

INVESTIGATORUL'S



# TRANSPORT RUTIER UE: 500.000 DE POSTURI NEOCUPATE

PG.14

FEBRUARIE 2026  
14,9 LEI  
www.tirmagazin.ro



**SCUdc90**  
ePTOready

**NOUA UNITATE  
DE REFRIGERARE  
SCHMITZ  
CARGOBULL  
S.CU DC90  
PG. 04**



# VERSUS

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

GEORGE NIȚA  
DIRECTOR GENERAL  
HOLLEMAN



MARIUS DAN  
ACȚIONAR  
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU  
DIRECTOR GENERAL  
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE  
ACȚIONAR  
PRACTICOM



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

**Adresa redacției:**

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

**Director general :**

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

**Director Marketing & PR:**

Alina JOHNSON-POP

**Secretar General de Redacție:**

Petre ARDELEAN

**Redactori:**

Sorin BARBU  
Radu Plopeanu

**Fotoreporter:**

Lucian MORAR

**Corectură:**

Liana NICHIFOR

**DTP:**

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

# Sumar



**06** SCANIA. CAMIOANELE AUTONOME POT CONTRIBUI LA REZOLVAREA CRIZEI DE ȘOFERI DIN INDUSTRIA TRANSPORTURILOR



**20** VOLVO TRUCKS - LIDER DE PIAȚĂ ÎN EUROPA, PENTRU CAMIOANE GRELE



**29** TARIFELE DE TRANSPORT RUTIER EUROPEAN ÎN TRIMESTRUL IV AL ANULUI 2025



**41** VICTOR VÎLCU ESTE NOUL CHIEF EXECUTIVE OFFICER AL COMPANIEI MHS TRUCK & BUS



## SCHMITZ CARGOBULL AG: NOUA UNITATE DE REFRIGERARE PENTRU TRANSPORT S.CU DC90

**Cu noua unitate de refrigerare pentru transport S.CU dc90, prezentată oficial într-o conferință de presă la 29 ianuarie 2026, Schmitz Cargobull se concentrează pe tehnologii orientate spre viitor în transportul cu temperatură controlată.**

Transportul cu temperatură controlată este supus celor mai ridicate cerințe în ceea ce privește fiabilitatea, transparența

și siguranța operațională. Fie că este vorba despre produse alimentare proaspete, alimente congelate, produse farmaceutice

sau substanțe chimice sensibile, menținerea neîntreruptă a lanțului frigorific este esențială. În calitate de furnizor complet de soluții, Schmitz Cargobull oferă un sistem integrat care reunește toate componentele relevante – de la semiremorca frigorifică S.KO COOL, la unitățile proprii de refrigerare pentru transport S.CU și sistemul telematic TrailerConnect®, până la pachete de servicii personalizate pentru semiremorcă și unitatea frigorifică.

### **Soluții integrate dintr-o singură sursă**

Interacțiunea armonizată a tuturor componentelor asigură fiabilitate operațională maximă, eficiență energetică optimă și documentarea completă a temperaturii pe întreg lanțul de aprovizionare. Această expertiză de sistem, cu abordare holistică, reprezintă baza succesului continuu al companiei pe piață.





Cu o cotă de piață de aproximativ 50 la sută, Schmitz Cargobull se numără de mulți ani printre principalii producători europeni din segmentul semiremorcilor frigorifice. De la înființarea, în 2012, a companiei Cargobull Cool GmbH & Co. KG, cu sediul în Vreden (Germania), și de la lansarea primei unități de refrigerare pentru transport S.CU, au fost produse aproximativ 38.000 de unități. Rata de echipare a semiremorcilor S.KO COOL cu unități S.CU a crescut constant în ultimii ani, astfel încât aproximativ una din patru semiremorci frigorifice S.KO COOL este livrată în prezent cu unitate de refrigerare S.CU.

**Ralph Kleideiter, CSO, Schmitz Cargobull AG:**

„Fiabilitatea este prioritatea numărul unu în transportul cu temperatură controlată. Astăzi, clienții noștri nu se mai așteaptă doar la o semiremorcă frigorifică performantă, ci la o soluție de sistem complet integrată pentru operațiunile lor de transport. De aceea, analizăm lanțul frigorific într-o manieră holistică și dezvoltăm constant vehiculele, tehnologiile, precum și serviciile și soluțiile noastre de telematică. Doar prin controlul sigur al tuturor interfețelor putem garanta clienților noștri eficiență maximă, cel mai înalt nivel de siguranță și transparență deplină în activitatea zilnică de transport.”

**Nou: S.CU dc90 stabilește noi standarde de eficiență și sustenabilitate**

Schmitz Cargobull utilizează un sistem modular pentru unitățile sale de refrigerare S.CU, care include atât versiuni diesel, cât și unități complet electrice. Cea mai recentă dezvoltare este unitatea de refrigerare pentru transport S.CU dc90, care stabilește noi standarde în materie de eficiență, sustenabilitate și pregătire pentru viitor în transportul cu temperatură controlată, prin introducerea în Europa a noului agent frigorific R454A. Atât modelul S.CU d80, cât și noul S.CU dc90 pot fi echipate opțional cu interfața ePTO (electric Power Take Off) ready, care permite funcționarea complet electrică în combinație cu un cap tractor electric.

**Extindere strategică în America de Nord**

În prezent, unitățile de refrigerare pentru transport Schmitz Cargobull sunt utilizate la nivel global. Compania continuă să accelereze extinderea

internațională a diviziei sale de unități frigorifice. Odată cu înființarea, în 2023, a societății mixte Cargobull North America (CBNA), realizată împreună cu Utility Trailer Manufacturing Company LLC, unitățile de refrigerare S.CU sunt produse și pentru piața nord-americană.

