UNTRR: MOTORINA - MAI SCUMPĂ ÎN ROMÂNIA DECÂT ÎN UNGARIA PAG.04

INVESTIGATORUL'S
TIR
23 ANI

ECONOMIILE REALIZATE CU AUTOCAMIONUL ELECTRIC ÎN TRANSPORTURI PG.25

DECEMBRIE 2025
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro

SĂRBĂTORI FERICITE!

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

7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28 RĂSPUNSURI

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

INVESTIGATORUL'S TIR 23 ANI

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

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

Director Marketing & PR:
Alina JOHNSON-POP

Secretar General de Redacție:
Petre ARDELEAN

Redactori:
Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:
Lucian MORAR

Corectură:
Liana NICHIFOR

DTP:
Nicoleta IONESCU

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

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

Revista TIR Magazin este semnatara Cartei Europene a Siguranţei Rutiere

Sumar

07 DATENFABRIK. NRW: CUM SCHMITZ CARGOBULL ȘI CLAAS ADUC DIGITALIZAREA ȘI INTELIGENȚA ARTIFICIALĂ PE LINIA DE PRODUCȚIE

12 MAN ENGINES PREZINTĂ NOUA GENERAȚIE A SERIEI CONSACRATE MAN E32

16 FORD TRUCKS PREZINTĂ PRIMUL SĂU CAMION ELECTRIC F-LINE E

18 PESTE 1.000 KM CU UN SINGUR PLIN: IVECO S-WAY CNG STABILEȘTE UN NOU REPER PENTRU AUTONOMIE ȘI EFICIENȚĂ

UNTRR: MOTORINA - MAI SCUMPĂ ÎN ROMÂNIA CU 22 EUROCENȚI/LITRU FAȚĂ DE UNGARIA

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) atrage atenția că politicile fiscale impredictibile și creșterea continuă a accizelor au determinat în 2025 o migrare masivă a alimentărilor către statele vecine.

"În timp ce Ungaria, Slovenia, Italia sau Belgia mențin de peste 12 ani scheme stabile și funcționale de rambursare a accizei suplimentare, România a întrerupt periodic acest mecanism, pierzând venituri importante la buget și afectând direct competitivitatea firmelor de transport și indirect a tuturor firmelor din România.
După sistarea schemei în martie 2025 și creșterea accizei în august, alimentările s-au mutat masiv în Ungaria, unde transportatorii români plătesc deja cu 12–15 eurocenți/litru mai puțin. O nouă creștere a accizei, programată la 1 ianuarie 2026, va duce diferența la 22 eurocenți/litru, accelerând exodul alimentărilor din România.
România are una dintre cele mai ridicate accize din UE – 502 euro/1.000 litri, cu 172 euro peste minimul european –, ceea ce face motorina fără TVA necompetitivă față de Ungaria, Slovenia sau Croația. De la 1 ianuarie 2026, acciza din România va ajunge la 551 euro/1.000 litri, cu 221 euro peste minimul obligatoriu de 330 euro.
UNTRR subliniază că, dacă România ar aplica de la 1 august 2025 o rambursare reală de 60 bani/litru, mecanismul ar funcționa după o logică bugetară simplă și favorabilă statului:
-60 bani/litru înseamnă 600 lei/1.000 litri, echivalent cu 118 euro.
-Din acciza suplimentară de 171 lei/1.000 litri, statul ar rămâne cu 53 euro peste minimul european.
-La acești 53 euro se adaugă 330 euro, nivelul minim al accizei impus de UE. Statul rămâne astfel cu întreaga acciză de bază (330 euro) + 53 euro suplimentari.
Schema nu reduce acciza sub pragul UE, nu generează pierderi, ci păstrează exact veniturile pe care România le pierde astăzi prin migrarea alimentărilor în Ungaria și alte state vecine.
Fără această rambursare, statul român pierde nu doar acciza suplimentară, ci chiar și cei 330 euro minim obligatorii, deoarece alimentările se fac integral în afara României.

Fără predictibilitate fiscală, România pierde bani și competitivitate

Reluarea schemei de ajutor privind returnarea accizei suplimentare este esențială pentru competitivitatea transportatorilor români și pentru stabilitatea veniturilor bugetare. Conform datelor INS, volumele de motorină achiziționate în România au scăzut, iar migrarea alimentărilor în afara țării a dus la încasări mai mici din accize, contrar estimărilor statului.
În timp ce autoritățile invocă predictibilitatea, politicile fiscale adoptate o contrazic:
-România consumă anual 8,6 miliarde litri motorină și 2 miliarde litri benzină.
-Accizele au fost majorate de trei ori în 2025.
Statul estimează încasări de 25 miliarde lei din accize în 2025, (20 de miliarde de la motorina si 5 miliarde de la benzina), însă aceste calcule ignoră efectele migrației consumului.
Creșterea accizei la motorină, din august (cu 231,76 lei/1.000 litri) trebuia să aducă +1,96 miliarde lei, dar migrarea a 10% din consum a dus la pierderi de 2,1 miliarde lei/an.

Acciza în România:

-la motorină a evoluat de la 2317,59 lei/1000 litri la începutul anului, la 2549,35/1000 litri în vară și se majorează la 2804,29 lei/1000 litri la finalul anului.
-la benzină a evoluat de la 2528,76 lei/1000 litri la începutul anului, la 2781,84/1000 litri în vară și se majorează la 3059,9 lei/1000 litri la finalul anului.
În loc să corecteze efectul, statul majorează din nou acciza la motorină cu 254,94 lei/1.000 litri la finalul anului, accentuând diferența de preț față de Ungaria și stimulând și mai mult migrarea alimentărilor. Guvernul României speră să ajungă la nivelul consumatorilor captivi, care nu mai pot migra consumul în alte țări.
Aceste calcule nu iau în considerare impactul asupra competitivității tuturor firmelor care produc bunuri și servicii în România: exporturi mai mici, vânzări mai reduse pe piața internă, contracția consumului și presiune pentru noi creșteri de TVA.

România devine o țară de tranzit în care nimeni nu mai alimentează

Statul român nu rambursează TVA către transportatorii din alte țări, ceea ce i-a determinat pe aceștia să evite alimentarea în România chiar și atunci când prețul fără TVA era competitiv. Astăzi, când prețul fără TVA este mai mare decât în toate țările din jur, alimentările străinilor s-au redus la minimum – doar pentru a putea părăsi teritoriul României. În plus, camioanele moderne au rezervoare de 1.100–1.500 litri, suficiente pentru 3.000–4.000 km fără realimentare. Astfel, transportatorii își organizează traseele astfel încât să alimenteze exclusiv în țările cu prețuri avantajoase.

UNTRR solicită implementarea urgentă a unei scheme reale și funcționale de rambursare a accizei de 60 bani/litru, singura măsură capabilă:

-să readucă alimentările în România,
-să oprească pierderile bugetare masive,
-să reducă diferența de preț față de statele vecine,
-să protejeze competitivitatea transportatorilor români și a firmelor din România.

UNTRR își exprimă disponibilitatea de a colabora cu autoritățile pentru adoptarea unei soluții sustenabile, conforme cu practicile europene și în beneficiul economiei României.

Guvernul României, în lipsa capacității de a aplica tehnici de conducere defensivă, trebuie echipat cu un sistem ABS – de anti-blocare, comparându-l cu un autovehicul intrat într-un viraj strâns pe carosabil ud și în pantă, riscă să iasă în decor, dacă strivește frânele și nu permite ca roțile autovehiculului “Economia României” să continue să se învârtă și să se înscrie în virajul reformelor.", se spune în comunicatul de presă UNTRR din 26 noiembrie 2025.

Publicitate

DANIEL NICULESCU DE LA DIANTHUS COMPANY ESTE NOUL PREȘEDINTE AL UNTRR

Daniel Niculescu, Transport-Commercial Manager, Dianthus Company este, începând cu 1 ianuarie 2026, noul președinte al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR)

La Adunarea Generală din data de 10 decembrie 2025 au avut loc alegerile pentru noul Consiliu Director, structura care va reprezenta organizația în următorii trei ani. UNTRR și-a ales noul Consiliu Director pentru mandatul 01 ianuarie 2026–31 decembrie 2028.
În urma votului Adunării Generale, componența noului Consiliu Director este:
Președinte: Daniel NICULESCU – DIANTHUS COMPANY SRL
Vicepreședinte: Aurel STANCIU – HOEDLMAYR LAZĂR ROMÂNIA SRL
Vicepreședinte: Alexandru Daniel POPA – COM DIVERS AUTO RO SRL
Membru: Daniel-Mihai CHIRCULESCU – CAT AUTOLOGISTICS ROMÂNIA SRL
Membru: Raluca Alexandra TACHE FUEREA – BLUE RIVER BUCUREȘTI 78 SRL
Noul Consiliu Director este format din transportatori cu vechime și experiență îndelungată, reprezentând companii care activează de peste 20, chiar peste 30 de ani în domeniul transporturilor rutiere. Acestea fac parte dintr-o comunitate puternică de operatori români care au dus transportul rutier de mărfuri din România în întreaga lume, contribuind la dezvoltarea comerțului internațional și devenind, în timp, ambasadori ai profesionalismului, ai seriozității și ai competitivității transportatorilor români în relația cu clienții și partenerii globali.

UNTRR – angajament ferm pentru leadership și modernizare

UNTRR urmărește să fie liderul în furnizarea de servicii relevante, cu valoare adăugată, pentru comunitatea transportatorilor naționali și internaționali din România.
Ca organizație patronală, UNTRR își asumă rolul de lider într-o perioadă marcată de provocări majore pentru industrie: presiunea reglementărilor europene, criza de personal, digitalizarea, decarbonizarea și creșterea costurilor operaționale.

UNTRR își asumă misiunea de a fi:

-principalul reprezentant al transportatorilor din România;
-principalul partener de dialog social la nivelul ramurii transporturilor rutiere, reprezentând ferm interesele sectorului în relația cu autoritățile și instituțiile naționale și europene.

O nouă viziune managerială pentru o organizație modernă

În noua formulă de conducere, UNTRR se angajează să se dezvolte ca o organizație modernă și flexibilă, orientată spre: profesionalism, eficiență, transparență, servicii adaptate nevoilor reale ale membrilor, consolidarea reprezentativității sectoriale.
Obiectivul strategic al UNTRR este de a deveni cea mai apreciată organizație din sectorul transporturilor rutiere, prin acțiuni coerente, prin fortificarea parteneriatelor cu mediul economic și instituțional și prin susținerea companiilor românești pe piețele internaționale.
La nivel european UNTRR este implicată în toate subiectele de actualitate și face eforturi pentru ameliorarea impactului acestora la nivel național, ținând cont de realitățile specifice în arii precum decarbonizare, digitalizare și criza șoferilor, dar și în identificarea celor mai bune soluții pentru provocările la nivel național – restituirea accizei, aplicarea GPS pentru RO-e-transport, taxarea infrastructurii rutiere, programele de finanțare pentru modernizarea flotelor și pentru stațiile de încărcare. UNTRR este permanent activă în deschiderea de noi oportunități de business pentru operatorii de transport din România prin încheierea unor acorduri bilaterale de transport rutier cu state precum Emiratele Arabe Unite, Arabia Saudită pentru a conecta Europa la fluxul de mărfuri din Asia spre Europa prin centrele logistice din orientul mijlociu accesibile prin Irak, utilizând Drumul de dezvoltare, dar și direct prin Coridorul de mijloc cu China și Asia Centrală.

DATENFABRIK.NRW: CUM SCHMITZ CARGOBULL ȘI CLAAS ADUC DIGITALIZAREA ȘI INTELIGENȚA ARTIFICIALĂ PE LINIA DE PRODUCȚIE

Deficitul de forță de muncă calificată, cerințe ridicate de calitate și presiunea de a produce mai eficient – toate aceste provocări devin din ce în ce mai acute în numeroase companii industriale.

De patru ani, proiectul Datenfabrik.NRW, coordonat de rețeaua de competență it's OWL, lucrează pentru a aduce soluțiile digitale bazate pe date și inteligență artificială din faza de testare în uzul operațional.

Rezultatele arată acum modul în care modelele digitale de date, sistemele interconectate și AI schimbă viața de zi cu zi din producție. În total, au fost dezvoltate 51 de aplicații în fabricile-fanion ale Schmitz Cargobull și CLAAS – de la planificarea turelor și sisteme digitale de asistență până la asigurarea calității.

Rețeaua de vârf it's OWL a implementat proiectul în colaborare cu Schmitz Cargobull, CLAAS, NTT DATA Business

Publicitate

Solutions, Duvenbeck Kraftverkehr și MotionMiners, precum și cu institutele Fraunhofer IEM, IML, IOSB-INA și IAIS. Cu o valoare totală de 14,5 milioane euro, dintre care 9,2 milioane euro finanțare din partea landului Renania de Nord – Westfalia, fabrica de date este una dintre cele mai mari inițiative de AI aplicată din Germania.
„Datenfabrik.NRW este un far pentru statul nostru industrial Renania de Nord – Westfalia. Ea aduce inteligența artificială direct în fabricile în care se creează valoarea economică. Digitalizarea întărește întreprinderile mici și mijlocii și face locul nostru de afaceri pregătit pentru viitor și competitiv. AI sprijină angajații, face munca mai sigură și mai predictibilă – ajutându-ne să combinăm competitivitatea cu locuri de muncă bune și durabile în statul nostru”, declară Mona Neubaur, ministrul Economiei, Industriei, Protecției Climei și Energiei din Renania de Nord – Westfalia.

Industria sub presiune: AI intră în viața de zi cu zi

Schmitz Cargobull și CLAAS trag o concluzie pozitivă.
„Cu Datenfabrik.NRW, am creat o bază practică pentru utilizarea digitalizării și a AI în producție. Proiectul stabilește noi standarde în planificarea și controlul producției bazate pe date și servește ca model pentru inițiative viitoare de smart factory în cadrul organizației noastre. Feedback-ul pozitiv din industrie, cercetare și politică confirmă că suntem pe drumul cel bun – nu doar pentru Schmitz Cargobull, ci și ca sursă de inspirație pentru alte companii industriale”, subliniază Dr. Günter Schweitzer, COO Schmitz Cargobull.
„Sunt convins că AI nu mai pleacă nicăieri.”
„Industria 4.0 aparține deja trecutului; producția bazată pe date și AI este realitatea de astăzi. Premisa noastră de la început a fost că digitalizarea și utilizarea AI trebuie să merite”, spune Jan-Hendrik Mohr, CEO CLAAS. „Am reușit să demonstrăm acest lucru prin proiect. Prin colaborarea inter-firme din consorțiu, am reușit să realizăm ceva important împreună și să implementăm 30 de cazuri de utilizare numai la CLAAS. Proiecte precum Datenfabrik.NRW sunt esențiale pentru competitivitatea Germaniei ca locație industrială.”
„Cu fabrica de date, ducem AI din faza pilot în producția reală. Nu este important doar ca soluțiile să funcționeze în două fabrici-fanion, ci și ca metodele și structurile dezvoltate să poată fi adoptate de multe alte companii – aceasta este exact misiunea noastră la it‘s OWL”, spune Roman Dumitrescu, director general it‘s OWL.

