

INVESTIGATORUL'S



**UNTRR: TIMPI DE AȘTEPTARE
LA FRONTIERE PAG.04
CRESCUȚI ÎNGRIJORĂTOR**



DECEMBRIE 2023
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



**GEORGE NIȚĂ,
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN
PG.08**



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

Sumar



07 CLAUDIA IORDACHE,
CEO, MHS TRUCK &
BUS: "VA SUBVENȚIONA
STATUL ACHIZIȚIA
DE AUTOVEHICULE
COMERCIALE
ELECTRICE?"



10 SCANIA. 7 MITURI
DESPRE CAMIOANELE
ELECTRICE



12 NOUL IVECO DAILY:
MAI PUTERNIC, 100%
CONECTAT ȘI MAI BUN
PENTRU ȘOFERI



18 VOLVO - CAMIOANE
ELECTRICE ACTUALIZATE,
PROIECTATE PENTRU
TRANSPORTURI CU ZERO
EMISII



UNTRR: TIMPII DE AȘTEPTARE LA FRONTIERELE ROMÂNIEI AU CRESCUT ÎNGRIJORĂTOR

Camioanele așteaptă 36 ore pentru a intra în România din Bulgaria, peste 5 zile pentru a intra din Moldova și până la 11 zile pentru a intra din Ucraina.

"Timpii mari de așteptare a camioanelor la frontierele României blochează activitatea transportatorilor români și perturbă economia națională Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR atenționează că timpii de așteptare la frontierele României au crescut îngrijorător și s-au creat cozi de camioane de până la 20 km care blochează activitatea transportatorilor români în prag de sărbători, generând întâzieri în livrarea alimentelor, produselor și mărfurilor care afectează clienții, cetățenii și întreaga economie. La intrarea în România, transportatorii sunt forțați să aștepte zile și ore în șir pentru a putea trece frontiera, timp în care șoferii români

nu au acces la facilități de hrană și instalații sanitare adecvate:

- Peste 11 zile așteptare pentru transportatorii români care vin dinspre Ucraina
- 5-7 zile așteptare pentru transportatorii români care vin dinspre Moldova
- 36 de ore pentru transportatorii români care vin dinspre Bulgaria la trecerea unei frontiere interne a UE, pentru că lucrările la podul prieteniei Giurgiu/ Ruse sunt limitate cu strictețe la 8 ore zilnic, deși se intervine la structura metalică, ceea ce ar permite derularea lucrărilor în trei schimburi pentru finalizarea cât mai rapidă, iar transportatorii români sunt obligați să folosească parcare discriminatorie de la Ruse care gestionează sistemul de coadă

virtuală pentru trecerea frontierei. Dacă astăzi România ar fi fost în spațiul Schengen, s-ar fi eliminat mai multe probleme și timpii de așteptare a transportatorilor români la frontierele interne s-ar reduce semnificativ, iar dacă autoritățile vamale ar acorda prioritate camioanelor cu documente vamale procesate – TIR/TIR-EPD la frontierele externe UE, așa cum UNTRR a solicitat în repetate rânduri, numărul zilnic de camioane care pot trece frontiera României cu Ucraina și Republica Moldova poate crește de 2-3 ori în 24 de ore. În ultimii ani, UNTRR a solicitat constant Guvernului României măsuri urgente pentru reducerea timpilor foarte mari de așteptare la frontiere, semnalizând faptul că



sunt frecvent cozi kilometrice atât la frontierele interne UE, precum Giurgiu, Borș, Nădlac (România nefiind în spațiul Schengen), precum și la frontierele externe UE, precum Siret-Porubne (infrastructură învechită). În lipsa unor măsuri prioritare din partea autorităților române, problema timpilor mari de așteptare la frontiere s-a agravat, perturbând semnificativ operațiunile internaționale ale transportatorilor români. UNTRR solicită intervenții urgente și coordonate ale autorităților române pentru reducerea timpilor foarte mari de așteptare la frontierele României cu țările vecine, care afectează în prezent activitatea transportatorilor rutieri și perturbă funcționarea tuturor sectoarelor economice deservite de transportatori:

1. UNTRR face apel la intervenția urgentă a Ministerului Afacerilor Interne – MAI pentru fluidizarea traficului de frontieră prin implementarea fără întârziere a măsurilor solicitate constant în ultimii ani:

- Acordarea de prioritate la frontierele externe UE ale României pentru camioanele cu documente vamale procesate – TIR/TIR EPD care determină reducerea la minimum a sarcinilor administrative pentru transportatori și autoritățile vamale. Sistemul TIR oferă o soluție imediată pentru facilitarea trecerii frontierei României cu Ucraina și Rep. Moldova, fiind demonstrat faptul că utilizarea TIR reduce timpii de transport cu până la 80%, facilitându-se trecerea mai rapidă a frontierei și astfel mărirea capacității de procesare a autorităților vamale. Pentru deblocarea urgentă a transportatorilor rutieri români care așteaptă la acest moment până la 11 zile să intre în țară la frontierele României cu Ucraina și Moldova, UNTRR solicită să se acorde prioritate autovehiculelor care utilizează sistemul TIR și care au trimis predeclarații electronice TIR-EPD.

- Utilizarea dedicată a unor puncte de trecere a frontierei strict pentru camioane cu documente procesate vamal TIR/tranzit și camioane goale, care ar putea duce la creșterea capacității actuale de trecere

a frontierei. Pentru frontiera cu Ucraina, UNTRR a identificat două puncte de trecere a frontierei care pot fi dedicate pentru transport TIR/ TIR-EPD: Vama Vicovul de Sus- Krasnoilsk (UA), pentru frontiera cu Rep. Moldova Bumbăta-Leova (MD).

- Modernizare infrastructurii la punctele de trecere a frontierelor cu țările UE și non-UE pentru creșterea fluxului și fluidizarea traficului, prin extinderea numărului de benzi de control pentru fiecare sens de circulație și

Podgorica

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

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

Preferenții transporturilor agabaritice.



realizarea unor spații de parcare corespunzătoare

- Dimensionarea corectă a personalului vamal și a procedurilor de lucru. Transportatorii rutieri se plâng că personalul vamal nu lucrează în intervalul orar 07.00-10.00 dimineața și nici în intervalul 19.00-20.00 seara și că se așteaptă cu orele pentru prelucrarea documentelor vamale, timp care se adaugă la zilele de așteptare pentru trecerea frontierei. În lipsa unui personal suficient și bine instruit și a unor proceduri de lucru adecvate, dacă se pierde mult timp la trecerea frontierelor, dacă procedurile nu sunt armonizate și dacă toate acestea pot duce și la plăți neoficiale – atunci transporturile sunt întârziate și economia este penalizată.

- Măsuri urgente de coordonare instituțională atât națională, cât și transfrontalieră pentru reducerea timpilor de așteptare în frontiere și fluidizarea traficului.

2.UNTRR face apel la intervenția imediată a Ministerului Afacerilor Externe - MAE și a Eurodeputaților români pentru eliminarea discriminării

transportatorilor rutieri români din parcurile de camioane de la Ruse, cu atât mai mult cu cât pe surse se pare că același investitor va realiza o parcare similară la Vidin. La RUSE situația s-a înrăutățit, timpul de așteptare a crescut la peste 36 ore pentru camioane, pentru a trece o frontieră internă a UE, din care 3 ore pentru a intra în parcurile obligatorii, 26-30 ore așteptare în parcuri, 5-6 ore în coadă pentru a trece frontiera, iar vara și timpii de așteptare sunt de 2-3 zile pentru camioane. În ciuda tuturor intervențiilor realizate la nivel bilateral și european, continuă discriminarea transportatorilor rutieri români la Ruse, unde firmele de transport din România **PLĂTESC ÎN CONTINUARE 25 EURO FAȚĂ DE TRANSPORTATORII BULGARI CARE PLĂTESC 7 EURO**. Dacă MAE și România sunt în imposibilitatea tranșării unor astfel de aspecte, solicităm MAE și Eurodeputaților români **SĂ CONSIDERE DECUPLAREA DE IPOCRIZIA BULGARIEI** în aderarea la Schengen, având în vedere că acțiunile întreprinse de autoritățile bulgare sunt în flagrantă contradicție cu discursul lor public pentru aderarea la Schengen.

Reamintim că industria transporturilor rutiere are o contribuție semnificativă la Produsul Intern Brut (PIB) al României, fiind principala modalitate de transport utilizată pentru exporturile realizate din țara noastră. Industria transporturilor rutiere este cel mai mare exportator de servicii al României, cu 7,66 miliarde euro în 2022 și peste 22,3 miliarde euro contribuție la exportul de servicii în ultimii 4 ani. Orice blocaj al activității de transport rutier afectează buna funcționare a economiei românești în ansamblu. Reducerea urgentă a timpilor de așteptare la frontiere este importantă pentru transportatorii rutieri români și pentru toți agenții economici din România - importatorii și exportatorii în special, și implicit pentru consumatorii finali. UNTRR solicită Guvernului României intensificarea acțiunilor pentru integrarea României în spațiul Schengen cât mai curând posibil și reducerea poverii administrative la punctele de trecere a frontierelor, prin utilizarea sistemului TIR pe relațiile cu țările non-UE.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 08 decembrie 2023.



CLAUDIA IORDACHE, CEO, MHS TRUCK & BUS: "VA SUBVENȚIONA STATUL ACHIZIȚIA DE AUTOVEHICULE COMERCIALE ELECTRICE?"

Claudia Iordache, Managing Director & CEO, MHS Truck & Bus Group, a lansat o serie de întrebări în cadrul Forumului Mobilității Sustenabile, un eveniment organizat de Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile (APIA), pe 07 decembrie 2023, la București.

"Astăzi vorbesc în calitate de membru în Comitetul director al APIA, eu fiind CEO al distribuitorului MAN în România.

Voi concluziona, pentru că tot suntem la final și este crucial să punem câteva întrebări: Este statul român pregătit să investească în infrastructura de încărcare? Există un plan care să includă costurile detaliate? Antevorbitorii noștri ne-au arătat că da, sunt fonduri și probabil că viitorul va arăta foarte bine. Va subvenționa statul achiziția de autovehicule comerciale electrice?

Este o mare întrebare. Trebuie să ne unim forțele în cadrul APIA și să mergem și să ne susținem cauzele. Sunt instituțiile financiare pregătite să finanțeze achiziția vehiculelor comerciale electrice și în ce condiții - ca durată de timp și cu ce dobândă? Pentru că, în cazul camioanelor electrice, încă nu știm ce valoare reziduală vor avea și care va fi durata de viață a acestora? Va fi durata bateriei sau, probabil, va fi o durată mai lungă în cazul în care bateria se schimbă? Sunt rețelele de service pregătite

să gestioneze noile tehnologii și au personal potrivit pentru a repara și întreține vehiculele electrice? Aici cred că avem foarte mult de investit. Cum pot echipele de vânzări să ofere un sprijin real clienților în a alege soluțiile potrivite nevoilor lor? Și aici consider că avem de investit în traininguri, în aceea ce privește forța de vânzări.

Închei, lăsând aceste întrebări. Mulțumesc.", a spus Claudia Iordache, Managing Director & CEO, MHS Truck & Bus Group.

MAN INDIVIDUAL LION S

Simply my truck.





STAREA TRANSPORTURILOR, CU GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

George Niță, directorul general al firmei de transport Holleman, revine cu o nouă analiză a stării transporturilor rutiere din România și Uniunea Europeană.

El răspunde întrebărilor adresate de către jurnaliștii TIR Magazin, în legătură cu cele mai presante probleme ale transportului rutier românesc în acest moment.

Transportatorii polonezi și, mai nou, cei slovaci au instituit blocaje la frontierele cu Ucraina. Ei acuză firmele de transport ucrainene de concurență neloială. Credeți că și companiile de transport românești ar trebui să reacționeze la fel?

E dificil de răspuns. Ucrainenii sunt într-o situație dificilă și probabil de aceea comunitatea europeană s-a gândit la ei, să aibă anumite facilități. Practic, trebuie să ne

gândim că piața care s-a deschis cu Ucraina înainte nu a fost. Ei vin în România în porturi și în alte locații să facă transport de mărfuri și întrebarea ar fi: sunt șoferii noștri de acord să se ducă într-o țară aflată în război, unde e legea marțială, și să stea o săptămână în graniță, la dus și o săptămână, la întors?! Eu cred că pot eventual plăti utilizarea drumurilor pe intern și ar trebui să fie la nivel. Au cheltuielile lor și e treaba lor.

Potrivit IRU, până în anul 2028, Europa ar putea ajunge la un deficit de șapte milioane de șoferi de camion. Se adâncește și în România criza de șoferi profesioniști? Se adâncește pentru că șoferii pregătiți în România pleacă să

muncească pe alte meleaguri. Ar fi două soluții. Una, să avem condiții de trai mai bune în țară, un sistem de sănătate mai adecvat, educația pusă la punct. Și atunci ar fi mai simplu pentru oameni să stea aici. Pentru că de câștigat ei câștigă destul de bine. Ar fi cealaltă soluție, să încurajăm aducerea șoferilor de pe alte meleaguri, îndepărtate, cu examinare în engleză, cu atestate în engleză. S-ar potrivi lucrurile. Sunt șoferi la nivel internațional și e normal să știe o limbă de circulație internațională, engleză, să își ia atestatele și să conducă pentru noi. Aud și în presă că sunt încurajați muncitorii străini să vină în țară pentru că plătesc taxe. Și atunci toată lumea e fericită.

Sunt transporturile românești

afectate de inflație și de scăderea consumului din Europa?

Sunt volume în scădere. Știm că Germania are mai puține volume. Iar noi, având Germania partener principal simțim în general valul negativ și atunci totul se duce într-o scădere a prețurilor. Transportatorii se orientează să meargă pe volume mai mari, prețuri mai mici, cum încercăm și noi în ultimul timp și se adaptează la piață. Întotdeauna transportatorii s-au adaptat la nevoi. Sunt vremuri mai bune, mai rele. Înțeleg că se oprește această tendiță și reîncepe un curs mai bun al economiei în Germania și în Europa în general, așa că trebuie să fim optimiști.

Cum credeți că vor fi afectate transporturile rutiere românești în anul electoral 2024, în care vom avea alegeri locale, parlamentare, europarlamentare și prezidențiale?

Nu ar trebui să ne afecteze prea tare aceste alegeri. Politicienii își văd de treaba lor, noi ne vedem de treaba noastră. Dimpotrivă, ar trebui să se facă drumuri mai multe în preajma alegerilor, să se inaugureze noi tronsoane de autostrăzi și pentru asta noi trebuie să transportăm anumite elemente pentru aceste

obiective.

Ne afectează pe noi la transporturi agabaritice pentru că viitorii aleși își pun banerele de-a curmezișul străzilor și nu mai avem loc să trecem de banere. Îi rugăm pe domnii primari și pe alți candidați să le pună mai sus.



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. 7 MITURI DESPRE CAMIOANELE ELECTRICE

În ultimii ani, camioanele electrice au devenit subiectul unei atenții tot mai mari în lumea transporturilor. Odată cu această evoluție, au apărut și numeroase mituri și idei preconcepute care înconjoară această inovație tehnologică.

Prin dezvoltarea lor, camioanele electrice au devenit subiectul unor discuții încărcate de mituri care, adesea, necesită o clarificare și o privire critică.

Mitul #1: Camioanele electrice au o autonomie limitată

Progresele semnificative în tehnologia bateriilor extind continuu gama de camioane electrice, iar cel mai recent camion electric de generația a treia de la Scania are o autonomie de până la 400 km, cu o greutate brută a semiremorcii de 40 de tone.

Mitul #2: Nu există suficiente stații de încărcare

Contrar presupunerilor multor oameni, încărcarea publică nu este singura soluție pentru electrificarea transportului.

