe care i-a "servit", Ioniță a refuzat să renunțe de bunăvoie la scaunul de director general.
După o discuție cu Pistol, secretarul de stat Ionel Scrioșteanu a decis să o demită pe Mariana Ioniță, cu data de 22 septembrie 2021.
Cătălin Drulă a fost criticat în nenumărate rânduri că nu a făcut mare lucru la Ministerul Transporturilor dar își arogă meritele pentru proiectele pornite înaintea mandatului său. El a încercat să răspundă acestei acuzații în emisiunea de la B1 TV.



CÂNTARUL CNAIR- CAUZA COZII DE CAMIOANE DE 12 KILOMETRI DE LA NĂDLAC II

Implementarea unui nou sistem de cântărire la Agenția de Control și Încasare (ACI) Nădlac II, a provocat un total dezastru în fluidizarea circulației camionelor la granița cu Ungaria.
În dimineața zilei de 13 noiembrie 2021, coada de camioane de la Nădlac II a ajuns la o lungime de 10-12 kilometri.
"Este un sistem prost de cântărire! În loc să fluidizeze traficul, îl îngreunează!", declară, sub protecția anonimatului, un angajat al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR). El spune că introducerea datelor în sistem este extrem de complicată, mai ales în cazul camioanelor străine, în cea mai mare parte turcești. Mai mult, afirmă drumarul, noii angajați "pe pile" de la ACI Nădlac ar fi "proști grămadă".
Se pare că, din nepricepere, cei care au gândit noul sistem de cântărire de la ACI Nădlac nu au creat benzi separate pentru camioanele din UE și pentru cele necomunitare. Astfel că, deși procesarea documentelor camioanelor românești se face relativ rapid, acestea sunt ținute ore întregi la coadă pentru înregistrarea în sistem a camioanelor turcești.
"În 9 ore am făcut 4 kilometri!", spune furios un șofer profesionist.
Ca de obicei, serviciul de monitorizare online al traficului de pe site-ul Poliției de Frontieră afișează un optimism deșănțat: timpul de așteptare al camioanelor la PCTF Nădla II ar fi de doar 40 de minute. " Intrare: 2 artere; Ieșire: 3 artere; Timpii de așteptare se datorează activității de cântărire a automarfarelor, desfășurată de către lucrătorii din cadrul ACI Nadlac II", se spune pe site Poliției de Frontieră.
"Nu implementarea noilor sisteme de cântărire au condus la aceste cozi, ci obligația de își face treaba. Cântarele vechi puteau fi evitate, acestea noi, fiind automatizate, tot traficul trebuie cântărit. În plus, având în vedere nivelul crescut al traficului, cele două benzi actuale nu fac față, nici cu sistemele noi, nici cu sistemele vechi. S-a dat dispoziție către DRDP Timișoara să facă a treia bandă de un an de zile. Situația de la Nădlac II o cunoașteți și din presă, există și o problemă de organizare. Am trimis doi colegi de la Central să stea acolo două zile să identificăm soluții, inclusiv de organizare.", ne-a declarat un angajat al CNAIR central care a dorit să își păstreze anonimatul.
Implementarea unui nou sistem de cântărire la Agenția de Control și Încasare (ACI) Nădlac II, a provocat un total dezastru în fluidizarea circulației camionelor la granița cu Ungaria.
În dimineața zilei de 13 noiembrie 2021, coada de camioane de la Nădlac II a ajuns la o lungime de 10-12 kilometri.
"Este un sistem prost de cântărire! În loc să fluidizeze traficul, îl îngreunează!", declară, sub protecția anonimatului, un angajat al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR). El spune că introducerea datelor în sistem este extrem de complicată, mai ales în cazul camioanelor străine, în cea mai mare parte turcești. Mai mult, afirmă drumarul, noii angajați "pe pile" de la ACI Nădlac ar fi "proști grămadă".
Se pare că, din nepricepere, cei care au gândit noul sistem de cântărire de la ACI Nădlac nu au creat benzi separate pentru camioanele din UE și pentru cele necomunitare. Astfel că, deși procesarea documentelor camioanelor românești se face relativ rapid, acestea sunt ținute ore întregi la coadă pentru înregistrarea în sistem a camioanelor turcești.
"În 9 ore am făcut 4 kilometri!", spune furios un șofer profesionist.
Ca de obicei, serviciul de monitorizare online al traficului de pe site-ul Poliției de Frontieră afișează un optimism deșănțat: timpul de așteptare al camioanelor la PCTF Nădla II ar fi de doar 40 de minute. " Intrare: 2 artere; Ieșire: 3 artere; Timpii de așteptare se datorează activității de cântărire a automarfarelor, desfășurată de către lucrătorii din cadrul ACI Nadlac II", se spune pe site Poliției de Frontieră.
"Nu implementarea noilor sisteme de cântărire au condus la aceste cozi, ci obligația de își face treaba. Cântarele vechi puteau fi evitate, acestea noi, fiind automatizate, tot traficul trebuie cântărit. În plus, având în vedere nivelul crescut al traficului, cele două benzi actuale nu fac față, nici cu sistemele noi, nici cu sistemele vechi. S-a dat dispoziție către DRDP Timișoara să facă a treia bandă de un an de zile. Situația de la Nădlac II o cunoașteți și din presă, există și o problemă de organizare. Am trimis doi colegi de la Central să stea acolo două zile să identificăm soluții, inclusiv de organizare.", ne-a declarat un angajat al CNAIR central care a dorit să își păstreze anonimatul.