O abordare holistică: Cum regândește Schmitz Cargobull planificarea digitală a producției

La Vreden, în Westfalia (Germania), se vede clar cât de profund schimbă tehnologiile digitale și AI practica industrială. Aici, Schmitz Cargobull investește peste 50 milioane euro în extinderea capacităților de producție pentru semiremorci frigorifice și carosate – o dovadă clară a forței inovatoare Made in NRW.
Acest proiect major este însoțit de un impuls puternic de inovație digitală. În cadrul Datenfabrik.NRW, compania a regândit fundamental procesul de planificare și a abordat provocările sistemelor moderne de producție printr-o metodă digitală holistică. Planificarea virtuală a fabricii, analizele asistate de AI și proiectarea inteligentă a locurilor de muncă sunt acum integrate fără întreruperi.
Un rezultat central este crearea unui model digital al fabricii ca „single source of truth”, care permite o planificare coerentă între diverse instrumente și creează o bază de date comună pentru toți participanții. Acest lucru este completat de prelucrarea asistată de AI a norilor de puncte 3D obținuți din scanări, integrați direct în sistemele de planificare existente.
Proiectarea clasică a locurilor de muncă trece, de asemenea, printr-o transformare digitală: atelierele de „carton” – unde se simulează locurile de muncă cu machete din carton – au fost mutate în mediul virtual. Procesul devine astfel eficient, colaborativ și cu un risc minim de erori. Rezultatele planificării pot fi validate digital, ceea ce accelerează implementarea și reduce la minimum erorile. De asemenea, au fost folosite instrumente intuitive de layout și tehnologii de tip „motion mining” pentru analiza mișcărilor lucrătorilor și optimizarea posturilor de lucru.
„Rezultatele demonstrează impresionant modul în care tehnologiile digitale transformă producția industrială – într-un mod practic, scalabil și orientat spre viitor”, spune Lukas Ptock, manager de proiect Datenfabrik.NRW la Schmitz Cargobull.

De la markere fluorescente la AI generativă: CLAAS mizează pe asistență digitală în asamblare

Producția de combine agricole la CLAAS, la Harsewinkel, este caracterizată de o variabilitate ridicată și volume mici. Pentru angajați, asta înseamnă să memoreze cantități mari de informații complexe. Înainte de proiect, aveau doar liste de hârtie pe care erau marcate cu markere fluorescente variantele relevante. Modificările tehnice trebuiau actualizate manual în producție – un proces anevoios, consumator de timp și predispus la erori. Era, de asemenea, dificil pentru angajații noi.
În cadrul Datenfabrik.NRW, CLAAS a dezvoltat un sistem de asistență pentru lucrători care a digitalizat inițial succesiunea comenzilor, marcându-le color și afișându-le printr-o interfață web. Dar acesta a fost doar începutul.

Treptat, au fost integrate informații suplimentare: date de audit ale produsului, modele 3D, modificări tehnice și instrucțiuni de asamblare – toate furnizate automat.
Sistemul este conectat direct la fabrică printr-o conexiune IIoT (Industrial Internet of Things). Vehiculele autonome de transport își localizează digital poziția în hală și raportează automat comenzile. Astfel, angajații văd mereu informațiile relevante la locul lor de muncă. Schimbările sunt semnalizate prin lumină tip semafor și semnale acustice, minimizând erorile.
„În acest caz de utilizare, ne ghidăm după celebrele 6R din logistică: informația potrivită, la momentul potrivit, în cantitatea potrivită, la calitatea potrivită, în locul potrivit și cu efortul potrivit. Este important să nu supraîncărcăm pe nimeni, ci să oferim suport țintit", spune Timo Westerbusch, manager de proiect pentru producție bazată pe date la CLAAS.
Sistemul a fost conceput de la început ca scalabil. Astăzi, este deja utilizat la 120 de posturi de lucru în Harsewinkel, iar o implementare internațională este în pregătire.
Nici subiectul inteligenței artificiale nu a fost lăsat deoparte. CLAAS testează în paralel integrarea unui chatbot bazat pe AI generativă. Acesta va furniza în viitor informații de asamblare la cerere. Primele teste – precum generarea automată a etichetelor de avertizare – sunt promițătoare.
„Pentru noi este esențial ca toate informațiile afișate să fie corecte. Dacă apare o eroare din cauza unor date incorecte, încrederea în sistem poate fi pierdută. De aceea acordăm o importanță deosebită testării intensive înainte de a integra orice în mediul de producție", adaugă Westerbusch.

51 de aplicații, o lecție: AI nu trebuie să rămână un proiect pilot

Fabrica de date a demonstrat că aplicațiile AI nu trebuie să rămână la stadiul experimental – ele pot fi implementate efectiv. Acest lucru este dovedit de cele 51 de cazuri de utilizare din fabrici reale, precum și de un model de proces clar pentru transfer, care transformă proiectele individuale în soluții repetabile, transferabile și către alte companii.

Impact dincolo de locații

Platforma de competență AI.NRW subliniază și ea importanța strategiei. „În Datenfabrik.NRW, sistemele AI sunt folosite direct în planificarea fabricii, producție, logistică și arhitectura corporativă. Partenerii arată că AI nu este un vis, ci deja un ajutor concret pentru companii. Vedem în proiect un transfer solid de la cercetare la aplicație", spune Dr. Christian Temath, director general KI.NRW.
KI.NRW a inclus Datenfabrik.NRW în inițiativa sa de proiecte-fanion, a sprijinit vizualizarea rezultatelor și a conectat echipele de proiect cu experți AI din alte sectoare. Proiectele-fanion KI.NRW sunt inițiative AI deosebit de inovatoare și orientate spre aplicare, din sectoare precum comerț, producție, meșteșuguri și sănătate.

De la proiectul-fanion la utilizarea largă: Cum ajunge it's OWL la IMM-uri

În viitor, it's OWL va asigura ca abordările dezvoltate să nu rămână blocate în fabricile pilot, ci să devină utilizabile pentru IMM-urile din Renania de Nord – Westfalia și dincolo. Împreună cu partenerii implicați, rețeaua tehnologică de inteligență artificială aduce conceptul de pe planșetă direct în fabrică. Companiile pot utiliza metode și instrumente verificate, fără a porni de la zero.

Publicitate

SCANIA TESTEAZĂ SOLUȚII DE ELECTRIFICARE ȘI HIDROGEN ÎMPREUNĂ CU CLIENȚII, PRIN INIȚIATIVA PILOT PARTNER

Transportul cu baterii electrice rămâne neschimbat ca element central al strategiei Scania pentru transport sustenabil, dar compania continuă să urmărească atent și alte tehnologii și combinații.

Scania mizează pe electrificare, însă continuă să nu lase nicio opțiune neanalizată pentru a înțelege mai bine toate formele de transport sustenabil, așa cum arată o nouă inițiativă de cercetare din programul Pilot Partner.
La începutul lunii noiembrie 2025, la Transport.CH, în Berna (Elveția), Scania a prezentat colaborarea cu Asko Norge AS, un partener tradițional și un lider în logistică sustenabilă, pentru testarea camioanelor cu celule de combustie pe hidrogen în operațiuni comerciale, cu scopul de a evalua performanța tehnică, fezabilitatea operațională și potențialul comercial. Deși aceste vehicule nu sunt încă disponibile pentru comandă, ele fac parte din programul mai amplu Scania Pilot Partner, o inițiativă derulată cu clienți selectați, care urmărește evaluarea tehnologiilor de electrificare și a altor soluții, în condiții reale de lucru, pentru a determina contribuția lor la transportul fără combustibili fosili.
„Testând în medii de transport reale, învățăm ce funcționează cel mai bine în practică și cum putem accelera progresul”, explică Tony Sandberg, Head of Scania Pilot Partner.
Testarea vehiculelor pe hidrogen nu schimbă strategia Scania privind decarbonizarea sistemului de transport, care rămâne centrată pe electrificare directă. Totuși, acesta este unul dintre multiplele teste derulate prin Pilot Partner pentru a înțelege modul în care diferite surse de energie și tipuri de lanț cinematic se comportă. Scopul este identificarea punctelor forte și a limitărilor reale ale altor tehnologii și combustibili.

Testele pilot ale camioanelor împreună cu Asko

Combinând tehnologia electrică de propulsie deja consacrată a Scania cu sisteme pe hidrogen, Scania și Asko au constatat inițial că aceste camioane pot atinge autonomii de până la 1.000 km după o singură alimentare, emițând doar vapori de apă. Colaborarea dintre cele două companii arată cum parteneriatele pot accelera progresul concret în transportul sustenabil.
„A face parte din inițiativa Scania Pilot Partner ne oferă o oportunitate unică de a testa și influența dezvoltarea unor soluții sustenabile adaptate operațiunilor noastre”, spune Jørn Arvid Endresen, CEO ASKO Midt.
Tony Sandberg adaugă:

„Angajamentul puternic și abordarea proactivă ale Asko sunt esențiale pentru accelerarea tranziției. Împreună transformăm informațiile din proiectele pilot în cunoștințe practice care ajută întreaga industrie.”

Scania Pilot Partner: „acolo unde inovația întâlnește aplicarea” alături de clienți

Inițiativa Scania Pilot Partner, lansată în 2021, este platforma dedicată a companiei pentru colaborarea în inovație cu clienți selectați. Programul evaluează și testează o gamă largă de tehnologii și metode, de la soluții electrice cu baterii — care rămân axa strategică — la motoare cu ardere internă asistate de range extender, precum și soluții emergente precum celulele de combustie pe hidrogen.

Testând aceste soluții în operațiuni reale, Scania și partenerii săi obțin informații valoroase privind performanța efectivă a diferitelor tehnologii, sprijinindu-i pe clienți în propria lor tranziție către transport decarbonizat.

Fiecare proiect Pilot Partner este mai mult decât un test: este o platformă practică de învățare în care Scania și clienții săi evaluează și perfecționează soluții de transport sustenabil în condiții reale. De la distribuție urbană la transport pe distanțe lungi, informațiile obținute ajută la validarea performanței tehnologiilor, a eficienței operaționale și a costului total de operare.

„Aici este locul unde inovația întâlnește aplicarea”, spune Sandberg. „Lucrând cot la cot cu clienții, transformăm proiectele pilot în progres real și consolidăm rolul Scania în tranziția către un sistem de transport sustenabil.”

Publicitate

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu

MAN ENGINES PREZINTĂ NOUA GENERAȚIE A SERIEI CONSACRATE MAN E32

- **Focus pe revizuirea turbocompresoarelor**
- **Măsuri țintite pentru creșterea robusteții componentelor**
- **Destinat piețelor internaționale cu limită de emisii NO_2 de 250 mg**

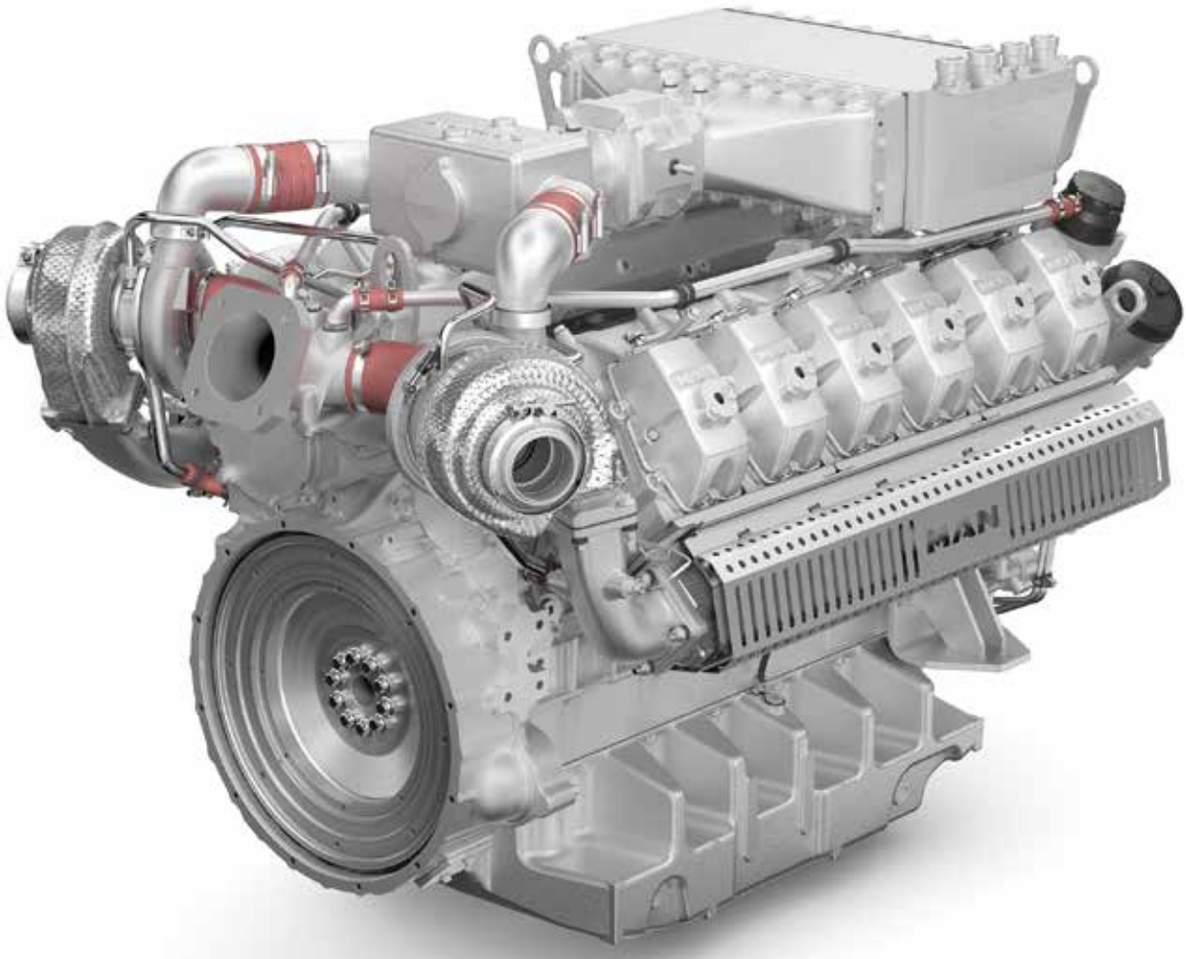
MAN Engines modernizează seria de motoare pe gaz E32, consacrată pentru aplicații pe gaz natural și biogaz, pentru a o adapta la cerințele piețelor internaționale de mâine. De la lansarea pe piață în 2012, această serie s-a impus drept extrem de populară și performantă, cu peste 10.000 de motoare instalate în întreaga lume. Dezvoltarea continuă subliniază ambiția MAN Engines de a continua să stabilească standarde în eficiență, emisii și durată de viață. Actualizarea actuală a produsului pentru tipurile de motoare MAN E3262 LE202 (gaz natural) și LE212 (biogaz) se concentrează pe revizuirea turbocompresoarelor. Modificările structurale au crescut semnificativ robustețea acestora. De exemplu, este utilizată acum o carcasă de turbină uscată, cu izolație, care nu necesită conducte suplimentare cu lichid. Acest lucru reduce potențialele pierderi și previne apariția punctelor termice critice în cazul unui debit insuficient de lichid de răcire. În plus, noi lagăre axiale și radiale, realizate dintr-un aliaj special pe bază de bronz, asigură o rezistență mai bună la coroziune și o durată de viață mai mare.

Noua generație de turbocompresoare oferă și avantaje economice clare. Creșterile de eficiență sunt deosebit de vizibile la o limită de NOx de 250 mg/Nm³ — valoare considerată standard în multe țări.

„Cerințele piețelor internaționale au fost clar în centrul dezvoltării sistemelor noastre”, explică Hubert Gossner, Head of Power & Off-Road la MAN Engines. „În special în optimizarea eficienței, ne-am concentrat consecvent pe respectarea limitelor globale de emisii — în special 250 mg NOx. Astfel, ne asigurăm că soluțiile noastre sunt nu doar performante, ci și utilizabile la nivel global.”

De asemenea, o rezervă de presiune mai mare prin intermediul clapetei de accelerație garantează o rezervă suplimentară de putere, ceea ce conduce la o performanță mai stabilă a motorului, în special în condiții de presiune ridicată a gazelor de evacuare sau la altitudini mari.