„Conform analizelor noastre de transport, o mare parte din necesarul de energie pentru camioanele electrice poate fi acoperită prin încărcare

la depozit. Între 55 și 80 la sută din nevoile de încărcare, în funcție de nevoi”, explică Johan Björkegren, Head of Charging Product Management în cadrul Scania. Pe termen lung, electrificarea cu succes a transporturilor grele pe distanțe lungi depinde de o infrastructură publică cuprinzătoare de încărcare.

Un exemplu concludent pentru regiunea noastră este faptul că, în ultimii 5 ani, Scania Black Sea Unit, formată din România și Bulgaria, a vândut peste 340 de unități CNG, la nivel de Business Unit, pentru diverse aplicații.

În acești ani clienții au fost mulțumiți, iar feedback-ul a fost unul pozitiv: unitățile funcționează, eficientizează costurile business-urilor și dau randament.

Mitul #3: Camioanele electrice sunt prea scumpe

În timp ce camioanele electrice costă mai mult în avans decât vehiculele convenționale, analizele

costului total de proprietate dezvăluie beneficiile și rezultatele lor economice pe termen lung.

În unele cazuri, prețurile la energie electrică sunt mai competitive decât motorina. Și diverse stimulente, subvenții și reduceri fiscale în multe regiuni contribuie, de asemenea, la a face tranziția către flotele electrice mai viabilă financiar.

„Concluzia noastră este că pare posibilă electrificarea acestui tip de vehicul într-un mod rentabil”, raportează Johannes Karlsson, Doctoral student in Automatic Control Engineering la Chalmers.

Mitul #4: Mediul de lucru pentru șofer este mai rău

„Iarna, este prea frig. Vara este prea cald” - aceasta a fost o concepție greșită comună despre mediul șoferului în camioanele electrice când au început să sosească. Cert este că sistemul de climatizare dintr-un camion electric Scania funcționează la fel de bine ca în cele cu motor cu ardere. O altă caracteristică pe care



șoferii care au început să conducă camioanele electrice o apreciază de obicei pentru cât este de silențioasă.

Mitul #5: Încărcarea durează prea mult

În ciuda dimensiunilor și performanțelor lor, bateriile de camioane pot fi încărcate destul de rapid și cu planificare, în pauzele normale din ziua de lucru. Nu numai atât, vă puteți încărca parțial bateriile pentru a acoperi distanța specifică pe care trebuie să călătoriți.

„Este de fapt un mit că trebuie să încarci întotdeauna până la 100%”, spune Johan Björkegren. „Lucrul important este să încărcați suficient pentru a vă îndeplini sarcina de transport, până la următoarea oprire planificată. Și, din moment ce vehiculul tău ajunge rareori la stația de încărcare complet goală, ar fi o situație foarte neobișnuită să trebuiască să treci printr-un întreg ciclu de încărcare.”

În loc să vorbească despre timpul de încărcare a bateriei unui camion de la 0 la 100 la sută, Björkegren vrea să evidențieze termenul „autonomie adăugată”: câți kilometri de autonomie puteți adăuga

camionului într-un anumit timp. „Pentru cel mai nou model de camion electric, am reușit să creștem viteza de încărcare până la 300 km de autonomie suplimentară pe oră pentru un transport tipic”, spune el.

Și o tehnologie nouă și chiar mai rapidă de încărcare este chiar după colț. Scania pilotează în prezent următoarea generație de tehnologie de încărcare cu megawați, MCS, care va reduce timpul de încărcare la jumătate pentru vehiculele grele.

Mitul #6: Electrificarea nu are loc încă – putem aștepta

Reglementări privind emisiile; obiective de sustenabilitate; transportatori care cer transport fără combustibili fosili; subvenții; scutire de impozit; orașe care necesită camioane silențioase pentru livrările pe timp de noapte; dezvoltare tehnologică rapidă. Toți acești factori se combină pentru a accelera procesul de electrificare a transportului greu.

„Schimbarea va veni rapid și, în multe situații, este deja aici”, spune Kristoffer Nyberg. „Recomandarea noastră către clienții noștri este să înceapă imediat călătoria lor în

domeniul mobilității electrice.”

Mitul #7: Impactul asupra mediului este mai mare

Sunt camioanele electrice cu adevărat mai ecologice decât omoloagele lor cu motoare cu ardere, dacă te uiți la minerit de materiale și la fabricarea bateriilor? Un studiu Scania care cercetează întregul ciclu de viață al vehiculului, de la extracția materiilor prime până la recuperarea vehiculului, a constatat că producerea unui vehicul electric cu baterii implică un impact pozitiv mai mare asupra mediului, datorită producției de celule de baterie consumatoare de energie.

Dar, în general, impactul total al ciclului de viață asupra schimbărilor climatice arată un potențial de reducere dramatic pentru BEV, datorită impactului mult mai scăzut în faza de utilizare. Toate faptele și cifrele din raport sunt verificate de terți de către IVL Institutul Suedez de Cercetare a Mediului.

Alimentarea vehiculului cu electricitate verde va folosi pe deplin potențialul de energie curată al BEV.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





NOUL IVECO DAILY: MAI PUTERNIC, 100% CONECTAT ȘI MAI BUN PENTRU ȘOFERI

- Partea superioară a bordului, pregătită pentru integrarea accesoriilor, este concepută special pentru a-i oferi șoferului confortul suprem, o nouă interfață om-mașină (HMI) cu instrumentar de bord digital complet configurabil de 10.25 inch și o nouă ofertă de infotainment.
- Îmbunătățiri dedicate misiunii, cum ar fi Keyless Entry & Go pentru distribuția urbană și un set complet de servicii care vor duce la un nou nivel de productivitate în afaceri.
- Caracteristici noi de conectivitate centrate pe client, cum ar fi comenzile de la distanță și setări de profil, oferă șoferilor și proprietarilor de flote o eficiență sporită și o experiență prietenoasă.
- Singurul vehicul comercial ușor cu șasiu independent ca al unui camion, care respectă noile cerințe GSR în categoria de 3,5 tone.
- Sisteme noi avansate de asistență a șoferului (ADAS), care depășesc cerințele reglementare cu protecție pentru pietoni și bicicliști / Vulnerable Road User (VRU) și conducere autonomă de nivel 2 / Autonomous Drive Level 2, oferă o experiență de conducere sigură și fără stres.
- Daily este mai sustenabil ca niciodată, oferind întreaga gamă cu energie electrică și confirmând beneficiile motoarelor bio-CNG.

Familia emblematică de vehicule

utilitare ușoare IVECO continuă să

evolueze rapid, cu actualizări de produse și conectivitate de ultimă generație ca dotare standard în întreaga gamă, deblocând o lume de servicii și caracteristici concepute pentru a face viața șoferului la bord mai confortabilă, pentru a oferi o experiență de conducere excelentă și mai sigură și pentru a crește productivitatea și durabilitatea afacerii clientului.

Prin îmbunătățirea ergonomiei cabinei și extinderea serviciilor de conectivitate, Daily rămâne partenerul adevărat și loial în succesul afacerii clienților.

IVECO a analizat, de asemenea,





modalitățile de creștere a încărcăturii utile a vehiculului, iar

acum oferă o nouă suspensie spate cu arcuri lamelare progresive,

disponibile opțional. Aceasta permite vehiculului să transporte sarcini mai grele, cu o performanță comparabilă cu cea a suspensiei cu două foi.

Noul Daily este disponibil și în versiuni electrice și bio-CNG, împreună cu servicii dedicate pentru a ajuta clienții în tranziția lor spre sustenabilitate, oferind o soluție completă de mobilitate.

Caracteristicile la bord oferă o experiență superioară pentru șoferi. Daily a lansat o serie de caracteristici proiectate pentru a face viața șoferului la bord mai confortabilă. Partea superioară a bordului cu spații mari de depozitare face mai ușoară organizarea obiectelor personale și păstrarea la îndemână a tot ceea ce este nevoie. Cu spații dedicate pentru dispozitivele mobile, noi module USB de tip A+C și un nou încărcător



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

detasaretransport.ro





wireless.

O caracteristică remarcabilă este și noul afișaj de bord complet digital, configurabil, de 10,25 de inch, standard pe toată gama. Informațiile importante despre vehicul sunt afișate vizibil pe ecranul lat, cu fonturi de dimensiuni mari. Trei configurații de ecran sunt disponibile, astfel încât șoferul să poată alege configurarea preferată, folosind ușor butonul de comandă. Noul sistem de infotainment cu un ecran color de 10 inch este integrat în partea centrală a panoului de bord și oferă funcționalități noi care vor îmbunătăți experiența șoferului la bord. Mobile Device Mirroring le permite șoferilor să își acceseze aplicațiile pe display, iar funcțiile din cabină, cum ar fi luminile, geamurile și clima, pot fi controlate cu comenzi vocale prin intermediul IVECO Driver Pal, acum integrat în sistem și ușor de configurat. De asemenea,

vor putea utiliza serviciile avansate de navigație Tom Tom Live pe noul sistem de infotainment, pentru a putea planifica mereu cele mai bune rute, ținând cont de condițiile de trafic în timp real.

Pe șosea, șoferul se va bucura de plăcerea absolută de a conduce oferită de transmisia Hi-Matic, îmbunătățită și mai mult de noua manetă multifuncțională cu două poziții, cu un selector de putere pentru setările Power și Eco, care este mai confortabil de utilizat și permite recunoașterea mai ușoară a stării transmisiei.

Camera de marșarier cu linii dinamice, disponibilă opțional pentru variantele șasiu și furgon, un plus față de senzorii standard de parcare, oferă o imagine clară a zonei din spatele vehiculului, făcând manevrele de mers înapoi mai sigure și mai ușoare. Camera este disponibilă și cu noul radio

touchscreen de 7 inch, care completează oferta cu un set de caracteristici-cheie, inclusiv comenzi pe volan, mobile mirroring și IVECO Driver Pal.

Funcțiile digitale îmbunătățite permit mai multă productivitate și eficiență. Conectivitatea standard a lui Daily permite o serie de funcționalități și servicii noi, proiectate pentru a crește productivitatea clienților. Șoferii și managerii de flotă pot acum să opereze mai eficient cu setările de control la distanță ale vehiculului, cu aplicația Easy Daily sau prin intermediul portalului IVECO ON. Managerul de flotă poate verifica de la distanță starea funcțiilor vehiculului, cum ar fi setările Hi-Matic și Modul Eco și le poate bloca pentru maximizarea eficienței consumului de carburant. Această funcție le permite, de asemenea, să controleze oricând, de la distanță, setările ADAS ale unui vehicul, pentru a se asigura că toate vehiculele din flota lor sunt configurate pentru siguranța șoferilor și, în general, pentru siguranța rutieră.

Pentru șoferii care împart camionete în cadrul flotei, funcția de Setări ale Profilului/ Profile Setting le permite să salveze setările





preferate de configurare, de afișaj și de infotainment prin intermediul aplicației Easy Daily App. De asemenea, aceștia vor putea să își transfere automat setările către un alt vehicul asociat.

Livrările de tip door-to-door pot fi făcute mai rapid cu ajutorul funcției Keyless Entry & Go: Daily este singurul vehicul comercial ușor de pe piață cu funcția de blocare și deblocare a ușilor complet hands-free.

Productivitatea clienților va fi, de asemenea, îmbunătățită de serviciile IVECO concepute pentru a maximiza timpul de funcționare al vehiculului. Acestea includ actualizări Over-the-Air, care elimină necesitatea de a vizita un punct de service pentru actualizări de software, economisind timp. Gestionarea proactivă a defecțiunilor pe baza rapoartelor zilnice privind starea de funcționare

MEC DIESEL
SPACE PASS SPECIALLY

Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



a vehiculului permite clientului să programeze mai eficient vizitele la service. IVECO Uptime Monitoring & Management transformă eventualele opriri neplanificate în opriri planificate.

Noul Daily merge dincolo de a oferi siguranță din toate părțile. Caracteristicile noi ADAS și funcțiile de Conducere Autonomă de nivel 2 oferă o experiență de condus fără stres și măresc siguranța în și în jurul vehiculului, depășind cerințele reglementare pentru protejarea pietonilor și bicicliștilor. Oboseala pe durata zilelor lungi la volan va fi redusă cu ajutorul noului Traffic Jam Assist care urmează automat fluxul de trafic. Advanced Lane Centering direcționează vehiculul și îl menține

în centrul benzii, iar Adaptive Cruise Control cu Stop & Go ține pasul cu vehiculul din față, oprindu-se atunci când acesta o face. Datorită asistenței inteligente pentru viteză și recunoașterea semnelor de circulație, șoferul poate accepta și seta limita de viteză, conducând în siguranță și fără stres. Siguranța șoferului este îmbunătățită cu AEBS & City Brake, care protejează, și aceasta, pietonii și bicicliștii, și cu noua funcție Turn Assist, care activează automat frâna la un viraj, dacă este necesar, pentru a evita un impact. Blind Spot Warning va alerta dacă un vehicul se apropie în timpul schimbării benzilor. Manevrele în misiunile urbane devin mai sigure și fără stres cu Blind Spot

Warning Information System, care avertizează dacă un biciclist se apropie de marginea drumului, și cu Rear Cross Traffic Braking, care ajută șoferul să conducă înapoi, oferind informații despre vehiculele și obstacolele din jurul vehiculului, frânând automat, dacă este necesar. În momentul pregătirii pentru a părăsi vehiculul, Door Opening Warning va alerta dacă un vehicul sau un biciclist se apropie, crescând astfel siguranța în mediul urban. Daily prezintă, de asemenea, noi caracteristici de siguranță pasivă care îndeplinesc cerințele GSR B și este singurul vehicul comercial ușor cu structură pe șasiu care respectă noile standarde GSR în categoria de 3,5 tone. Întreaga gamă, cunoscută pentru robustețea structurii sale unice pe șasiu, a fost consolidată și mai mult cu redesenarea părții frontale a șasiului.



IVECO Services, pentru a completa și personaliza soluția de mobilitate IVECO conform nevoilor clientului IVECO a făcut progrese suplimentare în procesului său de servitizare, cu introducerea unui nou model de afaceri, cuprinzând toate oportunitățile tehnologiilor digitale. În acest sens, Daily vine cu un portofoliu holistic de servicii dezvoltate pentru a îmbunătăți productivitatea și profitabilitatea afacerilor clienților, maximizând



timpul de funcționare și eficiența vehiculului, siguranța șoferilor și protejarea mediului înconjurător. Scopul este de a oferi clienților o soluție completă de mobilitate, constând în vehicul și servicii perfect integrate, care să răspundă perfect cerințelor lor.

În plus, IVECO CAPITAL oferă clienților o soluție financiară cuprinzătoare.

Serviciile Uptime sunt concepute pentru a minimiza opririle neprogramate ale vehiculului, prin monitorizare în timp real, diagnostice la distanță și întreținere pentru a evita opririle neplanificate. Serviciile de Productivitate și Eficiență/ Productivity & Efficiency services ajută clienții să reducă consumul de combustibil, să optimizeze rutele și să își

îmbunătățească stilul de conducere. Serviciile Driver Care și Safety & Security sunt concepute pentru a promova o conducere mai sigură și pentru a crește siguranța șoferilor. Piese și accesoriile aduc o ofertă extinsă pentru personalizarea vehiculului.

Abordarea modulară a IVECO în ceea ce privește oferta de servicii face posibilă alegerea de către client a setului de servicii cel mai potrivit cerințelor lor specifice. Pe baza experienței anterioare, IVECO a creat și pachete prestabilite de servicii, venind astfel în întâmpinarea dorințelor clienților cu soluții adaptate.

Start Pack este conceput pentru a simplifica viața la bord cu portalul IVECO ON pentru a monitoriza vehiculul și a optimiza eficiența

fotei, Uptime Monitoring & Management, pentru a maximiza timpul de funcționare al Daily, și noua aplicație Easy Daily pentru a ușura viața șoferului.