Principiul de proiectare modulară al Schmitz Cargobull permite un nivel ridicat de flexibilitate, timp de reacție mai rapizi și dezvoltări eficiente de produse, adaptate cu precizie condițiilor specifice fiecărei regiuni și conforme cu cerințele stricte privind emisiile impuse de California Air Resources Board (CARB).

Toate unitățile sunt echipate standard cu sistemul telematic TrailerConnect® de la Schmitz Cargobull și sunt utilizate exclusiv pe semiremorcile frigorifice Utility.

Prosimon

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

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

**Preferatii transporturilor agabaritice.**



## SCANIA. CAMIOANELE AUTONOME POT CONTRIBUI LA REZOLVAREA CRIZEI DE ȘOFERI DIN INDUSTRIA TRANSPORTURILOR

**Camioanele autonome aduc beneficii semnificative în materie de siguranță, eficiență și impact asupra mediului, însă ele reprezintă și o soluție urgent necesară pentru una dintre cele mai mari provocări ale industriei transporturilor: lipsa cronică de șoferi.**

Inteligența artificială își face simțită prezența tot mai mult în societate, iar industria transporturilor nu face excepție.

Transportul autonom, fără șofer, începe treptat să devină o componentă importantă a mixului de soluții de transport ale viitorului. Scania a început deja să livreze camioane autonome unui client din industria minieră din Australia și este profund implicată în testarea vehiculelor autonome, cu șoferi de siguranță la bord, pentru transporturi logistice pe autostrăzi din Suedia și Germania. Siguranța sporită pe drumuri și în situri industriale, productivitatea crescută și reducerea emisiilor de carbon se numără printre

beneficiile-cheie ale camioanelor autonome. America de Sud, mai multe țări europene și China se conturează, de asemenea, ca piețe potențiale importante, atât pentru aplicații miniere, cât și logistice.

### **Scăderea numărului de șoferi**

Ce înseamnă însă transportul autonom pentru șoferii de camion? La fel ca în cazul altor domenii influențate de AI, există îngrijorări că vehiculele autonome ar putea duce la concedieri în masă. Realitatea este cu totul alta. Ritmurile diferite de adoptare a tehnologiei și reglementările variabile fac ca tranziția către transportul autonom să

nu se întâmple peste noapte în toate segmentele. Mai important însă este faptul că industria transporturilor se confruntă deja cu o lipsă cronică de șoferi.

Clienții Scania din industria minieră spun că devine din ce în ce mai dificil să găsească suficienți șoferi, din cauza cerințelor ridicate ale jobului. În industria transporturilor rutiere, perioadele lungi petrecute departe de familie reprezintă un factor major în scăderea numărului de șoferi. Cu cât competiția pentru atragerea și retenția șoferilor este mai intensă, cu atât costurile cresc. În mai multe regiuni ale lumii, inclusiv în Europa, acest lucru a dus uneori la întârzieri în livrări și la creșterea costurilor de transport.

Nu este vorba doar de percepții. Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU) a arătat în 2024 că există 3,6 milioane de posturi de șofer neocupate în 36 de țări, care generează 70% din PIB-ul global. Iar analiza structurii de vârstă indică faptul că acest declin va continua: 31,6% dintre șoferii





de camion au 55 de ani sau peste, în timp ce doar 6,5% au sub 25 de ani. Cu 3,4 milioane de șoferi estimați să se pensioneze în 26 de țări până în 2030, ne confruntăm cu o criză globală de resurse într-un sector pe care Scania și alți actori din industrie îl descriu drept „sistemul circulator” al societății, datorită rolului său esențial în menținerea fluxului de bunuri și funcționarea minelor și a altor unități de producție. Am văzut deja ce s-a întâmplat în timpul pandemiei de Covid-19, când lanțurile de aprovizionare grav perturbate au dus la întâzieri majore sau chiar la oprirea livrărilor.

### Puterea complementară a vehiculelor autonome

Este clar, așadar, că vehiculele autonome au un rol esențial în contracararea deficitului tot mai mare de șoferi.

În exploatarea miniere, vehiculele fără șofer pot fi programate să opereze continuu, crescând productivitatea fără a expune șoferii umani la riscuri potențiale. Pe autostrăzi, camioanele autonome pot menține un flux constant de marfă în intervale cu trafic redus, contribuind astfel și la reducerea emisiilor.

Este important de subliniat și caracterul complementar al soluțiilor autonome. Locurile de muncă vor evolua, așa cum

s-a întâmplat întotdeauna, însă oamenii vor rămâne o componentă esențială: fie ca operatori în centre de control care coordonează camioanele autonome, în roluri de suport, ca șoferi pentru preluările și livrările de tip first și last mile, sau pentru transportul mărfurilor periculoase.

Camioanele autonome reprezintă

o soluție reală pentru gestionarea problemelor generate de lipsa cronică de șoferi. Acest lucru, alături de beneficiile în materie de siguranță și mediu, face imperativ ca Scania, în calitate de producător major în industria transporturilor, să continue investițiile și cercetarea în domeniul transportului autonom – pentru viitorul nostru comun.