Motorul E3262 modernizat este bazat pe platforma globală V12, dovedită în timp, utilizată de mulți ani atât ca motor diesel



D2862 cu cilindree de 24,2 litri în sectorul marin, cât și ca motor pe gaz E3262, cu cilindree de 25,8 litri, în aplicații staționare pentru producerea de energie și căldură. Această prezență extinsă pe piață și fiabilitatea ridicată în exploatare îl fac unul dintre cele mai consacrate motoare din clasa sa. Motorul este disponibil atât în variante turbo, cât și aspirat natural, ceea ce permite configurarea unei soluții perfect adaptate diverselor tipologii de aplicații — fie orientate spre producerea de electricitate, fie spre producerea de căldură. Datorită variantelor pentru piețele de 50 Hz și 60 Hz, E3262 poate fi utilizat la nivel global și îndeplinește cerințele operatorilor internaționali.

MAN E3262 respectă în mod fiabil limita internațională de emisii de 250 mg NO_x/Nm3 direct în motor, oferind astfel o soluție flexibilă pentru o gamă largă de cerințe de piață. Pentru piețele cu restricții de emisii deosebit de severe, cu valori limită de 100 mg NO_x/Nm3, motorul poate fi utilizat în combinație cu un sistem extern de post-tratare a gazelor de eșapament — precum un sistem SCR. În acest fel, MAN Engines oferă operatorilor flexibilitate maximă pentru proiectarea și autorizarea instalațiilor, asigurând în același timp că pot fi îndeplinite și cele mai stricte cerințe privind emisiile.

Prin dezvoltarea seriei E3262, MAN Engines își reafirmă poziția de lider tehnologic și angajamentul pentru soluții energetice sustenabile și orientate spre viitor. Motorul nu doar rămâne o soluție fiabilă, ci devine și un pionier al noii generații de motoare pe gaz eficiente și cu emisii reduse.

Noile tipuri de motoare E3262 LE272 (gaz natural) și LE282 (biogaz) înlocuiesc versiunile anterioare LE202 și LE212 și pot fi comandate deja, cu livrare începând cel mai devreme din a doua jumătate a anului 2026. Variantele precedente LE202 și LE212 vor rămâne disponibile în paralel cu LE272 și LE282, pe termen mediu.

Publicitate

INOVAȚIA SCANIA DIN SPATELE UNEI CUTII DE VITEZE MAI INTELIGENTE ȘI MAI EFICIENTE

Per Arnelöf și colegul său au primit recunoaștere pentru „invenția extra-valoroasă” – range interlock în cutia de viteze Scania GW. Soluția lor ingenioasă face sistemul mai sigur, mai ușor și mai eficient.

Noua platformă de cutii de viteze GW reprezintă unul dintre pașii majori ai Scania către lanțuri cinematice mai eficiente și mai sustenabile. Proiectată pentru creșterea cuplului, îmbunătățirea consumului de combustibil și reducerea zgomotului, aceasta duce performanța și inovația la un nou nivel.

Un mecanism mic cu un impact mare

În timpul dezvoltării, Per, System Architect la ePropulsion & Drivertrain, a identificat o modalitate de a simplifica modul în care transmisia gestionează angrenajele planetare. Ideea lui – range interlock – a introdus un element mecanic inteligent de siguranță, care a făcut sistemul mai compact, mai eficient și mai ușor de asamblat și întreținut. Această realizare a fost celebrată la recentul Scania Innovators Party.

Range interlock

„Range interlock oferă numeroase beneficii. Brevetul pentru această ‘invenție extra-valoroasă’ acoperă o funcție de siguranță care face posibilă utilizarea acestei tehnologii. Integrat în noul angrenaj planetar, oferă clientului o flexibilitate mai mare în operarea vehiculului la diferite viteze în timpul mersului înapoi – un avantaj important, de exemplu, la asfaltarea unei autostrăzi”, explică Per.

Simplu, dar puternic, range interlock asigură cuplarea precisă a treptelor de viteză și previne activarea simultană. Integrat în angrenajul planetar pentru marșarier, elimină necesitatea unui pinion separat pentru mersul înapoi, rezultând o transmisie mai ușoară, mai scurtă și mai silențioasă, cu eficiență îmbunătățită, pierderi de energie reduse și costuri de producție mai mici.

„Impulsionați de curiozitate, perseverență și spirit de echipă, Per și co-inventatorul său, Peer Norberg, au transformat o provocare tehnică într-o soluție inovatoare care simplifică designul transmisiei și stabilește un nou standard de eficiență. Munca lor este un exemplu inspirațional al mentalității Scania – unde efortul colectiv și creativitatea duc la progrese cu adevărat semnificative.”

Premiul pentru „invenția extra-valoroasă” nu a venit întâmplător. El a venit după ani în care brevetul și-a dovedit valoarea în practică. Range interlock a adus beneficii clare, măsurabile. De la lansarea transmisiei GW în 2019, consumul de combustibil a scăzut, greutatea a fost redusă, iar manevrabilitatea a fost îmbunătățită – o dovadă clară a impactului durabil al ideii lui Per și al echipei sale.

Inovație prin efort colectiv

Pentru Per, avansul tehnologic nu este niciodată o muncă individuală. El subliniază faptul că lucrul în echipă și schimbul de cunoștințe sunt esențiale pentru transformarea unor idei tehnice în rezultate tangibile.

„În procesul de brevetare învăț foarte multe”, explică el. „Nu este doar despre a avea o idee. Lucrezi îndeaproape cu specialiști în domeniul brevetelor, care transformă designul tău într-un document cu valoare juridică. Este o colaborare reală – ei se asigură că detaliile tehnice și cele legale se completează perfect.”

O cultură care recompensează curiozitatea și progresul

Per s-a alăturat Scania în 2008, după finalizarea tezei sale de master despre eficiența transmisiei. De atunci, pasiunea lui pentru îmbunătățirea cutiilor de viteze a dus la peste douăzeci de brevete. Parcursul său reflectă modul în care cultura inovatoare Scania le permite inginerilor să exploreze, să testeze și să perfecționeze idei cu impact durabil.

„Ai nevoie de timp și curiozitate”, spune Per. „Întreabă de ce lucrurile sunt făcute într-un anumit fel și lucrează împreună cu ceilalți pentru a găsi modalități mai bune de a avansa.”

Sfaturile sale pentru inventatorii aspiranți surprind perfect această mentalitate: „Fii curios. Studiază brevetele. Discută ideile. Nu te teme dacă prima idee nu funcționează, fiecare te apropie de una mai bună.”

Publicitate

dubhe
MOVE AS ONE

MOTOARE • PIESE • TRANSMISII • LUBRIFIANȚI • PNEUMATICĂ • DIAGNOZE

www.dubhegroup.ro https://shop.dubhegroup.ro contact@dubhegroup.ro

FORD TRUCKS PREZINTĂ PRIMUL SĂU CAMION ELECTRIC F-LINE E

Ford Trucks nu a oferit până acum camioane electrice, dar acest lucru se va schimba în 2026: cu F-Line E.

Compania introduce un camion electric în clasa de 19 și 26 de tone, care va fi fabricat de Ford Otosan în Turcia și va fi lansat pe toate pieţele europene importante anul viitor.
Ford Trucks a prezentat două produse noi la Solutrans în Lyon (18-22 noiembrie): următoarea generație a Ford F-Max ca diesel clasic și F-Line E, prima incursiune a Ford în sectorul camioanelor electrice.

Modelul este creația Ford Otosan din Turcia

Camionul electric a fost expus la târg într-o configurație cu 6×2 axe, cu o greutate brută a vehiculului de 26 de tone și o caroserie frigorifică de la Lamberet.
Modelul este creația Ford Otosan din Turcia, o societate mixtă între Ford Motor și Koç Holding din Turcia, care există de zeci de ani.
F-Line E va ieși, de asemenea, de pe linia de producție a fabricilor sale. Alături de modelele F-Line cu motor diesel.
Burak Hoşgören, responsabil pentru pieţele internaționale la Ford Trucks, a declarat pentru electrive că modelul va fi lansat anul viitor în toată Europa de Vest.

Emrah Duman, vicepreședinte al Ford Trucks, a participat și el la Solutrans alături de Hoşgören.
„Suntem încântați să fim reprezentați la Solutrans – unul dintre cele mai importante târguri comerciale din Europa – împreună cu Ford Pro”, a declarat Duman.
„Noua noastră generație de produse combină durabilitatea, tehnologia și economia, consolidând astfel poziția noastră în Europa. În același timp, suntem lideri în drumul către un viitor mai durabil pentru transportul greu.”

Ford Trucks intră în rândul „greilor”

Ford Trucks era singurul producător important din Europa care nu avea încă un camion electric în portofoliu. Cu F-Line E, compania turcă dorește acum să recupereze decalajul în acest domeniu. Deși noul camion electric a fost deja

expus la IAA Transportation 2024, la acel moment nu erau disponibile date privind performanțele. În prezent, se cunosc următoarele informații despre tehnologia camionului electric: modelul 6×2 are un motor electric cu o putere continuă de 310 kW și o putere maximă de 390 kW. Producătorul specifică un cuplu de 1.370 Nm și 2.470 Nm la putere maximă.
ZF a fost numit furnizorul motorului electric anul trecut. Bateria pe bază de NMC (nichel-mangan-cobalt) este formată din patru pachete de 98 kWh, oferind un conținut energetic brut total de 392 kWh. Din acesta, 314 kWh sunt utilizabili. Bateriile sunt amplasate pe șinele laterale ale vehiculului. Ford Trucks specifică o autonomie de până la 300 de kilometri și un ampatament de 4,75 metri. În ceea ce privește sistemul de propulsie, producătorul specifică, de asemenea, că F-Line E are o transmisie automată cu trei trepte.

Mai multe configurații

F-Line E va fi disponibil și cu patru roți în loc de șase, adică într-o configurație cu punți 4×2 și o greutate brută a vehiculului de 19 tone.
În acest caz, Ford Otosan va instala un motor diferit și mai puține celule de baterie. Această variantă va avea o putere continuă de 235 kW și o putere maximă de 290 kW, precum și o capacitate brută a bateriei de 294 kWh (din care 235 kWh sunt utilizabili). Acest lucru reduce autonomia la 250 de kilometri.
Versiunea 6×3 a F-Line E are o capacitate de încărcare DC de până la 285 kW, în timp ce versiunea 4×2 are o capacitate de până la 213 kW, ceea ce ar trebui să limiteze timpul de încărcare la „mai puțin de 45 de minute” pentru a încărca bateria de la 20 la 80%.
Ford Trucks specifică, de asemenea, o sarcină admisă pe punte de opt tone (față) și 11,5 tone (spate) pentru modelul expus. În timp ce puntea față are suspensie mecanică, camionul are suspensie pneumatică în spate. Anvelopele sunt de 22,5 inci cu jante din aluminiu.

PESTE 1.000 KM CU UN SINGUR PLIN: IVECO S-WAY CNG STABILEȘTE UN NOU REPER PENTRU AUTONOMIE ȘI EFICIENȚĂ

•Eficiență excepțională demonstrată pe un parcurs real de 1.000 km

•Motorul xCursor 13 oferă performanțe comparabile cu dieselul, dar cu emisii reduse

•Reducere medie de 95 la sută a emisiilor de CO_2 cu biometan, confirmând angajamentul IVECO pentru transport durabil și viabil

IVECO, pionier al propulsiei alternative de peste 30 de ani, demonstrează încă o dată performanțele remarcabile ale vehiculelor sale grele alimentate cu gaz. Vara trecută, camionul IVECO S-Way CNG a reușit un rezultat excepțional: a parcurs peste 1.000 de kilometri cu un singur plin de gaz natural comprimat (CNG).
Testul, realizat de jurnaliștii francezi Fabien Calvet
și Loïc Fieux, s-a desfășurat între granițele Belgiei și Spaniei, în condiții reale de operare. Capul tractor a tractat o semiremorcă prelată Krone încărcată, cu
o masă totală de 30 de tone, demonstrând eficiența, rezistența și practicabilitatea zilnică a modelului S-Way CNG.

Performanțe similare cu dieselul, funcționare mai silențioasă

Jurnaliștii au evidențiat manevrabilitatea excelentă și confortul la volan oferite de IVECO S-Way CNG. Frâna de motor de înaltă performanță și retarderul hidraulic Intarder au asigurat o frânare de anduranță puternică, în timp ce suspensia integral pneumatică și noua coloană de direcție au îmbunătățit precizia și confortul condusului.
Motorul pe gaz a impresionat prin funcționarea sa lină, receptivă și remarcabil de silențioasă. Comportamentul rutier este comparabil cu cel al unui model diesel – însă mult mai silențios. Rezultatul: un consum mediu sub 21 kg/100 km pe parcursul a peste 1.000 de kilometri, combinat cu realimentare rapidă, confirmând maturitatea tehnologică și viabilitatea zilnică a soluțiilor CNG de la IVECO.

Construit pentru performanță și eficiență

Modelul testat a fost echipat cu motorul xCursor 13 de la FPT Industrial, care dezvoltă 500 CP și 2.200 Nm. Acest motor pe gaz de ultimă generație este proiectat să îndeplinească viitoarele standarde Euro VII și oferă performanțe optime între 1.000 și 1.500 rpm.
Combinat cu a doua generație a cutiei automate ZF TraXon cu 12 trepte și un raport lung al punții spate, xCursor 13 maximizează eficiența cuplului, menținând turațiile motorului scăzute pe tot parcursul

călătoriei.
Noile pachete de rezervoare de 620 litri oferă o capacitate totală de 1.240 litri (echivalentul a cel puțin 190 kg de CNG) – o creștere de 18 la sută față de generația anterioară și un avans remarcabil de 72 la sută față de primele capete tractor IVECO CNG lansate în 2011.

Tehnologie care crește eficiența

Inginerii IVECO nu au lăsat nimic la voia întâmplării în ceea ce privește performanța și consumul. Sistemele predictive GPS au lucrat împreună pentru a valorifica variațiile de relief, recuperând energie cinetică pe coborâri și ajustând turația motorului înainte de urcări.
Sistemele inteligente de management al energiei – inclusiv un alternator controlat, un compresor de aer decuplabil și o pompă de servodirecție cu debit variabil – asigură consumul de energie doar atunci când este necesar. Îmbunătățirile aerodinamice, precum deflectoare 3D, extensii laterale și oglinzi-cameră, reduc suplimentar rezistența la înaintare, contribuind la scăderea consumului pe rutele de lung parcurs.

Biometanul: o alternativă dovedită, fără emisii de carbon

Dincolo de performanțe, camioanele IVECO alimentate cu gaz natural le oferă operatorilor o soluție durabilă și rentabilă. Aceștia se pot baza pe o rețea de realimentare bine dezvoltată și extinsă, care asigură operare fără întreruperi în toată Europa. Astăzi, operatorii pot alimenta la oricare dintre cele aproximativ 4.300 de stații bioLNG și 800 de stații BioCNG funcționale. Produs local din deșeuri organice, biometanul poate reduce emisiile de CO_2 cu o medie de 95 la sută, reducând totodată semnificativ particulele fine și oxizii de azot, comparativ cu dieselul. Rețeaua europeană de alimentare cu gaz continuă să se extindă, cu 50 de stații noi programate să fie deschise în 2026.
„Acest rezultat reprezintă perfect angajamentul nostru pentru un transport sustenabil, care oferă performanță și profitabilitate clienților noștri”, declară Giandomenico Fioretti, Head of Alternative Propulsion Business Development la IVECO. „Cu peste 1.000 km cu un singur plin, IVECO S-Way CNG stabilește un nou reper pentru autonomie, eficiență și confort, demonstrând încă o dată că gazul natural este o alternativă reală la diesel în transportul de lung parcurs și o soluție viabilă pentru decarbonizarea transportului rutier de marfă”.

Publicitate

SCHMITZ CARGOBULL A CÂȘTIGAT „EUROPEAN TRANSPORT AWARD FOR SUSTAINABILITY 2026”

Cu unitatea de refrigerare pentru transport S.CU d80 ePTO ready, clienții pot face trecerea către sisteme de propulsie alternative într-un mod flexibil, eficient și fiabil pe termen lung.