În plus, clientul poate alege să-l combine cu pachete premium. Productivity Pack include IVECO ON Plus, care adaugă ADAS și actualizări de geolocalizare a vehiculelor și API Web pentru a permite clientului să utilizeze propriul sistem de gestionare a flotei pentru vehiculele conectate IVECO. Safety Pack oferă Professional Safe Report pentru a evalua și îmbunătăți stilul de conducere, pe lângă IVECO ON Plus. Driver Assistance Pack garantează o disponibilitate suplimentară de doi ani a serviciilor IVECO Driver Pal și Tom Tom Live.



IVECO  **-WAY**
DRIVE THE NEW WAY.

VOLVO - CAMIOANE ELECTRICE ACTUALIZATE, PROIECTATE PENTRU TRANSPORTURI CU ZERO EMISII

Cu o autonomie de până la 450 km, un timp de încărcare cu 50% mai scurt și cu noi sisteme de siguranță activă, camioanele Volvo electrice de gamă medie actualizate sunt proiectate pentru mediul urban – permițând operațiuni logistice și de transport sigure și cu zero emisii.

Noile Volvo FE și FL Electric – camioanele de gamă medie concepute pentru transportul urban și logistica cu emisii zero. În contextul în care orașele introduc zone „curate” și companiile își cresc ambițiile de sustenabilitate, camioanele cu zero emisii care pot îndeplini toate necesitățile logisticii și transporturilor urbane sunt mai relevante decât oricând. Pentru a îndeplini aceste cerințe, Volvo Trucks își prezintă camioanele actualizate de gamă medie – Volvo FL și FE.

Volvo FL și FE sunt ideale pentru majoritatea aplicațiilor în orașele aglomerate, cum ar fi distribuția, colectarea deșeurilor și operațiunile de construcții urbane. Versiunile electrice sunt deja pe piață din 2019 și sunt comercializate pe mai multe piețe din Europa, Orientul Mijlociu, Africa, Asia și Australia. Capacitatea de încărcare AC a camioanelor de gamă medie electrice pe baterii aproape că s-a dublat, la 43 kW, reducând timpul necesar încărcării bateriei cu aproape 50 de procente. Camioanele oferă, de asemenea, pachete de baterii actualizate recent, care pot furniza o autonomie

totală până la 450 km, cu o singură încărcare.

„Volvo Trucks are cea mai bună ofertă de camioane electrice de pe piață – și le îmbunătățim continuu pentru a permite tot mai multor companii să facă pasul către vehiculele cu zero emisii pentru activitatea lor zilnică”, spune Jessica Sandström, Head of Product Management la Volvo Trucks.

„Modelele actualizate Volvo FL și FE - sunt instrumentele de lucru ideale pentru companiile care consideră sustenabilitatea pe primele locuri ale agendei lor, oferind o gamă largă de aplicații pentru clienții lor.”

Siguranța este un factor cheie la bordul camioanelor Volvo FL și FE, care, în mod tipic, își împart același spațiu cu autoturisme, bicicliști și pietoni, în orașele aglomerate. O serie de noi funcții va crește siguranța atât pentru șofer, cât și pentru alți utilizatori ai infrastructurii rutiere, iar aceste îmbunătățiri ale siguranței înseamnă că modelele Volvo FL și FE depășesc cerințele Reglementărilor Generale de Siguranță, care vor intra în vigoare în 2024.

Noile modele FL și FE vin, de asemenea, cu un nou design

atractiv, cu o parte frontală redesenată, faruri LED distinctive și o emblemă din oțel, precum și sigla Volvo în zona frontală.

Mai mult decât atât, toate variantele de lanțuri cinematice de pe Volvo FL și FE, care includ propulsie electrică, pe gaz sau diesel, au fost prevăzute cu o serie de noi elemente, ceea ce le face mai bine echipate pentru afacerile de zi cu zi din orașele aglomerate.

Iată câteva dintre actualizările Volvo FL și FE:

- Oglinzile exterioare au fost subțiate, pentru ca șoferul să aibă o vizibilitate directă mai bună asupra împrejurimilor.
- Interiorul dispune de noi lumini LED și un spațiu interior de depozitare care se poate încuia, ceea ce îmbunătățește mediul de lucru.
- Volvo FL și FE pot fi echipate cu o soluție de camere 360°, de tip „bird eye view”, sau cu o cameră cu vedere laterală.
- Noua cheie cu telecomandă este prevăzută cu noi funcțiuni ușor de utilizat.
- Versiunea electrică are o nouă interfață pentru priza electrică de putere, care permite carosarea fără să fie nevoie de un motor electromecanic, simplificând carosarea și economisind masă.
- Sistemele de siguranță adiționale includ Detectarea Utilizatorilor Vulnerabili ai infrastructurii rutiere, Suport pentru Evitarea Coliziunilor Laterale și Driver Alert Support.

Noile modele Volvo FL și FE pot fi comandate începând de acum, livrările către clienți începând în prima jumătate a lui 2024.



PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE CONSTRUCȚII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





SCHMITZ CARGOBULL. CONCENTRARE PE EFICIENȚĂ ȘI SIGURANȚĂ CU SISTEMUL DE MONITORIZARE A PRESIUNII ANVELOPELOR

Schmitz Cargobull permite deja echiparea tuturor remorcilor inteligente cu un sistem de monitorizare a presiunii anvelopelor (TPMS) - începând din iulie 2024, acesta va fi obligatoriu pentru toate remorcile nou înregistrate.

Când vine vorba de creșterea eficienței și siguranței în transportul de zi cu zi, presiunea corectă a anvelopelor joacă un rol important. Începând din iulie 2024, Regulamentul nr. 141 al ONU ECE va face obligatoriu un sistem de monitorizare a presiunii anvelopelor pentru toate remorcile nou înregistrate. Schmitz Cargobull oferă deja propriul sistem de monitorizare a presiunii anvelopelor (TPMS) în colaborare cu sistemul de telematică TrailerConnect® și va începe echiparea standard începând cu începutul anului 2024. „Am echipat remorcile noastre cu sistemul de telematică TrailerConnect® în mod standard încă din 2018. Sistemul poate fi, de asemenea, instalat ușor pe vehiculele altor producători. Toate remorcile Schmitz Cargobull sunt acum dotate cu un TPMS pentru înregistrarea presiunii și temperaturii anvelopelor. Acest lucru înseamnă că obligația din iulie 2024 pentru remorcile nou înregistrate de a avea acest sistem poate fi deja îndeplinită,” spune Boris Billich, Director Executiv de Vânzări la Schmitz Cargobull. Dacă presiunea anvelopelor nu este setată optim, acest lucru poate duce la uzură prematură și consum mai mare de combustibil, având, de asemenea, un impact pe termen lung asupra siguranței rutiere. Cu sistemul de monitorizare a presiunii anvelopelor de la Schmitz

Cargobull, este ușor să se mențină presiunea corectă, reducând astfel consumul de combustibil și emisiile de CO2 și crescând eficiența economică. Comportamentul de conducere este, de asemenea, semnificativ îmbunătățit, siguranța în conducere este crescută semnificativ și, în final, presiunea corectă a anvelopelor contribuie în mod decisiv la prelungirea duratei de viață a anvelopelor.

TPMS monitorizează presiunea anvelopelor în timp real și avertizează asupra pierderii bruște sau treptate a presiunii sau a supra-presiunii. O avertizare timpurie prin intermediul portalului TrailerConnect®, prin e-mail și mesaj text, precum și prin aplicația beSmart pentru șoferi sau aplicația beUpToDate pentru dispeceri, crește siguranța pentru utilizatorii de drum și încărcătură. Puteți urmări presiunea anvelopelor în orice moment și menține controlul asupra întregii flote. Contractul Full Service al Schmitz Cargobull include și înlocuirea sistemului TPMS, în plus față de beneficiile deja cunoscute, cum ar fi asumarea costurilor pentru înlocuirea anvelopelor uzate, verificările regulate ale flotei și serviciul de depanare la nivel european.

Aplicația beSmart: recunoașterea stării pentru șofer
Cu aplicația beSmart, șoferul poate citi

și monitoriza în orice moment starea presiunii anvelopelor de pe remorca sa. Mesajele de alarmă în aplicație în cazul abaterilor îi permit să reacționeze într-un stadiu incipient și astfel să minimizeze perioadele de inactivitate. Informațiile despre presiunea anvelopelor sunt, de asemenea, transmise către unitatea capului tractor prin intermediul unei interfețe CanBus. În funcție de tipul de vehicul, informațiile corespunzătoare sunt, de asemenea, afișate pe ecranul unității capului tractor. Acest lucru permite monitorizarea permanentă și intervenția rapidă a șoferului.

Aplicația beUpToDate:

Prezentare transparentă a datelor pentru dispecer
Aplicația Trailer Connect® beUpToDate oferă managerilor de flotă și dispecerilor o vedere în timp real a celor mai importante date ale flotei lor și poate afișa pozițiile remorcilor lor prin intermediul Google Maps. În plus față de datele despre temperatură și unitatea de răcire sau încărcăturile unităților de ax, starea presiunii anvelopelor este, desigur, și ea transmisă. Acest lucru înseamnă că dispecerul are întotdeauna o imagine completă și transparentă a tuturor datelor remorcii.



SCHMITZ CARGOBULL ȘI TIP GROUP ECHIPEAZĂ 2.500 DE REMORCI CU SISTEME DE TELEMATICĂ

Grupul TIP, unul dintre principalii furnizori de închirieri, leasing și servicii pentru remorci din Europa, și Schmitz Cargobull, cel mai mare producător de semiremorci din Europa, au semnat un contract pentru echiparea cu sisteme de telematică a 2.500 de remorci.

Modernizările hardware cu echipamente TrailerConnect® includ vehicule de toate tipurile și producătorii de remorci și sunt programate să fie finalizate până la sfârșitul anului 2025.

„Modernizarea remorcilor cu telematică este o investiție sensibilă pentru toate companiile de transport, în scopul creșterii performanței flotei. Transparența și măsurarea reprezintă primul pas către creșterea eficienței,” spune Andreas Schmitz, CEO al Schmitz Cargobull AG. „Remorcile noi ar trebui întotdeauna echipate cu un sistem de telematică deschis și compatibil imediat ce sunt achiziționate. Cu TrailerConnect®, TIP a optat pentru un sistem de telematică care garantează calitate și fiabilitate ridicate, chiar și în cazul modernizărilor. Clienții pot accesa toate datele de care au nevoie. Creșterea transparenței îmbunătățește eficiența și reduce costurile.”

Prin modernizarea cu telematică, TIP își propune să creeze o mai mare transparență în flota globală de remorci, formată din aproximativ 130.000 de

vehicule, în scopul reducerii costurilor de operare și evitării defecțiunilor imprevizibile în închirierea de vehicule. Instalarea și activarea sistemului de telematică pe o semiremorcă cu perdele S.CS sau o semiremorcă cu carcasă S.BO EXPRESS durează aproximativ 30 de minute per vehicul, astfel încât nu există o perioadă lungă de inactivitate. Modernizarea poate fi efectuată ușor pentru remorci de toate mărcile în cadrul intervalelor regulate de întreținere. „Prin modernizarea a 2.500 de remorci, facem un pas mare către o flotă complet conectată, cu o mai mare transparență, eficiență și siguranță,” spune Theo de Vries, Vicepreședinte Servicii și Perspicacitate la Grupul TIP. „Telematica furnizează clienților date în timp real despre starea și performanța remorcilor, iar noi utilizăm datele istorice ale remorcilor pentru a determina și planifica opriri de întreținere în scopul optimizării disponibilității și prevederii vehiculelor.”

Datorită interfeței standardizate dintre sistemul TrailerConnect® al Schmitz

Cargobull și sistemul TIP Insight, datele de telematică ale remorcilor modernizate sunt transmise automat. Sistemul TIP Insight este o platformă bazată pe cloud care furnizează date în timp real despre locația, starea și utilizarea remorcilor. Acest lucru le permite companiilor de transport să își administreze flotele mai eficient, să crească utilizarea capacității, să îmbunătățească siguranța și să reducă impactul asupra mediului. Acordul cadru dintre Cargobull Telematics și TIP stipulează că fiecare vehicul, fie echipat standard cu telematică, fie modernizat cu telematică, este transferat automat în sistemul TIP Insight. Acest lucru reprezintă un avantaj clar pentru TIP, deoarece toate remorcile sunt afișate pe o singură platformă. Astfel, clientul TIP primește o înregistrare de date fiabilă pentru fiecare vehicul, indiferent dacă este modernizat sau echipat din fabrică, și poate utiliza apoi datele pentru a-și optimiza propriile procese.

Photo: [unreadable]



Crăciun fericit!



Sărbătorile de iarnă să vă aducă multe bucurii, surprize și îndeplinirea tuturor dorințelor. La mulți ani!

Dorim să vă mulțumim pentru încrederea acordată și așteptăm cu nerăbdare să fim partenerul pe care vă puteți baza și în anul 2024.

www.cargobull.com/ro

**SCHMITZ
CARGOBULL** 

The Trailer Company.



SCANIA ȘI MAN - COLABORARE ÎN TESTAREA VEHICULELOR

Scania și MAN au realizat în comun un test de impact cu un vehicul electric cu baterie. Un bun exemplu de proiect de colaborare în cadrul GRUPULUI TRATON.

Acum călătoria continuă, deoarece inițiativa se deschide pentru mai multe posibile teste.

„Florian Wilke de la MAN a condus testul de impact cu un camion Scania, a creat o platformă stabilă pentru o colaborare mai strânsă în domeniul complex al testării vehiculelor electrice grele”, spune Mikael Littman, Head of Mechanical Testing la Scania.

Zona este relativ nouă pentru toți producătorii din industrie și există o mare nevoie de date de testare. Acest nou tip de vehicul electric cu baterie implică noi riscuri de siguranță în caz de accident, iar statisticile accidentelor sunt utilizate

pentru a stabili cerințele interne.

Expertiza este importantă

Nu există mulți experți în teste de impact în industria vehiculelor grele. Din fericire, există o competență importantă atât la MAN, cât și la Scania, iar colaborarea între mărci a fost construită de-a lungul mai multor ani. Dar acum, experții au început să lucreze împreună mai sistematic. Schimbul a îmbogățit deja ambele companii din cadrul GRUPULUI TRATON, iar drumul este pregătit să aprofundeze și mai mult colaborarea și împărtășirea de experiențe unice.

O colaborare grozavă

„Colaborarea a funcționat excelent”, spune Dan Loftén, care este Expert Engineer în siguranța la accident și lider de echipă pentru testele de siguranță la impact la Scania.

„Suntem recunoscători pentru expertiza la care am avut acces din partea echipei MAN și pentru îndrumarea profesională a lui Florian în acest ultim test”.

Florian, inginer cu experiență în teste de impact de la MAN și managerul său, Stefan Guserle, au făcut o serie de vizite la colegii săi de la Scania din Södertälje în timpul pregătirilor de anul trecut. De asemenea, inginerii Scania au fost invitați să arunce o privire asupra testelor de impact cu vehiculele MAN din segmentul greu corespunzător.

O privire mai atentă

Anul trecut, Florian a fost invitat să conducă un test de impact cu cea mai recentă generație de camioane electrice cu baterie de la Scania.





Ambele echipe au fost reprezentate la fața locului, la instalația de testare la impact TASS Internațional de lângă Eindhoven, în Țările de Jos. Au vrut să examineze îndeaproape și să documenteze ce se întâmplă cu camionul în cazul unei coliziuni, precum și modul în care a fost efectuat testul.