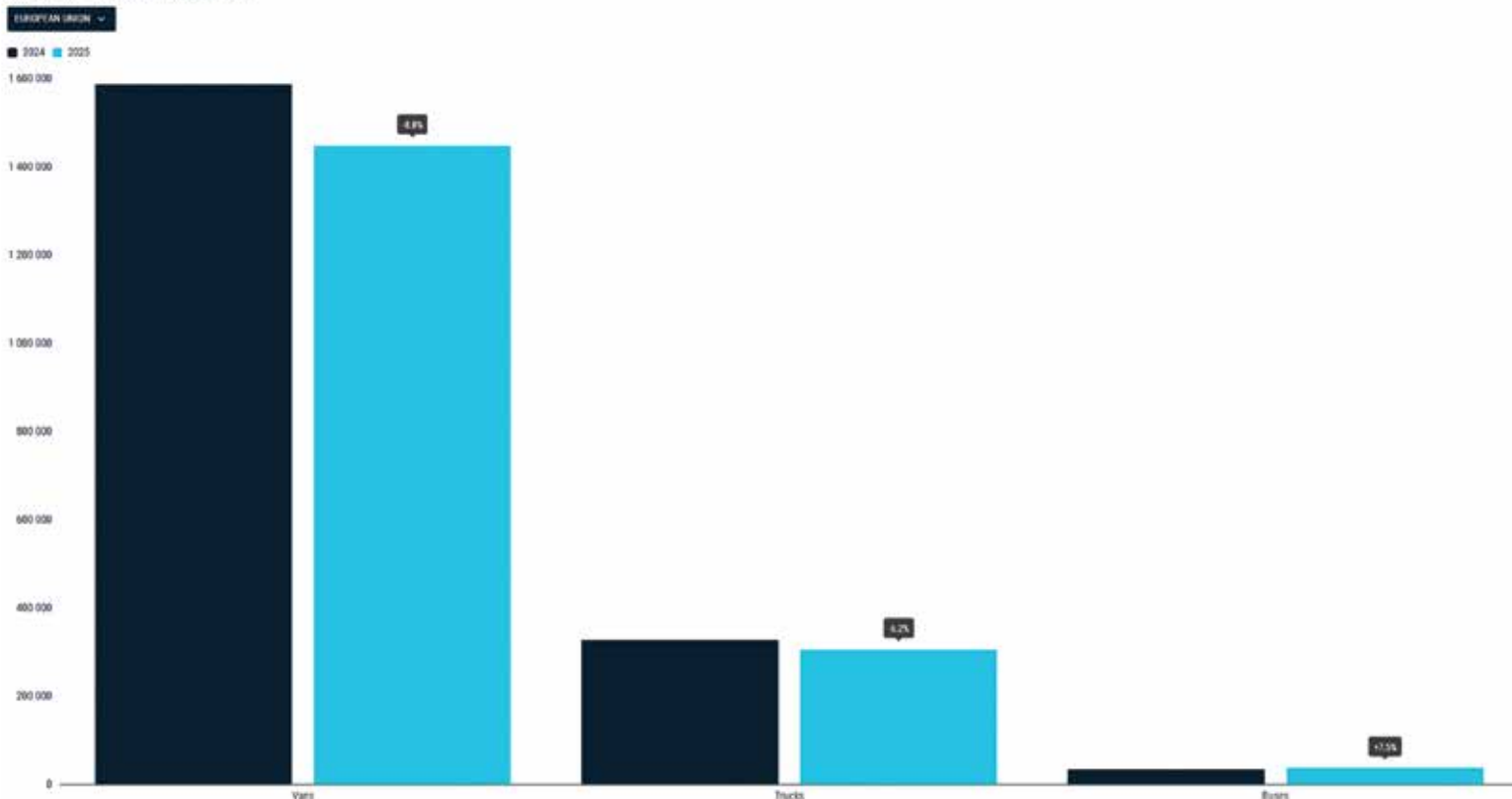


### 100% Electrică. Zero emisii.

Semiremorca 100% electrică **S.KOe COOL** cu unitate de răcire electrică, cu baterie și axa generatoare. Suprastructura izotermă din panouri FERROPLAST®, împreună cu unitatea de răcire S.C.U și sistemul Telematic Trailer-Connect® asigură condițiile optime de funcționare, cu emisii zero. Mai multe informații: **Schmitz Cargobull România SRL: info.romania@cargobull.com, www.cargobull.com/ro**  
 Birouri: București 0723.266.287; 0721.250.751 • Iași 0727.770.326 Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315 • Timișoara - tel. 0735.212.052

**SCHMITZ  
CARGOBULL** 

The Trailer Company.



## UE: ÎNMATRICULĂRI NOI DE VEHICULE COMERCIALE: AUTOUTILITARE - 8,8%, CAMIOANE - 6,2%, AUTOBUZE +7,5%

**Piața vehiculelor comerciale din UE a traversat un an dificil în 2025, înmatriculările înregistrând o scădere pe mai multe piețe importante, un semn clar al contextului economic dificil. Segmentul autobuzelor a fost singura excepție.**

