

INVESTIGATORUL'S



UNTRR - PRACTICI PAG.04
DISCRIMINATORII ALE
AUTORITĂȚILOR BULGARE



APRILIE 2024
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



**STUDIU UNTRR:
TENDINȚELE PIEȚEI
DE TRANSPORT
RUTIER
PENTRU URMĂTORII
6 ANI
PG.06**

VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR:

Alina JOHNSON-POP

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

Sumar



08 VOLVO TRUCKS: 100 DE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU DFDS



09 SCHMITZ CARGOBULL SPRIJINĂ ORGANIZAȚIA DE AJUTOR UMANITAR "BRÜCKE" DIN UCRAINA PRINTR-O CAMPANIE DE DONAȚII



10 SCANIA ADAUGĂ MAI MULTE SOLUȚII GAMEI DE CAMIOANE ELECTRICE



14 FARUL CONSTANȚA ARE UN NOU AUTOCAR MAN LION'S COACH



UNTRR - PRACTICI DISCRIMINATORII ALE AUTORITĂȚILOR BULGARE LA FRONTIERĂ

Situația alarmantă a șoferilor români de camion blocați la Ruse: UNTRR solicită acțiuni urgente pentru stoparea practicilor discriminatorii ale autorităților bulgare la frontieră.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) este profund îngrijorată de discriminarea inacceptabilă și tratamentul nedrept aplicat transportatorilor rutieri și șoferilor profesioniști români la punctul de trecere a frontierei de la Ruse, Bulgaria.

Situația a ajuns la un punct critic astăzi, cu sute de șoferi români de camion blocați pentru mai mult de 35 de ore în parcarile de camioane din Ruse și în special TIR Parking Ruse, așteptând să treacă frontiera BG-RO. În dimineața zilei de 12 aprilie 2024, în jurul orei 4 a.m., mai mulți șoferi români au primit mesaj prin pager să se deplaseze către frontieră, însă până la această oră, 13.00, aceștia încă nu reușiseră să iasă din parcare întrucât atât drumul spre frontieră, cât și punctul de trecere a frontierei sunt blocate cu camioane bulgărești, care nu trecuseră prin parcare și nici prin coada virtuală.

Autoritățile române contactate de UNTRR au precizat că motivul întârzierii de astăzi ar fi din cauza autorităților din Bulgaria care au decis ca toate vehiculele de marfă să treacă prin scannerul cu raze X. Operațiunea de scanare durează în jur de 20 de minute, iar cântărirea vehiculelor încă 15 minute. Fotografii și filmările transmise UNTRR de către șoferii români demonstrează amploarea blocajului, cu peste 1.000 de camioane care așteaptă în parcări și pe drumul național care duce spre Ruse pentru a trece frontiera terestră bulgaro-română, în timp ce camioanele transportatorilor bulgari sunt lăsate să treacă.

Atitudinea sfidătoare a autorităților de control din Bulgaria afectează atât condițiile de concurență loială cât și programul de lucru al șoferilor români, care în loc să înceapă vinerea perioada de repaus săptămânal normală acasă în România, conform Pachetului

de Mobilitate, aceștia sunt obligați să stea zeci de ore și zile într-o frontieră UE.

În urma intervențiilor UNTRR, camioanele nu mai sunt obligate să aștepte în parcare TIR Parking Ruse, ci pot aștepta și în afara ei în alte parcări din Ruse. Cu toate acestea, procedura rămâne discriminatorie, cu alocarea unui număr în "coada virtuală" gestionată abuziv în sistemul electronic al operatorului TIR Parking Ruse, unde transportatorii români sunt supuși în continuare la plata unor tarife excesive de peste 3 ori mai mari decât cele plătite de transportatorii bulgari care nici nu așteaptă în parcare ci direct la frontieră, în timp ce transportatorii rutieri români sunt obligați să aștepte în parcare zeci de ore în șir.

UNTRR face apel la acțiuni imediate și coordonate ale autorităților române și bulgare pentru reducerea urgentă a timpilor excesivi de așteptare la frontiera BG-RO și



pentru a se asigura tratamentul corect al șoferilor români blocați în toate parcărilor din Ruse. UNTRR solicită acțiuni urgente pentru stoparea practicilor discriminatorii ale autorităților bulgare și ale TIR Parking Ruse, operatorul abuziv al cozii virtuale de camioane pentru trecerea frontierei BG-RO. Reamintim numeroasele intervenții adresate de UNTRR autorităților române, bulgare și europene prin care:

- Solicităm autorităților bulgare să asigure transparența procesului de trecere a frontierei și să elimine favorizarea transportatorilor bulgari, contrară regulilor competiției loiale pe piața europeană de transport rutier.
- Solicităm TIR Parking Ruse o abordare corectă și nediscriminatorie în ceea ce privește tarifele percepute transportatorilor rutieri români pentru utilizarea parcărilor de camioane din Ruse.
- Solicităm autorităților române și bulgare eliminarea verificărilor suplimentare și a cântării camioanelor la frontieră pentru a fluidiza trecerea frontierei, conform Regulamentului 1100/2008.
- Solicităm autorităților române și europene urgentarea intrării României în spațiul Schengen și cu frontierele terestre anul acesta.

UNTRR rămâne ferm angajată în protejarea intereselor transportatorilor rutieri români și va continua să monitorizeze și să semnaleze orice practici nedrepte sau discriminatorii la frontiera dintre Bulgaria și România.", se spune în comunicatul UNTRR din 12 aprilie 2024.

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

HEAVY IS EASY!
HOLLEMAN
Mob: +40 744 678 100
E-mail: info@holleman.ro

Preferatii transporturilor agabaritice.



STUDIUL UNTRR: TENDINȚELE PIETEI DE TRANSPORT RUTIER PENTRU URMĂTORII 6 ANI

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) a lansat, în luna martie 2024, analiza „Piața Transporturilor Rutiere din România, 2018 – 2030”. Studiul detaliază tendințele industriei transporturilor rutiere, urmărind evoluțiile și impactul în piață. El mai evidențiază și creșterea cererii de servicii de transport rutier, subliniind rolul său crucial în comerțul intern și internațional.

Analiza este axată pe patru componente majore:

- previziuni macroeconomice și importanța transporturilor rutiere în economie,
- evoluții și prognoze ale pieței transporturilor,
- analiza factorilor care influențează piața (costuri, reglementări, bune practici, digitalizare, decarbonizare, Schengen),
- piața transporturilor din România în context european,
- bune practici în transportul rutier de marfă.

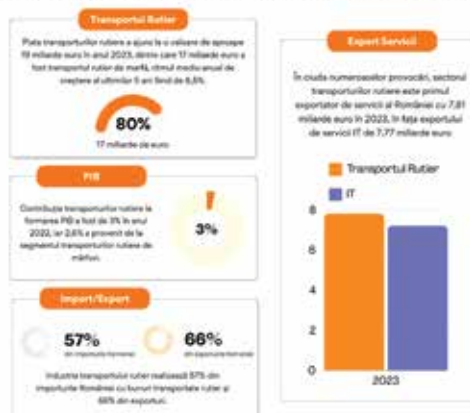
Radu Dinescu, Secretar

General al UNTRR: "Această analiză reprezintă un pas deosebit de important în înțelegerea și modelarea viitorului transporturilor rutiere din România. Suntem mândri să contribuim la o viziune inovatoare și sustenabilă pentru acest sector vital, asigurând astfel prosperitatea și siguranța în transporturile naționale. Studiul nu doar că oferă o perspectivă valoroasă asupra stadiului actual al transporturilor rutiere din România, dar evidențiază și direcțiile noastre strategice pentru viitor. Ne-am angajat să promovăm o industrie de transport rutier robustă, adaptabilă, echitabilă și sustenabilă".
Puteți citi analiza „Piața Transporturilor Rutiere din România, 2018 – 2030” aici: <https://piața-transporturilor.ro/>

În ciuda numeroaselor provocări, sectorul transporturilor rutiere este primul exportator de servicii al României cu 7,81 miliarde euro în 2023, în fața exportului de servicii IT de 7,77 miliarde euro și cu un sold pozitiv (export-import) de 6,226 miliarde de euro, înaintea soldului serviciilor informatice de 5,9 miliarde euro. Contribuția transporturilor rutiere la formarea PIB a fost de 3% în anul 2022, iar 2,6% a provenit de la segmentul transporturilor rutiere de mărfuri. Studiul mai subliniază că sectorul transportului rutier continuă să fie coloana vertebrală în logistica mărfurilor. În ultimii doi ani acesta a reprezentat 71% din totalul mărfurilor transportate (inclusiv maritim) sau 72% (exclusiv maritim) din parcursul total al mărfurilor măsurat în milioane tone – kilometri. În concluzie, deși transportatorii români au de înfruntat numeroase provocări economico-financiare și legislative, activitatea lor rămâne remarcabilă, mai arată studiul „Piața Transporturilor Rutiere din România, 2018 – 2030”. De pildă, din totalul comerțului exterior de mărfuri al României (milioane tone), transportatorii români transportă 57%

Tendințe în transporturi

→ ÎN STUDIUL UNTRR, „PIAȚA TRANSPORTURILOR RUTIERE 2018 – 2030”





din importurile de mărfuri ale țării și 66% din exporturi.

TOPUL performanțelor

Industria transporturilor rutiere din România la nivel european

- Deținem locul 6 în UE la transportul rutier de mărfuri (ca valoare a pieței) deși reprezentăm a 12-a economie ca mărime din UE;
- Locul 3 la transportul rutier internațional bilateral;
- Locul 3 la transporturile rutiere internaționale cross-trade operate de un transportator român între alte țări din UE, după Polonia și Lituania
- Locul 3 la transporturile în regim de cabotaj operate între două locații de încărcare/ descărcare din interiorul unei alte țări UE, după Polonia și Lituania. În 2022 transportatorii români au deținut 4% din piața transportului rutier de marfă din UE, cu toate că economia României reprezintă doar 1,8% din PIB-ul UE.

TENDINȚE. Piața serviciilor anexe transporturilor va crește într-un ritm mai accelerat decât economia românească, în ansamblu, datorită poziționării strategice a țării, cu ieșire la Marea Neagră, și datorită faptului că România încă este o țară emergentă.

Perspectivile transportului rutier de mărfuri din România – orizont 2030

- Este așteptată să crească cererea serviciilor de logistică și transport de mărfuri din 2025, după depășirea crizei inflaționiste actuale. Asta, datorită impulsului pe care industria prelucrătoare îl va primi (în principal, în urma expansiunii comerțului electronic și a dezvoltării lanțurilor de aprovizionare).
- Aderarea României la spațiul Schengen cu frontierele terestre este o urgență. Printre efectele negative ale neaderării la Schengen se numără: pierderi financiare în industrie (pierderi de 2,55 miliarde de euro anul trecut, 2,41 miliarde de euro în perioada 2012 – 2023) sau timpi de așteptare în frontieră extrem de lungi (8-16 ore uzual la frontiera cu Ungaria, 3 zile în perioadele de sărbători, cu maxim istoric de 5 zile, la intrarea în Bulgaria, timpi de așteptare de 20-30 de ore uzual, cu 3 zile vara și 7 zile standard pentru camioanele cu mărfuri pentru Austria).
- Restricțiile impuse de Pachetul Mobilitate 1 vor continua să influențeze activitățile de cross-trade și cabotaj ale transportatorilor români. Aceștia încă așteaptă hotărârea Curții Europene de Justiție, după ce Avocatul General al

UE a recomandat anularea obligației întoarcerii acasă a camioanelor.

Acțiunea sa a fost demarată ca urmare a contestațiilor depuse de UNTRR și de alte state membre, încă din 2020.

- Criza șoferilor profesioniști rămâne o provocare majoră pentru firme. În prezent, transportatorii rutieri se confruntă cu un deficit de până la 33.800 de șoferi profesioniști de camion.

- Pentru perioada 2023 – 2030, scenariul conservator de prognoză arată o creștere anuală de 1% în volum și 8% în valoare a pieței transportului rutier de marfă, care este estimată să ajungă până la aproape 30 de miliarde de euro;
- În 2024 costurile generale de operare ale transportatorilor rutieri sunt așteptate să crească cu până la 15% (din cauza majorării accizelor, a tarifelor RCA, a timpilor mari de așteptare la frontiere, a noilor taxe pe CO2 a prevederilor impuse de Pachetul Mobilitate 1 sau din cauza costurilor cu retro-echiparea obligatorie cu tahograf inteligent 2), lucru care va antrena scumpiri în lanț la consumatorul final.

Ediția a treia a analizei sectoriale Piața Transporturilor Rutiere 2018 – 2030 comandată de UNTRR a fost realizată de Interbiz.

VEDETĂ PE ORICE ȘANTIER.

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

www.man.ro





VOLVO TRUCKS: 100 DE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU DFDS

Volvo Trucks a primit o comandă de 100 de camioane electrice din partea companiei de logistică DFDS.

Cu această recentă comandă, DFDS aproape că și-a dublat flota de camioane electrice Volvo, având în total 225 de unități – cea mai mare flotă de companie de camioane electrice grele din Europa.

DFDS, cea mai mare companie de shipping și logistică din nodul Europei, constată o cerere în creștere pentru soluții de transport cu impact ecologic mai redus. Compania a plasat o nouă comandă pentru 100 de camioane electrice Volvo. Până acum, DFDS a cumpărat în total 125 de camioane electrice grele, de la Volvo Trucks. 95 de camioane electrice Volvo sunt, în prezent, operaționale în Suedia, Danemarca, Lituania, Belgia și Țările de Jos, celelalte 30 urmând a fi livrate pe parcursul anului 2024. Datorită flotei sale în creștere de camioane electrice, DFDS a redus emisiile de gaze cu 1.516 t, până la sfârșitul anului 2023.*

„Suntem foarte mândri să continuăm cooperarea strânsă cu DFDS. Această comandă de

100 de camioane electrice Volvo suplimentare este o dovadă a încrederii lor în compania noastră. Importanta creștere a flotei de camioane electrice a companiei DFDS arată că transportul cu zero emisii este o soluție viabilă aici și acum”, spune Roger Alm, președintele Volvo Trucks.

Noile camioane electrice, modelele actualizate Volvo FH Electric și FM Electric, vor fi utilizate pe nouă piețe din Europa, inclusiv în Marea Britanie, Irlanda, Țările de Jos, Belgia și Suedia.

DFDS deține, în prezent, cea mai mare flotă de camioane electrice grele din Europa și a făcut pași importanți pe drumul către atingerea țintei sale, de a avea cel puțin 25% din camioane electrificate până în 2030.

„Vrem să conducem tranziția către un transport rutier mai sustenabil. Flota noastră de camioane electrice, aflată în expansiune, nu numai că va contribui la reducerea impactului operațiunilor noastre asupra climatului, ci îi

va permite companiei DFDS să sprijine mai multe companii care încearcă să își decarbonizeze lanțurile de aprovizionare. Cele 100 de camioane electrice noi subliniază angajamentul nostru de a impulsiona și mai departe dezvoltarea”, spune Niklas Anderson, EVP, Logistic Division la DFDS.

Unele dintre noile camioane electrice vor fi utilizate pentru transportul de mărfuri către și de la fabrica de asamblare Volvo Trucks din Goteborg.

Începând din 2019, Volvo Trucks a livrat camioane electrice către clienți din 45 de țări de pe șase continente. Volvo oferă, în prezent, cea mai extinsă gamă de produse din industrie, cu opt modele electrice, acoperind o varietate largă de misiuni de transport, în zone urbane și interurbane.

*Well-to-wheel. Sursa: DFDS, dfds.com

SCHMITZ CARGOBULL SPRIJINĂ ORGANIZAȚIA DE AJUTOR UMANITAR "BRÜCKE" DIN UCRAINA PRINTR-O CAMPANIE DE DONAȚII

Având în vedere războiul în desfășurare și suferința cu care se confruntă populația din Ucraina, Schmitz Cargobull a lansat în cadrul companiei, în aprilie 2024, un apel pentru donații pentru proviziile medicale urgent necesare și mijloace de transport.