Schmitz Cargobull a câștigat, în noiembrie 2025, din nou prestigiosul premiu „European Transport Award for Sustainability”, acordat de HUSS-Verlag (Germania). În acest an, compania s-a impus la categoria „Răcire și Încălzire” cu unitatea hibridă de refrigerare S.CU d80 ePTO ready. Această unitate premiată sprijină companiile de transport în tranziția către sisteme de propulsie alternative. Ea poate funcționa complet fără emisii prin intermediul prizei de putere electrice (ePTO) a unui cap tractor electric, oferind în același timp o fiabilitate maximă datorită generatorului diesel integrat. Astfel, transportatorii beneficiază de o soluție economică și flexibilă pentru decarbonizarea transporturilor la temperatură controlată. „Clienții noștri se confruntă cu necesitatea de a-și face operațiunile de transport mai sustenabile, menținând în același timp viabilitatea economică. Pentru aceasta sunt necesare soluții precum S.CU d80 ePTO ready. Cu această unitate de refrigerare îi ajutăm pe clienții noștri să îndeplinească cerințele de sustenabilitate și să își controleze costurile operaționale”, a declarat Ralph Kleideiter, Chief Sales Officer la Schmitz Cargobull, la ceremonia de decernare a premiilor din München, pe 27 noiembrie. „Ne bucurăm că angajamentul nostru pentru inovații practice și economice a fost recunoscut prin European Transport Award for Sustainability”, a adăugat acesta.

Cu S.CU d80 ePTO ready, Schmitz Cargobull își reafirmă rolul de pionier în transportul la temperatură controlată. Compania este primul producător de semiremorci care oferă în producție de serie o unitate de refrigerare pe motorină ce poate funcționa complet fără emisii atunci când este utilizată cu un cap tractor electric. Schmitz Cargobull oferă astfel o soluție practică pentru decarbonizarea transporturilor la temperatură controlată.

Modelul S.CU d80 ePTO ready este echipat din fabrică pentru operare electrică. Generatorul diesel integrat asigură trecerea automată între sursele de energie și garantează o performanță de răcire neîntreruptă – chiar și pe distanțe lungi sau în situații imprevizibile. În acest fel, Schmitz Cargobull sprijină clienții într-o tranziție economic viabilă către sisteme de propulsie alternative, reducând simultan costurile operaționale prin eficiență energetică optimizată.

Despre European Transport Award for Sustainability

Premiul este acordat o dată la doi ani de o comisie independentă de experți și onorează companiile care promovează soluții sustenabile în industria transporturilor și a vehiculelor comerciale. Schmitz Cargobull a obținut mai multe distincții în ultimii ani, cel mai recent în 2023, cu o dublă victorie pentru semiremorca frigorifică complet electrică S.KOe COOL și pentru contractul Full Service Retread Tyres.

ȘOFERII DE CAMION NU VOR MAI FI OBLIGAȚI SĂ ÎNCARCE SAU SĂ DESCARCE CAMIONUL

Un proiect de lege pe care îl prezentăm în integralitate prevede că firmele vor fi amendate dacă vor obliga șoferii de camion să își încarce sau să își descarce camionul.

Conducătorii auto angajați ai operatorilor de transport rutier nu vor mai putea fi obligați, prin contract de muncă, contract de transport, dispoziție internă a angajatorului sau solicitare din partea beneficiarului transportului, furnizorului mărfurilor sau intermediarilor, să efectueze operațiuni de descărcare sau încărcare a mărfurilor transportate. Obligația descărcării și încărcarii mărfurilor va reveni strict beneficiarului transportului, furnizorului mărfurilor sau intermediarilor.

Un proiect de lege a fost prezentat în acest sens. TIR Magazin îl prezintă integral:

MOTIVARE:
Expunere de motive

Secțiunea 1 - Motivul emiterii actului normativ
În prezent, numeroşi conducători auto din transportul rutier de mărfuri sunt obligaţi, direct sau indirect, să participe la operaţiuni de descărcare a mărfurilor, deşi această activitate nu face parte din atribuţiile lor profesionale principale. Această practică generează:
•suprasolicitarea fizică a şoferilor, cu riscuri asupra sănătăţii şi siguranţei rutiere;
•prelungirea nejustificată a timpilor de lucru şi încălcarea reglementărilor privind timpii de conducere şi odihnă;
•conflicte între şoferi, angajatori şi beneficiarii transportului.

Secțiunea 2 - Scopul reglementării
Scopul actului nomativ este de a delimita clar atribuţiile conducătorilor auto de cele ale beneficiarilor transportului, prevenind abuzurile şi protejând drepturile lucrătorilor.

Secțiunea 3 - Impactul socio-economic
•Creşte protecţia muncii şi sănătăţii şoferilor.
•Reduce accidentele de muncă generate

Publicitate

de manipularea mărfurilor.
•Clarifică responsabilităţile între transportator şi beneficiar, evitând conflictele contractuale.
•Creşte nivelul siguranţei rutiere.

Secțiunea 4 - Alte informații

Proiectul respectă cadrul european privind siguranţa şi sănătatea în muncă şi se aliniază bunelor practici din alte state membre UE. Iniţiativa reglementează în mod explicit faptul că şoferii nu pot fi obligaţi să încarce sau să descarce marfa, atribuţia lor principală fiind transportul şi siguranţa rutieră.
Excepţiile sunt limitate la transporturile specializate, unde participarea este justificată prin natura mărfii.
Proiectul are ca scop îmbunătăţirea condiţiilor de muncă ale şoferilor, creşterea siguranţei în trafic, scăderea riscului de accidente de muncă.

Necesitatea reglementării

- Lacune legislative: legislaţia actuală nu interzice explicit obligarea şoferului la descărcare.
- Protecţia muncii: manipularea mărfurilor nu face parte din fişa postului şoferului de camion; obligarea duce la epuizare şi accidente.
- Respectarea timpilor de conducere şi odihnă: dacă şoferii descarcă mărfurile au mai puţin timp pentru odihnă fiind astfel afectată siguanţa rutieră.
- Claritate contractuală: elimină abuzurile din relaţia beneficiar - transportator.

Efecte pozitive

Siguranţă rutieră crescută.
Condiţii de muncă mai clare şi civilizate.
Eliminarea conflictelor contractuale şi a intepretărilor abuzive.

Efecte negative

Beneficiarii vor trebui să asigure personal descărcarea, ceea ce poate genera costuri suplimentare.
Impactul economic negativ este însă minor comparativ cu avantajele sociale şi de siguranţă.

Situația actuală în Europa

Codul Comercial German (HGB) stabileşte în general că expeditorul este responsabil pentru încărcare, stivuire, fixare şi descărcare a mărfii, în mod corespunzător pentru siguranţa transportului.
Cu toate acestea, contractele comerciale pot să prevadă ca transportatorul sau şoferul să preia aceste sarcini dacă sunt de acord. HGB permite ca obligaţii suplimentare să fie introduse prin acord contractual sau practici comerciale regionale.
Mai mult, există studii şi sondaje care arată că, în practică, şoferii adesea desfăşoară activităţi de descărcare, chiar dacă nu sunt prin contract obligatorii.
Italia are reglementări recente privind timpul de aşteptare pentru încărcare/descărcare.

CE VA SPUNE LEGEA?

Lege privind interzicerea obligării conducătorilor auto din transportul rutier de mărfuri la efectuarea operaţiunilor de descărcare-încărcare a mărfurilor transportate
Parlamentul României adoptă prezenta lege:
Art.1. -Prezenta lege are ca obiect reglementarea obligaţiilor privind activităţile de descărcare și încărcare a mărfurilor transportate în cadrul transportului rutier de mărfuri.
Art. 2. - (1) Conducătorii auto angajaţi ai operatorilor de transport rutier nu pot fi obligaţi, prin contract individual de muncă, contract de transport, dispoziţie internă a angajatorului sau beneficiarului sau intermediarilor să efectueze operațiuni de încărcare sau descărcare a mărfii.
(2) Obligaţia descărcării/încărcarii mărfurilor revine beneficiarului transportului, furnizorului mărfii sau intermediarilor, după caz, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind securitatea şi sănătatea în muncă.
Art.3. - Prin excepţie de la articol 2, conducătorii auto pot efectua operaţiuni de descărcare a mărfurilor în cazul transporturilor specializate, atunci când natura transportului impune în mod obiectiv acest lucru, respectiv în cazul transporturilor vrac, transporturilor de combustibili, transporturilor cu auto-betonieră, transporturilor de animale vii, însă fără ca excepţia să se limiteze numai la acestea.
Art.4. - Orice clauză contractuală sau dispoziţie prin care şoferii sunt obligaţi să descarce sau să încarce marfa, în afara situaţiilor prevăzute la art. 3, este nulă de drept.
Art.5. - Încălcarea prevederilor prezentei legi constituie contravenţie şi se sancţionează cu amendă de la 10.000 lei la 30.000 lei aplicată operatorului de transport, beneficiarului transportului, furnizorului mărfilor sau intemediarilor, după caz.
Art.6. -(1) Constatarea contravenţiilor şi aplicarea sancţiunilor prevăzute la art. 5 se realizează de către personalul împutenicit al Inspecţiei Muncii.
Inspectorii pot solicita documente justificative privind efectuarea transporturilor şi pot efectua verificări la sediul social al operatorilor de transport, precum şi la locurile de încărcare sau descărcare a mărfurilor respectiv la funizori, beneficiari sau intermediari.
Art. 7. - Ministerul muncii, familiei, tineretului şi solidarităţii sociale elaborează, în termen de 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, elementele metodologice de aplicare.

PROGER GLOBAL NETWORK

EXPLOATARE ȘI LIVRARE AGREGATE MINERALE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI MANAGEMENT

CUM TRANSFORMĂ TURNĂTORIA SCANIA DEȘEURILE METALICE ÎN SUCCES CIRCULAR

Ce-ar fi dacă soluția pentru reducerea emisiilor și a costurilor într-o turnătorie nu ar fi tehnologiile noi și strălucitoare, ci… resturile de ieri?

Aceasta este ideea din spatele unui proiect pilot de circularitate derulat în turnătoria Scania.
Adânc în operațiunile de topire, se desfășoară o transformare discretă – care arată că sustenabilitatea și eficiența costurilor pot merge mână în mână. Misiunea era clară: reducerea consumului de materiale virgine fără a compromite calitatea sau producția. Proiectul pilot reimaginează modul în care sunt fabricate blocurile de motor și chiulasele, transformând deșeurile metalice în resurse valoroase.

Eliberarea de dependența de materiale naturale

Tradițional, turnătoria folosea minereu de fier (pig iron) – un material natural extras în Brazilia și transportat peste mări. Pe lângă costurile ridicate, amprenta sa de carbon, de la extracție până la transport, nu se potrivea cu obiectivele climatice ale Scania.
„Acum trei ani foloseam aproximativ 30% minereu de fier”, spune Christopher Armstrong, Inginer de Proces în turnătoria Scania. „Am ajuns la 10% anul trecut. Iar în acest an ținem doar 5%.”

Chimie inginerească pentru circularitate

Rolul lui Christopher? Să găsească deșeuri metalice cu chimia și proprietățile fizice potrivite pentru a respecta standardele riguroase ale pieselor de motor.
„Să cumperi deșeuri nu e greu,” explică Thomas Lindstedt, Manager de Producție. „Dar să cumperi deșeuri cu chimia exactă de care avem nevoie poate fi complicat. Unele elemente minore pot afecta proprietățile fierului.”
Thomas subliniază complexitatea: „Ce a făcut Christopher este inginerie la nivel profund. A găsit combinația optimă între materiale pentru a reduce emisiile și costurile, fără a compromite calitatea.”
Christopher detaliază: „Fiecare sursă de deșeu trece prin teste riguroase pentru a verifica dacă apar defecte la turnare. Procesul implică loturi mici de test, încercări mai mari și apoi producție la scară completă.”
„Am început să reutilizăm și deșeurile de cupru de la site-ul nostru din Oskarshamn, părți pe care nu le mai pot folosi în procesul lor de sudură. În loc să vindem aceste deșeuri, le topim și le transformăm în piese noi pentru motoare,” spune Christopher.
Rezultatul? Reducerea deșeurilor, tăierea costurilor de transport și scăderea emisiilor – toate în cadrul Scania.
Acum trei ani foloseam aproximativ 30% minereu de fier”, afirmă Christopher.

Care sunt beneficiile?

Emisii CO2: Reducere prin înlocuirea minereului de fier virgin cu deșeuri locale.
Economii: Evitarea cumpărării de minereu de fier reduce costurile și elimină adaosul distribuitorului pentru vânzarea deșeurilor.
Circularitate: Mai multe materiale rămân în ecosistemul Scania, contribuind direct la obiectivele de sustenabilitate.
Rezultatele vorbesc de la sine: doar în 2024, turnătoria a redus costul per topire cu 7%.
Pentru comparație, o singură topire este ca o „pâine” uriașă de metal – o încărcătură completă a cuptorului care produce suficient material pentru 72 de chiulase. Cu mii de topiri procesate într-un an, economiile se acumulează rapid.
Această schimbare a contribuit și la reducerea a aproximativ 8.000 tone CO2e – echivalentul scoaterii de pe drum a 1.700 de mașini pentru un an.
Încurajată de aceste rezultate, turnătoria merge mai departe, vizând și mai multe reduceri de emisii și economii de costuri în 2025. Proiectul face parte și din inițiativa suedeză CASTWELL, coordonată de RISE (Research Institutes of Sweden) și alți lideri din industrie, care urmărește identificarea zonelor cu emisii mari și dezvoltarea practicilor de turnătorie neutre din punct de vedere climatic până în 2040.
Christopher concluzionează: „Cea mai importantă parte a acestui proiect de circularitate este că lucrăm cu toții pentru același scop – să producem cele mai bune motoare de pe piață în cel mai sustenabil mod posibil, minimizând impactul asupra mediului.”

ÎN ROMÂNIA, ÎN 5 ANI, ECONOMISEȘTI 150.000 EURO DACĂ AI CAMION ELECTRIC ÎN LOC DE DIESEL

O nouă cercetare compară costul total de proprietate al camioanelor electrice și al camioanelor grele în Europa, revelând unde flotelor le revine cea mai mare economie cumulată prin trecerea la electricitate.

Cercetarea realizată de SNAP, compania de soluții digitale pentru mobilitate internațională, estimează că, în fiecare țară analizată, camioanele electrice pot deveni mai ieftine de întreținut după doar patru ani, evidențiind avantajul financiar pe termen lung.
Irlanda va economisi 145.544 de euro după cinci ani.