„Chiar dacă mărcile noastre au produse diferite, suntem interesați să studiem aceiași parametri. Dar avem sisteme și metode ușor diferite și a fost un schimb foarte constructiv pentru amândoi. Am lucrat împreună într-o manieră foarte transparentă, ceea ce a fost plăcut, dar și de succes”, spune Dan.

Încredere în creștere

Testele de impact avansate sunt, de obicei, înconjurate de o mare integritate în mijlocul producătorilor concurenți, deoarece oferă o viziune de aproape a modelelor sensibile specifice mărcii.

„Deoarece managerii noștri Stefan și Mikael au inițiat o colaborare mai strânsă în jurul testelor inițiate anul trecut, am ajuns să ne cunoaștem bine și ne-am tratat ca niște colegi egali”, spune Florian.

Întâlnire săptămânală – și multe altele

În ultimul an, inginerii din ambele

grupuri s-au întâlnit în actualizări săptămânale, lucrând cu pregătirile foarte meticuloase pe care le necesită un astfel de test. „Dar vorbim mai mult între întâlniri și avem o comunicare excelentă, nu trebuie să fie atât de formală”, spune Dan.

Partajarea experienței de testare

Numărul de instalații de testare independente este foarte mic, iar MAN și Scania au efectuat anterior câteva dintre testele lor de impact pe diferite locații. Aceste experiențe au fost acum împărtășite mai strâns între echipe, iar cunoștințele despre metodele și sistemele celorlalți au crescut.

Noi tehnologii

Testul recent a fost efectuat cu un cap tractor electric cu baterie cu două osii de la Scania, care este unul dintr-o serie de teste special dezvoltate pentru noile vehicule grele electrice cu baterie. Ceea ce este nou este că vehiculele cu baterii sunt echipate cu baterii grele și componente de înaltă tensiune. Ambiția lor comună este menținerea unei stări sigure a vehiculului, în cazul unui accident – și ce ar putea însemna aceasta pentru oamenii din vehicul, alți utilizatori ai drumului și pentru echipele de salvare.

Datele reale sunt cruciale

Multe teste de vehicule pot fi simulate astăzi de computere, dar un test de impact fizic într-un mediu controlat este o verificare esențială a realității pentru validarea datelor. Rezultatele servesc drept input valoros pentru programele de simulare bazate pe realitate.

În siguranță pentru viitor

În ceea ce privește siguranța vehiculelor, Scania și MAN sunt cu mult înaintea în ceea ce privește legislația rutieră. În plus, ambele trebuie să fie proactive față de cerințele legale în curs pentru vehiculele grele cu baterii, pentru a conduce la trecerea către mai multe vehicule electrice. Această colaborare în creștere va crește capacitatea și probabilitatea de a face acest lucru.

„Acum, că am lucrat atât de strâns împreună în ultimul an, am îmbunătățit și mai mult sinergiile dintre departamentele noastre de testare a accidentelor. Economisim atât timp, cât și resurse. Nu conducem tocmai o afacere ieftină atunci când ne distrugem camioanele, dar în cele din urmă rezultă vehicule mai sigure pentru clienții noștri și pentru alți utilizatori ai drumului”, spune Dan.



VIDEO. VERSUS S03E02: FIDELIZAREA PERSONALULUI DIN FIRMELE DE TRANSPORT RUTIER

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

Alina Anton-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 transparenti în ceea ce facem. Și ori de câte ori avem o problemă încercăm să o comunicăm înainte, să discutăm și să găsim soluții împreună. Un salariu corect, o plată la termen, fără întâzieri! Nu facem nimic în mod special, cred eu! Și am reușit să menținem flota activă permanent, cu mici sușuri și coborâșuri, dar totul a fost OK.

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

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.

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 Anton-Pop, director



Marketing & PR Revista

TIR Magazin: Ce ar trebui să facă autoritățile din România, pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști?

George Niță, director

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

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

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

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

Alexandru Păun, director general Blue River:

Răspunsul este cu bătaie mai lungă. Pentru a rezolva această criză de personal, nu doar în domeniul transporturilor, autoritățile trebuie să investească mai mult în educație și în sănătate.

Am auzit des faptul că noi nu plătim destul de bine șoferii pentru a-i motiva să se întoarcă în țară pe cei care au plecat afară. Cred că în acest moment suntem la nivelul salariilor din Vestul Europei, cred că suntem, peste media salariilor din Vestul Europei.

Nu doar banii îi mână pe acești oameni să rămână în afara granițelor țării, ci sistemul în care trăim. Cred cu tărie



că un sistem sănătos i-ar aduce înapoi acasă. Și cred cu tărie că nu banii îi mână pe oameni să părăsească țara, ci sistemul în care trăim.

Și acest fapt nu trebuie ascuns: nu avem un sistem educațional bine pus la punct, nu avem un sistem sanitar foarte bine pus la punct. Până atunci, pentru că asta nu se poate realiza într-un timp scurt și ușor, ar trebui să se aducă mai mulți șoferi și personal extracomunitar. Cred că ar trebui înlesnită legislația sau procedurile de aducere a șoferilor extracomunitari. Lucrurile sunt simple, trebuie doar să se dorească. Dacă ni se tot spune că sunt șoferi suficienți și că doar trebuie să îi aducem de afară, asta nu ține doar de noi. Pe termen scurt

cred că am putem rezolva problema cu șoferi extracomunitari. Nu avem un șomaj atât de ridicat încât să spunem că defavorizăm angajații din România. Cu acești șoferi extracomunitari putem crește volumul de transport și să aducem mai multă valută de afară. Cea care e cu bătaie mai lungă trebuie rezolvată de autorități, pentru că fără educație este foarte greu să ne dezvoltăm într-o direcție foarte bună, la fel cu sănătatea.

La partea cu șoferii extracomunitari, lucrurile sunt extrem de simple. Trebuie să se ia niște măsuri rapide și lucrurile să fie mai ușoare din punct de vedere al procedurilor.





CÂTE CAMIOANE S-AU VÂNDUT ÎN ROMÂNIA ÎN TRIMESTRUL AL TREILEA DIN 2023

Înmatriculările de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor au scăzut cu 3,8% în trimestrul III 2023, față de trimestrul III 2022, la 122.169 mașini, din care 40.613 sunt vehicule noi, arată datele Institutului National de Statistică (INS).

În trimestrul III 2023, înmatriculările de vehicule pentru transportul mărfurilor au scăzut cu 3,1%, la 25.349 unități, din care 11.658 sunt vehicule noi, comparativ cu trimestrul III din anul 2022.

În trimestrul III 2023, ponderea înmatriculărilor noi de autoturisme second-hand importate în total înmatriculări noi de autoturisme a fost în continuare crescută (67,9%), remarcându-se totuși o scădere cu 1,8 puncte procentuale față de același trimestru al anului 2022.

Unde suntem pe plus și unde pe minus

În trimestrul III 2023, comparativ cu trimestrul III al anului 2022, înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor au înregistrat creșteri la categoria autobuze și microbuze cu 88,3%,

până la 934 unități, și la categoria moped și motociclete cu 0,7% (5.689 unități) și scăderi la categoria autoturisme cu 4,4% (115.546 unități).

În ceea ce privește înmatriculările de vehicule rutiere noi pentru transportul pasagerilor au fost înregistrate creșteri la toate categoriile astfel: la categoria autobuze și microbuze de 3,4 ori, la categoria moped și motociclete cu 5,1% și la categoria autoturisme cu 1,4%.

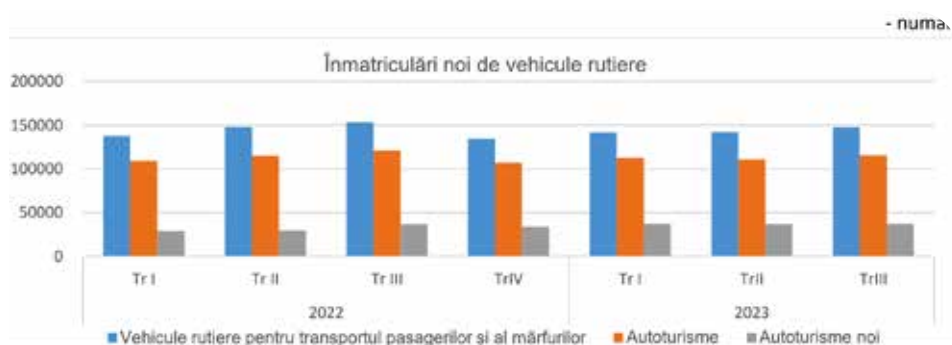
Referitor la înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul mărfurilor au fost înregistrate creșteri la categoria autotractoare cu 9,2% și scăderi la categoria autocamioane (inclusiv vehicule rutiere pentru scopuri speciale) cu 8,2% și la categoria remorci și semiremorci cu 0,1%.

Înmatriculările de vehicule rutiere noi pentru transportul mărfurilor au înregistrat creșteri la toate categoriile astfel: la categoria autotractoare cu 10,6%, la categoria remorci și semiremorci cu 6% și la categoria autocamioane (inclusiv vehicule rutiere pentru scopuri speciale) cu 5,3%.

Față de trimestrul II 2023, în trimestrul III 2023, înmatriculările noi de vehicule rutiere au înregistrat o creștere cu 4,3% la vehiculele pentru transportul pasagerilor și cu 1,1% la vehiculele pentru transportul mărfurilor.

Vehicule rutiere înmatriculate în circulație, pe categorii

La sfârșitul trimestrului III 2023, în România erau 38.219 vehicule rutiere electrice pentru transportul pasagerilor și al mărfurilor, 1.040.992 erau non-euro, 58.669 erau vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor și al mărfurilor Euro 1, 903.045 – Euro 2, 1.680.726 – Euro 3, 3.010.134 – Euro 4, 1.402.070 – Euro 5, 1.490.864 – Euro 6.





Dintre cele electrice, statistica arată că în România erau, la finalul trimestrului III al anului 2023, 835 mopede și motocicletele electrice, 35.824 autoturisme electrice, 719 autobuze și microbuze electrice, 827 vehicule comerciale electrice, 9 autotractoare electrice și cinci vehicule rutiere electrice pentru scopuri speciale.

Vehiculele rutiere clasificate în conformitate cu Normele europene de poluare, înmatriculate în circulație, cuprindeau, la sfârșitul trimestrului III 2023, în proporție de 61,3%, vehicule cu normele de poluare Euro 4, Euro 5 sau Euro 6 și în proporție de 10,8%, vehicule cu norma de poluare Non-Euro. Pentru categoria autoturisme, cea mai însemnată pondere a fost deținută de vehicule conforme cu norma europeană Euro 4, respectiv 34,4% (2.773.913 unități); pentru categoria autobuze și microbuze cele mai multe vehicule, respectiv, 24,2% (13.605 unități) au fost clasificate în norma Euro 3, iar pentru categoria mopede și motocicletele, cele mai multe vehicule, respectiv, 26,4% au fost clasificate Non-Euro (54.112 unități). Vehiculele conforme cu norma europeană Euro 3 au predominat pentru categoria autocamioane

Tabelul 1: Înmatriculări noi de vehicule rutiere, pe categorii

Categoriile de vehicule	Anul	- număr -								
		Trimestrul I		Trimestrul II		Trimestrul III		Trimestrul IV		
		Total	din care: vehicule noi	Total	din care: vehicule noi	Total	din care: vehicule noi	Total	din care: vehicule noi	
A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
I. Vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor	2022	112497	30547	120537	31979	126978	39514	111139	35923	
	2023	116485	38990	117167	39767	122169	40613			
Mopede și motocicletele	2022	2787	1350	4947	2085	5649	2761	3091	1583	
	2023	3152	1666	5392	2694	5689	2903			
Autoturisme	2022	109163	28971	115047	29737	120833	36564	107430	34052	
	2023	112645	36965	111086	36679	115546	37066			
Autobuze și microbuze	2022	547	226	543	157	496	189	618	288	
	2023	688	359	689	394	934	644			
II. Vehicule rutiere pentru transportul mărfurilor	2022	24926	10034	27428	10798	26169	10964	23306	10185	
	2023	25406	11507	25062	11054	25349	11658			
Autocamioane ¹⁾	2022	12974	3685	14401	3990	13141	4200	11486	3975	
	2023	12631	4611	11989	4107	12067	4422			
Autotractoare	2022	2968	1365	2785	1195	2870	1402	3122	1600	
	2023	3364	1772	3108	1499	3133	1551			
Remorci și semiremorci	2022	8984	4984	10242	5613	10158	5362	8698	4610	
	2023	9411	5124	9965	5448	10149	5685			

în proporție de 28,7%, cele conforme cu norma Euro 6 au fost preponderente pentru categoria autotractoare în proporție de 39,6%, în timp ce pentru categoria vehicule rutiere pentru scopuri speciale cele mai multe vehicule, respectiv 24% au fost clasificate în norma Non-Euro.

Cum s-a făcut socoteala

Înmatriculările noi de vehicule rutiere cuprind înregistrările de vehicule noi, inclusiv ale celor achiziționate în leasing, precum și înregistrările de vehicule second-hand din import, clasificate conform categoriilor comunitare de vehicule.

Datele nu includ reînmatriculările datorate schimbării proprietarului în urma vânzării autovehiculului, tramvaiele și troleibuzele, vehiculele militare, remorcile din agricultura și vehiculele de locuit.

Vehiculele înmatriculate în circulație, la sfârșitul trimestrului de referință, prezintă date provizorii privind vehiculele rutiere înmatriculate, clasificate funcție de Normele europene de poluare. Categoria „Moped și motocicletele” include mototricicurile și cvadricicurile. Vehiculele rutiere pentru scopuri speciale includ vehicule de pompieri, macarale mobile etc.

CUM VREA ROMÂNIA SĂ DEZVOLTE INFRASTRUCTURA PENTRU TRANSPORTUL PE HIDROGEN

Ministerul Energiei a lansat în dezbatere proiectul privind "Strategia Națională a Hidrogenului", în care sunt definite patru obiective generale și 23 obiective specifice, precum și un plan de acțiuni pentru 2030.

Viziunea Strategiei Naționale a Hidrogenului (SNH) și a Planului de acțiune pentru România au ca scop dezvoltarea unei economii a hidrogenului, cu accent pe hidrogen regenerabil însă acordând atenție și hidrogenului cu amprentă redusă de carbon, la un preț accesibil, în perspectiva reducerii emisiilor de carbon și dezvoltării economice și tehnologice durabile și competitive, prin dezvoltarea a patru direcții strategice pentru anul 2030.

Cele 4 obiective

1. Decarbonizarea economiei, prin folosirea hidrogenului regenerabil în sectoarele dificil de decarbonizat prin alte metode (de exemplu: imposibilitatea electrificării directe);
2. Creșterea economică prin dezvoltarea sustenabilă a unor tehnologii pentru industrii dificil de decarbonizat și crearea de noi locuri de muncă;
3. Dezvoltarea tehnologică pentru a asigura o mobilizare pe termen lung a economiei hidrogenului și pentru

a susține atragerea de investiții în economie și creșterea standardului de viață;

4. Securitatea energetică, prin utilizarea hidrogenului și a soluțiilor Power-to-X pentru optimizarea integrării surselor de energie regenerabilă și pentru realizarea integrării sectoriale", se menționează în proiect.

Astfel, pentru dezvoltarea direcțiilor strategice propuse în SNH sunt definite 4 obiective generale și 23 obiective specifice, precum și un plan de acțiuni pentru 2030, respectiv un set de direcții de acțiune în perspectiva anilor 2035 și 2050. Aceste obiective trebuie atinse respectând principiul "do no significant harm" din Pactul Ecologic European, în special fără a contribui la stresul hidric și la pierderea biodiversității.