EXCLUSIV. Barbier - revocat din funcția de director general adjunct al CNAIR după după numai o zi

În urma dezvăluirilor revistei TIR Magazin, controversatul Ovidiu Barbier, a de ținut funcția de director general al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere din România (CNAIR) doar o singură zi.

În după-amiaza zilei de 12 octombrie 2021, Consiliul de Administrație al CNAIR s-a întrunit de urgență într-o ședință extraordinară cu un singur punct pe ordinea de zi: anularea votului din ziua anterioară pentru punctul numărul 5 al ordinii de zi, adică l-a revocat din funcție după numai o zi pe Ovidiu Barbier.

Așa cum v-am anunțat în exclusivitate cu săptămâna în avans, Ovidiu Barbier a fost numit politic, pe 11 octombrie 2021, în funcția de director general adjunct al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere din România (CNAIR).

Consiliul de Administrație al companiei, întrunit, de la ora 11.00, în ședință, a decis schimbarea directorului general adjunct Gabriel Budescu și înlocuirea lui cu un personaj extrem de controversat, Ovidiu Barbier.

Această schimbare vine după ce, în urmă cu două săptămâni, CA-ul







a demis-o din funcția de director general al CNAIR pe Mariana Ioniță și a înlocuit-o cu fostul consilier al premierului Câțu pe infrastructură, Cristian Pistol.

Ovidiu Barbier a mai ocupat funcția de director general adjunct al CNAIR în anul 2020. El a fost schimbat din funcție din ordinul fostului ministru Cătălin Drulă. La acesta din urmă au ajuns o serie de acuzații în legătură cu "apropierea" prea mare a lui Barbier față de o serie de firme care au contracte de lucrări cu CNAIR.

Prin anularea punctului 5 din ordinea de zi a CA-ului CNAIR de ieri, Gabriel Budescu se întoarce pe funcția de director general adjunct al CNAIR.

În loc de concluzie:

Schimbarea nu se mai face...

Bombardierii pe afară mai rămân...



Bom - autoproclamatul!
În urma anunțului dat de TIR Magazin că Ovidiu Barbier va fi numit în funcția de director general adjunct al CNAIR, pe rețelele sociale au apărut o serie de fotografii amuzante pe această temă.
Cititorii noștri nu l-au iertat pe



"Bom"Barbier că și-a actualizat contul de Facebook cu informația că ar fi deja director general adjunct și membru în Consiliul de Administrație al CNAIR.
În loc de concluzie: Așteptăm cu interes noile modificări de pe contul de Facebook al lui Bom. Îi propunem să se autoitituleze: "Io, Bom Voievod, domn al Moldovei, Transilvaniei și al întregii Țări Românești"! Poate ține!