Răspunsul și disponibilitatea de a ajuta în rândul angajaților au fost remarcabile, aceștia donând suma impresionantă de 18.565 de euro. Această sumă a fost dublată de companie, astfel încât un total de 37.137 de euro a fost transferat către organizația de ajutor din Ucraina, asociația "Brücke". Donațiile vor merge direct către achiziționarea unei ambulanțe și a echipamentelor medicale care salvează vieți, precum medicamente, pansamente, seringi, catetere, defibrilatoare, tărgi și multe altele. Asociația "Brücke" a fost înființată în 2022 de unsprezece membri angajați din Germania și Ucraina, care au stabilit o legătură directă cu clinicile din zonele de criză.

Ei primesc solicitări în fiecare zi și livrează ajutorul urgent necesar direct la clinicile din Ucraina. Fondurile donate sunt cheltuite în proporție de 1:1 pentru achiziționarea materialelor necesare pentru a ajuta oamenii din Ucraina direct și rapid.



Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks
Sharing the load



2000

Vehicule
Ford Trucks
în România

Oameni
puternici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cuantum de 600 litri



TRUCKS

Sharing the load

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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



SCANIA ADAUGĂ MAI MULTE SOLUȚII GAMEI DE CAMIOANE ELECTRICE

- Scania își extinde gama BEV, făcând astfel electrificarea multor aplicații diferite nu doar posibilă, ci și relevantă și ideală
- Baterii verzi care rezistă pe toată durata de viață a camionului
- Două mașini electrice noi și configurații de 6x4 pentru tracțiune suplimentară
- Autonomii de până la 520 km pentru camioane de 29 tone
- Bateriile sunt proiectate pentru eficiență maximă prin încălzire și răcire

Scania continuă să își extindă oferta în ceea ce privește camioanele electrice cu baterie (BEV) prin introducerea mai multor mașini electrice, configurații de axe și alternative de cabină, plus o serie de soluții de preluare a puterii. Gama Scania este acum mult peste nivelurile inițiale în care doar cele mai comune camioane puteau fi specificate. Astăzi, oferta Scania acoperă o paletă largă de aplicații și operațiuni; clienții cu nevoi diferite se pot aștepta să găsească soluții personalizate potrivite. „Adăugăm constant din ce în ce mai multă valoare și opțiuni de specificație pentru clienții noștri prin lansările noastre continue,” spune Fredrik Allard, Vicepreședinte Senior și Șef al E-mobilității la Scania. „Și clienții ne răsplătesc cu un

interes crescut, deoarece este acum evident cât de bine servesc aceste camioane și cum se comportă în operațiunile reale și cât de apreciate sunt printre șoferi. Auzim constant povești despre șoferi care erau sceptici la început, dar apoi s-au îndrăgostit de camioanele lor electrice.”

Componentele și soluțiile pe care Scania le introduce în această rundă specială ar trebui să facă (,) ca transportatorii și operatorii din distribuție sau construcții să fie prevențivi și să acorde o atenție suplimentară. Oferirea unei axe bogie tandem pentru BEV înseamnă că vehiculele de basculare, cele cu sistem de ridicare cu cârlig, betonierele și o serie de alte aplicații bazate pe șasiu rigid pot fi

personalizate fără a sacrifica tracțiunea sau capacitatea de transport a încărcăturii. Acest lucru merge mână în mână cu lansarea unui număr de soluții diferite de preluare a puterii pentru a alimenta echipamentele hidraulice sau alte echipamente de construcție de caroserie.

În plus, cele două versiuni – 210 kW și 240 kW – ale mașinii electrice EM C1-2 care sunt acum introduse au o potrivire perfectă cu anumite operațiuni orientate spre construcții, deoarece nivelurile de putere sunt exact potrivite (285 CP sau 326 CP) cu specificația tipică pentru camioanele folosite de municipalități. EM C1-2 este fizic mai scurt decât predecesorii săi mai puternici, ceea ce deschide spațiu pentru baterii și/sau echipamente



cum ar fi picioarele de sprijin. Este soluția perfectă pentru multe operațiuni mai ușoare, combinând greutatea redusă cu o putere mare, mult cuplu și o livrare lină a puterii cu două trepte. Este ideal pentru operațiuni în medii urbane în cadrul distribuției, dar este la fel de potrivit pentru multe alte aplicații, cum ar fi diversele tipuri de vehicule pe care municipalitățile le folosesc pentru întreținere. La un camion de distribuție tipic, denumirea ar fi Scania 24 P (dacă este vorba despre versiunea de 240 kW). „Este echivalentul motorului de 9 litri dacă aș face o comparație cu motorul diesel,” spune Allard. „Este genul de mașină electrică care se potrivește într-un număr nesfârșit de operațiuni, fiind ușoară și flexibilă, dar și puternică. Are un singur magnet permanent, două trepte și este cu adevărat <<cuptor>> pentru dimensiunea sa. Oferă manevrabilitate și netezimea pe care șoferii s-au obișnuit să le aștepte de la trenurile de putere electrice.”

Piața pentru vehiculele electrice

se maturizează mai repede în unele zone decât în altele. Marea parte a acestui fapt este legată de disponibilitatea infrastructurii de încărcare (și accesul la alimentare cu energie). Găsirea soluției potrivite de încărcare nu trebuie însă să fie complicată: Scania poate ghida clientul pe tot parcursul procesului și îl poate ajuta să stabilească soluția corectă de încărcare.

„Este o concepție greșită că încărcarea este mai complicată decât este în realitate,” spune Allard. „Mulți clienți se vor descurca bine cu o soluție standard de încărcare la depou pe care îi putem ghida în proiectarea și construirea acesteia.” Un alt domeniu care inițial a oferit anumite provocări la trecerea la electric este preluarea puterii (PTO). PTO-urile eficiente și robuste sunt esențiale pentru atât de multe aplicații, iar acesta este motivul pentru care Scania acum adaugă o serie de soluții PTO diferite.

Baterii verzi și eficiente

Camioanele electrice cu baterie oferite de Scania vin și ele cu cifre

impresionante în ceea ce privește partea de baterie. Bateriile vor dura pentru 1,3 milioane de kilometri, durata de viață a camionului. Și amprenta lor de carbon este aproximativ o treime dintr-o referință industrială comparativă, datorită faptului că sunt produse cu electricitate lipsită de combustibili fosili în nordul Suediei. Scania a ales baterii litiu-ion în forme prismatice care sunt asamblate în Södertälje în pachete de baterii de 416 sau 624 kWh, cu ferestre de stare de încărcare de aproximativ 83% energie utilă.

„Tranziția către electrificare este iminentă,” spune Allard. „Motivul pentru care să nu te transformi este rapid eliminat în timp ce apar zilnic mai multe motive pentru a trece la camioanele electrice. Se adaugă cererile de la legislatori, cumpărătorii de vehicule și faptul că BEV-urile sunt iubite de șoferi și devine evident de ce camioanele electrice sunt pe cale să domine industria noastră.”

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





40 DE CAMIOANE IVECO DESTINATE SECTORULUI DE CONSTRUCȚII, LIVRATE LA TIMIȘOARA

Autoglobus anunță livrarea a 40 de camioane către Drumuri și Poduri Banat (DPB), o tranzacție strategică ce va aduce beneficii semnificative sectorului de profil din țară. Momentul este marcat de lansarea la Timișoara a celei de-a treia stații de asfalt DPB.

Începând din această lună, 40 de camioane IVECO vor deservi noua stație de asfalt de la Timișoara, după cum urmează: 25 de camioane IVECO T-WAY (510CP) echipate cu benă basculabilă, 10 camioane IVECO X-WAY (490CP) și 5 camioane IVECO T-WAY cu malaxor de beton.

"Această livrare reprezintă o dovadă clară a promisiunilor noastre îndeplinite și a angajamentului nostru față de dezvoltarea continuă a sectorului de construcții din România. Suntem mândri să fim parteneri în proiecte ce contribuie la construirea unui viitor mai bun, pentru țară, pentru noi toți.", a declarat Dan Roja, Director Executiv – AUTOGLOBUS.

IVECO T-WAY este un vehicul remarcat prin robustețe și rigiditate torsională datorită sașii de oțel cu cadru de 10mm grosime, cu un prag de îndoire de 177kNm, fiind proiectat pentru aplicații în condiții extrem de grele.

În gama off-road, IVECO T-WAY este un exemplu de performanță și

fiabilitate. Conceput pentru misiuni extra-grele, T-WAY preia ștafeta legendarului Trakker, având cea mai bună performanță în fiecare misiune off-road. Cu o sarcină utilă ridicată și funcții de mobilitate avansate, precum modul Rocking și modul off-road, el este pregătit să înfrunte orice provocare.

La rândul său, IVECO X-WAY combină sașii și performanțele off-road ale IVECO T-WAY, remarcându-se prin cea mai bună sarcină utilă din segment, un consum eficient și rezultate excelente pe șosea. Genul de camion de asfalt cu care poți intra în șantier fără a întâmpina vreă dificultate, IVECO X-WAY te ajută să îți faci treaba în condiții optime. Design-ul său modular permite o gamă largă de misiuni și aplicații, făcându-l, astfel, partenerul perfect pentru orice sarcină.

Cu o moștenire puternică și de durată în sectorul off-road, adânc înrădăcinată în ADN-ul său, IVECO și-a demonstrat deja succesul prin modele precum Trakker și prin

numeroasele victorii în raliurile cele mai dificile din lume. Astăzi, brandul își consolidează poziția ca jucător off-road cu o ofertă complet revigorată, menită să ofere soluții potrivite pentru fiecare misiune. Indiferent de teren sau condiții, vehiculele IVECO sunt pregătite să facă față celor mai dificile provocări, datorită unei construcții solide și a tehnologiilor avansate. În acest sens, conectivitatea este un aspect esențial în gama IVECO off-road, iar serviciile digitale IVECO ON sunt integrate complet în toate vehiculele destinate off-road, la fel ca în cazul modelelor on-road.

IVECO ON oferă acces la o lume de servicii integrate și soluții de transport concepute pentru a optimiza productivitatea și costurile de operare, asigurând siguranța și confortul șoferilor.

Prin inaugurarea celei de-a treia stații de asfalt, Drumuri și Poduri Banat devine cel mai mare furnizor de asfalt din regiune, cu o capacitate de producție de peste 700 de tone de asfalt/ oră.

Exploration of joint Technology and mutual Supply opportunities



IVECO • GROUP



HYUNDAI MOTOR ȘI IVECO GROUP ÎȘI EXTIND PARTENERIATUL PENTRU A EXPLORA SINERGII PENTRU CAMIOANELE ELECTRICE GRELE, PE PIETELE EUROPENE

Hyundai Motor Company și Iveco Group (EXM: IVG) își consolidează parteneriatul pentru a impulsiona inovația în sectorul vehiculelor comerciale.

Cele două companii au semnat ieri o scrisoare de intenție (LOI), consolidându-și parteneriatul în ceea ce privește soluțiile electrice pentru camioane grele, respectiv camioane electrice cu baterii și camioane electrice cu pile de combustie, pentru piețele europene. Prin valorificarea tehnologiilor avansate și a activelor fiecărei părți,

cele două companii așteaptă să accelereze tranziția către un viitor sustenabil. De la inițierea parteneriatului lor în martie 2022, Hyundai Motor și Iveco Group au atins o serie de etape importante. În septembrie 2022, la evenimentul IAA Transportation din Hanovra, cele două companii au prezentat IVECO eDaily Fuel Cell

Electric. A urmat debutul IVECO BUS E-WAY H2, în octombrie 2023, la Busworld din Bruxelles. Cel mai recent, în luna februarie a acestui an, cele două companii au anunțat semnarea unui acord de furnizare pentru un vehicul comercial ușor complet electric, sub sigla IVECO pentru Europa, bazat pe platforma eLCV de la Hyundai.



IVECO

**Ofertă de finanțare
IVECO S-WAY**

Putere mai mare. Consum mai mic.
Dobândă preferențială.



FARUL CONSTANȚA ARE UN NOU AUTOCAR MAN LION'S COACH

La începutul acestui an, MHS Truck & Bus Group, importatorul și distribuitorul mărcii MAN în România a livrat încă un autocar MAN echipei lui Gheorghe Hagi, Farul Constanța.

Parteneriatul MHS Truck & Bus Group cu Academia Gheorghe Hagi, cea mai importantă Academie de fotbal din România, împlinește anul acesta 15 ani. Flota de autocare Farul Constanța, destinată deplasărilor la meciurile naționale și internaționale, a fost mărită cu un autocar MAN Lion's Coach C. Autocarul livrat la finalul lunii martie are o lungime de 13 m și este special configurat pentru a asigura de fiecare dată o călătorie cât mai plăcută echipelor clubului constănțean. "Gheorghe Hagi este un vechi și drag prieten al meu, a cărui activitate în cadrul Academiei și a echipei de fotbal o susțin cu încredere și convingere. Mă bucur că parteneriatul nostru s-a

dezvoltat durabil de-a lungul celor 15 ani, MHS Truck & Bus Group fiind, în continuare, principalul furnizor al mijloacelor de transport pentru echipele sale", a declarat Michael Schmidt, Președinte MHS Holding. Autocarul MAN Lion's Coach C, cu 3 axe și cu 49 + 1 locuri, este pus în mișcare de un motor Euro 6d, 6 cilindri D2676 LOH, care dezvoltă 480 CP prin intermediul transmisiei automate MAN TipMatic cu 12 trepte. Exteriorul autocarului este special customizat și decorat cu logoul și culorile clubului. Pentru o eficiență maximă a consumului de combustibil, autocarul este echipat cu anvelope Michelin. Interiorul autocarului este dotat complet

pentru a asigura confortul echipelor în timpul călătoriilor, acesta fiind oferit de scaunele din piele și material textil (cu suport pentru reviste, cotieră, suport pentru picioare, priză dublă USB și centură de siguranță în 3 puncte), sistemul de aer condiționat precum și sistemul de iluminat. Autocarul este echipat, de asemenea, cu bucatărie, cafetieră, frigider și toaletă. Alături de confort și eficiență, MAN Lion's Coach are un standard înalt de siguranță, fiind echipat cu ESP, EBA, LGS, ACC și sistem de monitorizare a presiunii anvelopelor. Un alt aspect important este confortul șoferului, care trebuie să conducă în siguranță echipele la destinație. Acesta se poate bucura de un scaun pentru șofer încălzit, cu sistem lombar și două cotiere. Pentru manevrele cu spatele, șoferul este asistat de o cameră video. Printre altele, autocarul este echipat cu lumini automate, senzor de ploaie și parbriz încălzit. Datorită flotei sale de autocare moderne, echipa Farul Constanța se alătură cluburilor de fotbal importante, precum FC Bayern München, Borussia Dortmund, Barcelona, Hamburg SV, Hannover. "Orice proiect important are nevoie de continuitate, pentru că performanța se construiește în timp. Datorită partenerilor de la MAN am beneficiat mereu de condiții foarte bune de deplasare, ne-am simțit mereu în





siguranță. Copiii vor reprezenta mereu viitorul, performanța de azi va fi mereu motivația tinerilor de mâine și ne bucurăm să avem alături parteneri ca cei de la MAN care împărtășesc aceleași principii”, consideră principalul acționar al Farul Constanța, Gheorghe Hagi.

Farul Constanța își mărește cu acest prilej flota de autocare performante prin care oferă condiții de performanță tuturor echipelor din cadrul clubului. “Parteneriatul nostru cu Academia Gheorghe Hagi împlinește anul acesta 15 ani. Ne bucurăm că am reușit să marcăm acest moment așa cum se cuvine și să le punem la dispoziție încă un autocar MAN Lion's Coach, care va fi utilizat de către toate echipele clubului Farul Constanța, în funcție de necesitate”, a declarat Elena Claudia Iordache, CEO MHS Truck & Bus Group.



MEC DIESEL
SPACE PARTS SPECIALISTS

Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



DHL ÎȘI EXTINDE FLOTA SUSTENABILĂ ÎN GERMANIA, CU 178 DE NOI IVECO S-WAY CNG

- Grupul DHL a comandat 178 de noi IVECO S-Way CNG pentru divizia sa Post & Parcel Germania
- Tehnologia este în prezent cea mai matură de pe piață, prin urmare, infrastructura este mai dezvoltată, iar vehiculele mai ușor de procurat comparativ cu alte sisteme de propulsie alternative
- Noile vehicule vor fi utilizate mai ales pentru transportul între centrele DHL și pentru ridicarea de colete de la clienți, dar și pentru livrări urbane la oficiile poștale, contribuind în mod semnificativ la decarbonizarea transportului rutier de marfă

Grupul DHL a comandat un total de 178 de noi camioane IVECO S-Way CNG pentru divizia sa Post & Parcel Germania, extinzându-și flota cu peste 450 de camioane CNG. Noile camioane alimentate cu bio-CNG vor reduce și mai mult amprenta de carbon a Grupului DHL și vor contribui semnificativ la decarbonizarea transportului rutier.