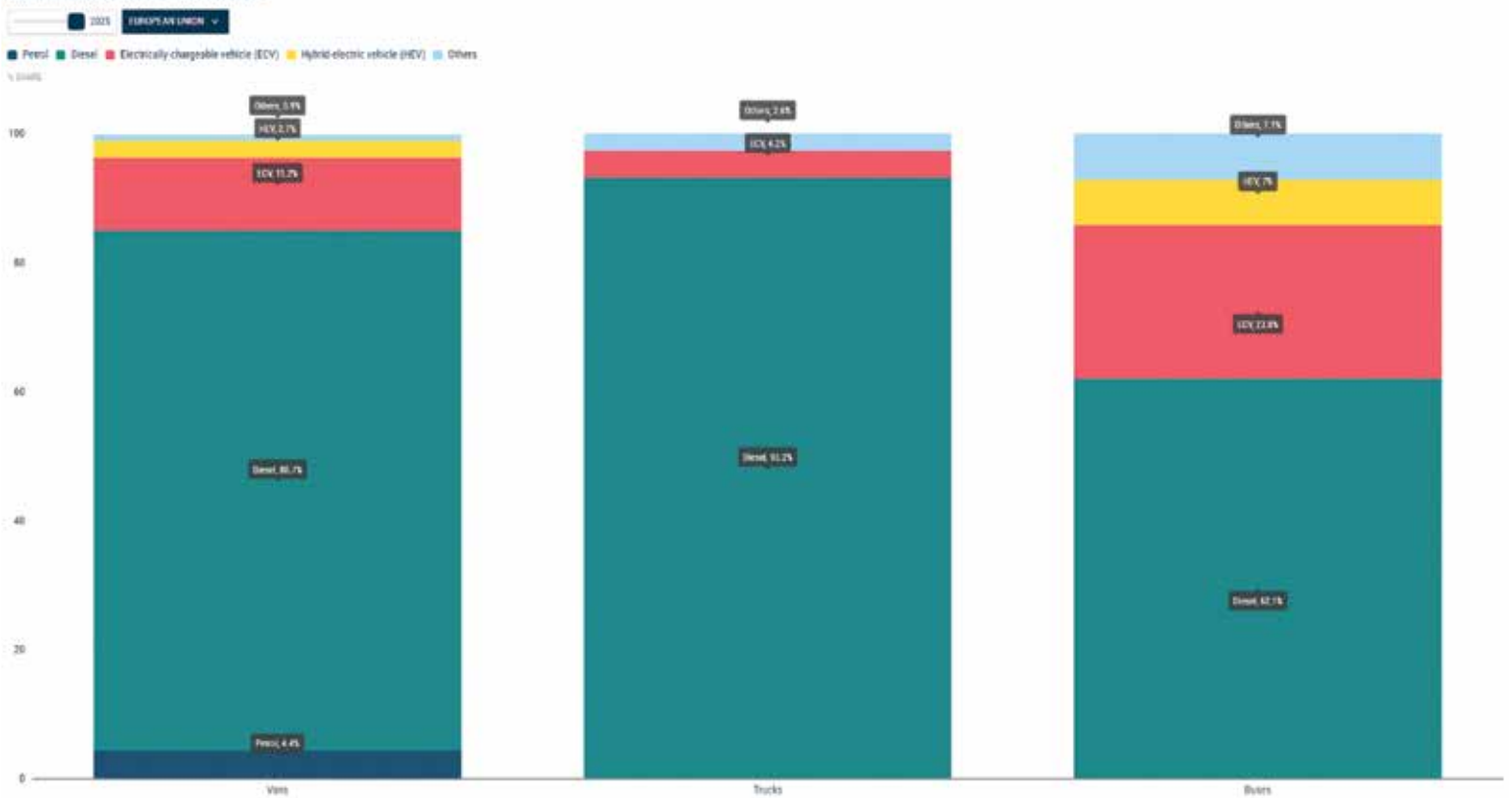
Deși ponderea globală a vehiculelor electrice a crescut, progresul rămâne prea lent, deoarece penetrarea pieței este în continuare limitată de condiții insuficiente. Infrastructura inadecvată, costurile ridicate ale energiei, costul total de proprietate nefavorabil și cadrele

politice inconsistente continuă să încetinească progresul. Înmatriculările de autoutilitare noi în UE au scăzut cu 8,8%, cele trei piețe principale contribuind la această scădere. Franța a înregistrat cea mai mare scădere, cu 5,6%, urmată de Germania

(-5,4%) și Italia (-5%). În schimb, Spania a înregistrat o creștere a înmatriculărilor, cu 11,7%. Înmatriculările de camioane noi în UE au scăzut, de asemenea, cu 6,2%, totalizând 307.460 de unități. Această scădere a fost determinată, în termeni de volum, de o scădere de 5,4% a înmatriculărilor de camioane grele, alături de o scădere de 9,9% a cererii de camioane medii. Toate piețele importante s-au contractat, Germania (-12,2%) înregistrând o scădere de două cifre, urmată de Franța (-9%) și Spania (-3,6%). În același timp, înmatriculările de autobuze noi în UE au crescut cu 7,5% în 2025, ajungând la un total de 38.238 de unități. Printre piețele majore, creșterea a fost condusă de Germania (+28%) și Polonia (+16,6%), în timp ce Italia (-15,9%)



NEW COMMERCIAL VEHICLES BY POWER SOURCE



și Spania (-4%) au continuat să înregistreze scăderi.

**Vehicule comerciale noi în funcție de sursa de alimentare**

**Autoutilitare**

Motorul diesel rămâne alegerea preferată a cumpărătorilor de autoutilitare noi în UE în 2025. Cu toate acestea, înmatriculările au scăzut cu 12,8%, până la 1.168.561 de unități, rezultând o cotă de piață de 80,7% (o scădere față de 84,4% în anul precedent).

Modelele pe benzină au înregistrat o scădere de 31,9%, reprezentând o cotă de piață de 4,4%. Furgonetele electrice au acum o cotă de piață de 11,2%, în creștere față de 6,1% anul trecut. Înmatriculările de furgonete

hibride au crescut cu 21,4%, deși reprezintă doar 2,7% din piață.

**Camioane**

Dieselul și-a menținut poziția de lider pe piața camioanelor grele și medii din UE în 2025, reprezentând 93,2% din înmatriculările noi, în ciuda scăderii cu 8% a volumelor. Camioanele electrice cu o greutate de peste 3,5 tone dețin acum 4,2% din piață, în creștere față de 2,3% anul trecut.

Țările de Jos (+205,4 %), în ciuda unei scăderi accentuate de 40,8 % a înmatriculărilor totale de camioane, împreună cu Germania (+39,6%) și Franța (+30,5%), au fost principalii factori ai acestei tendințe, reprezentând împreună două treimi din piața camioanelor electrice din UE.

**Autobuze**

Ponderea înmatriculărilor de autobuze electrice în UE a crescut la 23,8% până la sfârșitul anului 2025.

Germania, cea mai mare piață din punct de vedere al volumului, a înregistrat o creștere impresionantă de 106,4%, în timp ce Suedia (+262,1%) și Belgia (+233,5%) au înregistrat, de asemenea, creșteri notabile în segmentul pieței electrice. Înmatriculările de autobuze hibride-electrice au înregistrat o scădere de două cifre, de 24,9%, reprezentând 7% din piață. Înmatriculările de autobuze diesel au crescut cu 5,7%, deținând acum o cotă de piață de 62,1%, în scădere față de 63,2% anul trecut.