CNAIR- caracatița iepurașo-"bom-barbieră"
Iminenta numire pe funcția de director general adjunct al CNAIR a lui Ovidiu "Bom" Barbier a fost un prilej de analiză a controversatului personaj. Omul este interesant de studiat nu numai prin prisma afacerilor personale eșuate, dar și din perspectiva prietenilor și susținătorilor săi, care trag sfori să îl pună nu doar adjunct ci director general plin al CNAIR.
Noul director general al Companiei de Drumuri Cristian Pistol a fost, pe 7 octombrie 2021, la DRDP Cluj, unde s-a întâlnit, printre alții, și cu reprezentanții firmei grecești de construcții Aktor. Pistol s-a



declarat nemulțumit de calitatea proastă a lucrărilor acestei companii pe autostrada Lugoj-Deva, unde contractul se derulează foarte prost, e întârziat cu 4-5 ani. Supărat, noul director general al CNAIR a amenințat că le va rezilia grecilor contractul.
Acest lucru l-a deranjat pe Bogdan Dinu, un alt personaj dubios care se învârte și el pe lângă Aktor. Fără să aibă vreo calitate oficială, Bogdănel îi reprezintă în anumite chestiuni mai "delicate" și trăiește bine pe lângă greci. Gurile rele da' bune susțin că Dinuleț ar fi un priceput cărător de sacoșe, plase, pungi și borsete, un sport care le-a mers la inimă "Aktor-așilor".
În urma atitudinii tranșante a directorului general al CNAIR de la Cluj, un grup de "tovarăși din conducere" a luat hotărârea să scape de Cristian Pistol și să îl pună în locul lui pe "candidul" Ovidiu Bom-Barbier. Este important de știut că Bom a lucrat la Proger, firma lui Dinu, până acum câteva zile.
Mai mult, înainte de Proger, între două "cine romantice" la lumina macaralei, Ovidel a lucrat la firma lui Mădălin Stan, un alt personaj controversat.
Trebuie spus că, în săptămâna dinaintea acestei vizite, a avut loc o întâlnire de taină între fostul ministru PSD al Transporturilor Răzvan Cuc, Mădălin Stan și Ovidiu Barbier. Cuc i-a spus lui Bom-Barbier să facă echipă cu Pistol pentru că atunci când se va întoarce PSD-ul la guvernare și el va reveni pe postul de ministru al Transporturilor va păstra această echipă.
Pentru acest tandem și-a anunțat inițial sprijinul și Mădălin Stan, care este asociat cu Gheorghe Vlăsie, finul baronului PSD din Neamț Ionel Arsene, pe mai multe contracte de lucrări de construcții de drumuri, printre care și reabilitarea DN7. Licitația pentru această din urmă lucrare a fost contestată de o firmă italiană și CNAIR vrea să o anuleze. Gurile rele spun că Bom-Barbier s-a angajat să le rezolve "stan-vlăsiilor" situația cu DN7, pentru a putea rămâne pe contract.
Schimbarea de atitudine a lui Cristian Pistol și promisiunile făcute mai multor grupuri de interese de către Ovidiu Barbier, păreau să încline balanța în favoarea acestuia din urmă pentru ocuparea funcției de director general al CNAIR.
În loc de concluzie: Se pare că soarta conducerii CNAIR este în continuare stabilită de aceeași "iepurași golănași grobieni" cu care ne-a obișnuit fosta guvernare PSD.