IVECO S-WAY CNG cu suprastructură tip box

Dintre cele 178 de unități comandate, 161 de camioane S-Way CNG echipate cu o suprastructură tip box AD190S34/P CNG vor fi utilizate pentru distanțe mai scurte și pentru curse de o zi. Autocamioanele dispun de un șasiu standard 4x2 cu o greutate totală maximă autorizată de 19 tone, o cabină standard Active Day

cu acoperiș jos și un motor CNG de 9 litri și 340 CP, conform Euro VI. Patru rezervoare de gaz cu un volum gravimetric de umplere de 80 kg pe fiecare parte sunt montate pe partea stângă și pe partea dreaptă. Cu un total de 160 kg de GNC, autocamioanele oferă o autonomie de până la 670 km.

IVECO S-WAY CNG cu suprastructură pentru transport containere

Celelalte 17 IVECO S-Way CNG sunt echipate cu suprastructură pentru transportul containerelor AS260S46Y/FS CM CNG și vor fi utilizate pentru transportul între hub-uri. Aceste vehicule dispun de un șasiu standard 6x2 cu axă portantă directoare, cabina spațioasă Active Space și un motor CNG de 13 litri și 460 CP, conform Euro

VI. Rezervoarele de GNC au un volum gravimetric de umplere care totalizează 240 kg, ceea ce permite autonomii de până la 1000 km. Bio-CNG este un combustibil regenerabil și durabil, obținut din deșeuri și materiale reziduale. Utilizarea Bio-CNG va ajuta DHL să reducă semnificativ emisiile de CO₂ cu până la 95% în comparație cu un camion cu motorină - și chiar va putea să obțină o amprentă de carbon negativă de până la -120%, dacă provine din gunoi de grajd. Pe lângă misiunea pe distanțe lungi, motoarelor silențioase din camioanele IVECO alimentate cu bioCNG, comparativ cu cele convenționale cu combustie internă, fac ca aceste vehicule să fie deosebit de potrivite pentru aplicații urbane și livrări pe timp de noapte, sporind astfel confortul șoferului.



VOLVO TRUCKS ÎN 2023: VÂNZĂRI RECORD ȘI OFERTĂ EXTINSĂ DE CAMIOANE ELECTRICE

Volvo a livrat mai multe camioane ca niciodată în 2023, cu livrări globale totalizând 145.395 de camioane, susținute de cote de piață puternice în întreaga lume.

Compania a continuat să investească masiv în portofoliul său de produse și și-a păstrat poziția de lider pe piața camioanelor electrice. Livrările totale de camioane Volvo au crescut ușor la un nivel record de 145.395 de camioane (2022: 145.195), cele trei piețe de top fiind Statele Unite, Brazilia și Regatul Unit. Cotele generale de piață ale companiei au rămas ridicate în întreaga lume în 2023.

"Sunt foarte mândru de performanța noastră în 2023 - încă un an record! Acesta este un punct clar de confirmare că toți clienții noștri apreciază eficiența în consumul de combustibil, siguranța și disponibilitatea camioanelor noastre", spune Roger Alm, Președintele Volvo Trucks.

Electricele în creștere - Volvo își păstrează poziția de lider

Volvo Trucks și-a menținut poziția puternică pe piața camioanelor electrice, cu livrări globale totale de 1.977 de camioane electrice în 2023, o creștere de 256 la sută în comparație cu anul precedent. Cota de piață a Volvo în segmentul camioanelor electrice grele în Europa a crescut la 47,2 la sută (de la 32,3 la sută).

Volvo Trucks și-a extins recent gama electrică cu două modele noi - noul Volvo FH Aero Electric și noul Volvo FM Low Entry, care este primul model al companiei dezvoltat doar cu un sistem de propulsie complet electric. Acest lucru înseamnă că producătorul suedez are acum un total de opt modele de camioane electrice



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

detasaretransport.ro





disponibile, concepute pentru a gestiona o varietate largă de sarcini de transport.

"Cu cele mai recente lansări, ne întărim poziția de lider în industrie. Camioanele noastre electrice sunt în producție în serie și în trafic comercial - reducând emisiile pentru clienții noștri în fiecare zi", spune Roger Alm.

Începând din 2019, Volvo Trucks a livrat camioane electrice clienților din 45 de țări de pe șase continente. În 2023, Volvo a livrat primele camioane electrice grele în America Latină, cu vehicule care au ajuns la clienți din Brazilia, Chile și Uruguay. Volvo a devenit, de asemenea, primul producător care a livrat camioane electrice grele cu baterie în Maroc, Coreea de Sud și Malaysia.

Cea mai mare lansare a Volvo la nivel mondial

La începutul anului 2024, Volvo a venit cu cea mai mare relansare a produselor sale la nivel mondial: noi camioane eficiente din punct



de vedere al consumului de combustibil.

Noul camion greu de transport pe distanțe lungi Volvo VNL destinat pieței nord-americane se bazează pe o platformă complet nouă care va oferi o economie de combustibil cu până la 10 la sută*, mai bună în comparație cu generația anterioară, și o serie de caracteristici noi de siguranță. Noua platformă poate fi

adaptată pentru diverși combustibili regenerabili, precum și pentru un sistem de propulsie complet electric. Pentru Europa, Orientul Mijlociu, Africa, Asia și Australia, modelul Volvo FH a fost prezentat într-o nouă versiune FH Aero, cu patru opțiuni de sistem de propulsie diferite, inclusiv motoare electrice și cu combustibili regenerabili. Datorită aerodinamicii optimizate și noilor tehnologii, această gamă de modele oferă o eficiență energetică cu până la 5 la sută* mai bună în comparație cu modelul obișnuit Volvo FH.

*Economia reală de combustibil poate varia în funcție de mulți factori, cum ar fi viteza de condus, utilizarea controlului de croazieră, specificațiile vehiculului, încărcătura vehiculului, topografia reală, experiența de conducere a șoferului, întreținerea vehiculului și condițiile meteorologice.



PROGER GLOBAL NETWORK

EXPLOATARE ȘI LIVRARE AGREGATE MINERALE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





PARLAMENTUL EUROPEAN: CAMIOANELE TREBUIE CONTROLATE LA GRANIȚĂ ÎNTR-UN MINUT

Comisia pentru petiții a Parlamentului European a aprobat o propunere de rezoluție prin care se solicită luarea unei decizii ferme privind aderarea deplină la Schengen a Bulgariei și României până la jumătatea anului.

Se mai așteaptă ca eurodeputații să ceară Comisiei Europene să propună introducerea imediată a unei reguli obligatorii conform căreia controalele asupra camioanelor la frontierele interne ale UE să dureze un minut pentru fiecare camion, relatează BTA.

Documentul notează că sute de camioane sunt în prezent blocate la frontierele interne ale UE în așteptări extrem de lungi din cauza unor controale pentru care nu a fost stabilită nicio limită legislativă. Lipsa unor posibilități suficiente de verificare la frontieră duce la formarea de cozi, iar acest lucru duce la deteriorarea sănătății și siguranței șoferilor și la creșterea costurilor de muncă.

Așteptarea la frontieră duce la pierderi de sute de mii de euro pentru întreprinderi, la poluarea aerului, la deteriorarea calității apei și la poluarea fonică, iar situația de la frontierele cu țările din Balcanii de Vest este deosebit de îngrijorătoare, potrivit textului aprobat de PE.

Se așteaptă ca deputații europeni să ceară Comisiei Europene să propună introducerea imediată a unei reguli obligatorii pentru ca verificările camioanelor la frontierele interne ale UE să dureze un minut pentru fiecare camion, relatează BTA.

România a ajuns la un acord politic

În primă fază, România a intrat în Schengen cu frontierele aeriene și maritime începând cu luna martie 2024, a anunțat MAI. Asta va genera, însă o mare problemă pentru transportatori. Austria a cerut României și Bulgariei, în schimbul intrării parțiale în Schengen, să introducă controale și mai ample la granițe. Acest lucru înseamnă că toate camioanele vor fi controlate un timp mai îndelungat. Adică, cozile la granițele cu Bulgaria și cu Ungaria vor fi și mai mari. În timp ce la București încă politicienii se bucură, bulgarii au înțeles „capcana” întinsă de Austria

și prețul uriaș care trebuie plătit pentru o aderare la Schengen doar cu frontierele terestre și maritime.

Cum s-a obținut intrarea parțială în Schengen

Potrivit Comunicatului MAI, „Ministerul Afacerilor Interne a ajuns la un acord politic împreună cu ministerele omologe din Austria și Bulgaria privind extinderea Spațiului Schengen cu România și Bulgaria și aplicarea acquis-ului comunitar Schengen în România și Bulgaria la frontierele aeriene și maritime începând cu luna martie 2024, precum și discutarea în 2024 a aplicării acestuia la frontierele terestre în strânsă legătură cu măsurile compensatorii privind întărirea controlului la frontieră și aplicarea Acordului Dublin. În consecință, pe parcursul zilelor de 26 și 27 decembrie au avut loc discuții pe canale diplomatice, între ministerele de interne, ministerele de externe, inclusiv la nivelul misiunilor diplomatice acreditate la



UE, asupra proiectului de decizie a Consiliului care să încorporeze juridic respectivul acord politic. Aceste discuții vor continua mâine, 28 decembrie 2023.

Materializarea acordului politic într-o decizie presupune acordul tuturor Statelor Membre UE, demers procedural care se va continua și mâine, 28 decembrie 2023.

Ministerul Afacerilor Interne mulțumește Președintelui României, Primului Ministru și Ministerului Afacerilor Externe, inclusiv Misiunii Permanente de la Bruxelles, pentru suportul acordat pe parcursul negocierilor desfășurate în ultimele 5 luni.

De asemenea, Ministerul Afacerilor Interne mulțumește Comisiei Europene și Președinției spaniole, precum și MAI Austria și MAI Bulgaria pentru discuțiile constructive care au degajat acordul politic din 23 decembrie pentru accesul României și Bulgariei în Spațiul Schengen.

Ministerul Afacerilor Interne va rămâne deplin angajat alături de Președintele României, Primul – Ministru și Ministerul Afacerilor Externe în continuarea eforturilor diplomatice până la materializarea procesului printr-o decizie."

Cinci condiții stricte pentru aderarea României la Schengen

Cele cinci condiții sunt clar specificate în documentul Consiliului Europei, parte a procedurii de aprobare a extinderii spațiului Schengen.

Prima condiție vizează întărirea protecției la frontierele externe ale Uniunii Europene, inclusiv triplarea prezenței Frontex la granița Bulgariei cu Turcia și la cea bulgaro-

sârbă. De asemenea, se cere ajutor financiar pentru protejarea granițelor externe ale UE din România și Bulgaria, precum și consolidarea proiectelor pilot la frontierele bulgaro-turcă și româno-sârbă. A doua condiție impune sporirea controalelor la frontierele terestre dintre România și Bulgaria și dintre România și Ungaria, cu echipe multidisciplinare și un sistem de filtre multiple pentru a limita migrația ilegală.

A treia obligație asumată este respectarea integrală a prevederilor acordului de la Dublin, obligând România și Bulgaria să accepte imediat înapoi solicitanții de azil din Uniunea Europeană care au tranzitat una dintre cele două țări. A patra condiție necesită detașarea unor consilieri în materie de documente, inclusiv consilieri austrieci, pentru zborurile relevante la aeroporturile din Bulgaria și România, precum și controale prin sondaj la sosirea în Austria, conform dreptului Uniunii.

Ultima obligație constă în angajamentul de a discuta în 2024 despre un spațiu Schengen funcțional și pregătirea măsurilor compensatorii la granița cu România și Bulgaria.

Dacă România nu acceptă refugiați, nu intră deloc în Schengen

Ministrul austriac de interne, Gerhard Karner, a făcut o declarație specială cu privire la Schengen, anunțând că și Comisia și președinția UE ar trebui să elaboreze cadrul legislativ pentru Bulgaria și România pe baza compromisului politic pentru aderarea la Schengen "aerian". Air Schengen va fi introdus atunci

când condițiile necesare vor fi îndeplinite și ferm stabilite. Acest lucru înseamnă că desfășurarea militarilor la frontierele externe ale UE va fi semnificativ crescută, în special în Bulgaria, în Turcia, dar și în România și Serbia, în timp ce frontierele terestre vor continua să fie controlate, în special între România și Bulgaria.

Iar aceste două țări trebuie să accepte refugiați, în special din Afganistan și Siria - acestea sunt condițiile clare și poziția pe care am convenit, inclusiv cele trei țări. Comisia și Președinția trebuie să lucreze pe baza acestei poziții, care este de o importanță capitală pentru condițiile prealabile pentru Air Schengen. Aș dori să clarific încă o dată ce înseamnă Air Schengen? Înseamnă intrarea prin aeroporturi. Pentru noi, aceasta nu este o problemă, deoarece traficanții nu operează prin aeroporturi", a declarat Karner.

Bulgarii spun că au probleme și mai mari cu camioanele

Agenția Vamală bulgară a înăsprit, începând cu 2024, controalele asupra tuturor mărfurilor transportate spre și dinspre Austria, la toate vămile și punctele de frontieră și pe întreg teritoriul Bulgariei, informează site-ul BTA, potrivit Agerpres.

Verificările sunt în conformitate cu angajamentul Bulgariei și României față de Austria de a spori controalele la frontierele lor terestre.

Angajamentul a fost prevăzut într-o anexă la decizia Consiliului Uniunii Europene privind aderarea României și Bulgariei la spațiul Schengen, a precizat Agenția Vamală.

În primele șase zile ale anului 2024,



Agenția Vamală a întreprins peste 7.200 de controale asupra diferitelor vehicule, inclusiv ale unora care tranzitau Bulgaria.

Inspecții fizice, scanare cu raze X și control al documentelor au fost aplicate atât asupra mărfurilor, cât și ale cabinelor camioanelor, mașinilor, camionetelor și autocarelor.

Verificările au identificat încălcări ale legislației vamale și accizelor care au condus la confiscarea a aproape 120.000 de țigarete, 5,5 kg de tutun, peste 340 litri de alcool, 800 litri de ulei de motor, 1.500 kg de detergenți, 5.429 de instrumente electrice, 10.500 de jucării și 110 produse de parfumerie. Toate acestea au fost confiscate ca tentative de importuri în Bulgaria sau în tranzit spre Europa Occidentală, a indicat Agenția.

Vehiculele care ieșeau din Bulgaria au fost de asemenea supuse unor controale mai stricte

România și Bulgaria au primit „undă verde” din partea Austriei să adere la Schengen, doar că nu e tocmai un Schengen adevărat. Nicio altă țară membră nu a fost nevoită să suporte umilințele pe care trebuie să le suporte românii și bulgarii care vor să treacă terestru granițele. Această invenție austriacă cu „Air Schengen” fără un calendar clar pentru o aderare completă (și cu zona terestră, n.red) este dovada vie a faptului că guvernul de la Viena continuă să-și bată joc în cel mai josnic mod de două țări care merită să fie în acest acord de mai bine de 11 ani de zile. Cu granițele în continuare blocate, transportatorii mai primesc o lovitură. De această

dată chiar din partea guvernului de la Sofia.

Timp de mai bine de 24 de ore, zeci de camioane bulgărești încărcate cu mărfuri pentru Austria nu au putut trece granița noastră la Podul II al Dunării, pentru că nu au fost autorizate.

„Interdicția de a permite camioanelor bulgare să treacă granițele noastre cu marfă către Austria este o pedeapsă pentru noi, companiile bulgare, nu pentru țara respectivă care ne împiedică să intrăm în Schengen pe cale terestră”, spune transportatorul bulgar din Plovdiv Petko Angelov.