În ciuda costurilor inițiale de achiziție mai mari, cheltuielile suplimentare medii pentru vehiculele grele electrice sunt de 42.195 de euro pe an, în comparație cu 107.163 de euro pentru cele diesel – o

Publicitate

Ford Trucks
Sharing the load

AIC TRUCKS
Unic importator și distribuitor Ford Trucks în România
Autostrada București - Pitești km. 13.2
Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna
www.ford-trucks.ro
+ 40 21 202 60 00
Ford TRUCKS
Sharing the load

diferență de 64.969 de euro (61% mai puțin).
Cercetătorii SNAP au modelat costul total de proprietate pe cinci ani pentru vehiculele diesel și eHGV din Europa, utilizând date oficiale la nivel de țară și ipoteze economice consistente pentru a determina când și unde vehiculele electrice HGV devin opțiunea mai rentabilă.
Pe o perioadă de cinci ani, costurile cu energia electrică pentru vehiculele electrice grele de marfă sunt în medie de 144.256 EUR, comparativ cu 450.319 EUR pentru cele diesel, ceea ce înseamnă că, în general, camioanele electrice economisesc 306.064 EUR numai din energie, o reducere de 68%. În aceeași perioadă, costurile de întreținere și reparații ale camioanelor electrice sunt în medie de 58.307 euro, față de 85.908 euro pentru camioanele diesel, ceea ce reprezintă o economie de 27.601 euro sau 32%.
Concluziile vin în contextul în care industria transporturilor se confruntă cu o presiune tot mai mare pentru reducerea emisiilor și a costurilor de exploatare. Prețurile combustibililor sunt imprevizibile, iar obiectivele de sustenabilitate sunt din ce în ce mai stricte, pachetul legislativ „Fit for 55” al Comisiei Europene stabilind un obiectiv de reducere a emisiilor cu 45% pentru aproape toate vehiculele grele noi până în 2030.
Ca urmare, camioanele electrice se impun ca o alternativă rentabilă și pregătită pentru viitor la flotele diesel. Țările cu cele mai mari economii la vehiculele comerciale grele electrice după 5 ani sunt:

Țara Economii (vehicul comercial greu electric vs diesel) după 5 ani

-Islanda 480.228 €
-Elveția 297.673 €
-Olanda 186.074 €
-Italia 170.634 €
-Portugalia 158.714 €
-România 150.539 EUR
-Irlanda 145.544 EUR
-Norvegia 139.641 EUR
-Spania 138.732 EUR
-Finlanda 128.742 EUR

Camioanele devin mai ieftine de întreținut după al treilea an de funcționare în 18% din țări: Italia, Portugalia, România, Elveția și Islanda. Consiliul consultativ pentru schimbările climatice din Irlanda identifică transportul ca fiind a doua sursă de emisii de gaze cu efect de seră din țară, autoturismele și vehiculele grele de marfă reprezentând 49% și, respectiv, 22% din emisiile legate de transport în ultimul an pentru care sunt disponibile date. Organizația afirmă că extinderea utilizării vehiculelor electrice va juca un rol cheie în reducerea emisiilor, contribuind la economisirea a aproximativ 1,25 milioane de tone de CO_2 până în 2030.

RAPORT Transportul cu camioanele, „omorât” de kilometri parcurși fără încărcătură

Un alt raport arată că transportul cu camionul este în stagnare. Și că piatra de moară este transportul făcut cu remorca goală.
Anul trecut, transportul rutier european a crescut cu doar 0,6% – o cifră care se încadrează în marja de eroare statistică. Potrivit raportului „Transforming Transportation in 2026” (Transformarea transporturilor în 2026), aceasta reprezintă o stagnare, nu o redresare. Publicația examinează tendințele care modelează viitorul industriei în Polonia, Spania, România, Republica Cehă, Portugalia, Ungaria și Slovacia.
Anul 2025 a început cu o cerere încă slabă. În același timp, industria trebuie să facă față volatilității ridicate a prețurilor combustibililor, creșterii taxelor de drum, taxelor de mediu și unei penurii de șoferi care se estimează că va ajunge la 400.000 până în 2026.
„Anul 2025 este o poveste despre adaptare”, spune Miroslav Novák, Country Manager pentru Republica Cehă și Slovacia.
Diagnosticul este corect: transportatorii nu mai au posibilitatea de a crește prin extinderea flotelor. Supraviețuirea depinde acum de o mai bună utilizare a resurselor existente.

De la alegere la obligație

Se preconizează că numărul dispozitivelor telematice active în Europa va ajunge la 49,77 milioane până în 2026 – o creștere care nu reflectă o tendință, ci o schimbare structurală.
Acum zece ani, telematica era un instrument pentru transportatorii orientați spre expansiune; până în 2025, a devenit esențială pentru înțelegerea propriilor costuri. Digitalizarea este acum unul dintre puținele domenii în care transportatorii pot încă reduce rapid cheltuielile.
Acest lucru este clar vizibil în rândul

companiilor care iau decizii pe baza datelor. Operatorul polonez de curierat RP-Trans utilizează modulul ETA al sistemului său telematic pentru planificarea rutelor, ceea ce îi permite să ocolească congestia și să reacționeze la condițiile imprevizibile de trafic.
Portugalia oferă un exemplu și mai frapant: la Transmarsil, integrarea datelor de pe cardurile de combustibil a contribuit la stabilizarea fluxului de numerar într-o perioadă în care prețurile motorinei fluctau săptămânal.
„Această integrare a redus munca administrativă, a îmbunătățit transparența fluxului de numerar și a contribuit la controlul costurilor fiecărei călătorii", spune César Silva, reprezentant de vânzări la Transmarsil.

Inteligența Artificială la camioane

O traiectorie mult mai ambițioasă este reprezentată de operatorul ceh Šmídl Holding, care a introdus inteligența artificială în procesele administrative și operaționale și dezvoltă propriul instrument de calcul al emisiilor.
„Inteligența artificială este utilizată în întreaga noastră companie în multe procese, în luarea deciziilor și în operațiunile zilnice", spune Jana Šmídlová de la Šmídl Holding.
Dar acest lucru ridică o întrebare importantă: câte companii mijlocii – fără a mai menționa firmele mici care domină piața – pot urma această cale, având în vedere investițiile necesare în integrarea IT și competențele forței de muncă?
Digitalizarea este inevitabilă, dar adoptarea ei va împărți transportatorii în cei care o stăpânesc și cei care rămân în trecutul analogic.

Costul devine un parametru al licitației

Începând din 2026, toate țările UE vor fi obligate să perceapă o taxă bazată pe CO2 pentru deplasările camioanelor. Acest lucru înseamnă că emisiile vor deveni un cost operațional la fel de real ca și combustibilul. Companiile care nu își modernizează flota vor plăti mai mult și vor pierde licitațiile.
Raportul arată o diviziune tot mai mare între firmele care investesc agresiv în decarbonizare și cele care rămân prudente sau sceptice.
Operatorul român Altec Logistic și-a crescut veniturile cu 41,7% anul trecut și și-a dublat profitul net – un rezultat pe care îl atribuie telematicii, automatizării și monitorizării emisiilor.
În Ungaria, Trans Hungária consumă 1.500 de litri de HVO100 pe zi (o alternativă la motorina regenerabilă) și construiește propriile stații de încărcare pentru viitoarea sa flotă electrică.
Compania slovacă Schnellecke Transport raportează o reducere a consumului de combustibil de la 27 la 23 l/100 km după trecerea la HVO100.
În schimb, compania portugheză Manuel & Miranda Transportes critică deschis costurile GNL, invocând lipsa infrastructurii în Peninsula Iberică și costurile ridicate de întreținere pentru camioanele pe gaz.
Acest punct de vedere sceptic este semnificativ: o mare parte a Europei încă nu dispune de infrastructura necesară pentru combustibili alternativi, indispensabilă pentru decarbonizarea la scară largă.

Publicitate

BRIDGESTONE

INOVATOARE
PERFORMANȚĂ ÎMBUNĂTĂȚITĂ
A REZISTENȚEI LA UZURĂ
CEA MAI BUNĂ DIN CLASA SA LA
ADERENȚA PE CAROSABILUL UMED

DURAVIS R002

PERFORMANȚĂ ÎMBUNĂTĂȚITĂ A REZISTENȚEI LA UZURĂ COST REDUS PE KILOMETRU [1]

CEA MAI BUNĂ DIN CLASA SA LA ADERENȚA PE CAROSABILUL UMED [2]

EFICIENȚA OPTIMIZATĂ A CONSUMULUI DE COMBUSTIBIL [3]

Teste efectuate de TÜV SÜD la solicitarea Bridgestone în noiembrie 2019 la instalația KUPSI, Agricia (Statul pentru teste în condiții de siguranță), pe HAUN TBR 26.500, pe anvelope cu dimensiunea 315/80 R 22.5. Bridgestone DURAVIS R-STEER 002/R-DRIVE 002 vs comparație cu performanțele principalilor concurenți din anvelopa segment: Michelin X Multiway 3D XZE / X Multiway 3D XDE, Continental Hybrid HS3 / Hybrid HDO, Goodyear Kmax S Gen 2 / Kmax D Gen 2 - Raport uzură Nr. [illegible] Distanța de trimare pe carosabil uscat (până la km/h) la km/h în mediu: Bridgestone DURAVIS vers/ (36.9), Continental Hybrid (25.3), Goodyear K-max Gen 2 (25.3), Michelin X Multiway 3D (26.1) Stabilitatea taler-ului la aderența pe carosabilul umed (până la km/h) în mediu/uscat/dB
2- Bridgestone DURAVIS vers/ (3.18), Continental Hybrid 03.142, Goodyear K-max Gen 2 (3.14), Michelin X Multiway 3D (3.15).

1) Cu 65% mai multă kilometri parcurși comparativ cu modelul anterior. Reducere de 15% a consumului pe kilometru comparativ cu modelul anterior
2) Prima anvelopă regională de direcție care primește pe etichetă clasificarea A la lățimea de: 315/80R22.5)
3) Clasificări B - C - B la direcție, tracțiune și remorcă

Bridgestone Europe NV/SA Zaventem, Sucursala Bucuresti
Pentru cel mai apropiat distribuitor autorizat Bridgestone, vizitați site-ul nostru web www.bridgestone.ro

NAE ALEXANDRU EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE COMEDIE DIN ISTORIA TRANSPORTURILOR ROMÂNEȘTI

Pentru multe IMM-uri, barierele financiare rămân prea mari

Din perspectiva lor, piața nu este încă pregătită pentru o transformare în masă. Fără sprijinul statului sau structuri reale de stimulare, decarbonizarea va progresa mai lent decât așteptările UE. Drept urmare, tranziția este mai puțin un progres liniar și mai mult o perioadă de tensiune: clienții solicită servicii cu emisii reduse, în timp ce infrastructura și economia se străduiesc să țină pasul. Acest lucru duce la o perspectivă sobră: companiile care investesc deja în măsurarea emisiilor, flote mai noi și combustibili cu emisii reduse de carbon vor obține avantaje atât din punct de vedere normativ, cât și comercial. Licitațiile recompensează din ce în ce mai mult nu doar prețul, ci și reducerile verificabile de CO2. Între timp, operatorii care nu pot sau nu doresc să țină pasul riscă să fie marginalizați.

Ucigașul tăcut al profitabilității

Cele mai mari pierderi nu se ascund în costurile combustibilului sau ale serviciilor, ci în kilometrii parcurși fără încărcătură – kilometri parcurși fără a genera venituri.
Altec Logistic raportează că 25% din kilometrii săi sunt de transport fără încărcătură.
Aceasta nu este o anomalie, ci o normă regională, așa cum confirmă datele Eurostat.
Compania și-a stabilit obiectivul de a reduce acest procent sub 20% până în 2026, instrumentele telematice jucând un rol cheie.
„Datorită acestor instrumente, am redus timpul de nefuncționare, am scăzut costurile cu combustibilul și am îmbunătățit operațiunile durabile în ansamblu. Performanța șoferilor este evaluată continuu pe baza datelor telematice", spune Alexandru Olteanu, CEO al Altec Logistic.
Šmídl Holding tratează kilometrii parcurși fără încărcătură ca unul dintre indicatorii principali de gestionare a flotei, analizându-i în funcție de traseu, tonaj, tipul vehiculului și stilul de conducere. Mulți transportatori care nu adoptă această abordare ar putea simți în curând consecințele.

Competitivitatea – noua monedă de schimb în transporturi

Cei trei piloni care vor determina avantajul competitiv al transportatorilor și expeditorilor de marfă în următorii ani nu sunt o listă de dorințe, ci un set de cerințe.

Eficiența costurilor

Într-o industrie expusă la prețuri volatile ale combustibilului, creșterea taxelor de drum și lipsa șoferilor, transportatorii trebuie să utilizeze tehnologia pentru a obține valoarea maximă din fiecare litru de combustibil și fiecare kilometru parcurs. O flotă tânără, reînnoită periodic, nu mai este o chestiune de prestigiu, ci o modalitate practică de a reduce consumul și costurile.

Digitalizarea

Aceasta determină rapiditatea cu care un transportator reacționează la perturbări, precizia cu care sunt planificate rutele și eficiența cu care sunt minimizate pierderile cauzate de întârzieri și curse fără încărcătură. Platformele logistice, instrumentele telematice, sistemele digitale TMS și automatizarea trebuie implementate acum la viteză maximă.

Sustenabilitatea

Ceea ce odată era o parte opțională a strategiei de afaceri a devenit un factor decisiv în câștigarea contractelor. Datele ESG, amprenta de carbon a flotei, disponibilitatea de a utiliza combustibili alternativi și conformitatea cu reglementările viitoare apar în licitații la fel de frecvent ca și indicatorii de calitate.
În mod crucial, acești trei piloni sunt interdependenți. Competitivitatea costurilor nu poate fi îmbunătățită fără digitalizare, iar raportarea ESG este imposibilă fără date digitale și telematice. Pe scurt: competitivitatea viitoare va depinde de calitatea datelor, nu de dimensiunea flotei.

În concluzie

Multe companii vor supraviețui, dar nu toate. Datele sugerează că piața intră într-o perioadă de selecție în care:
- transportatorii cu un nivel scăzut de digitalizare vor avea dificultăți în calcularea emisiilor și îndeplinirea cerințelor din caietele de sarcini;
- companiile cu flote învechite vor plăti mai mult în cadrul sistemului de taxe pe CO2;
- operatorii care nu reușesc să reducă kilometrii parcurși fără încărcătură nu vor putea menține marjele de profit.

VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere

SEZONUL 03

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

-GEORGE NIŢĂ, 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

PROPRIETARUL SCANIA ȘI MAN, ÎMPRUMUT DE 500.000.000 EURO DE LA BANCA EUROPEANĂ

Grupul producător de vehicule comerciale Traton, cu mărci precum MAN și Scania, a semnat un acord de împrumut în valoare de 500 de milioane de euro cu Banca Europeană de Investiții (BEI).

Acest acord va sprijini cercetarea și dezvoltarea platformei Traton Modular System (TMS).
Împrumutul are ca scop transformarea industriei europene a vehiculelor comerciale grele, Traton fiind unul dintre actorii cheie din acest sector. Finanțarea sprijină obiectivele „Pactului verde" european, care includ reducerea poluării în transporturi și sprijinirea producătorilor în respectarea reglementărilor stricte privind reducerea emisiilor de CO_2.
Prin Traton Modular System (TMS), grupul de vehicule comerciale din cadrul Volkswagen Group dezvoltă o platformă modulară globală, intermarcă, pentru a eficientiza dezvoltarea și producția de vehicule. În esență, acest lucru implică crearea de componente care pot fi utilizate de Scania, MAN, International (fosta Navistar) și Volkswagen Truck & Bus. Traton își propune să atingă o marjă operațională ajustată de 9-11 % până în 2029 prin schimbul de tehnologie între mărcile sale, pe baza TMS sursă.

Ce este Platforma TMS?

Platforma TMS este concepută pentru a se adapta vehiculelor de toate tipurile de propulsie, inclusiv componentelor specifice electromobilității. De exemplu, Traton evidențiază bateriile de tracțiune, punțile electrice și arhitectura E/E (electrică/electronică) ca elemente cheie ale TMS – trei componente esențiale ale camioanelor și autobuzelor electrice cu baterii. În plus, platforma TMS are ca scop promovarea economiei circulare, asigurând că piesele standardizate cresc rata de reutilizare a componentelor uzate.
Nicola Beer, vicepreședinte al Băncii Europene de Investiții, a comentat acordul de împrumut cu Traton: „Investițiile în mobilitate durabilă și digitalizare de ultimă generație sunt vitale pentru competitivitatea pe termen lung a Europei. Prin finanțarea liderilor din industrie, precum TRATON, BEI se asigură că inovația europeană se traduce în impact real – crearea de locuri de muncă de înaltă calitate, consolidarea lanțurilor de aprovizionare rezistente și impulsionarea leadershipului continentului în tranziția verde."