CNAIR- "Bom-Barbier", protectorul falsificatorului Bratu
Și nici nu era încă numit Ovidiu "Bom" Barbier pe funcția de director general adjunct al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere că a și început să arunce cu promisiuni în stânga și în dreapta.
Fără să mai aștepte ședința Consiliului de Administrație al CNAIR de luni, 11 octombrie 2021, ora 11.00, Bom i-a promis prietenului lui Bogdan Bratu că îl va repune pe funcția de director regional la DRDP Craiova.
Fost director al Direcţiei Regionale de Drumuri şi Poduri Craiova până în primăvara anului 2021, Bogdan Bratu a fost acuzat că a prezentat acte de studii falsificate și a fost trimis în judecată de Parchetul de pe lângă Înalta Curte de Casaţie şi Justiţie, pentru săvârșirea infracțiunii de înșelăciune, în formă continuată.
În CV-ul pe care îl avea afișat pe pagina DRDP Craiova, el se recomanda absolvent a două instituții de învățământ superior.
Procurorii susțin că una dintre diplomele de licență ar fi obținut-o în baza unor studii inexistente.
Bratu a obținut diploma de licență

care l-a adus în atenția procurorilor la Universitatea de Petrol și Gaze din Ploiești. Cei de acolo au încercat să explice cum a fost posibilă frauda.
Dorel Dușmănescu, prorector Universitate Petrol și Gaze Ploiești: „Dânsul a prezentat o foaie matricolă, care este falsificată, dar care avea elemente de autentificare, avea ștampilă, semnături. Nu aveam de ce să ne îndoim. Oamenii noștri, secretarele nu sunt pregătite, nu sunt criminaliști să aibă cunoștințe de specialitate să recunoască elemente false.”
El ar fi produs un prejudiciu de peste un milion de lei CNAIR, avansând în funcţie pe baza diplomei false şi încasând salariul în mod necuvenit.
Procurorii Secţiei de urmărire penală şi criminalistică a Parchetului de pe lângă Înalta Curte de Casaţie şi Justiţie au încheiat urmărirea penală şi au dispus trimiterea în judecată, sub control judiciar, a inculpatului Bogdan-Laurenţiu Bratu, pentru săvârşirea infracțiunii de înșelăciune, în formă continuată.
"În urma administrării materialului probator, în sarcina inculpatului s-a reţinut faptul că, în perioada mai 2014 - prezent ar fi indus şi menţinut în eroare Compania Naţională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA, cu ocazia încheierii contractului individual de muncă şi ulterior prin modificarea succesivă a acestuia prin acte adiţionale (din 2014 până în 2021), prin depunerea la dosarul de angajare a unei diplome de licenţă emisă de Universitatea Petrol-Gaze din Ploieşti, document de studii obţinut fraudulos", au transmis, într-un comunicat de presă, reprezentanţii PICCJ.
Diploma de licenţă a fost desfiinţată de Judecătoria Sectorului 4 Bucureşti în 16 martie 2016, prin sentinţa penală nr. 727 dispusă în dosarul nr. 15771/4/2015.
Conform sursei citate, actele adiţionale încheiate au produs efecte prin avansarea în cariera profesională şi prin creşterea remuneraţiilor salariale, fapt ce a condus la prejudicierea instituţiei angajatoare cu sumele reprezentând încasarea tuturor drepturilor salariale aferente funcţiilor deţinute fără drept.
Compania Naţională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA s-a constituit parte civilă în dosar, cu suma de 1.037.057 de lei, reprezentând prejudiciul suferit.
În cauză s-a dispus luarea măsurii asiguratorii a sechestrului asupra a două bunuri imobile deţinute în coproprietate de către inculpat.
Rechizitoriul împreună cu dosarul cauzei au fost trimise Judecătoriei Sectorului 1 Bucureşti, pentru soluţionare.
În 23 aprilie 2021, Bratu a fost reţinut pentru 24 de ore, iar procurorul de caz a propus Judecătoriei Sectorului 5 Bucureşti arestarea preventivă a acestuia.
Ulterior, instanţa a dispus ca acesta să fie plasat în arest la domiciliu.
Directorul Bratu nu este străin de lumea politică.
Ludovic Orban, președinte PNL: „El a fost demis şi a câştigat prin proces, a fost repus în funcţie prin decizie de instanţă. Din ce ţin eu minte e pus în perioada guvernării PSD, a fost schimbat când s-au certat PSD Dolj cu PSD Giurgiu şi acum a câştigat prin decizie de instanţă repunerea în funcţie.”
Directorul Bratu este un personaj apropiat și de lumea mondenă a Capitalei. Într-o postare din 2018, fosta parteneră a antrenorului de fotbal Victor Pițurcă, Vica Blochina, a postat pe internet o fotografie cu un buchet de flori primit de la Bogan Bratu căruia îi spune „Domnule ministru”.
De-a lungul vremii, directorul Bratu a fost implicat și într-un scandal de hărțuire sexuală. I-ar fi cerut favoruri sexuale unei economiste de la secția de Drumuri din Târgu Jiu, ca să îi crească salariul.
Victimă: „M-a invitat în cameră, am refuzat, bineînțeles, iar din acel moment, săptămâna următoare, au început terorile, hărțuirea. Dânsul mi-a zis că e singurul care poate face această mărire. Nu mi se pare normal ca pentru niște bănuți să mă duc să mă culc cu un director.”
La acea vreme, femeia susține că l-a reclamat pe director superiorilor. S-a făcut chiar și o comisie de anchetă, apoi cazul a ajuns la poliție, care a anunțat că a trimis dosarul procurorilor.
După ce Bratu a fost ridicat de poliție și alte persoane au prins curaj și vorbesc despre comportamentul lui abuziv. Iată ce spune un fost angajat al secției de Drumuri din Mehedinți.
Nicolae Lăcătuș, fost angajat SDN Mehedinți: „Am fost dat afară pentru că incomodam sistemul mafiot instaurat de domnul Bratu și de cei care l-au numit și sprijinit la DRDP Craiova. Am avut nefericita experiență de a participa activ la programul de tarifare și control în frontiere, iar acest lucru a deranjat foarte mult sistemul mafiot.”
Directorul de la Drumuri Naționale din Craiova, Bogdan Bratu, este un om cu stare.
În ultima lui declarație de avere, scrie că are patru autoturisme, un ceas de peste 7.000 de euro și 20.000 de euro, într-un cont în bancă. Mai are, de asemenea, o casă și un teren de peste o mie de metri pătrați.
Gurile rele da' bune spun că Bratu și-a anunțat deja colegii că se va întoarce la conducerea DRDP Craiova începând cu data de 18 octombrie 2021. El afirmă că îl are la mână pe Bom-Barbier cu o înregistrare video.
În loc de concluzie. Cu un asemenea "pedigree", Bogdan Bratu nici nu avea cum să nu fie protejatul viitorului director general adjunct al CNAIR Ovidiu Bom-Barbier!