Milioane de tone de CO2 neutralizate

Obiectivele generale vizează evitarea cu cel puțin 2 milioane

t CO2 a emisiilor de carbon la nivelul anului 2030 prin utilizarea hidrogenului regenerabil în sectorul industrial și de transport; crearea condițiilor necesare pentru producția a cel puțin 48,7 kt/an hidrogen regenerabil la nivelul anului 2027, respectiv 152,9 kt/an hidrogen regenerabil la nivelul anului 2030, în scopul dezvoltării industriilor dificil de decarbonizat și dezvoltării unui sector curat al transporturilor; dezvoltarea tehnologiilor hidrogenului și implementarea acestora în economie prin pregătirea resurselor umane și sprijinirea activităților și infrastructurii de cercetare, inovare



NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





și transfer tehnologic; utilizarea hidrogenului și a soluțiilor Power-to-X pentru integrarea surselor de energie din surse regenerabile și pentru a realiza integrarea sectorială.

Obiectivele specifice au fost definite și derivate în funcție de obiectivele generale, astfel încât acestea din urmă să contribuie la atingerea obiectivelor generale.

În ceea ce privește primul obiectiv general, acesta are următoarele obiective specifice, pentru industrie: înlocuirea treptată a hidrogenului din surse fosile cu hidrogen regenerabil, astfel încât în anul 2030 să se evite emisiile de carbon cu 506 kt CO₂ prin utilizarea a 57 kt hidrogen regenerabil în industriile care consumă la ora actuală hidrogen ca materie primă sau produs secundar în procesele lor tehnologice; utilizarea a 23,7 kt hidrogen regenerabil în anul 2030 în procese industriale noi, de tipul producției de oțel prin tehnologia DRI EAF; încurajarea proiectelor de re tehnologizare a proceselor de producție proprii operatorilor economici, în cadrul cărora folosirea de hidrogen regenerabil va avea un impact pozitiv semnificativ asupra reducerii gazelor cu efect de seră.

Ce se întâmplă în transporturi

Sectorul transporturilor va fi o altă prioritate, pentru ca România să își poată îndeplini țintele europene de decarbonizare. Deoarece în acest sector electrificarea are un avans semnificativ, hidrogenul ca și combustibil va fi introdus treptat, cu un volum relativ redus de cerere până în 2027, până când se stabilizează condițiile de producție, utilizare și infrastructura necesară, urmând o accelerare pe orizontul 2030. Astfel, se are în vedere utilizarea a 72,4 kt hidrogen regenerabil în anul 2030 pentru a reduce amprenta de carbon în sectorul transporturilor.

Alt obiectiv specific este dezvoltarea unei infrastructuri care să sprijine și să stimuleze consumul de hidrogen regenerabil în sectorul transporturilor (de exemplu stații de încărcare/alimentare). Se va facilita consumul de hidrogen în transportul în comun urban (transportul public local de persoane sau de mărfuri în regim de taxi, sau transportul alternativ de persoane), transportul rutier de mare tonaj, transportul realizat de firmele de curierat în plan local sau național, precum și transportul feroviar pe segmentele de cale ferată pentru care există constrângeri tehnice sau economice privind electrificarea.

Totodată, în prioritizarea modurilor de transport se va ține cont atât

de impactul și beneficiile sociale cât și de efectele pozitive asupra populației (de exemplu, eliminarea cu precădere a poluării în zone aglomerate, decongestionarea arterelor de circulație, asigurarea unui grad corespunzător de mobilitate pentru populație etc.). Strategia mai semnalează că sistemul energetic național bazat parțial pe gaze naturale va trebui decarbonizat, iar pe termen scurt soluția ar fi amestecul de hidrogen în gazele naturale. În acest sens se are în vedere stimularea dezvoltării unei infrastructuri de transport și distribuție a hidrogenului regenerabil, astfel încât zonele industriale care nu au acces facil la surse de energie regenerabilă să își poată atinge obiectivele industriale de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.

Detalii despre implementarea hidrogenului în transporturi

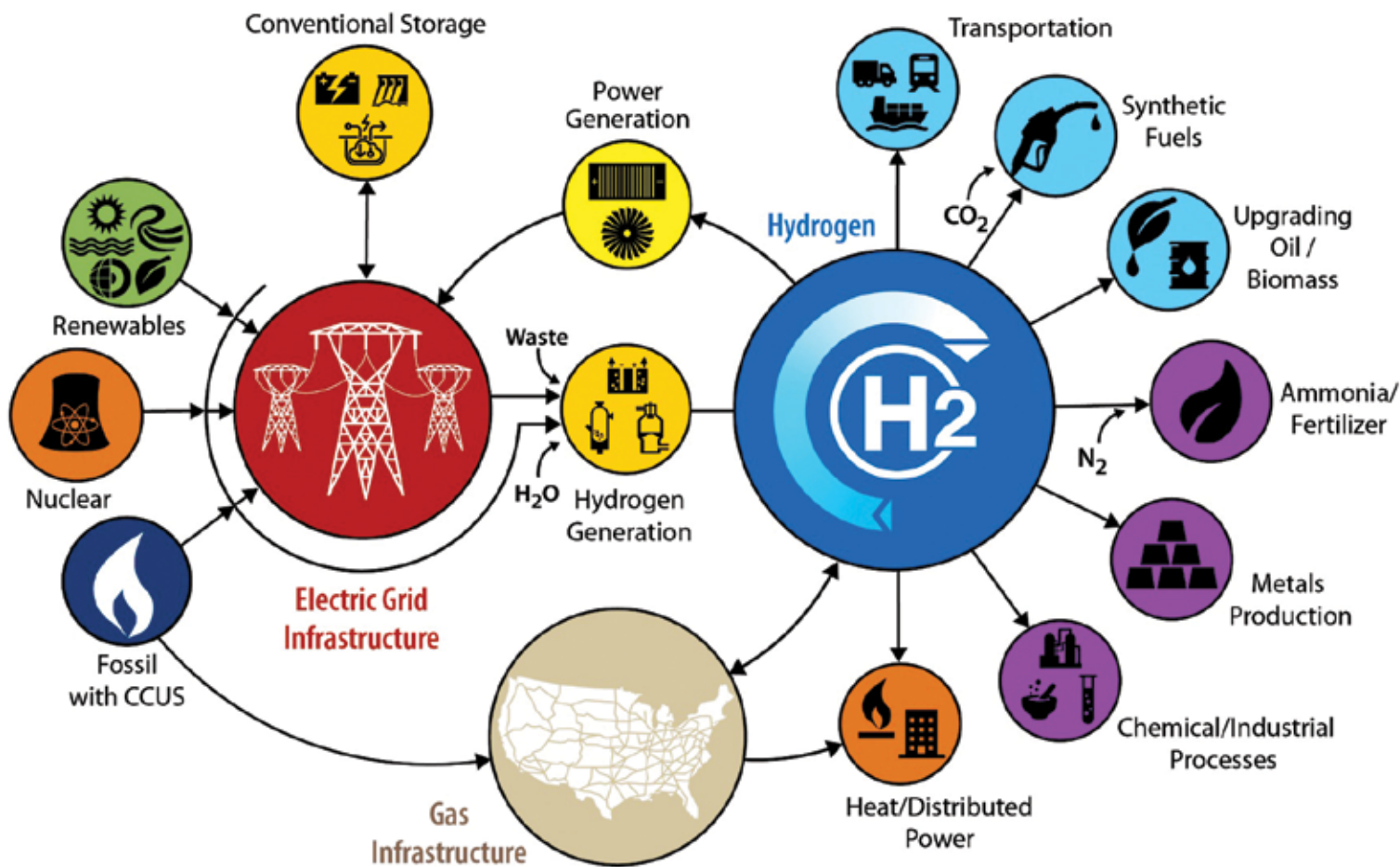
Se vrea promovarea introducerii unor vehicule pe bază de hidrogen în transportul în comun local. Până în 2030 vor apărea 300 de autobuze pe hidrogen.

Sprijinirea achiziției de vehicule grele și medii pe bază de hidrogen regenerabil pentru transportul rutier de mărfuri și persoane. Vor fi 2.700 vehicule comerciale medii și grele cu hidrogen până în 2027 și 21.500

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



până în 2030.

Sprijinirea construcției și punerii în funcțiune a stațiilor de alimentare cu hidrogen pe rețeaua principală TEN-T pentru transportul rutier. Vor fi 8 stații până în 2027 și 30 până în 2030.

Cu privire la vehiculele cu hidrogen și infrastructura de realimentare în scopuri de mobilitate, este de menționat că vehiculele cu hidrogen nu beneficiază de o reglementare specială, fiind aplicabile normele generale în materie. În ceea ce privește stațiile de încărcare cu hidrogen, cadrul de reglementare actual conține reglementări minime privind specificațiile tehnice pentru punctele de alimentare cu hidrogen pentru vehicule.

Stații de realimentare cu hidrogen, în ceea ce privește infrastructura pentru combustibili alternativi, la cel mult fiecare 200 km pe rețeaua

TEN-T principală și cel puțin o stație de alimentare cu H₂ pentru fiecare nod urban până la finele lui 2030. Totodată, Statele Membre trebuie să pregătească un plan de implementare a rețelei de stații de alimentare cu H₂ până în 2027. Amprenta la sol a stațiilor de alimentare cu hidrogen este foarte redusă, în special în comparație cu amprenta la sol necesară unei capacități similare de încărcare a vehiculelor cu baterii (de cel puțin 15 ori mai mică pentru hidrogen). Acest lucru face posibilă utilizarea infrastructurii de alimentare existente ca bază pentru dezvoltarea unei infrastructuri pentru hidrogen.

Sectorul de transport

Producția de hidrogen pentru transportul public comun va fi localizată în proximitatea cererii,

fiind cea mai fezabilă soluție. În cazul transportului greu, stațiile de alimentare vor fi localizate de-a lungul rețelei TEN-T, necesitând alimentare zilnică în vederea utilizării hidrogenului regenerabil la pompă. Acestea vor fi alimentate transportând hidrogenul de la producători, cu camioane sau după caz trenuri. Alimentarea stațiilor de reîncărcare cu hidrogen pe cale rutieră, de la producție la locul de consum nu este o soluție potrivită pe termen lung, având în vedere emisiile totale de gaze cu efect de seră pe întregul proces și capacitatea de hidrogen care poate fi transportată de mijloacele mobile. Electrolizoarele localizate la producător vor funcționa relativ constant atunci când există energie regenerabilă, urmând ca producția de hidrogen să fie stocată local până la transportul către stațiile de alimentare.

Totuși, transportul prin rețeaua de gaz natural, în amestec, nu ar fi fezabil economic pentru utilizarea în sectorul transporturilor, datorită necesității extracției și purificării hidrogenului amestecat în rețea. Similar cu sectorul industrial, în procesele industriei de rafinare este necesară asigurarea unui flux





VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



continuu de hidrogen. Scenariul optim estimează un consum semnificativ mai mare de hidrogen regenerabil în industria de rafinare în comparație cu celelalte industrii, astfel că vor fi necesare capacități mai mari de stocare, în caverne de sare sau zăcăminte epuizate de petrol și gaze, în funcție de fezabilitatea acestora și proximitatea față de locul de consum.

Costurile aferente investiției (CAPEX) pentru instalarea stațiilor de alimentare

Deși costul infrastructurii în sectorul de transport este semnificativ, creșterea costului stațiilor de alimentare nu are un impact major asupra costului total de implementare al strategiei, ponderea costului de implementare aferent stațiilor de alimentare din sectorul de transport fiind de doar 3,3% din costul total al strategiei.

Beneficiile soluțiilor pe bază de hidrogen

Un beneficiu major al soluțiilor pe bază de hidrogen este faptul că este o tehnologie cu emisii zero; printre emisiile locale ale camionului se află

doar apa. Acest lucru se bazează pe faptul că hidrogenul este produs într-un mod regenerabil.

Un alt aspect pozitiv al vehiculelor bazate pe tehnologia pilelor de combustie cu hidrogen și un motiv pentru interesul din ce în ce mai ridicat pentru această tehnologie este că acestea prezintă avantaje comparabile cu ale vehiculelor convenționale, cum ar fi modelele de alimentare cu combustibil și dezvoltarea infrastructurii. Acest lucru îi atrage pe cei îngrijorați de schimbarea dramatică necesară la nivelul anumitor tehnologii noi.

Provocările producerii combustibilului cu hidrogen

Există problema esențială cu privire la modul și locul în care este produs combustibilul cu hidrogen.

Stațiile de alimentare cu hidrogen nu s-au dezvoltat încă atât de mult, deși infrastructura se dezvoltă din ce în ce mai mult. Unii oameni sau companii, cum ar fi Asko, își construiesc propriile stații de alimentare, astfel încât să-și poată controla propriul ecosistem. Este nevoie de soluții sustenabile care să aibă un impact mai mic asupra

mediului.

La toate acestea se adaugă și nevoia de mai mult spațiu în camion sau autobuz pentru rezervoarele de hidrogen. Soluția disponibilă astăzi înseamnă ocuparea unui volum prea mare pentru a menține o gamă bună, care altfel ar putea fi utilizată pentru a transporta mărfuri sau persoane.

Obiective specifice

Revenind la documentul mai sus invocat, cu referire la obiectivul general, vine cu următoarele obiective specifice: dezvoltarea unor ecosisteme ale hidrogenului care să acopere cât mai mult din lanțul valoric la nivel local, astfel încât să se mențină o competitivitate economică a produselor și serviciilor și prin realizarea unor investiții comune să fie evitate riscurile (ecosistemele de hidrogen vor urmări potențialul de producție și consum în industrie și transporturi, prezența surselor de apă, o infrastructură energetică adecvată și, după caz, capacități de stocare a hidrogenului).

Vor fi prioritizate în funcție de îndeplinirea acestor criterii, pentru

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



a asigura orientarea resurselor financiare în zonele cu impact maxim în reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu costuri minime); producția a cel puțin 152,9 kt hidrogen din surse regenerabile în anul 2030; asigurarea unui cadru investițional care să încurajeze instalarea de capacități de producție de energie din surse regenerabile dedicate producerii hidrogenului, în baza contractelor bilaterale de achiziție energie electrică pe termen lung (PPA).

Stimularea cooperării internaționale în vederea identificării unor lanțuri valorice eficiente din punct de vedere economic pentru producția și consumul hidrogenului regenerabil, dar și al derivaților din hidrogen (combustibili sintetici, mase plastice "verzi", materiale de construcții "verzi" etc.); stimularea investițiilor în producția de electrolizoare pentru a susține lanțul valoric al hidrogenului și a asigura disponibilitatea pe termen mai scurt a echipamentelor, având costuri scăzute și cu emisii reduse în transport.

Elaborarea strategiei Operatorului tehnic al Sistemului Național de Transport Gaze Naturale Transgaz (Planul Multianual de Dezvoltare a Rețelei) pentru cuplarea ecosistemelor de hidrogen și a centrelor industriale cu sistemul integrat de transport pe conducte al hidrogenului la nivelul UE (Hydrogen Backbone); dezvoltarea rețelelor de transport și/sau distribuție al/a gazelor naturale astfel încât acestea să fie compatibile cu amestecul treptat de hidrogen în gazele naturale, conform țințelor europene, pe baza unor analize detaliate care să includă aspectele tehnice și economice relevante;

prioritizarea investițiilor din fonduri nerambursabile în tehnologii de decarbonizare bazate pe hidrogen, pentru întreg lanțul valoric; analizarea oportunității susținerii finanțării bancare a proiectelor de decarbonizare prin ajustarea cerințelor de capital în funcție de criteriile din Taxonomia UE; susținerea parteneriatelor public-private în proiecte ce au un rol important în adoptarea tehnologiilor bazate pe hidrogen regenerabil.

Cum pregătim oamenii?