"Camioanele transportă piese auto din Turcia către Austria, dar sunt "ancorate" la granița bulgară și nu au voie să înainteze sau să se întoarcă. Și nici nu li se explică de ce sunt reținute", se miră el. Vameșii noștri au recunoscut cu jumătate de gură că a existat un ordin verbal de la Sofia de a nu lăsa încărcătura să plece în Austria, pentru că este împotriva intrării noastre în Schengen pe cale terestră. Acest lucru este anormal. Încercăm să sucombați astfel brațele Austriei? Ei bine, ea va primi mărfurile de care are nevoie de la alți transportatori. Această interdicție nu face decât să dăuneze afacerilor bulgare și șoferilor noștri care sunt ținuti ostatici", a declarat Angelov. În cuvintele sale, multe dintre camioanele blocate sunt din Plovdiv. Reprezentanții camerei s-au adresat Ministerului de Interne, dar li s-a spus că dispoziția nu le aparține. "Nimeni nu oferă o explicație semnificativă de ce ne rețin camioanele. Singurul răspuns pe care îl primim de la autoritățile de

frontieră este: "Până nu primim permisiunea de la Sofia, nu putem face nimic", a adăugat Angelov. Publicația bulgară 24chasa.bg a relatat că zeci de camioane bulgare au fost blocate a Podul II al Dunării și la BCP Bregovo timp de mai bine de o zi. Explicația autorităților vamale a fost „că au un ordin verbal de la Sofia de a nu lăsa camioanele noastre să meargă în Austria”. Angelov a precizat că au căutat contacte la Sofia, dar acestea nu răspund la telefon. La punctele de trecere a frontierei, aceștia luau documentele șoferilor și nu îi lăsau să meargă înainte sau înapoi. "Oamenii stăteau ca niște ostatici fără condiții de bază", a adăugat Angelov.

"Acțiunea punitivă" față de Austria a fost prost gândită", spune Angelov.

Boicotul românesc asupra companiilor austriece, „un model” pentru bulgari

El a dat exemplul românilor care au boicotat băncile și companiile austriece, nefolosind serviciile acestora. "În timp ce în acest caz, autoritățile bulgare ne pedepsesc pe noi", a repetat el. "Noi lucrăm în condiții extrem de dificile. Așteptăm trei zile la Căpitanul Andreevo pentru a intra în țara noastră, apoi două zile la Podul Dunărea II, este un coșmar", a explicat transportatorul. Agenția Vamală le-a spus că, până nu primesc un ordin de la Ministerul de Finanțe, nu pot lăsa camioanele să plece în Austria. "Așteptăm o întâlnire cu ministrul de finanțe pentru a afla ce sunt aceste idei nebunești", a spus Angelov.

„Blocăm granițele”

Nervoși și frustrați de lipsa condițiilor de bază, șoferii au cerut să se întoarcă în Bulgaria, lăsând camioanele la graniță. Dar li s-a spus că nu pot face nici asta. „Nu este vorba de discuții. Situația este mai mult decât ciudată”, a declarat pentru „24 de ore” Tihomir Petrov, care se află la punctul de control din Bregovo și așteaptă. „Aveți un motiv legal să ne opriți?”, l-a întrebat el pe șeful de tură de la punctul de trecere a frontierei. Răspunsul neoficial a fost: „Totul ne-a fost pus verbal pe tapet”.

Clarificările spaniolilor

Președinția spaniolă a Consiliului UE clarifică extinderea Schengen, cu România și Bulgaria. Președinția spaniolă a Consiliului UE a reușit să continue procedura de extindere a Schengen, cu Bulgaria și România, după 12 ani de negocieri cu cele două state.

„Schengen crește! Consiliul UE a decis să extindă Spațiul Schengen la Bulgaria și România. Frontierele interne, aeriene și maritime, vor fi ridicate în martie 2024, în timp ce o decizie privind ridicarea controalelor terestre va fi luată mai târziu”, a postat președinția spaniolă, adăugând că aceasta a fost ultima decizie, în perioada de șase luni a președinției Madridului. Decizia a fost luată în unanimitate, în urma unei proceduri scrise. Evoluția este interesantă mai ales pentru că de la 1 iulie, președinția Consiliului UE va fi preluată de Ungaria, stat prieten cu Rusia lui Putin.

Moscova are tot interesul să frâneze, pe cât posibil, extinderea Spațiului Schengen, iar până acum,

de mai bine de un an, a reușit asta, folosind Austria.

„Sunt foarte mulțumit că în 2024 controalele interne aeriene și maritime dintre Bulgaria și România și celelalte țări Schengen vor deveni de domeniul trecutului, după 12 ani de negocieri.

În urma acestui prim pas, Consiliul ar trebui să ia o nouă decizie de stabilire a unei date, pentru ridicarea controalelor la frontierele terestre interne, a declarat Consiliul condus acum de Spania.

Guvernul bulgar a emis un comunicat de presă, în care subliniază că (.) Consiliul s-a angajat să lucreze pentru eliminarea controalelor la frontierele terestre și în Spațiul Schengen.

„Într-o declarație tripartită comună cu Austria, au fost subliniate și angajamentele Bulgariei și României, de a consolida funcționarea Schengen”, spune guvernul bulgar, referindu-se la negocierile cu Viena, ultima țară care și-a ridicat vetoul pe domeniile Aero și Maritim.

Ultima oră. Austria spune NU aderării României cu frontierele terestre

Ministrul de interne al ÖVP, Gerhard Karner, a vorbit despre despre veto-ul Schengen împotriva României și Bulgariei, despre planurile sale privind procedurile de azil în țările terțe și despre predecesorul său din FPÖ, Herbert Kickl.

Die Presse: Din martie, regulile de intrare în Schengen se vor aplica cetățenilor români și bulgari, cel puțin în aeroporturi. De ce nu și-a ridicat imediat Austria veto-ul privind admiterea în spațiul Schengen?

Gerhard Karner: Pentru că ar fi fost greșit în acest stadiu. Controalele la frontierele terestre sunt încă necesare.

Die Presse: Ce criterii trebuie să îndeplinească România și Bulgaria pentru ca Austria să dea undă verde admiterii depline a celor două state în spațiul Schengen, așa cum a făcut Comisia Europeană în urmă cu mai bine de un an?

Gerhard Karner: Nu este vorba doar despre România și Bulgaria. Întregul sistem de migrație este în degringoladă. Nu eu sunt cel care împarte bilețele în direcția României și Bulgariei. Eu militez la nivel european pentru un sistem funcțional. Iar acest lucru se va întâmpla doar dacă granița externă va fi protejată.

Aceasta este, de asemenea, o parte esențială a noului pact privind azilul și migrația asupra căruia UE a convenit și pe care trebuie acum să îl punem în aplicare. Numai atunci va putea exista din nou o libertate deplină de circulație în UE.

Așadar, nu există condiții pe care Bulgaria și România trebuie să le îndeplinească în mod explicit. Cele două țări sunt ținute ostatici, ca să spunem așa, de Austria pentru a reforma sistemul UE.

Cu o zi înainte, cancelarul Austriei, Karl Nehammer, a declarat incredibil: „Veto-ul împotriva României în Schengen, un succes”. El a spus că prin veto-ul contra României și Bulgariei a trezit UE la realitate și a obligat Uniunea să ia măsuri contra migrației ilegale.



Semiremorca basculantă S.KI cu izolație termică completă pentru transportul de asfalt la temperatură controlată. Bena basculabilă M.KI pentru transportul de materiale de construcții.

Schmitz Cargobull România SRL:
info.romania@cargobull.com,
www.cargobull.com/ro

Birouri: București 0723.266.287;
0721.250.751 · Iași 0727.770.328
Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315
Timișoara - tel. 0735.212.052

Încărcare optimizată. Produse robuste.

SCHMITZ
CARGOBULL

The Trailer Company.



VIDEO. VERSUS S03E04: SCHENGEN ȘI TRANSPORTUL RUTIER ROMÂNESC

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

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

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

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

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

George Niță, director general

Holleman: Pentru transportatori este deosebit de important. Câștigăm timp și timpul înseamnă bani și toată lumea este mulțumită.

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Pentru transportatorii rutieri intrarea





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

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

la spațiul Schengen. Trebuie să depunem toate eforturile noi, guvernul. Autoritățile în măsură ar trebui să facă presiuni mult mai mari și să ia niște decizii în acest sens și măsuri.

Episodul 01

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

Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin: Ce ar trebui să facă autoritățile din România pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști?

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

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

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

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

Alexandru Păun, director general Blue River:

Răspunsul este cu bătaie mai lungă. Pentru a



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

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

Și acest fapt nu trebuie ascuns: nu avem un sistem educațional bine pus la punct, nu avem un sistem sanitar foarte bine pus la punct.

Până atunci, pentru că asta nu se poate realiza într-un timp scurt și ușor, ar trebui să se aducă mai mulți șoferi și personal extracomunitari. Cred că ar trebui înlesnită legislația sau procedurile de aducere a șoferilor extracomunitari. Lucrurile

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

Episodul 02

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

serialului VERSUS.

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

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

George Niță, director general

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

În firmă am aplicat mai multe măsuri. Una dintre ele este cea a bonusării șoferilor în funcție de numărul de ani petrecuți în firma noastră. Practic,

sunt încurajați cei care au mai mulți ani de vechime în firmă și sunt bonusați în consecință.

Încercăm iarăși să oferim condiții optime de muncă prin înlocuirea camioanelor care sunt mai vechi cu camioane noi, investind aproape în fiecare an în camioane noi, pe care le comandăm de la producători.

Și, trei, printr-un dialog permanent cu șoferii, să vedem care sunt doleanțele dâșilor, să vedem cum putem să venim în întâmpinarea acestor doleanțe pe care le au, pe orice plan ar fi ele.

Alexandru Păun, director general Blue River:

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

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

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

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

Episodul 03

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

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

În ce măsură firma pe

care o conduceți a simțit efectele războiului din Ucraina?

George Niță, director general Holleman:

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

Au dispărut anumite slujbe de proiect-cargo în favoarea altora. Am avut, în schimb, de suferit în Ucraina pentru că eram în operațiuni deosebite în momentul în care, pe 24 februarie 2022, au atacat rușii. Noi eram într-un proiect de transporturi de turbine eoliene într-un proiect în zona Nicolaev și ne-a fost dificil să ieșim din țară în condiții de război. În condițiile în care drumurile erau blocate, și la graniță a fost complex.

Armata ucraineană ne-a rechiziționat câteva capete tractor și un trailer. Nu ne-a compensat cu nimic. Mai mult decât atât, ne-au oprit la graniță anumite echipamente pe care foarte greu am reușit să le aducem din țară. Doreau dumnealor să le rețină, să le rechiziționeze. A fost o situație destul de delicată. Astfel că suntem cea mai afectată firmă de transport în relația cu Ucraina și cu războiul care s-a ivit la graniță.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

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

A însemnat un cost suplimentar pe care a trebuit să îl suportăm și, implicit, costurile salariale au crescut, dat fiind că toți salariații au pierdut din puterea de cumpărare. Automat, a fost necesar să mărim

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

Alexandru Păun, director general Blue River:

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

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

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

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

În rest, business-ul într-o mică măsură ne-a afectat. Nu pot spune că a fost atât de grav.



SCENARIU SF PENTRU CA ROMÂNIA SĂ FIE COMPLET NEPOLUATĂ. CAMIOANELE TRANSPORTĂ MAXIM 3 TONE

Pentru ca în România vehiculele să nu mai polueze deloc, guvernul a făcut un plan pe care nici în cele mai negre coșmaruri nu ți-l dorești.

Uniunea Europeană (UE) și statele sale membre sunt hotărâte să pună în aplicare prevederile Acordului de la Paris privind schimbările climatice, adoptat în decembrie 2016 și intrat în vigoare în noiembrie 2016. Ele vor să contribuie la realizarea

obiectivelor sale pe termen lung și solicită accelerarea eforturilor globale în acest sens, mai ales în lumina celor mai recente informații științifice publicate de Grupul interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC). Conform scenariului România Neutră,

România își propune să devină neutră din punct de vedere climatic în 2050, ajungând la o reducere a emisiilor nete cu 99% în 2050, comparativ cu nivelul din 1990.

Există 3 scenarii realizate de o firmă mare de audit pentru guvernul României: România (complet) neutră, Scenariu de mijloc (mediu) și Scenariu de referință (REF).

Revista TIR prezintă părți importante din acest scenariu, dat fiind că unele se referă la transportul de mărfuri.

Figura 36. Evoluția emisiilor în domeniul transporturilor per tip de transport conform celor 3 scenarii analizate: RE-Mediu și RO Neutră

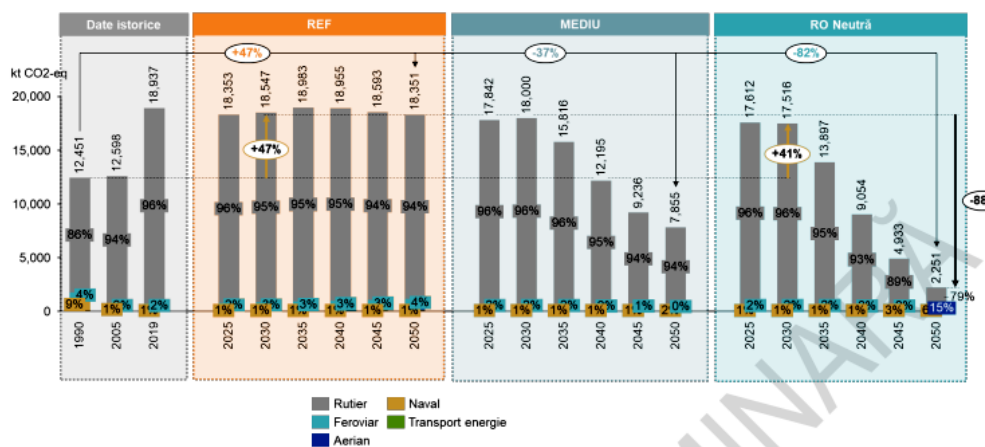
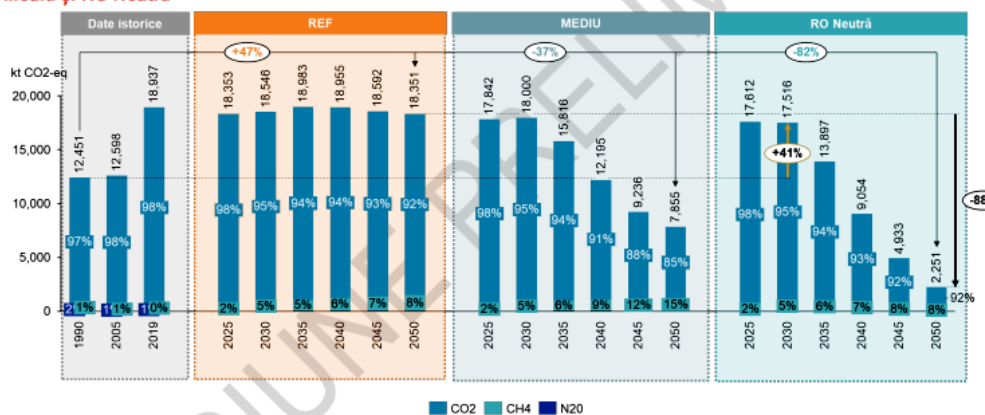


Figura 37. Evoluția emisiilor în domeniul transporturilor per tip de GES conform celor 3 scenarii analizate: REF, Mediu și RO Neutră



Scenariul România Neutră (RO Neutră)

- Gradul de ocupare și încărcare: 1,98 persoane per autoturism, 9,36 persoane per autovehicul transport pasageri și 3,2-7,3 tone per autovehicul transport marfă (de tip Heavy Goods Vehicle - HGV și Light Commercial Vehicle LCVI).
- Număr anual mediu de km: 6.500 km pentru autoturisme, 64.500 km pentru autovehicule transport pasageri și 8.900 km pentru autovehicule transport marfă.
- Cotă de piață autoturisme, după tipul de combustibil utilizat:
 - Benzină – 27% în 2030, 2% în 2050
 - Hibrid – 20% în 2030, 0% în 2050
 - Hibrid plug-in – 23% în 2030, 13% în 2050
 - Electrice – 8% în 2030, 65% în 2050
 - Motorină – 20% în 2030, 0% în 2050
 - Hidrogen – 1% în 2030, 20% în 2050
 - GPL – 1% în 2030, 0% în 2050
- Cotă de piață autovehicule transport pasageri, după tipul de combustibil



utilizat:

- a. Hibrid – 30% în 2030, 0% în 2050
 - b. Electrice – 20% în 2030, 75% în 2050
 - c. Diesel – 48% în 2030, 0% în 2050
 - d. Hidrogen – 2% în 2030, 25% în 2050
 - e. Altele (benzină, GPL, GNC) – 2030, 0% în 2030, 0% în 2050
5. Cotă de piață autovehicule transport marfă, după tipul de combustibil utilizat:
- a. Motorină – 55% în 2030, 0% în 2050
 - b. Benzină – 3% în 2030, 0% în 2050
 - c. Hibrid – 20% în 2030, 3% în 2050
 - d. Electrice – 13% în 2030, 62% în 2050
 - e. Hidrogen – 9% în 2030, 35% în 2050

Scenariul mediu

- 1. Gradul de ocupare și încărcare -1,98 persoane per autoturism, 9,36 persoane per autovehicul transport pasageri și 3,2-7,3 tone per autovehicul transport marfă (de tip Heavy Goods Vehicle - HGV și Light Commercial Vehicle LCV)
- 2. Număr anual mediu de km – 6.500 km pentru autoturisme, 64.500 km pentru autovehicule transport pasageri și 8.900 km pentru autovehicule transport marfă.
- 3. Cotă de piață autoturisme, după tipul de combustibil utilizat:
 - a. Benzină – 27% în 2030, 2% în 2050
 - b. Hibrid – 20% în 2030, 10% în 2050
 - c. Hibrid plug-in - 23% în 2030, 38% în 2050
 - d. Electrice – 8% în 2030, 40% în 2050
 - e. Motorină – 20% în 2030, 0% în 2050
 - f. Hidrogen – 0% în 2030, 10% în 2050
 - g. GPL – 1% în 2030, 0% în 2050
- 4. Cotă de piață autovehicule transport pasageri, după tipul de combustibil utilizat:
 - a. Hibrid – 30% în 2030, 25% în 2050
 - b. Electrice – 11% în 2030, 50% în 2050
 - c. Diesel – 58% în 2030, 10% în 2050
 - d. Hidrogen - 1% în 2030, 15% în 2050
 - e. Altele (benzină, GPL, GNC) – 0% în 2030, 0% în 2050
- 5. Cotă de piață autovehicule transport marfă, după tipul de combustibil utilizat:
 - a. Motorină – 55% în 2030, 15% în 2050
 - b. Benzină – 5% în 2030, 2% în 2050
 - c. Hibrid – 20% în 2030, 20% în 2050
 - d. Hidrogen – 9% în 2030, 20% în 2050
 - e. Electrice – 11% în 2030, 43% în 2050.

Scenariul de referință

- 1. Gradul de ocupare și încărcare - 1,98 persoane per autoturism, 9,36 persoane per autovehicul transport pasageri și 3,2-7,3 tone per autovehicul transport marfă (de tip Heavy Goods Vehicle - HGV și Light Commercial Vehicle LCV).
- 2. Număr anual mediu de km – 6.500 km pentru autoturisme, 64.500 km pentru autovehicule transport pasageri și 8.900 km pentru autovehicule transport marfă.
- 3. Cotă de piață autoturisme, după tipul de combustibil utilizat:
 - a. Benzină – 30% în 2030, 10% în 2050
 - b. Hibrid – 20% în 2030, 25% în 2050
 - c. Hibrid plug-in – 23% în 2030, 34% în 2050
 - d. Electrice – 6% în 2030, 20% în 2050
 - e. Motorină – 20% în 2030, 10% în 2050
 - f. GPL – 1% în 2030, 1% în 2050
- 4. Cotă de piață autovehicule transport pasageri, după tipul de combustibil utilizat:
 - a. Hibrid – 15% în 2030, 35% în 2050
 - b. Electrice – 20% în 2030, 30% în 2050
 - c. Diesel – 62% în 2030, 29% în 2050
 - d. Altele (benzină, GPL, GNC)– 3% în 2030, 6% în 2050
- 5. Cotă de piață autovehicule transport marfă, după tipul de combustibil utilizat:
 - a. Motorină – 55% în 2030, 40% în 2050
 - b. Benzină – 8,5% în 2030, 5% în 2050
 - c. Hibrid – 19% în 2030, 25% în 2050
 - d. Hidrogen – 0,5% în 2030, 5% în 2050
 - e. Electrice – 17% în 2030, 25% în 2050.

De ce acest raport?

Uniunea Europeană (UE) și statele sale membre sunt hotărâte să pună în aplicare prevederile Acordului de la Paris privind schimbările climatice, adoptat în decembrie 2016 și intrat în vigoare în noiembrie 2016, și să contribuie la realizarea obiectivelor sale pe termen lung și solicită accelerarea eforturilor globale în acest sens, mai ales în lumina celor mai recente informații științifice publicate de Grupul interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC).

Conform Regulamentului (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018, fiecare Stat Membru (SM) elaborează și prezintă Comisiei Europene (CE) strategia sa pe termen lung pentru reducerea gazelor cu efect, cu o perspectivă de cel puțin 30 de ani. Strategiile naționale pe termen lung ale SM vizează și planifică:

(1) reducerea semnificativă a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) și îmbunătățirea absorbției/ captării de GES la nivel sectorial, în domenii precum producția de electricitate, industria, transportul, încălzirea și răcirea în sectorul clădirilor (rezidențial și comercial), agricultura, deșeurile, exploatarea terenurilor, schimbarea destinației terenurilor și silvicultură (LULUCF);

(2) progresele preconizate privind trecerea către o economie cu emisii

Figura 38. Evoluția tipurilor de autoturisme în funcție de combustibilul utilizat conform celor 3 scenarii



Flota de autovehicule transport persoane necesită de asemenea o reformare radicală. În 2019, motorina alimenta 99% din autovehiculele transport persoane. În scenariul REF, ponderea de autovehicule transport persoane pe motorină ar trebui să scadă la 62% în 2030 și ulterior, la 29% în 2050. În scenariul RO Neutră, nu vor exista autovehicule transport persoane motorină în 2050. Pe de altă parte, o creștere considerabilă a



scăzute de GES, inclusiv aspecte privind intensitatea emisiilor de GES, intensitatea emisiilor de CO2 raportată la produsul intern brut (PIB), estimări privind valoarea investițiilor pe termen lung și strategiile aferente privind activitățile de cercetare, dezvoltare și inovare (CDI);
 (3) efecte socio-economice preconizate ale măsurilor de decarbonizare;
 (4) legăturile cu alte obiective, planificări și alte politici, măsuri și investiții pe termen lung la nivel național.

Care sunt cele 3 scenarii

În cadrul STL a României au fost dezvoltate și analizate trei scenarii: Scenariul de referință (REF), Scenariul de mijloc (Mediu) și scenariul România Neutră (RO NEUTRĂ). Scenariul REF a fost construit pornind de la țintele Planului Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice (PNIESC) 2021-2030, luând în calcul o creștere semnificativă a ponderii globale a surselor regenerabile de energie (SRE) în consumul final brut de energie: de la 30,7%, așa cum este indicat în versiunea actuală a PNIESC, la 34,3%, în cazul Scenariului REF al STL. Scenariul RO Neutră vizează atingerea neutralității climatice a României în 2050. Scenariul Mediu a fost construit ca o soluție de mijloc între

Scenariul REF și Scenariul RO Neutră. Scenariul RO Neutră a fost cel selectat de autoritățile române pentru a fi implementat până în 2050.

Care sunt țintele?

Conform scenariului România Neutră, care este cel selectat, România își propune să devină neutră din punct de vedere climatic în 2050, ajungând la o reducere a emisiilor nete cu 99% în 2050, comparativ cu nivelul din 1990. Așa cum este prezentat, România a început deja procesul de decarbonizare prin reducerea emisiilor cu 62% în 2019 față de nivelul din 1990 (Figura 1). Cu toate acestea, sunt necesare eforturi suplimentare pentru atingerea neutralității climatice în 2050. Este necesară, mai întâi, atingerea jalonului din 2030: 78% reducere a emisiilor nete față de nivelul din 1990.

„Problema” transporturilor

În perioada 1990-2019, emisiile din sectorul transporturi au crescut cu 41%. Ținta finală este de a reduce emisiile sectoriale cu 82% în 2050 față de nivelul din 1990. În prima fază, va fi necesară oprirea tendinței de creștere a emisiilor sectoriale, comparabil cu valoarea din 1990. Această bornă va fi realizată până în 2035.

Conform scenariului RO Neutră, reducerea emisiilor de GES în sectorul Transporturi va fi de 82% în 2050. În același timp, în 2030, emisiile sectoriale vor fi cu 41% mai mari comparativ cu nivelul din 1990

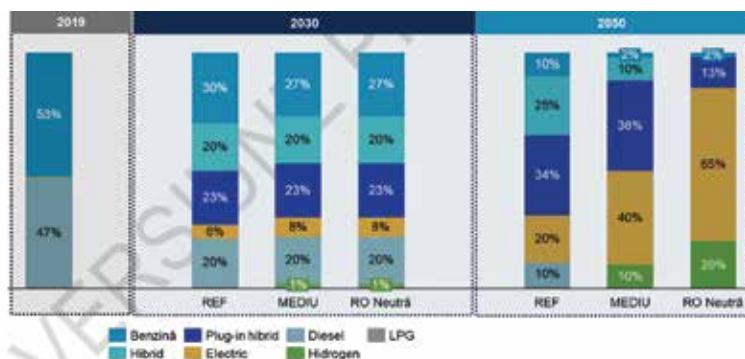
În scenariul REF, emisiile din domeniul Transporturilor cresc în raport cu nivelul din 1990 cu 47%, atât la nivelul anului 2030, cât și la cel al anului 2050. Prin comparație, scenariul RO Neutră este cu 88% mai ambițios decât scenariul REF.

Acest sector este foarte complex și decarbonizarea lui necesită o atenție deosebită. După cum se poate observa în cazul scenariului REF, care implică măsuri moderate privind decarbonizarea sectorului transporturi, emisiile vor rămâne la un nivel semnificativ superior celui din 1990. În scenariul RO Neutră, sunt introduse măsuri drastice, ce includ creșterea masivă a ponderii autovehiculelor electrice și pe hidrogen în 2050 și retragerea din circulație mai rapidă a autovehiculelor vechi, care duc la reducerea cu 82% a emisiilor în perioada 2019-2050.

Cea mai mare pondere (aproximativ 96% în 2019) a emisiilor din sectorul transport provin din transportul rutier. Pe măsură ce emisiile din transportul rutier se vor reduce, ponderea emisiilor transportului aerian va crește la aproximativ 15% în 2050 în scenariul RO Neutră. Peste 90% din emisiile din sectorul transporturilor sunt CO2 (Figura 38).

6.2.2 Opțiuni de decarbonizare a sectorului transporturi

Sectorul transporturilor este unul dintre cele mai dificil de decarbonizat, deoarece, în lipsa unor politici și măsuri ferme, nivelul emisiilor va continua să crească. Ca urmare, va trebui acordată



În scenariul RO Neutră, ponderea autovehiculelor transport marfă (de tip HGV și LCV) pe motorină va fi redusă de la 90% în 2019, la 55% în 2030 și la 0% în 2050. Autovehiculele transport marfă electrice și pe hidrogen vor fi introduse în toate scenariile. Este de așteptat ca hidrogenul să joace un rol semnificativ în decarbonizarea acestui tip de autovehicule, cu o contribuție de până la 62% în scenariul RO Neutră. Procentul de vehicule cu hidrogen este mai mic în scenariul Mediu, dar ponderea vehiculelor electrice și hibride este mai mare, în comparație cu scenariul RO Neutră.



o atenție deosebită acestui sector pentru a obține rezultatele scontate. Conform Figura 38, în scenariul RO Neutră, în anul 2030, doar 47% dintre autoturisme vor folosi benzină sau motorină, față de peste 99% în 2019. În scenariul REF, procentul nu este cu mult mai mare, 50%, ceea ce înseamnă că, în 2030, jumătate dintre autoturisme vor fi hibrid, plug-in hibrid sau electrice. Ponderea autoturismelor pe benzină în 2050 se va reduce la 10%, în scenariul REF, respectiv la 2% în scenariul RO Neutră. În scenariile Mediu și RO Neutră, nu vor mai exista autoturisme pe motorină în 2050. În scenariile de mijloc și RO Neutră vor fi introduse autoturisme pe hidrogen, ponderea acestora ajungând la 20% în anul 2050 în scenariul RO Neutră. Toate acestea sugerează că ponderea tipurilor de autoturisme trebuie să se modifice semnificativ nu numai în 2050, ci deja din 2030, ceea ce se poate realiza inclusiv prin scăderea duratei de viață a autoturismelor, de la 20-25 ani în prezent, la maximum 15 ani.

Cum arată flota?

Flota de autovehicule transport persoane necesită de asemenea o reformare radicală. În 2019, motorina alimenta 99% din autovehicule transport persoane. În scenariul REF, ponderea de autovehicule transport persoane pe motorină ar trebui să scadă la 62% în 2030 și ulterior, la 29% în 2050. În scenariul RO Neutră, nu vor exista autovehicule transport persoane motorină în 2050. Pe de altă parte, o creștere considerabilă a electricității și hidrogenului este necesară. În scenariile Mediu și RO Neutră, toate autovehiculele transport persoane vor fi electrice sau pe hidrogen în 2050. La fel ca și cazul autoturismelor, autovehiculele transport persoane pe hidrogen vor fi introduse doar în scenariile Mediu și RO Neutră, ajungând la o pondere de 15% -25% până în 2050.

În scenariul RO Neutră, ponderea autovehiculelor transport marfă (de tip HGV și LCV) pe motorină va fi redusă de la 90% în 2019, la 55% în 2030 și la 0% în 2050. Autovehiculele transport marfă electrice și pe hidrogen vor fi introduse în toate scenariile. Este de așteptat ca hidrogenul să joace un rol semnificativ în decarbonizarea acestui tip de autovehicule, cu o contribuție de până la 62% în scenariul RO Neutră. Procentul de vehicule cu hidrogen este mai mic în scenariul Mediu, dar ponderea vehiculelor electrice și hibride este mai mare, în comparație cu scenariul RO Neutră. Analiza realizată în domeniul transporturilor ia în considerare și viitoarea obligație care este stipulată în propunerile de modificări ale Directivei (UE) 2018/2001 conform căreia, în 2030, 2,6% din SRE-T trebuie să provină din hidrogen.

În plus, în analiza prezentată au fost considerate următoarele ipoteze:

- Grad de ocupare - Autoturisme: 1,98 persoane, Autovehicule transport pasageri: 9,36 persoane, Autovehicule transport marfă: 3,2 – 7,3 tone
- Număr mediu anual de kilometri -

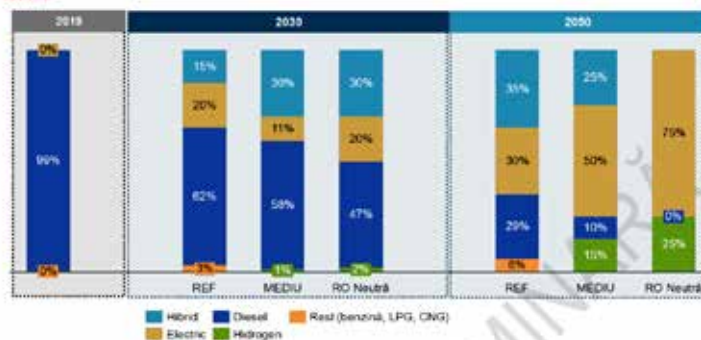
6.500 km pentru Autoturisme, 64.500 km pentru autovehicule transport pasageri și 8.900 km pentru autovehicule transport marfă.

Care sunt costurile

Pentru sectorul transportului rutier, principalii parametri care determină cererea de energie, gradul de încărcare și ocupare sunt: persoană per km și tonă per km. Aceștia sunt calculați pe baza numărului de vehicule, a numărului de kilometri per vehicul [km per autovehicul] și a numărului de pasageri sau a cantității de mărfuri per autovehicul.