Genul programului: PAMFLET!
Coloana a cincea este o rublică de pamflet și trebuie tratată ca atare. Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne sprijină cu informații. 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.**



FORMULAR PENTRU ABONAMENT LA REVISTA TIR

Asigură-te ca revista ta preferată ajunge la tine lună de lună în plic. Pentru numai 120 lei (TVA inclus) beneficiezi de un abonament anual (12 numere) la revista TIR. Vei efectua plata în baza unei facturi proforma pe care o emitem după ce ne trimiţi formularul de mai jos pe adresa de e-mail redactie@tirmagazin.ro.

DENUMIRE FIRMĂ (sau nume pentru persoană fizică):
CUI FIRMĂ (sau serie şi număr buletin sau carte de identitate pentru persoană fizică)
NUMĂR DE INREGISTRARE LA REGISTRUL COMERŢULUI:
COD IBAN:
BANCA:
ADRESA POŞTALĂ:
JUDEŢ:
LOCALITATE:
COD POŞTAL:
NUME ŞI PRENUME ABONAT:
NUMĂR TELEFON:
NUMĂR FAX:
ADRESĂ E-MAIL:
ADRESA LA CARE VREI SĂ PRIMEŞTI PUBLICAŢIA (în cazul în care este alta decât adresa de facturare):

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

TIC

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