Pentru obiectivul general legat de dezvoltarea tehnologiilor hidrogenului și implementarea acestora în economie, Strategia propune ca obiective specifice: pregătirea resurselor umane prin introducerea de discipline de studiu privind tehnologiile hidrogenului la nivel universitar și a unor programe de pregătire și instruire a personalului tehnic și susținerea unor programe educaționale pentru pregătirea de personal de medie și înaltă calificare, cu prioritate în zonele/regiunile definite ca ecosisteme de hidrogen; stimularea activităților de cercetare dezvoltare și inovare în domeniul tehnologiilor hidrogenului; dezvoltarea infrastructurii de inovare și transfer tehnologic la nivel național și regional stimulând colaborarea dintre organizațiile de cercetare și operatorii economici, în vederea accelerării transferului tehnologic și promovării utilizării tehnologiilor de hidrogen în economia națională.

Costuri de 5 miliarde \$

Ultimul obiectiv general, referitor la utilizarea hidrogenului și a soluțiilor Power-to-X, are două obiective specifice, care vizează

stimularea tehnologiilor și aplicațiilor de producere a hidrogenului regenerabil în vederea integrării în mod eficient a producției de energie din surse regenerabile (evitarea reducerii producției pentru a echilibra balanța producție-consum prin stocarea pe termen mediu și lung a energiei), respectiv introducerea unor aplicații pe bază de hidrogen care să contribuie la flexibilizarea SEN, pe baza unor analize de eficiență adecvate.

Estimarea costurilor de implementare a strategiei a fost realizată pornind de la consumul de hidrogen din fiecare sector, folosind ipoteze specifice referitoare la costurile de producție a hidrogenului regenerabil sau cu amprentă redusă de carbon, costurile de investiție și operaționale, costurile cu infrastructura și tehnologia necesară pentru utilizarea hidrogenului (de exemplu, în transporturi - infrastructura de alimentare), acestea fiind analizate în relație cu costurile cu combustibilii fosili și costurile cu emisiile de CO₂. Estimările plasează costul de implementare a strategiei la o valoare de 4,75 miliarde euro, cost care va fi suportat printr-o serie de modalități de finanțare specifice fiecărui sector.

Prin PNRR, România a alocat 148 milioane euro pentru 100 MW de capacitate de electroliză prevăzute pentru companiile interesate de dezvoltarea unor capacități de producție a hidrogenului regenerabil. O serie de sectoare economice (chimie, procese de rafinare, producție de oțel etc.) ar putea reduce emisiile de carbon prin intermediul utilizării hidrogenului regenerabil, cu până la 70-95%.

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.





POLONIA OPREȘTE CAMIOANELE UCRAINENE. ROMÂNIA SEMNEAZĂ ACORDURI DE LIBERĂ TRECERE

Transportatorii polonezi au blocat granița cu Ucraina supărați că transportatorii rutieri de marfă din țara vecină le fac concurență neloială.

Cu fiecare zi care trece, coada de camioane care așteaptă la punctul de trecere a frontierei din Medyka pentru a intra în Ucraina crește. "Coada ajunge intermitent la centura Jarosław", raportează poliția din Przemyśl despre situație. Potrivit datelor polițiștilor de frontieră, există aproximativ 1200 de camioane care așteaptă la coada din Medyka pentru a intra în Ucraina. În Korczowa, există o blocadă a transportatorilor, iar protestarii permit doar un camion pe oră să treacă acolo. Presa poloneză scrie că timpul de așteptare este de 109 ore. Protestul transportatorilor polonezi provoacă întâzieri mari la punctele de trecere a frontierei de-a lungul graniței polono-ucrainene, au declarat oficialii pe 9 noiembrie.

Comaniile de transport poloneze au blocat trei puncte de trecere a frontierei cu Ucraina din 6 noiembrie, cerând reintroducerea permiselor de intrare pentru camionagii ucraineni care se îndreaptă spre țările UE. Uniunea Europeană a renunțat la permise după ce Rusia a invadat Ucraina anul trecut. Bruxellesul a suspendat sistemul de permise pentru acești transportatori de mărfuri, pentru a ajuta Kievul să-și exporte produsele, pe fundalul războiului provocat de invazia Rusiei din februarie 2022. Transportatorii polonezi susțin că, din această cauză, la graniță se formează cozi imense, ceea ce le distruge afacerile și cer limitarea numărului de camioane înscrise în Ucraina, care intră în țară, într-un

cuvânt reintroducerea permiselor de trecere.

Ce vor polonezii

De asemenea, camionagii cer și interzicerea companiilor de transport din afara UE. „În prezent, peste 20.000 de vehicule sunt blocate pe ambele părți”, a declarat ministrul ucrainean al infrastructurii Oleksandr Kubrakov, adăugând că a discutat problema cu omologul său polonez. „Ucraina respectă dreptul la protest și este pregătită pentru un dialog constructiv pentru a rezolva situația”, a spus Kubrakov. Cele trei puncte de control blocate sunt la Hrebenne-Rava-Ruska, Korciova-Krakowiec și Dorohusk-lagodin. În plus, există o coadă de camioane întinsă pe aproximativ



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**



30 de kilometri la singurul punct de control de la granița polono-ucraineană pe care protestarii nu l-au blocat.

Un purtător de cuvânt al poliției de frontieră poloneză a declarat pentru RFE/RL că, la un moment dat, se strânseseră la punctul de control Medyka-Shegyni, 1020 de camioane pe partea ucraineană, iar timpul de așteptare era de aproximativ este de 55 de ore. La punctul de control Hrebenne-Rava-Ruska sunt 450 de camioane, iar timpul aproximativ de așteptare pentru trecerea acolo este de 155 de ore, a declarat poliția de frontieră poloneză.

Chestiunea permiselor

Șoferul ucrainean Ihor Klak a petrecut deja două zile la coadă la punctul de control Hrebenne-Rava-Ruska și spune că transportatorii polonezi nu și-au respectat promisiunea de a permite trecerea unui vehicul pe oră.

„În ultimele cinci ore, nu m-am mișcat nici măcar un metru. Deci, cât costă o mașină pe oră?”, a spus Klak, care consideră că cererile transportatorilor polonezi sunt

ilegale.

Klak spune că lucrează ca șofer de mai bine de 30 de ani și a existat întotdeauna o cotă de permise, dar permisele au fost eliberate în mod disproporționat. Trebuia să fie 1000 de permise acordate șoferilor polonezi și 1000 de permise pentru ucraineni. Dar el a spus că polonezii au dat doar 600. Pentru a înrăutăți lucrurile, din cauza războiului, au plecat spre est mulți transportatori din Rusia, Kazahstan și Uzbekistan, ceea ce înseamnă că transportul în acea direcție a crescut, iar numărul de permise oferite nu ar fi suficient pentru a face față creșterii, a spus el.

„Polonezii spun că le-am luat locurile de muncă? Serios? Și de ce nu spun și că au luat locuri de muncă din toată Europa? Astăzi ocupă primul loc în transporturi în toată Europa. Ei nu văd că practică dumpingul în toată Europa?”, întreabă Klak.

Unul dintre organizatorii protestului, Tomasz Borkovski, a declarat pentru RFE/RL că deocamdată condițiile nu s-au schimbat. La cele trei puncte de control pe care le blochează poate trece doar un camion pe oră.

„Deocamdată nu sunt schimbări.

Ne așteptăm ca astăzi să aibă loc o videoconferință a viceministrilor de infrastructură ai Ucrainei și Poloniei. Sper că vor ajunge la niște concluzii constructive pentru noi”, a adăugat Borkovski.

Kubrakov a declarat pe 6 noiembrie că ministerul său cooperează cu Comisia Europeană și guvernul Poloniei pentru a rezolva situația. „Poziția noastră oficială este că blocarea frontierei dăunează intereselor și economiilor ambelor țări”, a spus el.

Blocaje pe „coridoarele solidarității”

Polonia este unul dintre cei mai vocali susținători ai Kievului în lupta sa împotriva invaziei pe scară largă a Rusiei.

Cu toate acestea, tensiunile au crescut după ce exporturile agricole ucrainene, care nu mai puteau fi transportate prin Marea Neagră din cauza blocadei ruse, au început să folosească așa-numitele „coridoare ale solidarității”, căi rutiere, feroviare și fluviale create de Uniunea Europeană prin țările membre, vecine cu Ucraina. Ca urmare,

piața regională a fost „inundată” de cereale ieftine ucrainene, provocând o scădere drastică a prețurilor, în detrimentul fermierilor locali.

În primăvara acestui an, fermierii din cele cinci așa-numite țări „din prima linie”, Polonia, România, Bulgaria, Ungaria și Slovacia, au protestat masiv, forțând Bruxellesul să accepte temporar o interdicție pe importurile de cereale ucrainene în aceste țări. Mai mult, a plătit fermierilor ajutoare suplimentare, în valoare de miliarde de euro. Interdicția a fost ridicată la mijlocul lui septembrie, dar Polonia, Ungaria și Slovacia au decis, unilateral, să interzică în continuare importul de produse agrare ucrainene.

Zelenski, la București, tonul se îndulcește

Președintele ucrainean, Volodimir Zelenski, a efectuat o vizită oficială în țara noastră și a fost primit, la Palatul Victoria, de premierul Marcel Ciolacu.

Despre transportul cerealelor ucrainene, Guvernul a transmis într-un comunicat de presă că „cei doi demnitari au avut un schimb de opinii privind demersurile comune pentru îmbunătățirea conectivității transfrontaliere între România și Ucraina și au agreeat accelerarea proiectelor de infrastructură în vederea dublării capacității de tranzit prin porturile românești de la Dunăre și Marea Neagră, de la 2 milioane de tone, la 4 milioane de tone, pentru exporturile ucrainene”. În același timp, premierul Marcel Ciolacu i-a cerut președintelui Volodimir Zelenski un singur lucru care nu are treabă cu transporturile. Ucraina „să recunoască, în cel mai scurt timp, inexistența așa-numitei” „limbi moldovenești”. Solicitarea a fost făcută în cadrul întrevederii cu președintele Ucrainei de la Palatul Victoria.

Imediat după întâlnirea de la palatul Victoria, Ciolacu a dat o Ordonanță de urgență care stipulează la ce nivel uriaș e cooperarea României cu Ucraina. Ordonanța ar fi necesară și pentru ca prețurile la transporturile rutiere să nu crească.

Guvernul recunoaște: 29 milioane de tone transportate prin România

Guvernul a adoptat ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ privind instituirea unor măsuri de reglementare a importurilor de produse agricole din Ucraina sau Republica Moldova. Aici sunt câteva informații incredibile. 29 milioane de tone de cereale duse prin România spre piețe Occidentale.

Guvernul a avut în vedere faptul că războiul de agresiune din Ucraina a generat un impact major asupra operațiunilor de transport maritim în porturile ucrainene de la Marea Neagră, de unde se efectuau aproximativ 90% din exporturile de cereale și semințe oleaginoase ale Ucrainei, context în care România a facilitat importul și tranzitul la nivelul UE a 65% din produsele agricole de origine Ucraina, care, cumulat cu efectele indirecte, respectiv creșterea substanțială a prețurilor inputurilor, a dus în prezent ca cca 45% din fermierii români să fie în imposibilitatea de a-și achita datoriile pentru inputuri și rate scadente în septembrie, respectiv octombrie 2023, din cauza prețurilor foarte mici încasate pe produsele agricole (grâu, orz, rapiță, floarea soarelui și porumb), care nu au acoperit costurile de producție foarte mari, cauzate de efecte indirecte, totodată, operaționalizarea în România a culoarelor de solidaritate cu Ucraina a permis, pe de o parte, tranzitarea produselor pe teritoriul României cu destinația comerț intracomunitar sau export în state terțe, volum care totalizează aproximativ 29 milioane tone de mărfuri agricole în perioada martie 2022 – septembrie 2023, dar în același timp, a creat anumite premise pentru descărcarea unor cantități importante în România, datorită faptului că prețurile au fost convenabile pentru cumpărători, luând în considerare că punerea în liberă circulație sau plasarea sub regim de antrepozit vamal, de zonă liberă sau de perfecționare activă a următoarelor produse: grâu, porumb, rapiță, floarea soarelui,

originare din Ucraina, este permisă numai în alte state membre decât Bulgaria, Polonia, România, Slovacia sau Ungaria, până la data de 15 septembrie 2023, potrivit Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/1100 al Comisiei din 5 iunie 2023 de introducere a unor măsuri preventive privind anumite produse originare din Ucraina.

Măsurile Comisiei nu au venit

De asemenea, s-a ținut cont că dacă, începând cu data de 16 septembrie 2023, Comisia Europeană nu a adoptat măsuri similare, este necesară luarea de măsuri care să vină în sprijinul fermierilor și producătorilor locali. Guvernul arată că, potrivit Planului de acțiune, Ucraina va introduce un sistem de verificare și autorizare a exportului de produse reglementate către cele 5 state membre ale Uniunii Europene, măsurile putând fi introduse începând cu data de 19 septembrie 2023, și este necesară reglementarea de urgență a cadrului legal pentru instituirea și în România a unui sistem de verificare și autorizare a importului de produse agricole din Ucraina sau Republica Moldova.

Comisia Europeană a propus ca România și Bulgaria să implementeze un sistem de licențe de import pentru produsele agricole importate din Ucraina sau Republica Moldova,

Nepromovarea în regim de urgență a prezentului act normativ poate avea ca și consecințe negative:

- afluxul de cereale și semințe oleaginoase din Ucraina sau din Republica Moldova, importate pe teritoriul României vor cauza fermierilor români pierderi importante, întrucât vor fi puși în situația extrem de complicată de a nu-și putea valorifica produsele sau de a le valorifica la prețuri mai mici decât costurile de producție, în condițiile în care producțiile sunt mult mai mici decât cele preconizate datorită secetei/inundațiilor;
- riscul major ca o parte importantă a fermierilor afectați să nu poată



achita obligațiile contractuale către furnizori, leasinguri, salarii, credite la termenele scadente, să se supraîndatoreze și să nu mai poată continua activitatea;

- distorsionarea pieței produselor agroalimentare și existența unor practici comerciale neloiale, cu impact asupra populației;
- impact social negativ major asupra fermierilor și a membrilor familiilor acestora, atunci când sunt afectate veniturile din activități agricole, cu posibil impact în abandonarea cultivării terenurilor agricole sau chiar faliment;
- creșterea prețurilor la transporturile rutiere de marfă.

Întrucât elementele prezentate definesc un context excepțional și vizează interesele economice ale României, statul este obligat să ia măsuri de natura ajutorului de stat pentru a atenua repercusiunile negative imediate în sectorul producției primare și al procesării, pentru a atenua dezechilibrele economice create și pentru a asigura menținerea activităților economice și a locurilor de muncă. În temeiul art. 115 alin.(4) din Constituția României, republicată, Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență.

Conținutul Ordonanței

Art. 1. (1) Prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul legal privind importurile de produse agricole din Ucraina sau din Republica Moldova.

Art. 4. (1) Operațiunile de import

produse agricole origine Ucraina de către operatorii economici prevăzuți la art.1 alin. (3) se realizează numai în baza unei autorizații de import, potrivit prevederilor prezentei ordonanțe de urgență, emisă de către Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale.

Art. 5. (1) Autorizația de import se eliberează pentru fiecare operațiune de import produse agricole prevăzute la art.1, alin. (2) din Ucraina sau din Republica Moldova efectuată de către operatorii economici cu sediul social și punctul/ punctele de lucru pe teritoriul României, de către structura cu atribuții în domeniul comerțului din cadrul Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale, denumit în continuare ministerul de resort.