**VEDETĂ PE ORICE  
ȘANTIER.**

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

www.man.ro





## SCHMITZ CARGOBULL S.BO MULTI: NOUA SEMIREMORCĂ PENTRU MĂRFURI USCATE, ADAPTATĂ CERINTELOR DE TRANSPORT ÎN SCHIMBARE

**Prin S.BO MULTI, Schmitz Cargobull își extinde portofoliul de semiremorci pentru transport de mărfuri uscate cu un model versatil, conceput pentru sarcini de transport frecvent schimbătoare.**

Noua semiremorcă este potrivită pentru o gamă largă de încărcături – de la marfă paletizată și mărfuri generale, până la transportul de haine pe umerase, piese auto, mărfuri voluminoase sau vrac. Astfel, S.BO MULTI este ideală pentru centre logistice, unități de producție și aplicații industriale cu

cerințe variabile privind încărcarea și asigurarea mărfii. Elementul central al S.BO MULTI este sistemul dublu de etajare integrat, cu plăci tip „keyhole”, care permite o utilizare mai eficientă pentru diferite tipuri de încărcături. Șinele de aluminiu pentru dublu etaj, cu o lungime de 2.050 mm

și o distanță de 1.200 mm între ele, permit utilizarea unui al doilea nivel de încărcare. Astfel pot fi transportați până la 33 de Euro paleți suplimentari. Plăcile „keyhole”, amplasate între șine, permit o asigurare flexibilă și precis poziționată a încărcăturii și sunt compatibile cu numeroase sisteme de fixare, precum bare de blocare, șine pentru haine, chingi sau plase. Pereții laterali sunt realizați dintr-o construcție robustă din oțel cu două straturi, cu stâlpi ranforșați. Un stâlp susține șinele pentru etajul dublu, iar al doilea este utilizat pentru montarea plăcilor „keyhole” galvanizate, creând puncte suplimentare de ancorare. Galvanizarea crește rezistența la coroziune față de componentele vopsite și reduce uzura, precum și necesarul de reparații pe termen lung. În plus, orificiile „keyhole” sunt ranforșate printr-o curbă complet pronunțată, pentru a asigura o





capacitate portantă ridicată chiar și în condiții de utilizare intensă. Ca parte a sistemului modular pentru mărfuri uscate al Schmitz Cargobull, S.BO MULTI utilizează componente consacrate de la modelul S.BO EXPRESS, inclusiv un perete frontal realizat din panouri de aluminiu, un acoperiș izolat și profile continue de legătură din oțel care conectează toate elementele suprastructurii. Pentru partea din spate sunt disponibile uși din aluminiu sau, opțional, o ușă tip rulou din aluminiu Schmitz Cargobull. Suprastructura poate fi completată cu șine pentru dublu etaj tip B, o placă de protecție inferioară din oțel sau, opțional, din aluminiu. Suprastructura este certificată conform DIN EN 12642 Cod XL (sarcină utilă 27.000 kg). Pentru șasiu este disponibilă o construcție modulară, înșurubată

și galvanizată, realizată din profile laminate, proiectată pentru cerințe standard de transport. Pentru aplicații solicitante și piețe cu mase maxime admise ale ansamblului de 44 de tone sau mai mult, este disponibil opțional șasiul heavy-duty X-TOUGH. Sistemul telematic TrailerConnect® pentru afișarea transparentă a datelor semiremorcii este integrat standard. S.BO MULTI este proiectată și din perspectiva eficienței costurilor de service. Reparațiile pot fi efectuate cu unelte standard, precum și prin tehnici de lipire și nituire, ceea ce permite timpi de nefuncționare reduși, costuri mici de întreținere și o disponibilitate ridicată în exploatarea flotelor. Suprastructura contribuie, de asemenea, la soluții de transport mai sustenabile, deoarece utilizarea proceselor de lipire și pliere în locul tehnologiilor

convenționale de sudură reduce consumul de energie în producție și emisiile de CO2. Prin designul său flexibil și capacitatea mare de transport, S.BO MULTI oferă o soluție eficientă, durabilă și orientată spre viitor pentru aplicațiile exigente de transport al mărfurilor uscate.



# LoiMacron

## Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: [www.loimacron.eu](http://www.loimacron.eu)





## **VOLVO TRUCKS MARCHEAZĂ PRAGUL DE 10.000 DE CAMIOANE ALIMENTATE CU GAZ VÂNDUTE LA NIVEL MONDIAL**

**Volumele camioanelor Volvo alimentate cu gaz cresc, pe măsură ce tot mai multe piețe îmbrățișează combustibilii alternativi, ceea ce permite reducerea semnificativă a emisiilor de CO2. 2025 a fost cel mai bun an pentru Volvo ca vânzări de camioane alimentate cu gaz, datorită produselor sale de top și ofertei favorabile privind disponibilitatea și costul combustibilului.**

Volvo Trucks a livrat peste 10.000 de camioane alimentate cu gaz, la nivel mondial, din 2018, de când a introdus această tehnologie, și până acum. Marea Britanie este cea mai mare piață pentru Volvo, urmată de Germania, Suedia, Țările de Jos, Norvegia și Franța. Noi importante piețe pentru gaz sunt India și America Latină, unde volumele cresc susținut.

Motoarele Volvo pe gaz sunt

disponibile pentru gama grea de camioane, Volvo FM, FH și FH Aero, și pot funcționa fără probleme cu bio-LNG (un gaz nefosil derivat din deșeuri organice, care înlocuiește Gazul Natural Lichefiat), sau cu LNG convențional.