9.000 de angajați implicați

Pentru a accelera dezvoltarea TMS, Traton a reunit în această vară 9.000 de angajați din departamentele de cercetare și dezvoltare ale Scania, MAN, International și Volkswagen Truck & Bus într-o unitate de cercetare și dezvoltare la nivel de grup denumită „Group R&D". Cu toate acestea, 3.000 de angajați rămân în departamentele de cercetare și dezvoltare ale mărcilor individuale pentru a completa componentele TMS cu soluții specifice mărcii. Acest lucru garantează că, de exemplu, camioanele MAN și Scania continuă să se diferențieze din punct de vedere exterior, chiar dacă devin din ce în ce mai similare sub capotă.
Cu noul împrumut al BEI, Traton își propune să accelereze dezvoltarea TMS.
Michael Jackstein, director financiar al Traton, a declarat: „Parteneriatul cu Banca Europeană de Investiții reprezintă o etapă importantă în strategia financiară a TRATON GROUP și subliniază direcția noastră strategică și puterea inovatoare. Prin diversificarea în continuare a accesului nostru la finanțare, asigurăm stabilitatea financiară și flexibilitatea necesare pentru a stimula inovarea și a sprijini clienții noștri pe parcursul tranziției industriei către un viitor mai electrificat și mai durabil.

TTC

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

CREȘTEREA VALORII, NU A DEȘEURILOR: CUM SCANIA PROMOVEAZĂ ECONOMIA CIRCULARĂ PRIN MANAGEMENT INTELIGENT AL ACTIVELOR

Vehicule electrice pe bază de plată per utilizare, soluții full-service pentru a facilita trecerea de la camioanele cu combustie la cele electrice și inițiative de finanțare pentru leasingul bateriilor.

Acestea sunt câteva dintre eforturile Scania VNB pentru a promova economia circulară și managementul inteligent al activelor. Managementul activelor și economia circulară sunt strâns legate de obiectivul mai amplu al Scania: să accelereze tranziția către un sistem de transport sustenabil. O componentă esențială a acestui proces este regândirea modului în care vehiculele, componentele și materialele sunt proiectate, utilizate și reutilizate – de la producție până la sfârșitul vieții utilă.
Aici intervine Asset Management and Circularity, una dintre cele trei arii strategice de business din cadrul Ventures and New Business (VNB) de la Scania. Cu un portofoliu tot mai extins de inițiative care sprijină clienții în tranziția de la camioane cu motoare cu combustie internă (ICE) la vehicule electrice cu baterii (BEV), Scania VNB contribuie și la reducerea amprentei de materiale a companiei, generând totodată noi tipuri de valoare pentru clienți.
„Valoarea pentru client este crucială, pentru că nu poate exista adevărata economie circulară dacă nu are și sens din punct de vedere economic. De aceea, aceste două domenii trebuie să meargă mână în mână.”
Therese Ahlström Brodowsky, Head of Asset Management and Circularity, Scania VNB

Forțe externe puternice care modelează viitorul

-Mai multe tendințe globale generează atât urgență, cât și oportunități în acest domeniu:
-Materialele prime devin tot mai scumpe din cauza cererii crescute, tensiunilor geopolitice și reglementărilor de mediu mai stricte.
-Directivele UE, precum Regulamentul Ecodesign, pun presiune pe companii să monitorizeze și să reducă impactul asupra mediului.
-Digitalizarea și mentenanța predictivă transformă modul în care activele sunt monitorizate și gestionate pe durata ciclului lor de viață.
-Modelele de afaceri trec de la lineare la circulare, prioritizând reutilizarea, recondiționarea și reciclarea.
„Economia globală se bazează pe un model liniar – extragem, producem și aruncăm materiile prime. Dar, așa cum știm, consumăm mai multe resurse

CONTROALELE ISCTR

SEZONUL 02

DIN NOIEMBRIE 2019

PE TIRMAGAZIN.RO SI
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN

decât poate oferi planeta, iar acest lucru trebuie schimbat. În această schimbare se află o oportunitate extraordinară de business: companiile pot deveni circulare. Și a deveni circular înseamnă să regândești tot – de la modul în care proiectăm vehiculele, până la cum le întreținem și retragem din circulație.”– Therese Ahlström Brodowsky

Camioane electrice ca serviciu

Scania are deja mai multe inițiative circulare, inclusiv servicii precum ProCare, Service Exchange (care oferă acces la componente recondiționate) și dezmembrarea camioanelor ajunse la sfârșitul vieții utile. Prin VNB, Scania dezvoltă și noi venture-uri care duc economia circulară la un alt nivel.

Un exemplu este JUNA, un joint venture care oferă companiilor de transport acces la camioane electrice pe bază de plată per utilizare. Modelul „electric-truck-as-a-service” acoperă toate aspectele esențiale ale operării vehiculului: mentenanță, reparații, asigurări, telematică și suport pentru electrificare.

JUNA oferă, de asemenea, contracte cu cumpărători de transport, asigurând o utilizare ridicată a vehiculelor. Colaborarea cu sennder, un important freight forwarder digital, garantează accesul la transporturi verzi plătite premium, generând venit stabil și eficiență sporită pentru companii.

„Prin JUNA, oferim clienților o soluție completă care facilitează tranziția către electrificare.” Therese Ahlström Brodowsky

Facilitarea economiei circulare prin management inteligent al activelor

Scania dezvoltă o platformă pentru finanțarea BEV pe bază de utilizare și managementul ciclului de viață al activelor. Aceasta va deține și gestiona vehiculele electrice pe întreaga durată de viață, inclusiv monitorizare, redistribuire și strategii de second-life pentru baterii și vehicule.

„Este o soluție de management al activelor în care Scania deține vehiculul pe toată durata sa de viață. Cu ajutorul instrumentelor digitale, știm exact când să intervenim asupra fiecărei componente – optimizând timpul de funcționare al camionului și maximizând valoarea activului în timp.”

Bateriile, care pot reprezenta până la 40% din costul total al unui vehicul electric, sunt abordate printr-o soluție flexibilă de finanțare legată de uzură și utilizare, nu de proprietate totală. Modelul susține circularitatea, maximizează valoarea pe durata ciclului de viață și reduce impactul asupra mediului.

„Este un câștig pentru toți: clienții obțin o economie operațională mai bună și o utilizare mai eficientă a activelor de mare valoare. Astfel, împreună, accelerăm tranziția către transportul sustenabil.”

Privind spre următorii cinci ani

Therese Ahlström Brodowsky anticipează o dezvoltare continuă spre circularitate. Clienții Scania vor putea alege între diferite modele de deținere – de la achiziție la leasing pe termen scurt – în funcție de nevoile lor.

„Până în 2030, visul meu este ca Scania să ofere vehicule neutre din punct de vedere al emisiilor de carbon, proiectate pentru circularitate, cu materiale reutilizabile și întreținute cu componente recondiționate. La sfârșitul vieții utile, după 15–20 de ani, vehiculul va fi dezmembrat pentru a maximiza reutilizarea și a minimiza deșeurile.”

Digitalizarea va face acest lucru posibil la scară largă: „Totul va fi bazat pe date. De la primul kilometru până la ultimul, fiecare activ va conta.”

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.

SCANIA. CELE ȘASE ECHIPE EUROPENE FINALISTE TOP TEAM, CONFIRMATE PENTRU FINALA MONDIALĂ 2026

După trei weekenduri intense de competiție la Trento, Italia, două echipe din fiecare finală regională europeană și-au asigurat locul în Finala Mondială 2026 a competiției Scania Top Team.

Mai rămân trei finale regionale – una în regiunea Americilor și două în Asia, unde vor concura și echipe din Africa, Orientul Mijlociu și Oceania.
Scania Top Team este un program de training premiat, bazat pe competiție, care dezvoltă competențele, profesionalismul și spiritul de echipă în atelierele companiei din întreaga lume. Competiția se desfășoară pe o perioadă de doi ani – pornind de la runde teoretice, continuând cu selecțiile naționale și încheind cu finalele regionale.
După încheierea tuturor finalelor regionale, echipele finaliste se vor întâlni la Scania Top Team World Final, care va avea loc la Södertälje, Suedia, în perioada 6–9 mai 2026.

Cunoașteți finaliștii din Europa

Suedia – Team Tveksamm
Membrii echipei: Jan Olofsson, Nicklas Turesson, Fredrik Svensson, Jonas Martinsson, Simon Olofsson și Rolf Johansson.

Finlanda – Team Oritkari Originals
Membrii echipei: Jukka Korhonen, Juha Kahelin, Esa Manninen, Arto Mänty, Toni Haapalainen și Kimmo Heikkinen.

Italia – Team Dolomitici
Membrii echipei: Davide Failo, Nicola Mattivi, Mirco Mosca, Lorenzo Rappa, Emanuele Zotti și Davide Ferrari.

Franța – Team Chap 1
Membrii echipei: Guillaume Buissonin, Lucas Bietrix, Etienne Casanova, Carole Dias și Lucas Dorado.

Austria – Team Scania Kirchbichl
Membrii echipei: Harald Mayr, Sandro Bertignol, Fabian Mayr, Josef Achrainer, Florian Thaler și Stefan Thaler.

Germania – Team A-team
Membrii echipei: Maximilian Mittermaier, Gabriel Margau, Daniel Bratzler, Ben Schier, Alexander Fetsch și Christian Freytag.

Finala Mondială 2026
Timp de patru zile, între 6–9 mai 2026, cele 12 echipe finaliste se vor reuni la Södertälje pentru a concura pentru titlul de „Cea mai bună echipă de service Scania din lume”.

DESPRE NOI
www.tap
VERSUS
&
SEZONUL 02
SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE
&
DIN DECEMBRIE 2019,
PE TIRMAGAZIN.RO SI
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN

SOLUȚII AUTONOME INTELIGENTE SCANIA X RED BULL

Scania demonstrează arta ingineriei de clasă mondială, într-o provocare excepțională realizată cu ajutorul camioanelor autonome.

Camioanele autonome Scania, echipate cu tehnologie de ultimă generație bazată pe inteligență artificială, sunt pe cale să schimbe modul în care lumea se deplasează în viitorul apropiat. Compania anunță finalizarea cu succes a unei provocări revoluționare, care redefinește limitele tehnologiei vehiculelor autonome și ale performanței umane.
Provocarea a implicat două camioane autonome care s-au deplasat unul spre celălalt într-o sincronizare perfectă, creând o fereastră de mai puțin de o secundă, suficientă pentru ca un ciclist profesionist de mountain bike să sară prin deschiderea formată între ele. Momentul a culminat cu o premieră mondială, sportivul Red Bull Matt Jones reușind să sară cu succes între cele două vehicule autonome.
Această performanță a reunit creativitatea, excelența inginerească și determinarea echipelor Scania, Red Bull și PlusAI, transformând o viziune considerată „imposibilă” în realitate. Totul a fost planificat și executat cu meticulozitate, pe parcursul mai multor luni, prin dezvoltare avansată de software, sesiuni de antrenament și verificări riguroase de siguranță.

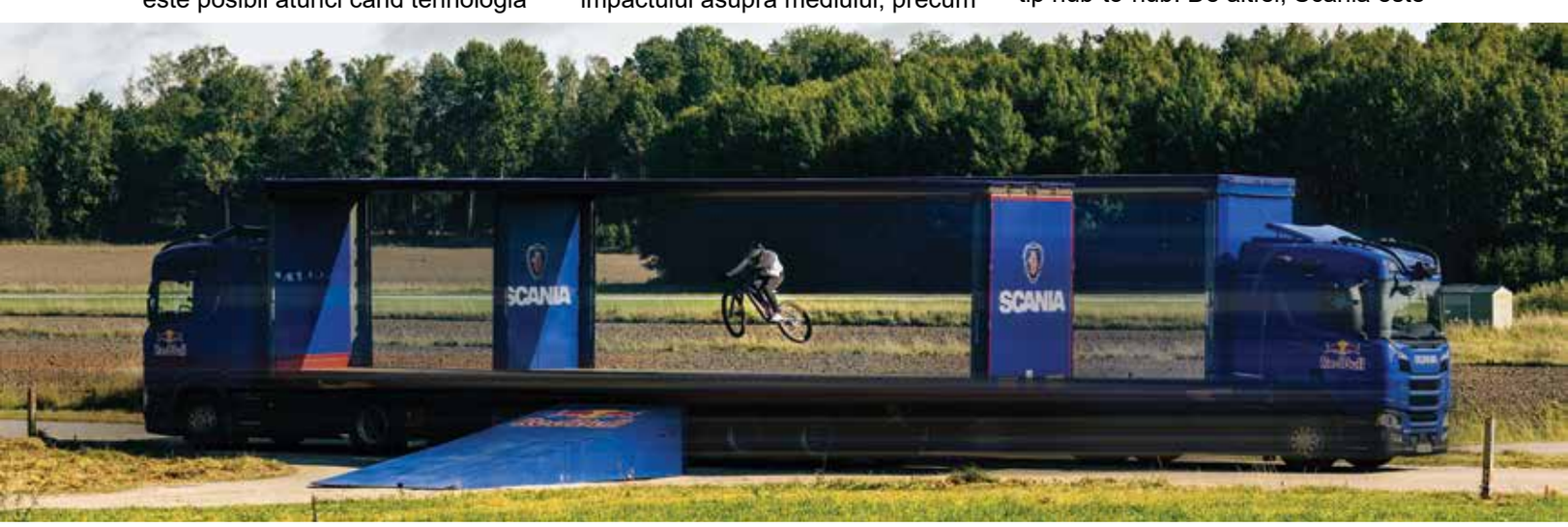
Tehnologia super-inteligentă sprijină tranziția către sustenabilitate

Scania revoluționează transportul prin soluții autonome care redefiniesc siguranța, eficiența operațională și sustenabilitatea. Misiunea companiei este de a

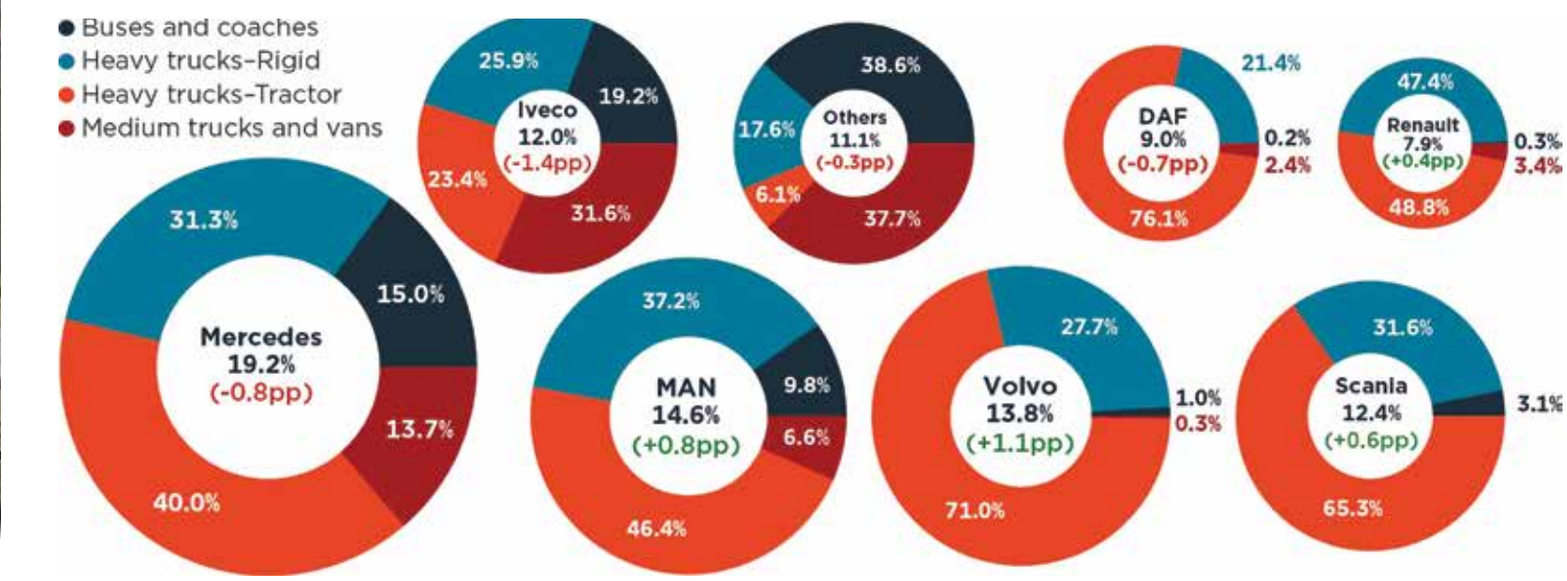
accelera tranziția către sisteme de transport sustenabile, iar autonomia reprezintă o componentă esențială a acestui demers.
„Transportul este o piatră de temelie a vieții noastre de zi cu zi, iar acest lucru presupune o responsabilitate uriașă de a livra mărfurile către persoana sau compania potrivită, în cel mai sigur și eficient mod posibil. Această provocare a oferit o perspectivă asupra a ceea ce este posibil atunci când tehnologia autonomă de ultimă generație oferă precizie și siguranță pe care te poți baza”, afirmă Peter Hafmar, Head of Autonomous Solutions la Scania.