(3) După depunerea documentelor prevăzute la alin. (2), se efectuează următoarele verificări:

- a) reprezentanții Agenției Naționale de Administrare Fiscală efectuează verificarea stocurilor existente la data depunerii cererii la operatorul economic solicitant al autorizației de import, la toate punctele de lucru și încheie un document în acest sens;
- b) reprezentanții Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale verifică capacitățile de producție/ procesare ale operatorilor economici, calculează necesarul de materie primă pentru următoarele 6 luni, pe baza documentului prevăzut la lit. a) și încheie un proces verbal;
- c) reprezentanții Autorității Sanitare Veterinare și pentru Siguranța

Alimentelor verifică efectivele de animale deținute de operatorul economic și înregistrate în Registrul Național al Exploatațiilor, calculează consumurile la nivelul efectivului de animale pe o perioadă de 6 luni și încheie un document în acest sens.

(4) Operatorul economic are obligația să furnizeze Autorității Sanitare Veterinare și pentru Siguranța Alimentelor o probă a produsului agricol din Ucraina sau din Republica Moldova, ce va face obiectul importului.

(5) În urma analizării probei, Autoritatea Sanitară Veterinară și pentru Siguranța Alimentelor eliberează certificatul de conformitate din punctul de vedere al respectării normelor sanitare veterinare și pentru siguranța alimentară și îl transmite Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale.

(6) Documentele încheiate potrivit alin. (3) și (5) se transmit ministerului de resort, care comunică operatorului economic acordul/ autorizația de import, privind cantitatea pe care o poate importa.

Art. 8. (1) Autorizația de import are valabilitate până la epuizarea cantității prevăzută în aceasta, în conformitate cu datele din evidențele Autorității Vamale Române, privind cantitățile importate.

(2) Condițiile care au stat la baza emiterii autorizației de import trebuie menținute pe durata de valabilitate a acesteia.

(3) Titularul autorizației de import



este obligat să declare ministerului de resort, în scris, în termen de cel mult 10 zile, orice modificare față de datele înscrise în cererea de emitere a autorizației de import, în documentele anexate, precum și în autorizația de import, apărute ulterior eliberării acesteia.

(4) În cazul în care asemenea modificări schimbă condițiile în temeiul cărora a fost emisă autorizația de import, ministerul de resort anulează autorizația de import, prin ordin al ministrului agriculturii și dezvoltării rurale, la propunerea Comisiei.

(5) Autorizația de import poate fi utilizată numai de titularul acesteia, în scopurile pentru care a fost eliberată, cu respectarea limitelor și a condițiilor prevăzute în aceasta, și nu poate fi cesionată direct sau indirect.

(6) Autorizația de import nu poate fi folosită ca document de bonitate în relațiile comerciale.

(7) Dacă titularul autorizației de import încalcă prevederile ordonanței de urgență, ministerul de resort poate anula autorizația de import, după caz.

Art. 9. (1) Formularul autorizației de import are regim special, este prevăzut cu elemente de siguranță și se tipărește în condițiile legii, de către Compania Națională "Imprimeria Națională" S.A., la solicitarea Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale.

(2) Formularul-tip al autorizației de

import este prevăzut în anexa nr. 2.

(3) Sumele necesare pentru tipărire vor fi asigurate din bugetul Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale.

Art. 10. După emiterea autorizației de import, operatorul economic încheie contractul de vânzare cu operatorul economic situat pe teritoriul Ucrainei exclusiv pentru cantitatea de produse agricole origine Ucraina prevăzute în autorizația de import.

Art. 11. (1) Operațiunile de import se desfășoară sub supravegherea autorităților vamale, potrivit legislației vamale, iar produsele agricole origine Ucraina ajung la operatorul economic importator.

(2) Sigiliul vamal va fi desfăcut în prezența reprezentanților Autorității Vamale Române și Autorității Naționale Sanitare Veterinare și pentru Siguranța Alimentelor.

(3) Autoritatea Sanitară Veterinară și pentru Siguranța Alimentelor recoltează probe din produsul importat și verifică dacă acesta are aceleași calități prevăzute în certificatul de conformitate prevăzut la art. 5 alin. (5).

(4) După atestarea conformității, potrivit prevederilor alin. (3), produsele agricole pot intra în circuitul de procesare/ furajare/ hrană animale.

(5) În situația în care produsele agricole importate din Ucraina sau din Republica Moldova sunt constatate neconforme, acestea

se returnează din punctul vamal la locul de origine, pe cheltuiala exportatorului.

Art. 12. (1) Operațiunile de import de produse agricole din Ucraina sau din Republica Moldova efectuate fără drept, constituie contravenție/ infracțiune și se pedepsesc cu închisoare de la unu la 3 ani sau amendă de la 50.000 lei la 200.000 lei.

(2) Pe lângă sancțiunile stabilite la alin. (1) se aplică și sancțiunea contravențională complementară de suspendare a dreptului de a solicita emiterea de alte autorizații de import, potrivit prevederilor prezentei Ordonanțe de urgență, pe o perioadă de maximum 6 luni.

(3) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (1) și (2) se fac de către reprezentanții cu atribuții de supraveghere și control vamal.

(4) Contravențiilor prevăzute în prezenta ordonanță de urgență le sunt aplicabile dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, în măsura în care acestea nu contravin prezentei ordonanțe de urgență.

Camioane care strică drumuri

Președintele Consiliului Județean (CJ) Suceava, Gheorghe Flutur,



a declarat, anul trecut, că autocamioanele care merg spre Vama Siret au afectat infrastructura de drumuri județene și comunale și au blocat accesul oamenilor care voiau să-și strângă recoltele din câmp.

El a afirmat, în ședința Consiliului Județean, că există fluctuații, în ultima vreme, în ceea ce privește traficul spre Vama Siret, dar trebuie găsite soluții pentru rezolvarea problemei.

"Am avut și 30 de kilometri de TIR-uri care aproape că ajungeau la Suceava la un moment dat. Aici va trebui să găsim niște soluții. Au fost nemulțumiri din partea unor oameni și faptul că unii șoferi au mers pe drumuri laterale, au stricat drumuri comunale, drumuri județene, au blocat și nu puteau ieși oamenii la câmp sau să iasă cu recolta", a spus Flutur.

Președintele CJ a subliniat faptul că DN 2 nu este atât de larg încât să permită trecerea în siguranță a două mașini în sens opus, când sunt camioane ce staționează. "E o chestiune în care rog Poliția să fie atentă", a subliniat Flutur.

Conform acestuia, deschiderea unor noi puncte de trecere ar putea contribui la fluidizarea traficului, dar partea ucraineană nu s-a putut conforma încă în acest sens.

"Sperăm să deschidem punctul vamal Vicovu de Sus cât de repede

și Ulma din Suceava și Racovăț de la Botoșani. Era un termen, 20 iulie, angajament dat la întâlnirea comună cu Ucraina. Ei nu au putut respecta termenul pentru că la Crasna în Ucraina au încă niște probleme și șase kilometri de drum nu e practicabil ca să vină mașinile încoace. Nu depinde de noi. Noi suntem gata și sper ca într-o lună și ceva să fie gata și cel de la Ulma-Rusca", a mai menționat Gheorghe Flutur.

Ministrul Transporturilor Sorin Grindeanu a anunțat că România vrea să ceară Comisiei Europene despăgubiri pentru distrugerile provocate drumurilor românești de către camioanele ucrainene.

„Am avut o discuție zilele trecute cu comisarul european Adina Vălean și am spus că noi am băgat foarte mulți bani, de exemplu, în întreținerea drumurilor naționale din zona respectivă. Dacă mergeți acum pe DN2 spre Suceava, Siret, pe lângă Bacău, Focșani, o să vedeți că e TIR lângă TIR, de Ucraina, ceea ce a dus totuși la o degradare a acestei rețele și am cerut bani. Per total, am trimis aceste cereri, nu doar pe rutier, ci și pe CFR, pe naval – două miliarde de euro”, a declarat Sorin Grindeanu, referitor la faptul că România intenționează să ceară despăgubiri și pentru faptul că rețeaua de drumuri a fost degradată de TIR-urile venite din Ucraina.

Vălean: NU primiți nimic

România nu va primi despăgubiri de la Comisia Europeană pentru drumurile distruse de camioanele ucrainene.

Sorin Grindeanu, ministrul Transporturilor, a cerut bani la Bruxelles după ce camioanele cu marfă ucraineană au degradat drumurile naționale românești. Adina Vălean, comisarul european pentru Transport a declarat:

"Comisia nu va acorda despăgubiri și cred că este greșit să folosim cuvântul despăgubiri. Comisia acordă finanțări pentru proiecte care să îmbunătățească situația. Noi am redesenat coridoarele și punctele de acces către aceste țări vecine. Țările din prima linie, iar România este printre ele și primește deja și are deschise toate ușile de finanțare pentru realizarea acestor noi conexiuni. Până să organizăm liniile de finanțare, multe dintre statele membre au fost rugate să avanseze bani pentru anumite tipuri de proiecte. România a procedat în felul acesta pentru calea ferată din portul Constanța, prin celebra curățare de buruieni a liniilor și de vagoane ruginite - a fost o chestiune preagreată, urmând ca acești bani să-i fie rambursați din fondurile de coeziune tot ale României și care au fost mutate de pe un proiect pe altul".

Coloana a cincea 5

Șeful CNAIR desființează CESTRIN

Consiliul de Administrație (CA) al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere din România (CNAIR) are programată pentru azi, 11 decembrie 2023, de la ora 12.00, o ședință a cărui punct principal pe ordinea de zi este desființarea Centrului de Studii Tehnice Rutiere și Informatică (CESTRIN). Gurile rele, da' bune, susțin că această mișcare nu este de fapt decât o rezultată a răfuielilor dintre directorul general al CNAIR, Cristian Pistol, zis "Piștol Gol", și șeful CESTRIN, Ștefan Ioniță, zis "Fane Bibicu". Pretextul desființării Centrului este o presupusă reducere a cheltuielilor bugetare în concordanță cu Ordonanța de Urgență nr.90 din 27

octombrie 2023.

În realitate, "Piștol", omul PNL, a fost scos din minți în ultima perioadă de o serie de rapoarte ale CESTRIN, sub semnătura lui "Bibicu", care scoteau la iveală pleiada de nerealizări ale actualei conduceri a CNAIR.

Un mare deranj au produs rapoartele CESTRIN despre dezastrul de la cele două loturi de pe autostrada de centură a Bucureștiului - A0, pe care lucrează turcii de la Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret AS. Deși ar fi trebuit să fie finalizate la începutul acestui an, lucrările sunt la un stadiu foarte redus. Nimeni nu poate spune când se vor finaliza. Nici chiar personajul din conducerea CNAIR care încasează lunar 5.000 de euro șpagă de la turcaleți ca să închidă ochii!

O altă uriașă supărare au produs-o rapoartele CESTRIN despre jalea de la Podul de peste Dunăre de la Brăila. "Piștoletul" și mâna lui dreaptă pentru partea de implementare, Otilia Nuncă, fostă Nae și fostă Dragomir, au fost băgați în lacrimi de aceste rapoarte. Și ce s-a gândit "golănașul" de la conducerea CNAIR?! Ca să nu mai fie "zgomot de fond" despre calitatea îndoielnică de pe șantierul unor firme ca Alsim Alarko, Impresa Pizzarotti sau Webuild, CESTRIN trebuie transformată, dintr-o unitate de sine stătătoare din subordinea Companiei, într-o simplă Direcție în coordonarea directă a directorului general. După această mișcare, dacă toți angajații CESTRIN sunt "vărsați" în CNAIR, se vor plăti în plus din bugetul companiei două miliarde



Moș "Piștol Gol" cu mintea scurtă a venit de printre nățăfleți să aducă decizii de concediere la "cestrine" și "cestrineți".

Bibicule, ce vrei să îți aducă Moșul?

Mai vreau înc-un CESTRIN cu tine! Numai cu tiineee!!!

de lei lunar, cu titlul de stimulente financiare.

Dar ce mai contează cheltuiala banilor publici pentru "Piștol" dacă prin această mișcare îl execută pe rivalul său "Bibicu". Acesta din urmă a ocupat în trecut funcția de director general al CNAIR, în baza susținerii pe care i-a oferit-o baronacheul Paul Stănescu de la PSD, și în continuare are șanse să îi sufle funcția lui Pistol într-o bună zi. Mai mult, "Piștol Gol" scapă de rapoartele enervante de la CESTRIN pentru că, după transformarea Centrului în Direcție, rapoartele negative apar numai dacă vrea să le semneze el! Într-un pamflet publicat în luna decembrie 2021, am vorbit despre situație scăpată de sub control de la CESTRIN.

"O glumă de prin CNAIR spune că, dacă doi angajați ai CESTRIN se "combină" la locul de muncă, este vorba automat de incest. Gluma se bazează pe o realitate tragi-comică: în CESTRIN angajările s-au făcut pe criterii de rudenie, prietenie, clientelat politic sau amantlâc. Așa se face că, dacă în anul 2015, instituția condusă acum de Fane avea aproximativ 150 de angajați, acum sunt în jur de 400. Serviciul 1 Constatate Contravenții Rovinietă are acum mai mulți angajați decât avea întreaga instituție în 2015, deși această activitate era și pe atunci. Culmea este că, deși sunt aproape de trei ori mai mulți, angajații CESTRIN fac la fel de puțin ca înainte.

Deși se calcă efectiv pe picioare, incompetenții lui Fane Bibicu sunt plătiți regește. Asta pentru că cei mai mulți nu au nicio legătură cu informatica, adică principalul obiect de activitate al CESTRIN.

În loc de concluzie: Interesant este și faptul că, pentru a strânge și mai mult rândurile, chiar și angajații care nu aveau rude în CESTRIN și le-au obținut pe parcurs, printr-un mare număr de "nășiri, cumetrii și alte alea"., scriam acum doi ani.

Soluția reală o reprezintă reformarea din temelii a Centrului, nu desființarea lui! Problema angajaților CESTRIN nu este decât o copie la o scară mai redusă a celei de la CNAIR.

În loc de concluzie: Sub pretextul reducerii cheltuielilor cu rudele incompetente și supraplătite ar putea și ministrul Sorin "Chaplin" Grindeanu să desființeze CNAIR și să îl transforme într-o simplă direcție în subordinea Ministerului Transporturilor!

"Avântul prăbușirea", în varianta angajați RAR - sediu nou închiriat

Noul sediu al Registrului Auto Român (RAR) de pe Bulevardul Expoziției din București, impus cu "forcepsul" de către directorul general Mihai Alecu, zis "Pufu",

stă să se prăbușească la primul cutremur mai serios.

Această stare de lucruri a fost semnalată și de alte publicații, dar noi vă prezentăm în premieră dovezi concrete ale acestui risc major.

Astfel, în fotografiile de mai jos, puteți vedea starea catastrofală a plafoanelor între diferitele niveluri ale clădirii.

Fotografiile au fost făcute din liftul oprit între etaje și surprind grosimea plafonului, din lateral, care nu a putut să fie mascată printr-o simplă zugrăveală. Se observă fisurile profunde care afectează întreaga structură de beton a clădirii.

Cea mai mare parte a crăpăturilor a fost ascunsă printr-o zugrăveală făcută cu mare repeziciune chiar înainte de mutarea angajaților RAR în clădire.





"-Grăbiți-vă, băieți, cu spoitul, "mochetatul" la interior și tăiatul bălăriilor de afară, că ne vine și nouă un client care să închirieze pe aici! Prea fluiera vântul prin clădirea asta goală și zdruncinată! Prietenul Pufu a ajuns mare șef la RAR și ne scoate din mizerie, tot așa cum a făcut și acum trei ani, când era boss la ARR!"



Clădirea a fost construită în anii '60, a fost puternic afectată de cutremurele care au avut loc și nu a fost niciodată consolidată.

"Combiția" cu mutarea sediului RAR în clădirea care stă să cadă a fost făcută în "cârdășie" de către Alina Niță, zisă "Oaia", acum director economic, și actualul director general, zis "Pufu".