Se remarcă o tendință de creștere a numărului de autoturisme în 2010-2019, în 2019 fiind contabilizate cu 60% mai multe autoturisme față de 2010. În ceea ce privește numărul de autoturisme pe cap de locuitor, în comparație cu celelalte țări din UE, România are cel mai scăzut raport, dar și una dintre cele mai rapide creșteri în perioada 2005-2018.

Pentru modelarea transportului rutier, LEAP_RO folosește și date privind numărul de autovehicule transport pasageri și numărul de autovehicule



Analiza realizată în domeniul transporturilor ia în considerare și viitoarea obligație care este stipulată în propunerile de modificări ale Directivei (UE) 2018/2001 conform căreia, în 2030, 2,6% din SRE-T trebuie să provină din hidrogen.

În plus, în analiza prezentată au fost considerate următoarele ipoteze:

- Grad de ocupare - Autoturisme: 1,98 persoane, Autovehicule transport pasageri: 9,36 persoane, Autovehicule transport marfă: 3,2 – 7,3 tone
- Număr mediu anual de kilometri - 6.500 km pentru Autoturisme, 64.500 km pentru autovehicule transport pasageri și 8.900 km pentru autovehicule transport marfă



transport marfă (HGV și LCV). În Figura 78 sunt prezentate date privind cele două tipuri de autovehicule pe baza datelor INS și a modelului LEAP_RO. Numărul ambelor tipuri de autovehicule este în creștere, mai accentuată în cazul autovehiculelor de transport marfă. Un alt parametru foarte important pentru modelarea transportului rutier este numărul anual mediu de kilometri parcurși de un autovehicul. Numărul anual mediu de km parcurși de autovehiculele de transport pasageri este mult ridicat decât în cazul celorlalte tipuri de autovehicule, o creștere semnificativă înregistrându-se în 2016 față de 2015.

Figura 78. Evoluția numărului de autovehicule transport marfă în perioada 2010-2019 conform INS și clasificarea lor pe tip de combustibil conform LEAP_RO



Sursa: Model LEAP_RO, INS, Analiză internă

Un alt parametru foarte important pentru modelarea transportului rutier este numărul anual mediu de kilometri parcurși de un autovehicul. Datele folosite în acest scop sunt cele furnizate de EUROSTAT/TEMPO, prezentate în Figura 79. Se poate observa că numărul anual mediu de km parcurși de autovehiculele de transport pasageri este mult ridicat decât în cazul celorlalte tipuri de autovehicule, o creștere semnificativă înregistrându-se în 2016 față de 2015.

Foaițe de parcurs

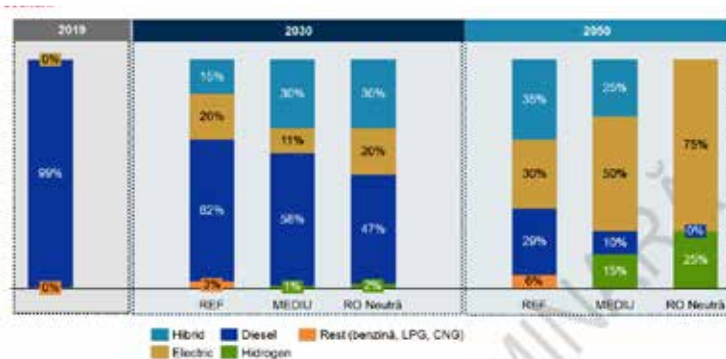
În ceea ce privește sectorul transporturilor, obiectivul principal pentru toate țările analizate este de a oferi cadrul legal necesar și de a lua măsurile esențiale pentru a permite o tranziție rapidă, durabilă și eficientă de la autovehiculele care utilizează motoare cu ardere internă și aeronavele și navele care utilizează combustibili fosili la autovehicule ecologice, avioane, trenuri și nave care utilizează electricitatea și/sau alți combustibili din

surse regenerabile (de ex. hidrogen verde). Toate țările care au fost incluse în acest raport au luat măsuri detaliate pentru a se asigura că această tranziție este susținută la toate nivelurile și că au fost luate în considerare toate posibilele riscuri. Pentru sectorul Transporturilor, unele dintre politicile și măsurile propuse sunt:

- Directiva privind promovarea vehiculelor nepoluante și eficiente (Cancelaria austriacă);
- Master Planul cu privire la ciclism în perioada 2015-2025 (Cancelaria

austriacă);

- Plan de electrificare destinat sectorului de transport (Cancelaria austriacă);
- Achiziționarea și gestionarea parcurilor de vehicule și a stocurilor de clădiri în conformitate cu obiectivele de neutralitate climatică și energetică până în 2040 (Guvernul Federal Belgian);
- Investiția în accesibilitate prin concentrarea pe consum (Guvernul Regiunii Flamandei – Regatul Belgiei);
- Crearea condițiilor pentru mobilitatea ecologică și accesibilitatea durabilă (Guvernul Regiunii Flamandei – Regatul Belgiei);
- Controlul dezvoltării mobilității (Guvernul Regiunii Flamandei – Regatul Belgiei);
- Pregătirea rețelelor de transport pentru viitor (Guvernul Regiunii Flamandei – Regatul Belgiei);
- Stabilirea zonelor cu emisii reduse (LEZ) în marile aglomerări urbane în conformitate cu Programul național de control al poluării atmosferice 2020-2030 (Guvernul Bulgariei);
- Măsuri în sectorul transporturilor (guvernul slovac):
 - o Creșterea cotei minime pentru furnizorii de combustibili;
 - o Creșterea ponderii biocombustibililor de generație nouă;
 - o Creșterea ponderii biocombustibililor în transport.



Analiza realizată în domeniul transporturilor ia în considerare și viitoarea obligație care este stipulată în propunerile de modificări ale Directivei (UE) 2018/2001 conform căreia, în 2030, 2,6% din SRE-T trebuie să provină din hidrogen.

În plus, în analiza prezentată au fost considerate următoarele ipoteze:

- Grad de ocupare - Autoturisme: 1,98 persoane; Autovehicule transport pasageri: 9,36 persoane; Autovehicule transport marfă: 3,2 – 7,3 tone
- Număr mediu anual de kilometri - 6.500 km pentru Autoturisme, 64.500 km pentru autovehicule transport pasageri și 8.900 km pentru autovehicule transport marfă



AKTOR A MONTAT SECȚIUNEA CENTRALĂ A VIITORULUI PĂSAJ PESTE A1. URMEAZĂ SUDURA

Echipa de constructori de la Aktor România, parte a Grupului Intrakat, a finalizat montarea tuturor celor șase grinzi metalice care formează secțiunea centrală a viitorului nod rutier peste autostrada A1 de lângă Ciorogârla. Acest pasaj se construiește pe lotul 3 al Autostrăzii A0 București Sud.

Operațiunea de montare a celor șase grinzi metalice, cu o greutate de 25 de tone fiecare, a început vineri dimineața și s-a finalizat sâmbătă după-amiază, după cum se poate vedea în imaginile disponibile aici. Următoarea operațiune este sudarea grinzilor și a structurii, planificată pentru următoarele 10-11 zile. După finalizare, pasajul peste A1 va cântări peste 540 de tone și va necesita 5 tone de vopsea de protecție, potrivit lui Bogdan Mezei, directorul de proiect al șantierului Aktor de pe L3 A0 Sud.

De asemenea, pentru construcție au fost necesari peste 10.000 metri liniari de cordon de sudură,





echivalent cu aproape întreaga lungime a plajei din Mamaia și Năvodari împreună.

Pentru această operațiune, traficul rutier a fost deviat pe Autostrada A1 București- Pitești la km. 18 pe bretelele laterale construite chiar pe marginea Autostrăzii A1, după cum a anunțat vineri CNAIR. Restricțiile de circulație sunt planificate să fie ridicate pe 26 aprilie.

În paralel, Aktor lucrează la toate cele 11 structuri, poduri și overpass-uri, montează grinzile metalice și la pasajul CFR, execută ultimele lucrări pentru terasamente, așterne stratul de BSC. Constructorul a început și lucrările de asfaltare. Peste 500 de muncitori și ingineri de toate specializările, cu aproximativ 270 de echipamente și mașini, precum: excavatoare, buldozere, macarale grele, betoniere, mașini de forat coloane pentru lucrări de fundare și autocamioane, lucrează

non-stop acolo, în peisajul plat din sud-vestul Bucureștiului, pe o fâșie de pământ și pietriș lungă de 18

și menține termenul de dare în trafic în septembrie 2024. Aktor România dezvoltă mai multe



km, astfel încât să puteți conduce la toamnă pe o autostradă ce va ocoli traficul sufocant din Capitală. În acest moment, constructorul grec

proiecte semnificative în țară, precum reabilitarea și modernizarea tronsonului de cale ferată Apața-Cața, parte a liniei de cale ferată Brașov-Sighișoara, în consorțiu cu Alstom și Arcada.

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



NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





CARE ESTE SITUAȚIA PE AUTOSTRĂZILE DIN ROMÂNIA?

România a trecut, anul acesta, de borna celor 1.000 de kilometri prin deschiderea unui nou ciot de pe Autostrada București. În acest moment, ochii sunt ațintiți pe câteva obiective importante.

Autostrada București. Anul acesta se vor mai deschide câteva zeci de kilometri și este posibil să se circule pe toată zona de sud. Probleme mari sunt între Autostrada 1 și DN1 unde lucrările nu au început.

Autostrada Sibiu - Pitești. Se lucrează pe toată lungimea cu speranța că, în 2027 se vor deschide toți cei puțin peste 100 de kilometri.

Autostrada Moldovei. Au constructor toți cei peste 300 de kilometri de autostradă.

Autostrada Comarnic - Brașov. Avem din nou tot felul de promisiuni, dar un termen realist este după 2030.

Drumul Expres Craiova - Pitești. Mai există un tronson ce trebuie deschis. Din păcate, regele autostrăzilor din România, UMB găfăie după ce a luat mai multe contracte decât poate duce. În prezent România are 1.016 kilometri de autostradă și 85 de kilometri de drum expres.

Autostrada București

O nouă bucată din Autostrada de Centură A0 a Capitalei, tronsonul sudic, a fost dată în circulație. Este vorba de aproape 6 km noi, la care se adaugă alții circa 6,3 km finalizați în decembrie, dar nefolosibili până acum. Astfel, șoferii au o legătură neîntreruptă pe autostradă, pe partea de sud a Capitalei, între DN6, DN5 și DN4. Inaugurarea vine, totuși, cu o întârziere de aproape jumătate de an față de termenul inițial de finalizare - octombrie 2023. Constructorul turc Alsim Alarko a dat în circulație luni, 15 aprilie, de la ora 14.00, o bucată de aproape 6 km de autostradă, parte din A0 Sud Lotul 1 (16,93km).

La aceștia se vor adăuga și cei circa 6,3 km de pe A0 Lotul 2 care fuseseră gata încă din decembrie anul trecut, dar care nu au putut fi deschiși traficului pentru că nu aveau o continuare gata. Astfel, deschiderea circulației s-a făcut pe un total de peste 12 kilometri din A0 Sud.

Practic, de acum șoferii au o legătură neîntreruptă între trei mari drumuri naționale: DN6 (spre Alexandria), DN5 (spre Giurgiu) și DN4 (spre Oltenița).

Când se va deschide complet?

Constructorul turc Alsim Alarko este cel care se ocupă de execuția a două loturi de pe Autostrada de Centură A0 a Capitalei. Mai exact este vorba de Lotul 1 (16,93 km, de la A2 la Jilava) și Lotul 2 (16,3 km, de la Jilava la DN6/Bragadiru). Lotul 2 practic a fost finalizat, iar pe 30 decembrie 2023 a fost deschisă porțiunea de aproape 10 km de la DN6 la DN5, dar restul de circa 6,3 km au rămas „muzeu”, neavând atunci o continuare pentru trafic. Restul A0 până la Autostrada Soarelui A2 va fi deschis în această vară, au precizat pentru presă surse apropiate proiectului. Mai exact, dacă antreprenorul turc va menține mobilizarea de pe șantier din ultima perioadă deschiderea traficului va avea loc în luna iulie pe final sau la început de august. Dacă, însă, ritmul lucrărilor pe șantier va încetini, atunci inaugurarea va fi împinsă spre luna septembrie sau chiar octombrie.

Loturile constructorului turc, în întârziere

Pe A0 Sud, Lotul 1 și Lotul 2 este construit de aceeași firmă, de turcii

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.





de la Alsim Alarko. Termenele oficiale erau de 12 luni proiectare și 30 de luni garanție.

Contractul pe Lotul 1 (16,93 km între A2/Cernica și Jilava) a fost semnat în august 2019, cu lucrări demarate în martie 2021. Pentru acest contract, termenul oficial de finalizare era octombrie 2023 (astfel apare trecut și pe documentul centralizator al CNAIR privind proiectele în derulare)

Contractul pe Lotul 2 (16,30 km între Jilava și Bragadiru/DN6) a fost semnat în martie 2019 și lucrările au demarat practic în august 2020. Acest tronson a fost finalizat și inaugurat parțial în decembrie 2023, iar termenul inițial de finalizare era mai 2023.

Autostrada de Centură Sud A0 - Lotul 2

Lungime: 16,3 km (CF 902 - DN6), două noduri rutiere - cu DN6 și DN5.
Cost: 751 mil. lei fără TVA
Constructor: Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret AS
Execuție începută în: august/octombrie 2020
Stadiu (aprilie 2024): 99%

Contract semnat pe 9 martie 2019/
Licitația începută în iulie 2017
Termen de finalizare: decembrie 2023 parțial (complet: aprilie 2024)

Autostrada de Centură Sud A0 - Lotul 1

Lungime: 17 km (A2 - CF 902), două noduri rutiere - cu DN4 și A2.
Cost: 830 mil lei fără TVA
Constructor: Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret AS
Execuție începută în: martie 2021
Stadiu (aprilie 2024): 89%
Contract semnat: august 2019/
Licitația începută în iulie 2017
Termen de finalizare: aprilie 2024 (parțial)/ iulie-august 2024 (complet)

Autostrada Moldovei

Autostrada A7, cunoscută și sub numele de Autostrada Moldovei, reprezintă o inițiativă crucială în dezvoltarea infrastructurii rutiere din România, în special pentru regiunea Moldovei, care încă nu beneficiază de conexiuni rapide cu restul țării prin autostrăzi.
Potrivit informațiilor furnizate de CNAIR, toate cele 13 tronsoane ale Autostrăzii A7, între Ploiești

și Pașcani, sunt în diverse stadii de execuție, iar conform Programului Național de Redresare și Reziliență (PNRR), finanțarea și implementarea acestora sunt planificate.

Astfel, se estimează că autostrada va fi operațională până la finalul anului viitor, permițând circulația fluentă cu o viteză de până la 130 km/h între București și Iași (Pașcani).

Ținând cont de progresul înregistrat până în prezent și de termenele contractuale stabilite, se pare că există încredere că proiectul va fi finalizat conform planului.

Termenele contractuale pentru deschiderea diferitelor tronsoane indică faptul că, între Ploiești și Pașcani, pe toți cei 319 km ai Autostrăzii Moldovei, circulația ar trebui să fie posibilă până la finalul anului 2025.