„Tehnologia Volvo pentru motoarele pe gaz reprezintă o soluție de top în ceea ce privește puterea, cuplul, reacția motorului și eficiența consumului de combustibil,

iar clienții noștri apreciază, de asemenea, performanțele ridicate, ușurința în conducere și confortul general al acestor camioane”, afirmă Jan Hjelmgren. „Vedem un potențial semnificativ pentru camioanele alimentate cu gaz, ca un pas important în călătoria către un transport cu emisii zero.” Camioanele Volvo alimentate cu gaz pot parcurge până la 1.000 km cu un singur plin de rezervor, ceea ce le face foarte potrivite pentru transportul de lungă distanță și pentru distribuția regională, precum și pentru operațiunile de construcții. Ele reprezintă o alternativă practică la alte soluții cu emisii reduse, într-un moment în care operatorii de transport și cumpărătorii de servicii caută opțiuni mai sustenabile. În mai multe țări, există deja rețele de stații de alimentare cu gaz bine dezvoltate și un acces la bio-LNG care se extinde rapid.





Câteva exemple sunt Germania, Norvegia, Finlanda și Suedia, unde toate stațiile de alimentare cu gaz oferă acum acest combustibil.

Aceasta permite multor utilizatori să obțină reduceri de CO2 de până la 100% („well-to-wheel”). În piețele unde sunt disponibile stimulente de taxare și suport public pentru combustibilii regenerabili și pentru emisiile reduse, bio-LNG devine o alternativă extrem de eficientă din punctul de vedere al costurilor. Tehnologia avansată a motoarelor Volvo pe gaz este derivată din lanțul cinematic de succes D13, livrând performanțe similare motoarelor

diesel, în timp ce reduce substanțial emisiile de CO2.

#### **Date despre camioanele Volvo alimentate cu gaz:**

- Camioanele Volvo Trucks pe gaz utilizează tehnologia extrem de eficientă din punct de vedere al consumului HPDI (Injectie Directă de Înaltă Presiune) furnizată de Cespira: <https://cespira.com/>
- Soluția Volvo pentru motoarele alimentate cu gaz utilizează o cantitate mică de motorină pentru aprindere, iar, când folosește HVO (ulei vegetal hidrogenat/hidrotrat) pentru aprindere, emisiile de CO2

pot fi reduse cu 100% (Well to Wheel) în comparație cu un camion diesel.

- Din reziduurile organice se produce biometan, care este apoi curățat și lichefiat sub formă de bio-LNG.
- Bio-LNG reprezintă un tip de combustibil pentru motoarele cu combustie care joacă un rol crucial în strategia Volvo Trucks de a atinge net-zero emisii până în 2040.
- Strategia tridirecțională Volvo Trucks pentru a atinge emisii net-zero constă din motoare electrice pe baterii, pe celule de combustibil și motoare cu combustie care utilizează combustibili regenerabili.

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

**detasaretransport.ro**





## IRU STUDY ON THIRD-COUNTRY DRIVERS IN THE EU

500,000  
JOBS VACANT



RECRUITING DRIVERS  
FROM THIRD COUNTRIES

# COMISIA EUROPEANĂ PUBLICĂ UN STUDIU REALIZAT DE IRU PRIVIND ȘOFERII DIN ȚĂRI TERȚE

**Comisia Europeană a publicat un studiu cuprinzător realizat de IRU privind recrutarea și integrarea șoferilor profesioniști de autobuze și camioane din țări terțe pe piața muncii din UE.**

Studiul, realizat de IRU în numele Comisiei Europene, oferă o evaluare bazată pe fapte a lacunelor și barierelor legate de calificare, precum și a barierelor juridice și administrative cu care se confruntă șoferii din țări terțe și operatorii de transport din UE. De asemenea, identifică cele mai bune practici concrete implementate în statele membre.

Concluziile susțin eforturile la nivel european de a aborda deficitul crescând și structural al șoferilor din UE prin soluții practice și viabile din țări terțe cu un surplus de șoferi.

### **Recrutarea din țări terțe poate completa soluțiile interne**

Raluca Marian, directorul IRU pentru UE, a declarat: „Rezolvarea deficitului de șoferi necesită o abordare amplă și pe termen lung. IRU depune eforturi pentru a atrage mai multe femei și tineri în această profesie, sprijinind în același timp mobilitatea sigură și bine reglementată a șoferilor din afara UE.” „Recrutarea din țări terțe poate completa soluțiile interne, cu condiția să se

bazeze pe căi clare, condiții echitabile și standarde comune ale UE. Nu există o soluție unică, dar cu o combinație adecvată de măsuri, UE poate construi o forță de muncă rezilientă și durabilă în domeniul transporturilor”, a adăugat ea.

### **Transport: 500.000 de posturi neocupate**

Sectorul transportului rutier din UE se confruntă cu o penurie gravă și în agravare de șoferi profesioniști, estimată la aproximativ 500 000 de posturi neocupate, determinată de îmbătrânirea forței de muncă și de un aflus insuficient de noi talente.

Deși atragerea unui număr mai mare de tineri și femei în această profesie rămâne o prioritate, participarea lor combinată reprezintă în continuare mai puțin de 10 % din forța de muncă, intensificând presiunea asupra lanțurilor de aprovizionare, reducând capacitatea de transport și punând în pericol serviciile esențiale de transport de pasageri.

Studiul evidențiază modul în care căi mai clare, proceduri simplificate și soluții de formare specifice pot facilita

recrutarea, protejând în același timp standardele UE și viziunea „Zero”. IRU promovează, de asemenea, punerea în aplicare prin intermediul proiectului SDM4EU. Faza 1 a transformat analiza politicilor într-un plan operațional pentru scheme de mobilitate a șoferilor sigure și bine reglementate. Faza 2 prevede inițiative-pilot care vor începe în acest an.