Se pune întrebarea, în situația nedorită dar posibilă a unui cutremur major, cine va fi răspunzător pentru tragedia produsă?

Mai mult, merită riscul sacrificării vieților angajaților pentru satisfacerea interesului personal al celor doi sau al șefilor lor?!

Pe lângă starea critică a structurii de rezistență a clădirii, cu riscurile ce decurg de aici, celelalte neajunsuri de care au parte angajații RAR de aici sunt minore dar trebuie amintite. Caloriferele nu fac față frigului.

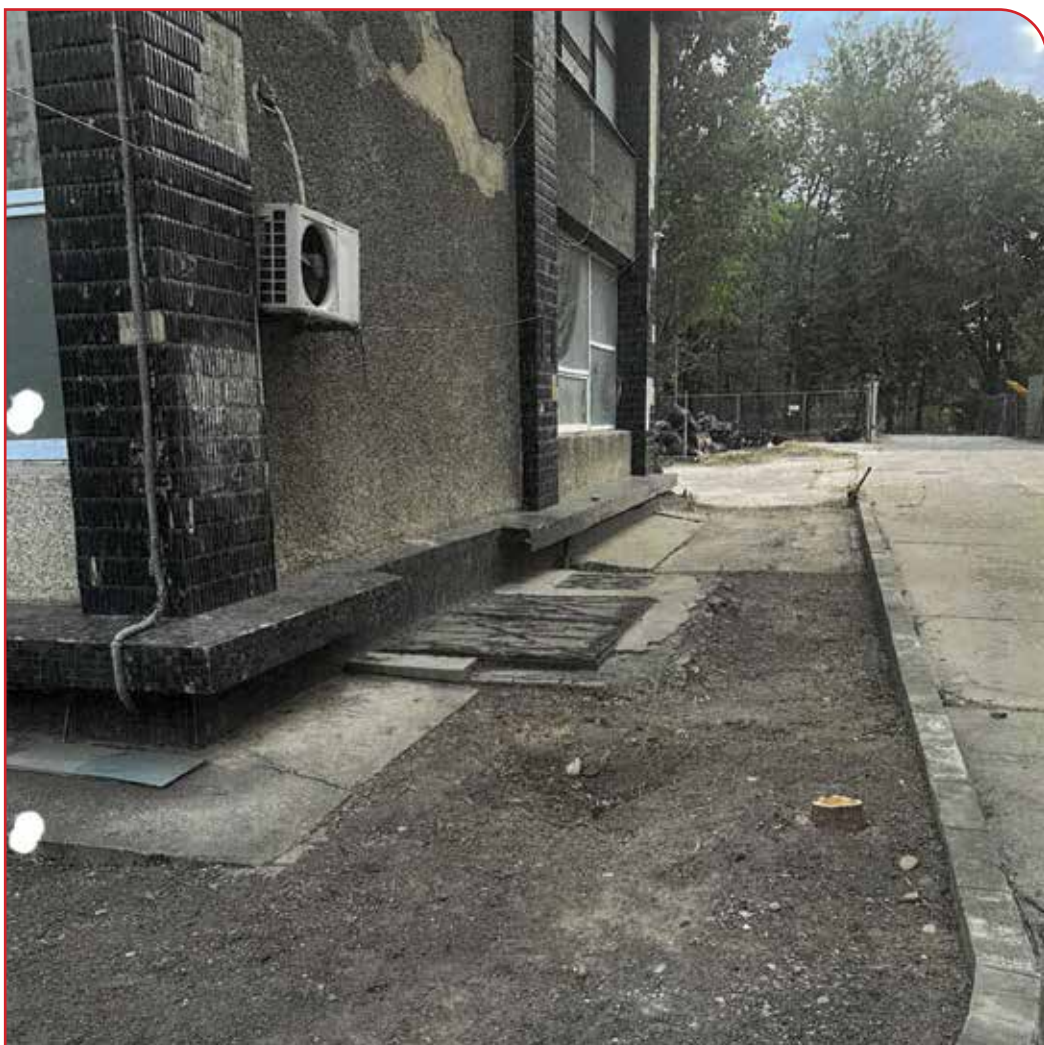
Căldura se închide de vineri, după ora 18.00, până luni dimineață

Scenă din filmul "PIRĂȚII DIN RAR". Alina Niță, zisă "Oaia", a rămas director economic la Registrul Auto Român, după ce i-a predat funcția de director general lui Mihai Alecu, zis "Pufu", fiul primarului traseist politic din Odobești.

Și, pentru a suda relațiile dintre noi, ți-l dau pe șoferul meu, Cocoș, să ți conducă mașina de serviciu!!

Îl iau dar numai pentru că e vorba de cocoșu' lu' matală!





și este pornită numai dacă este contactat administratorul clădirii. Deși aparatele de aer condiționat merg continuu pe căldură, cu consum mare de energie electrică și, implicit, costuri mari pentru RAR, în birouri și pe holuri este frig. Nu se depășește niciodată temperatura de 20 de grade Celsius.

"Pufu", absolvent de turism agricol, are viziunea "sănătoasă" a călirii cu orice chip a angajaților!

"Alecul" s-a gândit însă și la forma fizică a oamenilor. Salariații nu își pot parca propriile autoturisme în curtea clădirii decât dacă "o dau la înțelegere" cu portarul. Altfel, ajung la o condiție fizică de invidiat, pentru că își lasă mașinile contra cost în parcare Agronomiei sau la Casa Presei Libere. Kilometrul pe care îl fac zilnic pe jos dus-întors le face angajaților piciorul frumos!

Administratorul societății care a dat spre înciriere spațiul are și o variantă năstrușnică pentru rezolvarea problemei: închirierea unei parcări din spatele clădirii.

Aceasta nu se poate face direct de către angajați sau de către RAR, ci printr-un PFA, care ar fi dispus să încaseze banii de la oameni și să îi dea mai departe.

"Binefacerile" noului sediu au la bază o istorie veche, cu iz penal. Pe vremea când era director general al Autorității Rutiere Române (ARR) "Pufu" a mutat în această locație sediul reprezentanței ARR București. Mutarea de atunci s-a făcut printr-o firmă care nici măcar nu era înregistrată la Registrul Comerțului în momentul în care a primit contractul.

În vara lui 2023, nici bine nu și-a preluat atribuțiile de director general al RAR, că "Pufu" a și întocmit un anunț de "închiriere cu dedicație" pentru acest sediu. Anunțul a fost publicat "șmecherește", într-un loc ascuns de pe site-ul RAR, pe data de 23 august 2023, cu depunere a ofertelor până la data de 29 august 2023, ora 12.00, cu un weekend la mijloc. Adică erau doar trei zile și jumătate lucrătoare pentru întocmirea întregii documentații

cerute!

Cârdășia "Oii" cu "Pufu" se observă și din faptul că postarea anunțului a fost făcută de proaspăt numitul director general cu delegație Mihai Alecu, iar caietul de sarcini cu dedicație a fost aprobat de Alina Niță, când era încă pe poziția de director general, și contrasemnat de Mihai Alecu, pe atunci încă șef Departament Logistică.

Deși era vorba de o închiriere pentru o perioadă de cinci ani, s-a impus un termen năucitor de doar trei-patru zile pentru depunere. Cu toate acestea, în ultima zi, o altă societate, Amerinvest Group SRL, a reușit să depună o ofertă.

Spațiul oferit pentru închiriere de această din urmă firmă se afla într-o clădire modernă, mult mai apropiată de sediul central al RAR.

Această din urmă ofertă a fost respinsă sub două pretexte.

Mai întâi, faptul că cele 20 de locuri de parcare ar fi "improprie pentru parcare a clienților și angajaților RAR". Ca și când actualul sediu ar fi "propriu" pentru parcare a autoturismelor angajaților și clienților!!!

Mai apoi, s-a pretextat că spațiul de la parter ar fi insuficient pentru amenajarea unei recepții pentru clienții RAR. Această condiție nu a fost cerută prin caietul de sarcini! Pentru că nu a acceptat, pe bună dreptate, aceste constatări absurde făcute de comisia de evaluare a RAR, obediență total lui Mihai Alecu și Alinei Niță, Amerinvest Group a dat în judecată Registrul.

Prin cererea de chemare în judecată, societatea a cerut anularea respingerii ofertei depuse de ea și desființarea tuturor actelor subsecvente încheiate cu această ocazie, adică inclusiv a contractului

de închiriere încheiat de SC Ro Naturstein SRL cu RAR.

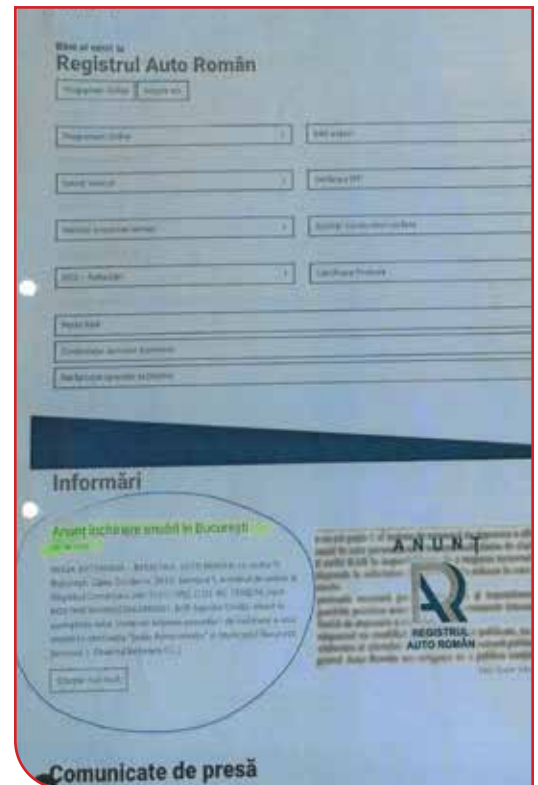
Întrucât șansele de anulare în instanță a contractului de închiriere oneros sunt considerabile, ne întrebăm cine va suporta costurile cu viitoarea relocare a sediului RAR?

Aceasta se va face tot printr-o firmă fantomă, neînregistrată la Registrul Comerțului? Cu siguranță, nu, întrucât duo-ul rapace "Pufu-Oaie" nu va mai fi la "butoane" la acel moment! Cei doi se vor afla în transpirațiile "datului cu subsemnatul" pe la DNA și alte Parchete. Până atunci este loc și timp de "traie pe vătrai", după cum cred cei doi!

Totuși "idila" dintre Alecu și Niță nu este fără fisuri! Gurile rele, da' bune, susțin că "Oaia" l-a "flancat" pe "Pufu" cu fostul ei șofer, astfel încât să i se raporteze orice mișcare a noului director.

Ce nu știe ea este că "șoferache" raportează și în altă parte ceea ce observă!

În loc de concluzie: Ce nu a aflat, încă, "celebru" cârciumar Viorel Grigore, alias "Grobianu", susținătorul "pe multiple planuri" al "Oiței", este că șoferul pe care îl chemă Cocoș este "cocoș" pe toate planurile atunci când vine vorba de Alina Niță!



Bugetul CNIR-ului lui "Burtoi" - rejectat de Ministerul Finanțelor

După nouă luni de la "operaționalizarea" Companiei Naționale de Investiții Rutiere (CNIR), prin numirea Consiliului de Administrație (CA), directorul general interimar, "marele specialist" Cătălin Urtoi, zis "Burtoi", consilier personal al ministrului Sorin "Chaplin" Grindeanu, nu a fost capabil să producă nici măcar un buget.

"Burtoi" a tocat peste un milion de lei din banii publici numai pe salarii, indemnizații și deconturi de cheltuieli imposibil de justificat. Cu adresa nr. 1041897 din 21 noiembrie 2023, Ministerul Finanțelor (MF) a respins "caricatura" de buget propusă de Urtoi. Documentul produs din "puțul gândirii lui Burtoi" nu prevede niciun fel de obiect de activitate pentru noua companie, ci doar cheltuieli de personal în valoare de 8.576.890 lei, pentru luna decembrie 2023, pentru un număr mediu de 130 de angajați, plătiți să nu facă nimic.



Prin acest așa-zis "buget" trimis la MF, Urtoi a reușit totuși o performanță notabilă: a săvârșit infracțiunea de fals material în înscrisuri oficiale. "Burtoi" i-a mințit cu nerușinare pe cei de la Finanțe cum că, la sfârșitul trimestrului al treilea al anului 2023, ar fi avut angajate pe statele de plată ale CNIR 52 de persoane.

În realitate, până la această dată, interimarul de la conducerea companiei a angajat pe PCR (pile, cunoștințe, relații) doar 10 colaboratori, din care doi sunt consilierii lui personali și unul este secretarul Consiliului de Administrație.

Astfel, cei de la Ministerul de Finanțe au apreciat, pe de o parte, ca fiind necesară revizuirea cheltuielilor cu personalul, astfel încât acestea "să fie redade într-o manieră cât mai realistă, iar referatul de aprobare al Ordinului comun să cuprindă modul de determinare al acestora, respectiv, numărul de personal luat în calcul și numărul de luni aferente, cu un calendar privind implementarea planului de administrare la nivelul companiei". Cum este posibil ca o societate deținută integral de stat să toace

banii cu nemiluita, fără să aibă niciun buget aprobat și fără să aibă nici măcar un WC din fundul curții de construit sau de administrat?! Trântorii din CNIR iau bani grei lunar ca să facă NIMIC, sub protecția omnipotentului ministru Grindeanu-"Chaplin".

Neostoitul Urtoi-"Burtoi" nu se ocupă deloc de CNIR, deși încasează 25.000 de lei în fiecare lună, indemnizație de director "șmecherit".

"Toată ziua, bună ziua", el este văzut la chermeze și conferințe de presă, unde îl secondează pe Grindeanu-"Chaplin". Mai jalnic, "Burtoi" face podcasturi pe o rețea de socializare, sub titulatura unei obscure asociații cu trei membri. Fiind așa de "ocupat", ne dăm seama de ce "cătălinul" nu mai are timp de CNIR, cu excepția încasărilor de salarii pe card!

"Burtoiul" este un alt "expozat" de politruc oportunist al tranziției, care, nefiind în stare să realizeze nimic în viață, se agață cu disperare de ultimul tren. Ca să își facă loc în politică, Urtoi duce o campanie mincinoasă pe o rețea de socializare, unde se laudă cu realizările altora, la care el nu are nicio contribuție.

Situația dezastruoasă de la CNIR arată dimensiunea așa-ziselor realizări ale lui "Burtoi": NIMIC în nouă luni și cheltuirea unui milion de lei din banii noștri!

În loc de concluzie: Având în vedere că, potrivit documentului MF, "responsabilitatea pentru legalitatea, exactitatea și acuratețea datelor și informațiilor prezentate în bugetul de venituri și cheltuieli pe anul 2023 revine conducerii", ne întrebăm cât mai durează până va veni DNA-ul să-i întrebe pe Grindeanu și pe "pupila" lui, Urtoi, pe ce au tocat în ultimele nouă luni peste un milion de lei din banii publici obținuți prin "sudoarea poporului năpăstuit".

Alo, Codruța, la Bruxelles s-a auzit de jaful de la CNIR?!

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.



Don Chapline, vorbești matali cu ministru di Finanți sâ aprobi sâ tăiem frunzi la câini pi nouă milioani di lei pi lună?

Cătălin Urtoi, zis "Burtoi", consilier personal al ministrului Sorin "Chaplin" Grindeanu, a tocat peste un milion de lei din banii publici numai pe salarii, indemnizații și deconturi de cheltuieli imposibil de justificat la fantomatica și neoperaționalizata Companie Națională de Investiții Rutiere.

Bă, prostule, vorbesc! Dar la banii ăștia îmi angajezi la CNIR toate pupezele dar și toată Organizația Județeană a PSD Timiș!

**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