Operațiuni autonome pentru drumuri publice și minerit

Soluțiile autonome Scania destinate sectorului minier și logisticii hub-to-hub urmăresc creșterea eficienței și siguranței, reducerea costurilor operaționale și minimizarea impactului asupra mediului, precum și atenuarea deficitului global de șoferi, care reprezintă o provocare reală pentru mulți dintre clienții companiei.
Această tehnologie nu mai este doar o idee de viitor. Camioanele autonome Scania pentru minerit sunt deja disponibile pentru clienți, iar acesta este doar începutul. Tehnologia de conducere autonomă va ajunge în curând și pe autostrăzi, permițând transportul de marfă de tip hub-to-hub. De altfel, Scania este



deja activă pe drumurile europene, cu șoferi de siguranță, în parteneriat cu compania PlusAI din Silicon Valley. Camioanele Scania de clasă mondială și capacitățile software dezvoltate intern, combinate cu tehnologia de vârf bazată pe inteligență artificială furnizată de PlusAI, sunt pregătite să ofere soluții autonome sigure, scalabile și construite direct din fabrică pentru transportul rutier.
Provocarea poate fi urmărită aici: **https://www.youtube.com/watch?v=G6y6LCutuuk**



CÂTE CAMIOANE ELECTRICE ȘI PE MOTORINĂ S-AU VÂNDUT ÎN EUROPA ÎN 2025?

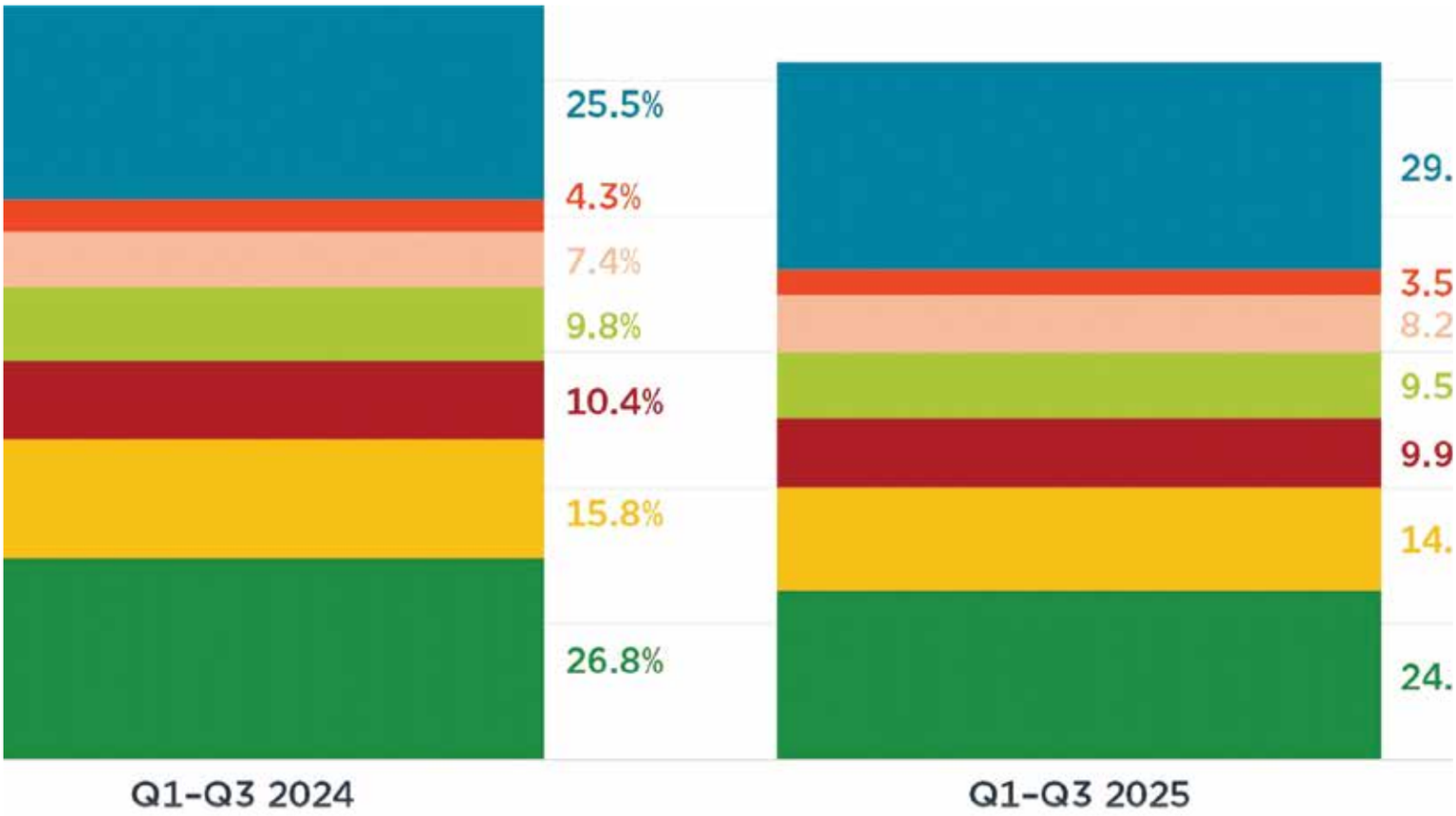
Vânzările totale de camioane în primele 9 luni din 2025 (ianuarie - septembrie) au fost cu 10% mai mici comparativ cu aceeași perioadă din 2024, scăzând de la 280.000 la 250.000.

Vânzările din cele patru cele mai mari piețe pentru vânzările de camioane — Germania, Franța, Spania și Italia — s-au contractat cu 10%–16% în T1–T3 2025 comparativ cu aceeași perioadă din 2024.

Piața din unele țări din Europa de Est s-a dovedit mai rezistentă, vânzările de camioane crescând în aceeași perioadă în Bulgaria (în creștere cu 16%), Polonia (creștere cu 3%) și România (creștere cu 2%).

Mercedes o ia la vale

Mercedes Truck a înregistrat o scădere semnificativă a vânzărilor de vehicule comerciale grele anul trecut, cu o scădere de peste 30% în trimestrul III-IV 2024 față de trimestrul I-II 2024.



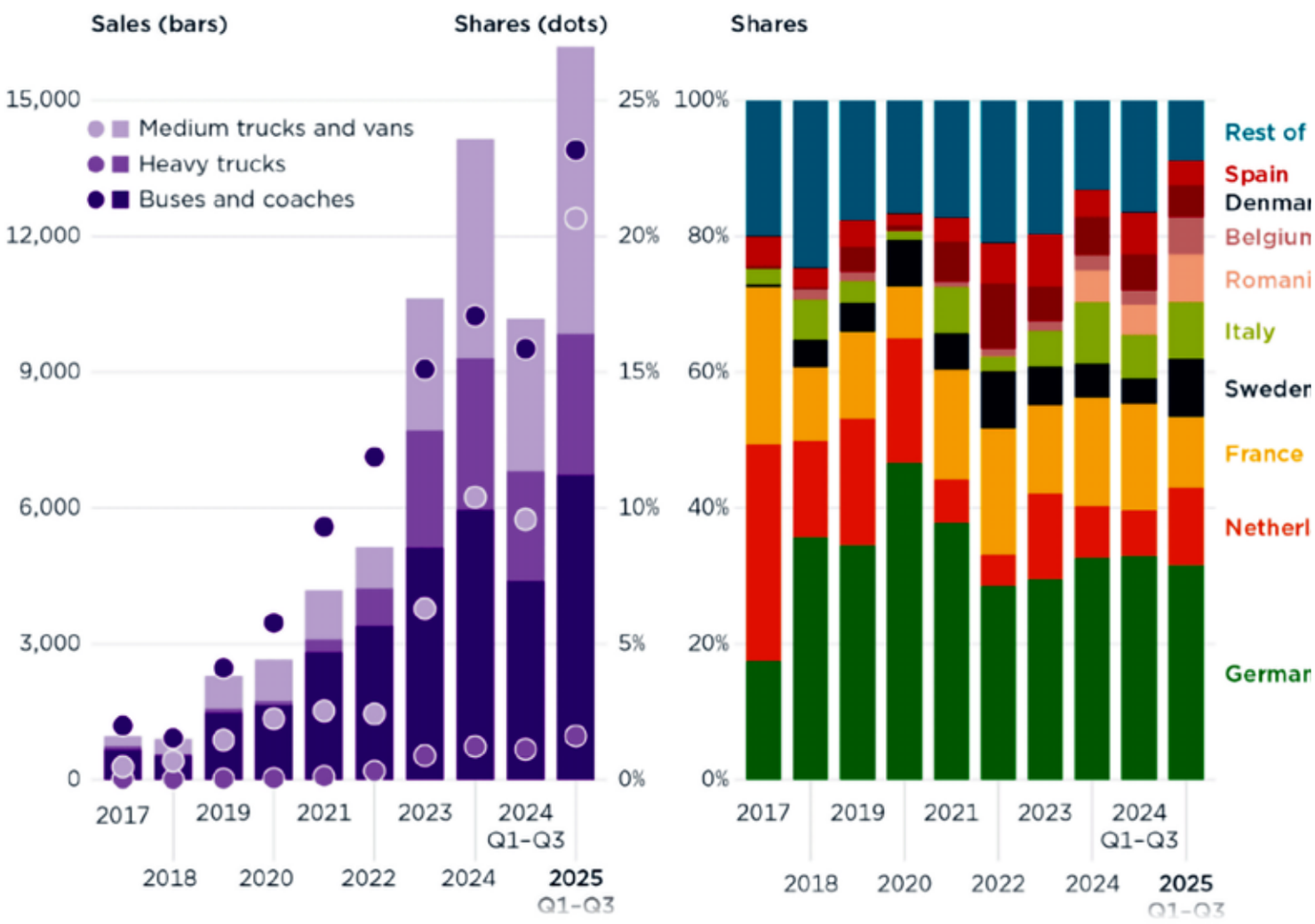
De atunci, au existat semne de redresare, înregistrările de vehicule grele de transport crescând în fiecare trimestru consecutiv în T1-T3 2025. Creșterile au fost prea mici. Așa că vânzările de vehicule grele de transport ale Mercedes rămân cu 13% mai mici în primele 9 luni din 2025 comparativ cu aceeași perioadă din 2024.

Camioanele electrice, lumini și umbre

Peste 16.000 de vehicule grele cu emisii zero (ZE-HDV) au fost înmatriculate în primele trei trimestre (ianuarie - septembrie) ale anului 2025.

Camioanele electrice (cu o greutate de peste 3,5 tone) au înregistrat o cotă de piață de 4,2 % în această perioadă, iar autobuzele și autocarele electrice au înregistrat o cotă de piață de 23,1%. Vânzările de camioane electrice au continuat să crească, în special în sectorul camioanelor și furgonetelor de tonaj mediu (cu o greutate de 3,5-12 tone), a căror cotă s-a dublat de la 9,5% la 20,6% în Q1-Q3 2025, comparativ cu aceeași perioadă din 2024.

Creșterea vânzărilor de autobuze



și autocare electrice – determinată în mare parte de vânzările de autobuze urbane electrice – a fost mai puțin pronunțată. Sectorul a înregistrat o cotă combinată E de 23,0 % în T1-T3 2025, comparativ cu 15,7 % în aceeași perioadă din 2024. Vânzările de autobuze urbane electrice au stagnat în primele 9 luni din 2025, cota de vânzări rămânând la aproximativ 61 % de la un trimestru la altul.

Standardele privind dioxidul de carbon (CO2) pentru camioanele grele în vigoare

Producătorii sunt obligați să reducă cu 15 % emisiile de CO2 ale camioanelor 4×2 și 6×2 de peste 16 tone înmatriculate pentru prima dată în perioada trimestrul III 2025-trimestrul II 2026, comparativ cu camioanele înmatriculate pentru prima dată în perioada trimestrul III 2019-trimestrul II 2020. Vânzările de camioane electrice supuse acestei reglementări au crescut cu 30% între trimestrul al doilea și trimestrul al treilea al anului 2025.

Șeful CNAIR execută un directoraș pentru dezastrul financiar al companiei

Vă prezentăm, în EXCLUSIVITATE, Raportul de Control nr. 14A/342/25.11.2025, documentul pe care pramatiile ceneadeneriste ar fi dorit să-l îngroape cât mai adânc. Documentul arată cum șeful CNAIR, Cristian Pistol, zis "Coarne", și-a găsit țapul ispășitor perfect: pe directorul Direcției Venituri și Încasări Comerciale (DVIC), Lucian Calmuș, cunoscut prin pseudonimul său artistic "Ionică Prostu".

În loc de concluzie: Sacrificiile instituționale sunt cu atât mai teatrale, cu cât vinovăția reală se află în cu totul altă parte.

Magnitudinea haosului

Raportul nu descrie doar probleme economice, ci un comportament managerial complet rupt de realitate al lui Lucian Calmuș. În document se arată:

-„În perioada 01.01.2025 – 30.09.2025, după intrarea României în Schengen, nu a dispus măsuri concrete pentru evitarea scăderii veniturilor C.N.A.I.R. S.A., nu a inițiat procedurile de actualizare a actelor normative și a procedurilor de lucru specifice activității D.V.I.C., nu a procedurat activitatea de încasare a tarifelor în A.C.I., prin interconectarea mijloacelor electronice de plată, generând riscuri de comitere a unor fapte ilegale de către salariații A.C.I.”

-„Nu a analizat posibilitatea adaptării sistemului informatic existent pentru a permite generarea automată a proceselor-verbale și pentru vehiculele înmatriculate în alte state și nu a încheiat protocoale de colaborare cu instituțiile competente, conform Directivei UE nr. 2015/413.”

-„Nu au fost identificate și eliminate riscurile de corupție din ACI-uri, nu s-au efectuat controale proprii eficiente, nu s-au demarat proceduri de monitorizare video extinsă și nu s-au actualizat procedurile de lucru specifice ACI-urilor.”

În loc de concluzie: Dacă un raport enumeră atâtea "gropi" într-o singură direcție, nu mai vorbim despre management, ci despre arheologie.