Concluziile, prezentate pentru prima dată anul trecut la atelierul final STEER2EU cu factorii de decizie din UE, autoritățile statelor membre și reprezentanții industriei, sunt acum publicate oficial. Acestea oferă o bază solidă de dovezi pentru a informa discuțiile în curs la nivelul UE privind competențele, mobilitatea forței de muncă și viitorul transportului rutier. IRU va continua să consolideze forța de muncă a șoferilor prin îmbunătățirea formării, a condițiilor de muncă și a atractivității sectorului, consolidată de angajamentul său de lungă durată față de profesionalizarea șoferilor prin intermediul IRU Academy.



## BLOCAREA CAMIOANELOR

pentru **Soferii Străini**

# O ȚARĂ DIN EUROPA TRECE LA BLOCAREA ROȚILOR CAMIOANELOR ÎN CAZUL ȘOFERILOR STRĂINI CARE ÎNCALCĂ LEGEA

**Sistemul danez de taxare rutieră a devenit cunoscut pentru numărul mare de probleme tehnice și numărul record de sancțiuni aferente.**

La un moment dat, transportatorii danezi au depus chiar o plângere la Comisia Europeană, invocând acțiuni ilegale ale statului care expuneau industria la pierderi enorme. După luni de ignorare a problemei, Copenhaga a trebuit în cele din urmă să cedeze și să înceapă să lucreze la reguli complet noi pentru aplicarea amenzilor.

Pe de o parte, danezii intenționează să facă reglementările mai indulgente, introducând o corelație între cuantumul sancțiunii și natura contravenției. Sancțiunea maximă de 9.000 de coroane, sau aproximativ 6.000 lei, ar fi redusă doar la cazurile cele mai grave, care sunt în mod clar deliberate și sistematice.

Pe de altă parte, noile reglementări sunt menite să includă și „înăsprirea măsurilor”. Aceasta se va aplica în mod specific transportatorilor străini și va consta în aplicarea de cleme pe roți

vehiculelor până la plata sancțiunii. Astfel, dacă un camion străin este surprins traversând fără a plăti taxa electronică, o patrulă daneză ar putea să-l imobilizeze imediat într-o parcare. În acest fel, guvernul de la Copenhaga dorește să calmeze transportatorii interni care se plâng de concurenții străini care se sustrag de la responsabilități. Cu toate acestea, există și aici o excepție: regula privind blocarea roților nu se aplică transportatorilor din Norvegia, Suedia, Finlanda și Islanda, deoarece Danemarca dispune de mijloace eficiente de colectare a amenzilor în aceste țări.

**Noile norme vor intra probabil în vigoare la 1 iulie 2026.**

Până atunci, proiectul poate suferi încă unele modificări, deoarece se află încă într-un stadiu incipient de consultare

între ministere.

În cele din urmă, permiteți-mi să vă reamintesc cum a fost dezvăluită în statistici problema daneză privind sancțiunile pentru neplata taxelor de drum.

Calculule oficiale daneze presupuneau că valoarea anuală a amenzilor emise în cadrul sistemului de taxare rutieră nu va depăși 50 de milioane de coroane daneze. Cu toate acestea, în primele șapte luni de funcționare a sistemului, au fost emise peste 40 000 de amenzi, cu o valoare totală de 195 de milioane de coroane daneze.

Acest număr surprinzător de mare, care a depășit cu mult estimările guvernului, a fost rezultatul unor erori tehnice. De exemplu, 647 de amenzi incorecte au fost emise în doar o lună din cauza unei setări incorecte a orei la un singur punct de taxare.

**Ofertă de finanțare**

**IVECO** **WAY**

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



## SCHMITZ CARGOBULL M.KO OPENSIDER O CAROSERIE DE CAMION FLEXIBILĂ PENTRU PIAȚA NORDICĂ

**Februarie 2026 – Odată cu relansarea caroseriei de camion M.KO OPENSIDER, Schmitz Cargobull prezintă o soluție de vehicul flexibilă și eficientă, care sprijină manipularea rapidă a mărfurilor în transportul de distribuție urbană și regională.**

Designul cu deschidere laterală se bazează pe mulți ani de experiență și pe



tehnologii consacrate de pereți laterali rabatabili, adaptate special la cerințele actuale de transport în noul M.KO OPENSIDER.

Ușile cu deschidere completă pe lateral oferă un acces semnificativ îmbunătățit și facilitează încărcarea și descărcarea, în special în zone de manevră și de încărcare înguste sau intens circulate. Acest lucru scurtează timpii de staționare și reduce dependența de infrastructuri specializate de încărcare. Pentru operațiunile de transport în care accesul prin spate este dificil, M.KO OPENSIDER oferă un avantaj logistic clar datorită accesului lateral. M.KO OPENSIDER combină flexibilitatea operațională cu o suprastructură proiectată pentru durabilitate și menținerea valorii pe termen lung. Caroseria este echipată cu una dintre cele mai rezistente podele de pe piață, concepută pentru utilizare

zilnică intensivă și pentru o durată de viață îndelungată, cu întreținere minimă. Cadrul spate și suportii pentru lămpi, realizați din oțel inoxidabil rezistent la coroziune, asigură fixarea sigură și funcționarea optimă în timp a componentelor de iluminare, contribuind la siguranța operațională și la reducerea perioadelor de indisponibilitate. Versatilitatea modelului M.KO OPENSIDER depășește transportul clasic de mărfuri. Datorită peretelui lateral rabatabil, acesta este potrivit și pentru aplicații speciale, precum prezentări mobile, magazine pop-up sau logistică de evenimente, unde accesul rapid la încărcătură și utilizarea eficientă a spațiului interior sunt esențiale. Articolele individuale pot fi descărcate fără a fi necesară mutarea întregii încărcături. Distribuția uniformă a sarcinii contribuie, de asemenea, la utilizarea optimă a capacității disponibile



de transport.