Astfel, se așteaptă cu nerăbdare finalizarea acestui proiect major de infrastructură rutieră, care va îmbunătăți semnificativ accesibilitatea și conectivitatea între diferitele regiuni ale țării, facilitând astfel dezvoltarea economică și



TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII

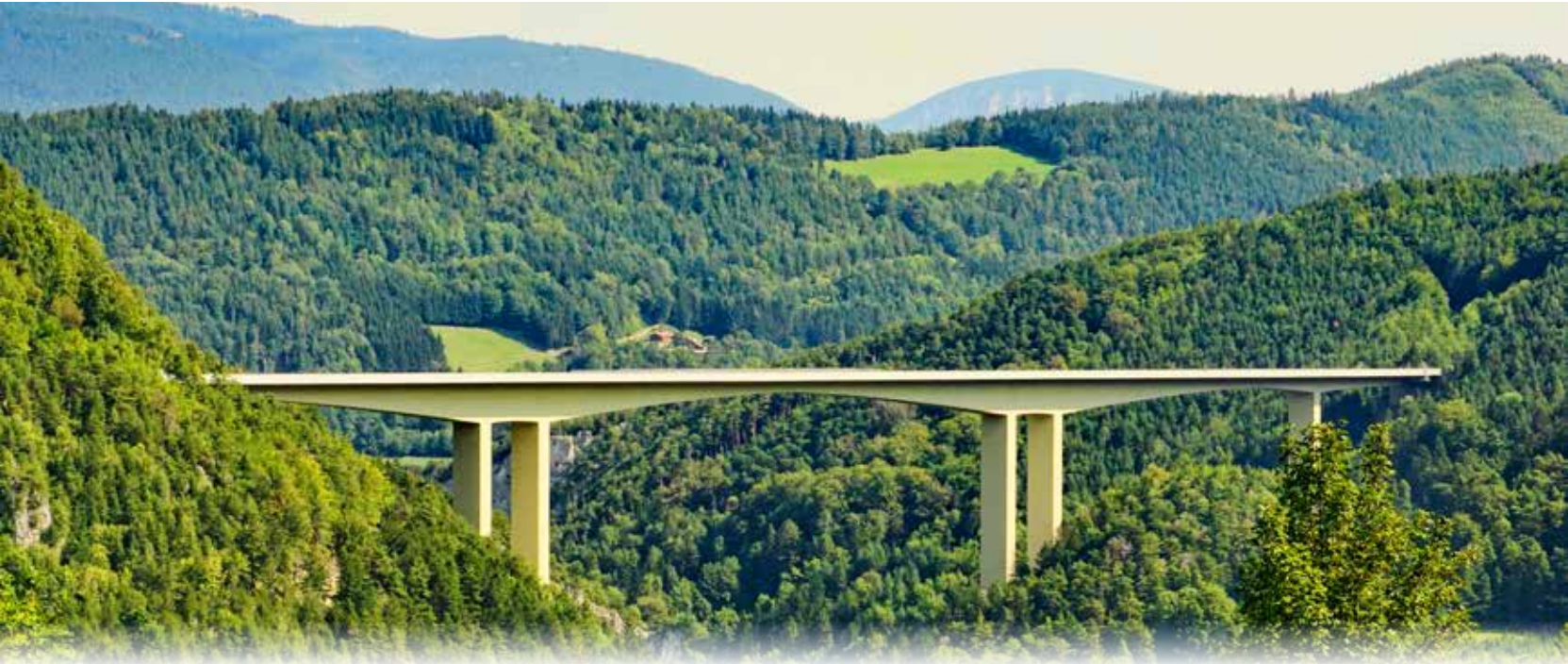


**IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA**



**MARIAN CIOCAZAN
NEDELCU,
DIRECTOR GENERAL
CONSTRUCȚII GENERALE
OLTENIA**

**DIN LUNA IANUARIE 2021
PE TIRMAGAZIN.RO
ȘI FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN**



socială a întregii țări.

Cum au fost împărțite tronsoanele

Autostrada Ploiești – Buzău (63,25 km)

Lotul 1 Dumbrava – Mizil (21 km)

Lotul 2 Mizil – Pietroasele (28,35 km)

Autostrada Buzău – Focșani (82,44 km)

Tronsonul 1 Buzău – Vadu Pașii (4,6 km)

Tronsonul 4 Mândrești Munteni – Focșani (10,94 km)

Autostrada A7 leagă mai multe orașe

Autostrada Ploiești – Buzău (63,25 km)

Lotul 3 Pietroasele – Municipiul Buzău (13,9 km)

Autostrada Buzău – Focșani (82,44 km)

Tronsonul 2 Vadu Pașii – Râmnicu Sărat (30,8 km)

Tronsonul 3 Râmnicu Sărat – Mândrești Munteni (36,1 km)

Autostrada Focșani – Bacău (95,9 km)

Lotul 1 Focșani – Domnești Târg (35,6 km)

Lotul 2 Domnești Târg – Răcăciuni (38,78 km)

Lotul 3 Răcăciuni – Bacău (21,52 km)

Autostrada Bacău – Pașcani (77,38 km)

Lotul 1 Săucești – Trifești (30,3 km)

Lotul 2 Trifești – Gherăești (18,99 km)

Lotul 3 Mircești – Pașcani (28,09 km)

Apar și poduri peste Prut

România și Republica Moldova vor fi legate noi poduri peste Prut, dintre care unul la nivel de autostradă.

Agenția Națională pentru Achiziții Publice a validat documentația de atribuire pentru elaborarea Studiilor de Fezabilitate.

Compania de Drumuri a deblocat licitația pentru proiectarea și construirea Podului peste Prut de la Ungheni între România și Republica Moldova, iar ofertele au putut să fie depuse până la 31 ianuarie 2024, a transmis vineri, 19 ianuarie, secretarul de stat în Ministerul Transporturilor, Ionel Scioșteanu. Podul peste Prut de la Ungheni (jud. Iași) face parte din proiectul Autostrăzii Unirii A 8 (sectorul Târgu Neamț-Iași-Ungheni) iar în ultimele 4 luni licitația a fost suspendată ca urmare a unor clarificări.

Procedura de licitație pentru primele trei poduri de mai jos a fost anulată anul trecut, iar acum s-a revizuit din punct de vedere economic valoarea estimată și a fost adăugat încă un pod, cel de la Răducăneni (RO) - Bărboieni (MD), după cum urmează:

Pod la nivel de autostradă

Podul de la Ungheni va fi construit de Ministerul Transporturilor/ CNAIR, iar în 2022, Comisia Europeană a aprobat o finanțare nerambursabilă de 16,5 milioane euro (82 milioane lei) prin Programul Mobilitate Militară „CEF-T-2022-MILMOB – CEF 2 Transport – Adaptarea rețelei rutiere TEN – T

la utilizarea duală civilă-apărare”. Pentru că secțiunea de Autostradă Târgu Neamț-Iași-Ungheni este mult întârziată în etapa de proiectare, legătura cu Podul rutier de la Ungheni va fi asigurată prin modernizarea unui Drum Județean. "A fost ridicată suspendarea licitației pentru construirea primului pod la nivel de autostradă care se va construi peste Prut, Ungheni (RO) -Ungheni (MD), pod care face parte din proiectul Autostrăzii A8 și care va avea și punct de trecere a frontierei. Noul termen pentru depunerea ofertelor a fost stabilit pentru 31 ianuarie. Durata contractului este de 24 luni, din care 6 luni pentru proiectare și 18 luni pentru execuție, iar sursa de finanțare este asigurată din fonduri europene nerambursabile." Lungimea podului va fi de 260 de metri, drumul de legătură va avea 1 kilometru, iar proiectul include și amenajarea noului punct de frontieră. Principalele caracteristici prevăzute sunt:

- 261,20 m lungime pod nou peste Prut;
- 2 benzi pe sens + trotuare;
- 13 m lățime pod nou (Etapa I) + 11,25 m (Etapa II);
- 8 m lățime parte carosabilă;
- 1 km lungime traseu;
- 4 x 3,75 m parte carosabilă drum de legătură;
- punct de control trecere frontieră, care va fi dotat cu parcuri pentru autovehicule mari, autoturisme și spații închise destinate verificării amănunțite a autoturismelor și tirurilor Va interconecta infrastructurile rutiere între ambele

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



state: Autostrada Târgu Mureș – Iași – Ungheni – frontiera de stat (pe teritoriul României) și Drumul național R1 Chișinău – Ungheni – frontiera cu România (pe teritoriul Republicii Moldova).

Alte poduri peste Prut care se vor construi: Stânca - Costești

Amplasamentul se va desfășura pe teritoriul județului Botoșani și al Raionului Rîșcani, la sud de actualul punct vamal, ce funcționează pe DN29E.

Bumbata - Leova

Amplasamentul va fi localizat în estul României, la nivelul județului Vaslui și în sud-vestul Republicii Moldova, la nivelul Raionului Leova.

Falcu - Leca

Amplasamentul viitorului obiectiv se va desfășura pe teritoriul județului Vaslui și al Raionului Cantemir.

Răducăneni - Bărboieni

Amplasamentul se află localizat în estul României, la nivelul județului Iași și în vestul Republicii Moldova, la nivelul Raionului Nisporeni.

Autostrada Sibiu - Pitești

Primul tronson finalizat de pe autostrada A1 Sibiu - Pitești a fost deschis tocmai în decembrie 2022,

iar următorul lot care a intrat în lucru - tronsonul Pitești-Curtea de Argeș - este „în continuare în cărți pentru 2024”, apreciază Asociația Pro Infrastructura.

„Pe cei 30,35 kilometri italienii de la WeBuild sunt mult devansați și avem șanse bune să circulăm, măcar parțial între nodurile Pitești/Bascov și Mănicești/ Vâlcele, în decembrie 2024, cu 9 luni înainte de termenul contractual, septembrie 2025”, transmite Pro Infrastructura care a filmat din dronă întreg lotul. Potrivit organizației, „inaugurarea anticipată în decembrie 2024 stă în câteva poduri critice de pe tronson”.

O nouă deschidere în 2024?

„La terasamente nu avem nicio emoție pentru finalul acestui an: pe cea mai mare parte a lotului avem balast stabilizat și chiar primul strat de asfalt, doar mici zone fiind mai în urmă.

Însă la structuri e altă poveste. Inaugurarea anticipată în decembrie 2024 stă în câteva poduri critice de pe tronson, în special cele cu deschideri pe tablă metalică, cum ar fi cel peste canalul Argeș de lângă Merișani, în sudul Lacului Vâlcele”, susține Asociația.

Pro Infrastructura amintește de

frecușurile dintre constructorul WeBuild și CNAIR „în legătură cu problemele de execuție de pe contractul podului suspendat de la Brăila”, tensiuni care ar putea întârzia finalizarea lucrărilor de pe A1 Sibiu - Pitești.

„Nu ne imaginăm că italienii vor avea chef să ne facă vreun favor când sunt la cuțite cu șefii din Transporturi, chiar dacă vor dori să-și strângă cât mai repede jucăriile și să se mute în apropiere pe Secțiunea 3, acolo unde au de tras minim 45 de luni, contractual, realist-optimist vreo 5-6 ani.

Una peste alta, așa cum am spus și în ianuarie în previziunile noastre rutiere din acest an, avem șanse 50/50 să circulăm pe A1 între Pitești și Curtea de Argeș în decembrie 2024. Cu siguranță balanța va înclina într-o parte sau alta în următoarele 3-4 luni”, transmite Pro Infrastructura.

N-ar strica dacă responsabilii CNAIR ar lansa urgent licitația de lucrări pe DN73C astfel încât să scoatem traficul de tranzit de pe DN7 și din localitățile înșirate între Pitești și Râmnicu Vâlcea. Contractul cu Astaldi pentru cei 30,35 km din A1 Pitești - Curtea de Argeș a fost semnat în mai 2020,



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



după aproape trei ani de licitații și contestații și, pentru circa 356 milioane de euro, presupune 12 luni pentru proiectare și 48 de luni pentru execuție.

Din ce se poate observa în randarea 3D a proiectului, realizată odată cu proiectul tehnic, autostrada care trece prin lunca râului Argeș și zona de protecție, precum și pe lângă lacurile de acumulare de pe traseu, iar corpul autostrăzii este ridicat pe toată lungimea sa. Practic, niciun drum nu supratraversează autostrada, ci trece pe sub ea.

Încă un capăt finalizat?

La cei circa 30 de kilometri de la Pitești la Curtea de Argeș lucrează încă din septembrie 2021 italienii de la WeBuild (n.r. fost Astaldi), iar în prezent, potrivit ultimelor informații centralizate de CESTRIN, stadiul fizic al lucrărilor a depășit 33%.

Termenul de execuție este de patru ani, astfel că finalizarea ar trebui să vină undeva în anul 2025.

„Într-adevăr, lotul nu este ușor. Are peste 30 de km și, deși nu traversează un relief accidentat, traseul croșetează prin zone mlăștinoase și/sau inundabile pe lângă acumulările de pe Argeș. Asta se traduce în terasamente (ramblee) foarte înalte, podețe fără număr și peste 5 kilometri de poduri și viaducte pe autostradă (nu socotim pasajele peste A1 și pe

cele din nodurile rutiere)”, detalia la un moment dat Asociația Pro Infrastructura.

Stadiul lucrărilor

Autostrada Sibiu - Pitești ar urma să aibă o lungime de peste 122 de km și este împărțită în 5 secțiuni, și va lega Centrul și Vestul României de rețeaua europeană de autostrăzi, fiind o parte importantă a Coridorului 4 Paneuropean.

Pe A1 Sibiu - Pitești s-a deschis traficul în decembrie 2022 pe Secțiunea 1 (13,17km de la Sibiu la Boița - constructor Porr).

În prezent se lucrează pe Secțiunea 5, pe cei 30 de km de la Pitești la Curtea de Argeș (constructor Astaldi). Aici constructorul a ajuns la un avans fizic de peste 63%.

Pe Secțiunea 4 Curtea de Argeș - Tigveni austrieccii de la PORR au început în forță lucrările la tronson și la tuneluri.

Pe Secțiunea 3 o asociere de constructori din Italia și România au semnat, în august 2022, contractul pentru cea mai scumpă licitație de autostradă lansată vreodată în România. Pe acest tronson constructorul se află, teoretic, în etapa de proiectare.

Pe Secțiunea 2, cea mai dificilă porțiune care trece prin Valea Oltului și presupune realizarea a șapte tuneluri, CNAIR a semnat, în luna februarie 2022, un contract

de 860 de milioane de euro cu o firmă din Turcia. Și aici, în prezent, constructorul este în perioada de proiectare, dar lucrările vor demara în acest an.

Autostrada spre munte, în deceniul viitor

Una dintre cele mai așteptate autostrăzi din România, Autostrada Ploiești – Brașov, nu va fi construită nici în 2030. Nici pe hârtie nu e gata, CNAIR abia a prelungit cu 500 de zile, până în ianuarie 2025, realizarea studiului de fezabilitate. Dar se știe că va fi cu taxă.

Contractul pentru documentația tehnică (studiu de fezabilitate și proiect tehnic) pentru Autostrada Ploiești - Brașov a fost semnat în februarie 2021, pentru o ofertă de 47 milioane lei și o durată de 42 de luni, din care primele 30 de luni (doi ani și jumătate) studiul de fezabilitate. Prin urmare, termenul de predare era septembrie 2024. Proiectantul Autostrăzii Ploiești-Brașov, Consitrans, a primit o prelungire, până la 15 ianuarie 2025 pentru predarea studiului de fezabilitate, dar anunță că nu mai poate suporta costurile din teren, costuri duble față de prețurile din oferta depusă în 2020.

Autostrada cu taxă

„Am un contract, este în derulare, facem tot ce se poate pentru a-l

VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



SEZONUL 03

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

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

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



finaliza. Este greu pentru că, în 2024, vorbim despre lucrări (studii geotehnice, arheologie etc.) cu o foarte mare întârziere, dar nu din cauza noastră, pe care Consitrans nu le poate suporta.

Astăzi sunt prețuri noi, niciunul dintre subcontractorii noștri nu lucrează cu prețurile din aprilie 2020, când am depus oferta. CNAIR a semnat un act adițional pentru prelungirea contractului cu 500 de zile.

Avem și un model de actualizare a prețurilor, dar astăzi, la 7,8 lei litrul de motorină, la 4500 de lei salariul minim pe economie în construcții... în 2020, când am făcut oferta salariul era 2200 lei, motorina era 5 lei și un pic, e o creștere de cel puțin 50% pe care nu știm cât o mai putem suporta.

De aceea, discuțiile sunt încă deschise cu subantreprenorii să vedem cum vom putea termina contractul", a declarat Petre Ene, directorul general adjunct al Consitrans.

Românul plătește

Ovidiu Barbier, un fost director general adjunct CNAIR, spune că este „for fun”, pentru schiori și distracție, iar în acest moment nu sunt identificate fonduri, nu are trafic greu suficient între București și Brașov și nu poate fi construită nici măcar în 2030, ultimul termen pe care l-a avansat, sâmbătă, 16

martie, ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu.

„Este autostradă for fun, absolut. Mergem la schi, mergem la plimbare... la distracție, facem turism.

Autostrada se va construi, dar nu în această etapă. Comisia Europeană nu finanțează autostrada Ploiești – Brașov”, a declarat inginerul Ovidiu Barbier.

Ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu, a declarat că „aproape sigur” viitoarea Autostradă Ploiești - Brașov va fi cu taxă. Evident, taxa va fi plătită de șoferi pe lângă rovineta obligatorie.