Directorașul, enciclopedie vie a catastrofei

Potrivit raportului echipei coordonate de Valentina Șerbănescu, aka "Maricica Murdărica", Ionică este

marele vinovat pentru:
-scăderea veniturilor;
-relaxarea controlului în vămi;
-lipsa regulilor clare în frontieră;
-că nu există protocoale cu UE;
-că nu plouă unde și când trebuie, probabil.
„Prin aprobarea rapoartelor de control ale Departamentului Control Intern, Directorul General a dispus ducerea la îndeplinire a 34 de măsuri… Analizând stadiul implementării, reiese că parte din măsuri nu au fost îndeplinite… unele încă din 2019.”, se spune în raportul Murdăricăi.
În loc de concluzie: Când ignori ani întregi neregulile, apoi sari pe un singur om, nu faci reforma companiei, ci ții discursuri la colțul străzii.

Coarne, șeful care n-a condus nimic
„Măsura 5.1 din Decizia Curții de Conturi III/3/28.02.2022 privind guvernarea IT, în vederea alinierii strategiei IT cu strategia economică a organizației, nu a fost îndeplinită până în prezent.”, spune raportul și continuă: „Nu s-a finalizat trecerea la un sistem de plată online pentru podurile dunărene, proiectul TOLL nu a fost urgentat, nu s-au efectuat analize lunare privind tranzitul rutier și gradul de conformare voluntară.”
În loc de concluzie: Când ești director general al CNAIR și te prefaci că ești orb trei ani și jumătate, nu poți susține că abia acum ai văzut elefantul din cameră.

ACI-urile, în moarte clinică

financiară
Raportul "duamnei" Șerbănescu "de Drinky" constată:
-„Reducerea cu 80% a PVCC emise în cele 14 ACI de la frontiera internă UE.”
-„Scăderea cu 3,36% a veniturilor din roviniete după intrarea în Schengen.”
-„Scădere cu 6,63% a veniturilor cumulate din AST-uri.”
-„Veniturile aferente AST-uri emise în ACI în 2024 au fost cu 30% mai mici decât în 2023.”
ACI-urile nu mai scot bani nici cât să-și acopere propriile salarii.
E ca în cătunele românești, în care cârciuma funcționează doar pe promisiuni și "pe caiet".
După intrarea în Schengen, rovinieta a început să respire greu,

iar încasările din AST-uri au fugit mai repede decât o beizadea de la locul unui accident rutier.
Gurițele rele susțin însă că aceste date prezentate în raport sunt puternic coafate. Se pare că dezastrul încasărilor din CNAIR este cu mult mai mare.
În loc de concluzie: Dacă îți cade acoperișul peste cap, nu contează că ți-ai spoit poarta.

Explozia lui Bolovan

V-am povestit recent, într-un alt pamflet, cum Calmuș a dat prețurile rovinietei peste cap. Pus să le scumpească, Ionică Prostu, specialistul în aritmetică voodoo, le-a aruncat în aer.
Calmuș le-a stabilit și Coarne le-a semnat – deci și-a asumat prostia. Când gafa a ajuns la Guvern, a fost prilej de caterincă pentru consilieri și de furie maximă pentru premierul Ilie Bolojan, zis "Bolovan".
Ce să vezi?! Calmuș e acum singurul mânjit, de parcă Pistol nu și-ar fi pus semnătura, iar Bolovan n-ar fi urlat de s-a cutremurat Guvernul.
În loc de concluzie: Când are un Calmuș și un Coarne, Bolovan nu vine cu diploma, nici nu dă cu părul, ci cu parul!

O poveste de birt

Raportul descrie cum Calmuș a organizat o întâlnire cu Vodafone, Kontron, ICI, Telepass și cu dl. Mușat, „fără informare prealabilă, fără mandat și fără redactarea unei minute”.
Mai departe, „a refuzat informarea scrisă” la cererea superiorului.
Și cireșica de pe tort: a declarat neoficial că „proiectul TOLL nu va fi operațional la 1 iulie 2026”, punând CNAIR într-o lumină în care nici panoul fotovoltaic nu mai produce curent.
În loc de concluzie: Nici în cărciuma din Lehliu nu-ți permiți asemenea improvizații, darămite într-o companie cu miliarde în buget.

COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.

Departament Control Intern, Integritate și C.F.G.
Compartimental Control Intern
Nr.: 14A/342/25.11.2025

Aprobat,
Director General
Cristian ȘESTOV

Raport de Control

În conformitate cu Decizia Directorului General al C.N.A.I.R. S.A. nr. 858/01.09.2025, Compartimentul Control Intern din cadrul Departamentului Control Intern, Integritate și C.F.G. a desfășurat o acțiune de verificare a eficienței și eficacității managementului implementat în perioada 01.01.2022 – 15.08.2025 la nivelul Direcției Venituri și Încasări Comerciale (în continuare DVIC) și a structurilor aflate în coordonare, prin raportare la modul de îndeplinire a atribuțiilor reglementate prin ROI și reglementări interne, la performanțele obținute, precum și pentru identificarea unor măsuri de remediere a evenimentelor neconformități.

Echipa de control:
- Valentina Sorbănescu - Șef Departament Control Intern, Integritate și CFG.
- Claudiu Georgian - consilier juridic Compartiment Control Intern;

Despre haosul din DVIC

Raportul oficial aduce și câteva mostre de "magnitudine instituțională":
-„Nu au fost identificate și eliminate riscurile de corupție din ACI-uri”;
-„Nu s-au efectuat controale proprii eficiente”;
-„Nu s-au demarat proceduri de monitorizare video extinsă”;
-„Nu au fost actualizate procedurile de lucru specifice ACI-urilor”.
În loc de concluzie: Numai de asasinarea lui Kennedy nu l-a acuzat Maricica Murdărica pe Ionică Prostu!

Execuția disciplinară

Raportul cere declanșarea cercetării disciplinare împotriva lui Calmuș: „Având în vedere că faptele pot întruni elementele constitutive ale unor abateri disciplinare… se declanșează procedura de cercetare disciplinară”.
Foarte frumos, emoționant chiar. Dar unde e responsabilitatea directorului general care supraveghează întreaga companie? Unde e răspunderea pentru lipsa de control managerial?
În loc de concluzie: Nici măcar nu mai mimează că ar căuta adevărul. Au găsit un fazan și acum îl împing spre eșafod.

RAPORTUL DE CONTROL, în format .pdf, poate fi descărcat de la această adresă:
https://tirmagazin.ro/media/documente/ionica/Sesizare_Control_Intern_verificare_activitate_DVIC_TM.pdf

Procesele pierdute ale CNAIR

Pentru decizii abuzive ale conducerilor CNAIR, mii de angajați au câștigat procesele împotriva Companiei și au obținut despăgubiri substanțiale.
La sumele uriașe deja plătite de către CNAIR se adaugă în curând și cele provenite din multitudinea de procese pe rol.
Gurile rele, dar bune, spun că până și parșivii Ionuț Mașala, director general economic, zis „Coadă-de-cal” și Andrei Filipescu, zis "Skeletron", șeful Direcției Juridice, au stors CNAIR de bani grei în urma unor procese câștigate, pe fond de non-combat!
Și Calmuș va câștiga. Va fi reîncadrat. Va lua zeci de mii de euro.
Pentru că tot controlul intern a fost orchestrat de celebra Maricica Murdărica!
În loc de concluzie: E garanția supremă că CNAIR pierde orice proces!

Mașala – nababul CNAIR

Dragi copii vă spunem astăzi povestea unui personaj exotic din fauna economică a statului român: Ionuț Mașala, zis „Coadă-de-cal”, directorul general economic al CNAIR.

Cine este, ce face, unde trăiește, cum conduce și de ce își permite ce își permite? Simplu: pentru că la CNAIR banii publici curg ca-n 1001 de nopți, iar nababul nostru jonglează simultan cu datorii colosale și cu un harem de neam prost, cum numai în basmele cu viziri disperați mai găsești.

În loc de concluzie: Când CNAIR nu are bani suficienți, plata peste rând a facturilor constructorilor de drumuri se face pe șpagă.

COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA
CUI: 16054368

Termene.ro
Afaceri predictibile

Informații financiare (Sumele sunt exprimate în RON)

Indicator	2024		2023		2022		2021
Creanțe	4,833,699,584 |	24 %	3,913,177,671 |	-40 %	2,800,323,838 |	4 %	2,700,712,157 |
Datorii total	62,238,460,739 |	-1 %	63,114,808,929 |	-1 %	63,615,358,074 |	-2 %	64,907,335,632 |
Stocuri	28,724,994,881 |	13 %	25,330,166,830 |	29 %	19,615,822,617 |	32 %	14,868,822,311 |
Provizioane	1,838,277,623 |	8 %	1,706,729,092 |	-2 %	1,739,151,106 |	4 %	1,676,646,788 |
Capitaluri - Total	2,161,057,879 |	-1 %	2,183,272,893 |	3 %	2,117,064,460 |	0 %	2,126,518,029 |
Capital subscris vărsat	25,976,555 |	41 %	18,416,750		18,416,750		18,416,750
Patrimoniu regiei	0		0		0		0
Active circulante	34,562,670,547 |	15 %	30,123,148,051 |	29 %	23,273,123,980 |	28 %	18,203,415,609 |
Patrimoniu public	0		0		0		0
Venituri în avans	28,914,466,231 |	13 %	25,497,225,333 |	31 %	19,456,529,110 |	34 %	14,509,509,024 |
Active imobilizate	60,586,589,542 |	-3 %	62,375,295,181 |	-2 %	63,648,375,641 |	-2 %	65,013,358,194 |
Cheltuieli în avans	3,002,383 |	-16 %	3,593,015 |	-46 %	6,603,129 |	104 %	3,235,670 |
Casa și conturi la banci	553,652,810 |	28 %	433,436,170 |	-49 %	851,525,209 |	34 %	633,881,141 |

Mașala și datoriile

Ionuț Mașala, în calitatea lui de șef peste banii companiei, administrează cu o abilitate artistică un munte de datorii: la finalul anului 2024, CNAIR strângea peste 62 de miliarde de lei, adică peste 12,5 miliarde de euro. Între timp, datoriile au crescut exponențial. Ce, credeați că vizirul își pierde vremea doar cu intrigile de palat?! Nicidecum: sub bagheta lui, banii se scurg mai repede decât nisipul dintr-o clepsidră spartă.

În loc de concluzie: După intrarea României în Schengen, veniturile proprii ale companiei s-au topit precum untul la soare, nu mai acoperă nici măcar salariile armatei de angajați din Agențiile de Încasare și Control (ACI) de la frontieră.

Legitima abandonată

Mașala are o soție legitimă, Dana Mașala, cu care are doi copii și cu care nu mai locuiește. A abandonat-o cu ani în urmă, deși îi este subalternă în CNAIR. Ba, mai rău: gurile rele, da' bune, povestesc că a lăsat-o cu un copil cu probleme grave de sănătate, în timp ce el își trăiește viața ca un sultan plictisit. Dar ce să-i faci? Degeaba și-a pus „legitima” silicoane, că tot la terapie a ajuns, nu la inimioara domnului general economic.

În loc de concluzie: Când bărbatul fuge de acasă, psihologul încasează!

Divorțul imposibil: țigănia de care s-a speriat vizirul

Surse din CNAIR susțin că Dana Mașala a refuzat să semneze divorțul la notar, iar Coadă-de-cal n-a vrut să meargă în instanță că „se face țigănie”. Câtă delicatețe! Cât rafinament! Câtă sensibilitate de mătăsuri orientale! Însă povestea are un final savuros: „duamna încă nevastă” l-ar fi avertizat cu grație că, dacă insistă cu despărțirea, îi scoate matrapazlâcurile la lumină.

În loc de concluzie: Uneori, cel mai bun avocat e o amenințare bine plasată.

Dana, dar cu Ținte

Ca orice om hotărât, Mașala s-a mutat cu o altă subalternă. Tot Dana, dar de această dată și Ecaterina, și Ținte. Pare că omul are o pasiune pentru Danele CNAIR, de parcă doar prenumele se schimbă, restul e procedură standard de personal.

În loc de concluzie: Manualul intern trebuia să includă capitolul „Relații intime – doar cu prenume compatibile”.

Ținte pentru majorări salariale

Dom’șoara Ținte a primit o majorare salarială generoasă, aproape o jumătate de salariu în plus, după cum am arătat într-un pamflet anterior. Noroc cu dragostea, că altfel nu-i ajungea fluturașul. Asta în timp ce statul taie burse și impozitează pensii.

În loc de concluzie: Meritocrația e frumoasă, dar iubirea împarte banii mai repede.

Louie, King of the Jungle

De ani de zile, amanta umple internetul cu poze exotice din vacanțe scumpe. Vrea să arate lumii pe unde a dus-o Louie, King of the Jungle. Unele ipostaze – cu cizme de cauciuc, ultimul răcnet

– ne-au emoționat până la lacrimi. Alte poze, precum cea în care se dădeau cu macaraua-restaurant a lui Ovidiu Barbier, zis „Pupincu”, sunt adevărate pasteluri casnico-industriale. Cică Pupincu le-a oferit o ridicare până la cer, doar pentru ei.

În loc de concluzie: Dragostea nu cere multe, doar o macara și un prieten cu poreclă potrivită.

SUV-urile haremului MSL

Ambele doamne ale vizirului – nevasta și amanta– vin la serviciu cu SUV-uri având în număr prescurtarea numelui: B54MSL și IF13MSL. Ca să știe toată lumea cui aparțin! Ba mai au și parcare plătită la Gei Palat, de către Mașala,

din bugetul CNAIR, adică din banii contribuabililor.
În loc de concluzie: La CNAIR, viața amoroasă se citește din parcare!

Călătorii pe banii statului

Gurițele rele spun că, în 2019, pe vremea directorului general Sorin Scarlat, Mașala ar fi plecat cu mașina de serviciu în concediu prin Grecia. Cineva i-ar fi făcut poze, iar Codiță ar fi dat bani serioși ca imaginile să nu vadă lumina tiparului.
În loc de concluzie: N-am avut noroc să îl vedem pe Codiță în presă!

Coadă-de-cal și Coarne: motorizații

Până recent, atât Mașala cât și Cristian Pistol, zis „Coarne”, aveau câte trei autoturisme la dispoziție. Acasă mergeau cu Ford Ranger – Codiță cu B04WMT, Coarne cu B567AIR. Ambele autoturisme au fost achiziționate de la șeful DRDP Brașov, Tudor Duțu, ca autoutilitare, ca să încadreze în reglementările anti-autovehicule de luz în instituțiile publice. După ce am publicat fotografii cu mașinile din parcarea Ministerului Transporturilor, s-au "rușinat" și au trecut pe câte un Kia hibrid.
În loc de concluzie: Când presa scrie, poporul român economisește.

Genul programului: PAMFLET!
Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare.
De asemenea, vă avertizăm că pentru realizarea acestei rubrici folosim programe avansate de Inteligență Artificială (AI).
Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne sprijină cu informații de calitate premium.
Îi rugăm pe toți cei care vor să ne trimită informații, documente, fotografii sau videoclipuri să ne contacteze prin e-mail la adresa:
director@tirmagazin.ro .

DE LA PRODUCĂTORII REALITY SHOW-ULUI VIRAL "CONTROALELE ISCTR"

UN SERIAL DEDICAT STĂRII DEZASTRUOASE A INFRASTRUCTURII RUTIERE ROMÂNEȘTI

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

999€/LUNĂ

CAMION CU BENEFICII REALE.

10% AVANS

RATE LUNARE
999 EUR pentru primele 6 luni

PROMOȚIE
Ofertă valabilă pentru livrările efectuate până la sfârșitul lunii octombrie

PACHET DE SERVICE COMPLET
inclus pentru 3 ani / până la 360.000 km (acoperă întreținerea și toate serviciile în această perioadă)

STOC LIMITAT
Număr limitat de unități disponibile pe stoc

SCANIA SUPER

CEL MAI EFICIENT CAMION DIN PUNCT DE VEDERE AL CONSUMULUI DE COMBUSTIBIL

PACHET SERVICE COMPLET

3 ANI

SCANIA