"Există o listă de proiecte, toate eligibile pe programe europene, toate, doar că n-ajung banii europeni. Care se termină vor avea finanțare.

Dacă se termină mai repede Pașcani-Suceava sau Pașcani-Siret, din acea sumă din banii europeni acea sumă va fi decontată. Toate aceste lucruri te duc până la 40 de miliarde, oricât am face noi, maxim. Diferența ca să ajungi la acea rețea decentă e de încă 30 de miliarde. Pentru aceste 30 de miliarde, poate Craiova – Severin – Caransebeș – Lugoj va fi pe PPP (...)

Comarnic – Brașov, (PPP, n.r.) poate fi o soluție. Dacă lucrurile vor înainta foarte repede, am dat exemplu sectorul de la Codlea, dacă semnăm anul acesta, și vom semna anul acesta contractul, va fi pe

bani europeni, nu va fi pe PPP”, a declarat Sorin Grindeanu, sâmbătă, 16 martie 2024.

Întrebat dacă autostrada Comarnic-Brașov va fi cu taxă în cazul în care va fi realizată prin PPP, ministrul a răspuns:

"Aproape sigur da. Scuzați-mă, am mers cu toții în Europa. În momentul în care vom ajunge totuși la un sistem cât de cât decent de autostrăzi în România, eu cred că va exista un sistem de vinieta, de taxe."

Drumul Expres Craiova - Pitești: UMB, repetent

Ultimul ciot de 32 km al Autostrăzii Ford ar trebui să fie gata în august 2024, conform contractului. UMB a reluat lucrul, după ce imagini filmate în februarie arătau șantierul pustiu, dar a ajuns cu lucrările abia la 48%, potrivit CNAIR.

Directorul CNAIR spune că „mobilizarea e bună”, dar și că stadiul lucrărilor e de 48% și că „trebuie deschis anul acesta”. Constructorul român (Spedition UMB) a reluat lucrările în șantier și a ajuns la un stadiu fizic de 48%. Tronsonul de 31,82 km (Colonești - Oarja), care va face legătura cu A1 (autostrada București - Pitești) trebuie deschis anul acesta (2024)", a anunțat Cristian Pistol, șeful CNAIR, sâmbătă, 14 aprilie 2024, într-o postare pe pagina sa de Facebook.



Asocierea SA&PE Construct SRL - Spedition UMB SRL - Tehnostrade SRL a câștigat licitația pentru Lotul 4 al DEX12 pentru 617.080.915,60 lei, fără TVA.

Contractul a fost semnat în august 2021, având termen de proiectare 12 luni și termen de execuție: 24 de luni. Deci, ar fi drumul ar fi trebuit să fie gata în august 2024.

La sfârșitul lunii februarie 2024, specialiștii Asociației Pro Infrastructură anunțau, după ce au filmat șantierul, că „UMB, șantier pustiu pe DEX12 (...) Ne așteptam ca mobilizarea să fie slabă, dar nici chiar așa: nu am găsit nici măcar un utilaj sau un singur muncitor al antreprenorului general, UMB! Am rămas surprinși să vedem că în teren erau doar câțiva angajați ai subcontractorilor care meșteureau la relocările de utilități”.

„Motivul este simplu și evident pentru oricine poate sta strâmb și gândi drept: așa cum tot explicăm public de un an de zile, capacitatea UMB este mult, mult sub ceea ce este necesar ca să poată duce în ritmul obișnuit toți cei 388 kilometri de autostradă și drum expres pe care-i are momentan în portofoliu la execuție.

Peste acest fapt absolut evident vine și decizia politică de a stabili, în anul electoral 2024, ca priorități pentru UMB Autostrada A7, ce și cât s-o putea, și Centura Timișoara”, a explicat Asociația Pro Infrastructură, la sfârșitul lui februarie.

Dorinel Umbrărescu este patronul firmelor care execută peste 440 de kilometri din autostrăzile aflate acum în lucru în țară și 58% din toată viitoarea infrastructură rutieră.

UMB Spedition a avut în 2022, de exemplu, o cifră de afaceri de 2.138.016.711 lei (427.600.000 euro) și a înregistrat un profit net de 137.865.546, adică de peste

27.500.000 euro, conform datelor raportate la Registrul Comerțului.



Coloana a cincea 5

Document exclusiv. Cum îngroapă Grindeanu Autostrada Moldovei

Sorin "Chaplin" Grindeanu, incompetent și miserupist, cum îl știm și cum se știe, a emis, la 27 martie 2024, un Ordin de Ministru prin care îngroapă patru autostrăzi și trei drumuri expres. Ministrul a brevetat încă odată binecunoscuta-i tehnologie "cum să faci să nu se facă". Prin Ordinul 872/27.03.2024, "Chaplin" a aprobat "Lista proiectelor de investiții care fac obiectul transferului de la Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - SA către Compania Națională de Investiții Rutiere - SA".

- Această listă cuprinde patru autostrăzi și două drumuri expres:
1. Autostrada Târgu Mureș-Târgu Neamț, Secțiunea II: Miercurea Nirajului-Leghin, km 22+000- km 181+195, județul Mureș, județul Harghita și județul Neamț;
 2. Autostrada Târgu Neamț-Iași-Ungheni;
 3. Autostrada Bacău-Brașov;

4. Autostrada Ploiești-Brașov;
 5. Drumul Expres Bacău-Piatra Neamț;
 6. Drumul Expres Focșani-Brăila;
 7. Drumul Expres Filași-Târgu Jiu.
- Potrivit Ordinului, CNAIR trebuie să încheie cu CNIR, în termen de 90 de zile, un "protocol de predare-preluare a proiectelor de investiții care fac obiectul transferului". Documentul mai prevede și faptul că, în cazul proiectelor de investiții pentru care a fost demarată procedura de achiziție publică, protocolul de predare-preluare între CNAIR și CNIR se încheie "în termen de 30 de zile de la data finalizării procedurii de achiziție publică".
- Cu alte cuvinte, "grindeanu" a luat de la disfuncționala CNAIR cele mai complicate lucrări de infrastructură rutieră și le-a încredințat CNIR, adică unei companii superbe, dar care lipsește cu desăvârșire. Gabriel Budescu, fost directorul adjunct al CNAIR, a fost votat, luni, 25 martie 2024, în funcția de director general al Companiei Naționale de Investiții Rutiere



(CNIR), el urmând să ocupe această funcție în următorii trei ani. Dar, în afară de membrii AGA, membrii CA și vreo doi-trei angajați pe șpăgi, CNIR nu are absolut

Ministrul Sorin "Chaplin" Grindeanu a luat patru autostrăzi și trei drumuri expres de la CNAIR-ul condus de Cristian "Piștol Gol" Pistol și le-a dat la fantomatica CNIR, adică proaspăt numitului director general Gabriel "N-ați-avut-noroc-în-viață" Budescu, ca să le bage în "adormire".



nimic. Este o fantomă! Singurele lucruri concrete de la CNIR sunt salariile babane, plătite de ani de zile unor indivizi pentru care și tăiatul de frunze la câini este un efort prea mare.

Interesant este faptul că "Chaplin" a ocolit cu mare îndemânare "potecile" pe care se întoarce acasă, la țară la Buzău, "dă la" Capitală, șeful său, Marcelică "Covrigaru" Ciolacu. "Drumșoarele" marelui boss rămân în continuare "sub protecția" CNAIR.

Dar dacă ați sperat să mergeți vreodată la Poiana Brașov pe autostradă, puneți-vă pofta în cui! A făcut Chaplin ce a făcut, să nu se întâmpale asta!

Practic, Grindeanu i-a luat pietrele de moară de pe picioare șefului CNAIR, Cristian "Piștol Gol" Pistol. Piștolețul nu a fost în stare să facă aceste proiecte la CNAIR. Le "lălăie" de doi ani și jumătate!

Însă, prin acest Ordin, Chaplin le-a îngropat definitiv și i-a scăpat și pe Piștoleț de rușine. Că, deh, vrea omul un loc cald în "Parlament"! Că d-aia e alianță, să se dea, să ajungă la toată lumea!

După ce s-a scremut sub bagheta fostului ministru userist Cătălin "Rimaru" Drulă în CA-ul de la CNIR, luni de zile, în care nu s-a mișcat nicio muscă, Gabriel Budescu a fost reșapat de Grindeanu ca director general. Ca să țină mult și bine la "dospi" autostrăzile și drumurile expres!

În loc de concluzie: Acesta este blestemul CNIR- a fost născut mort, se dă talent și se vrea speranță!

Mega-frauda AST

După mai multe materiale de presă și un dosar la DIICOT, Cristian Pistol, zis "Piștol Gol", directorul general al CNAIR s-a speriat de moarte. El și-a anunțat toți cunoscuții că va candida în toamnă pentru un post de senator din partea PNL și nu mai vrea scandaluri legate de corupția din Compania Națională de Infrastructură Rutieră (CNAIR).

De aceea, atunci când a ieșit la

lumină uriașa fraudă din interiorul Companiei de Drumuri legată de Autorizațiile Speciale de Transport (AST), Pistol a decis imediat, la finalul anului 2023, înființarea unei comisii care să investigheze mega-infracțiunea săvârșită de un grup organizat din interiorul instituției pe care o conduce.

TIR Magazin a intrat în posesia unui document exploziv, întocmit de această comisie, la data de 15 martie 2024, și vi-l prezintă în exclusivitate.

În loc de concluzie: Pentru a-i scuti pe Sorin "Chaplin" Grindeanu și Cristian "Piștol Gol" Pistol de cheltuieli, le-am făcut noi "pro bono" un afiș electoral, care poate fi folosit la toate cele patru rânduri de alegeri din acest an!

Modus operandi

Pentru a înțelege mai bine ițele mega-fraudei AST, este important să descriem modul de operare al grupului infracțional organizat, cu membri din interiorul dar și din afara CNAIR.

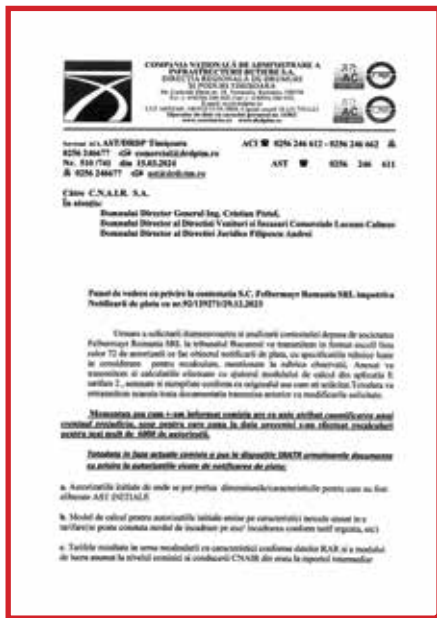
De exemplu, o firmă dorește să transporte o macara de la București la Constanța. Legal, firma trebuie să depună o cerere la CNAIR pentru a face acest transport. În urma acestei cereri, firmei i se face o notă de calcul, potrivit configurației de axe și a masei de gabarit (greutatea) a transportului. În cazul în care un transport agabaritic depășește 80



de tone, firma care îl face trebuie să plătească pentru realizarea unui proiect de drum, eliberat de CNAIR. Un astfel de proiect, în funcție de distanță și greutate, poate costa de la 5.000 la 35.000 de euro.

De conveniență cu niște angajați corupți ai CNAIR, cei de la mai multe firme de transporturi agabaritice au găsit modalități de a plăti mult mai puțin decât ar fi fost legal pentru aceste operațiuni. În acest moment, se practică două moduri de operare infracționale. Într-o primă variantă, se întocmesc toate documentele legale, cum ar fi proiectul de drum, dar se declară un traseu mult mai scurt decât cel real, pentru a plăti niște sume modice. De exemplu, în cazul unui transport agabaritic care intră în țară pe la Nădlac, se trece în documente (pe nota de calcul) destinația Arad, deși destinația reală a transportului este Constanța.





Un traseu mai scurt pe drumurile naționale înseamnă un cost mai mic pentru firma de transporturi agabaritice. În cea de-a doua variantă, transportatorul este învățat de angajații corupți ai CNAIR ce dimensiuni ale transportului agabaritic trebuie să treacă în fals în documente pentru a nu fi nevoie să plătească pentru un proiect de drum. De exemplu, în solicitarea firmei către CNAIR se trec o greutate și o lungime mai mici ale transportului. De asemenea, se trec în solicitare distanțe mai mici între axele capului tractor și

ale semiremorcii decât cele reale, adică cele care apar în certificatele de înmatriculare emise de Registrul Auto Român (RAR).

În loc de concluzie: La aceste transporturi, pentru a se plăti mai puțin "pe masă", se dau o parte din bani "pe sub masă"!

Angajați CNAIR în "delirium tremens"

Când mega-frauda AST a început să iasă la iveală, o serie de șefi din CNAIR au intrat în fibrilații. Probabil cel mai agitat este în acest moment Lucian Calmuș, directorul Direcției Venituri și Încasări Comerciale din CNAIR, urmat de "mâna lui dreaptă", Minodor Stoica, șeful Serviciului Autorizații din Companie. De asemenea, a început să bolborosească singură, în timp ce merge pe holuri, și Geanina Boitan, director adjunct la Direcția Venituri și Încasări Comerciale. Ea este fosta concubină a deputatului PSD de Giurgiu Marian Mina, zis "Scheletu", finul fostului baron pușcăriaș de Giurgiu, Nicolae Bădălu.

Tot mai vineție la față este și Lili Piele, șefa Departamentului Venituri de la Direcția Regională de Drumuri și Poduri (DRDP) București, care se ocupă cu aceste documente. Acești șefi, aflați în "delirium tremens", au încercat să blocheze orice tentativă de a scoate adevărul la lumină. Dar, la finalul anului 2023, directorul general Cristian Pistol a dat o decizie pentru constituirea unei comisii, conduse de Cosmin Cîrdu, șef Serviciu ACI/AST la DRDP Timișoara.

Comisia a verificat un mare număr dintre Autorizațiile Speciale de Transport (AST) emise și a constatat diferențele uriașe între sumele care care fi trebuit să fie plătite și cele pe care firmele le-au plătit în realitate. Oamenii conduși de Cosmin Cîrdu Comisia nu și-au încheiat încă toate verificările, dar surse din CNAIR vorbesc în acest moment despre fraudarea banului public cu sume uriașe.

În cazul firmei ilfovene Felbermayr,

la peste 1200 AST-uri verificate s-a ajuns, potrivit documentului de mai jos, la o diferență de peste 3 milioane de euro.

Comisia a analizat până acum doar transporturile agabaritice de la DRDP București și DRDP Timișoara. În cazul cazului în care verificările s-ar extinde și la celelalte Direcții Regionale, este cert că prejudiciul la care se va ajunge va fi mult mai mare, de ordinul zecilor de milioane de euro.

Mai multe firme au contestat în instanță rapoartele făcute de comisie, care le-a calculat retroactiv sume uriașe pentru transporturile agabaritice făcute în ultimii doi ani. Vă prezentăm în continuare, în exclusivitate, raportul nr. 510/741 din 15.03.2024, făcut de comisia de verificare a AST-urilor și adresat conducerii CNAIR, intitulat "Punct de vedere cu privire la contestația SC Felbermayr Romania SRL împotriva notificării de plată cu nr.92/129271/29.12.2023".

"Totodată, în urma centralizării parțiale a unui număr de 1233 autorizații recalculat din totalul de 1306 valide, operatorul (n.red., Felbermayr) a adus societății noastre (n.red., CNAIR) un POSIBIL PREJUDICIU ÎN VALOARE DE 3.045.454,32 EURO", se spune raportul comisiei de verificare a AST-urilor.

În loc de concluzie: Sursele noastre susțin că, în cazul firmei Deme Macarale din Oradea, la peste 3500 AST-uri verificate, diferența ar fi de vreo 5.200.000 de euro!

Genul programului: PAMFLET!

Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare. Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne sprijină cu informații de calitate premium. Îi rugăm pe toți cei care vor să ne trimită informații, documente, fotografii sau videoclipuri să ne contacteze prin e-mail la adresa: director@tirmagazin.ro.

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



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

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



NOILE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU TRANSPORT REGIONAL DISPONIBILE ACUM ÎN ROMÂNIA



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

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

SCANIA