Pe lângă adecvarea excelentă pentru utilizarea zilnică, M.KO OPENSIDER oferă beneficii economice pe întregul ciclu de viață al vehiculului. Caroseriile cu deschidere laterală ating, în general, valori reziduale ridicate și sunt ușor de valorificat pe piața vehiculelor

rulate. Pentru operatorii de flote, M.KO OPENSIDER reprezintă nu doar o soluție de transport robustă și flexibilă, ci și o investiție sigură pe termen lung. Prin podeaua robustă, componentele din oțel inoxidabil rezistente la coroziune și designul cu deschidere laterală optimizat pentru exploatarea zilnică,

M.KO OPENSIDER contribuie la reducerea timpilor de indisponibilitate, la costuri de întreținere previzibile și la valori reziduale ridicate. Astfel, devine o alegere de încredere pentru companiile de transport care pun accent pe eficiență și economie.

## CEFIN TRUCKS - camioane uzate de vânzare la cele mai bune prețuri

### OFERTE AVANTAJOASE DE FINANȚARE

leasing financiar prin  
AIC Financial Services

### PREȚURI SPECIALE

Gamă variată de vehicule  
cu livrare din stoc.

### RATE LUNARE FĂRĂ DOBÂNDĂ

Cumperi inteligent în rate  
cu **0% dobândă**.

### TRADE IN

Schimbă camionul vechi  
și optimizează-ți costurile.

**CEFIN**  
TRUCKS

Autostrada București - Pitești - km. 13.2 | Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna  
+ 40 21 202 60 00 | [news@cefintrucks.com](mailto:news@cefintrucks.com)

[www.cefintrucks.com](http://www.cefintrucks.com)



## MAN ETGX A FOLOSIT CU SUCCES SISTEMUL DE ÎNCĂRCARE MEGAWATT ÎN CADRUL UNUI TEST REAL ÎN CONDIȚII DE IARNĂ

**MAN Truck & Bus a făcut un pas important către viitorul transportului de marfă cu emisii zero, demonstrând public capacitatea de încărcare de megawați a camioanelor sale electrice în condiții de iarnă severă în Suedia.**

La Kempower MCS Live Winter Days 2026 din Norrköping, camionul complet electric MAN eTGX a demonstrat performanțe stabile și fiabile folosind sistemul de încărcare megawatt (MCS) — o tehnologie cheie care va transforma transportul electric pe distanțe lungi în Europa și pe alte piețe de nivel 1. Demonstrația live a avut loc la sediul clientului Kempower, Alfredsson, din Norrköping, Suedia. Evenimentul a fost conceput pentru a testa interoperabilitatea tehnică între camioanele electrice și infrastructura de încărcare de mare putere — unul dintre cele mai critice elemente pentru extinderea încărcării de megawați la flotele comerciale.

### **Fiabilitatea în timpul iernii este esențială**

Funcționând la temperaturi scăzute și în condiții reale de încărcare, MAN

eTGX a oferit performanțe de încărcare controlate și o comunicare sigură între vehicul și încărcător. Potrivit MAN, atât integrarea hardware, cât și cea software au funcționat în mod fiabil, confirmând maturitatea sistemului de încărcare megawatt pentru producția în serie viitoare.

Pentru operatorii de flote din Europa și America de Nord - unde fiabilitatea în timpul iernii este esențială - această demonstrație oferă un semnal puternic că tehnologia MCS este gata pentru implementarea industrială. Sistemul de încărcare Megawatt este proiectat special pentru camioane electrice grele, permițând o încărcare semnificativ mai rapidă în comparație cu soluțiile actuale bazate pe CCS. Acest lucru se traduce prin timpi de încărcare mai scurți, timp de funcționare crescut al vehiculului, flexibilitate îmbunătățită a traseului și cost total de proprietate

(TCO) mai mic.

Pentru operatorii de transport pe distanțe lungi, în special din Germania, Marea Britanie, Scandinavia, SUA și Canada, se preconizează că încărcarea megawatt va elimina una dintre ultimele bariere în calea electrificării complete a coridoarelor de transport de marfă.

### **Producția începe în 2026**

Atât MAN eTGX, cât și MAN eTGS pot fi deja comandate cu opțiunea MCS. Producția în serie a acestei variante de echipament cu capacitate megawatt este programată să înceapă în al doilea trimestru al anului 2026. Prin integrarea timpurie a MCS, MAN se poziționează în fruntea transportului electric greu, aliniindu-se la obiectivele europene de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>.

# UCRAINA: STANDARDE EUROPENE PRIVIND TIMPUL DE LUCRU ȘI DE ODIHNĂ AL ȘOFERILOR

**Ucraina trece la standardele europene privind timpul de lucru și de odihnă al șoferilor de transport comercial începând cu 26 iulie 2026.**

Noile reguli includ cerințe pentru întreprinzătorii individuali, interzicerea odihnei în cabină și restricții privind turele de noapte.

Ministerul Dezvoltării Comunităților și Teritoriilor a aprobat noi reguli care vor intra în vigoare la 26 iulie 2026. Acest lucru a fost raportat de serviciul de presă al Ministerului Dezvoltării, scrie UNN.

## Ce este simplificat

Cerințele privind tahografele și programul de lucru nu se aplică:

- transportului forțelor de securitate și apărare, serviciilor de urgență și salvare;
- transportului agricol, comunal, poștal și anumite transporturi specializate pe o distanță de până la 100 km;
- vehiculelor de până la 7,5 tone pe o rază de 100 km pentru transportul mărfurilor proprii (cu condiția ca transportul să nu fie activitatea

principală);

- vehiculelor de instruire și celor cu viteză redusă;
- transportului în zone de conflict.

## Ce rămâne neschimbat

- norme clare de conducere și odihnă (9 ore/zi, 56 ore/săptămână, pauză după 4,5 ore);
- utilizarea obligatorie a tahografelor de lucru pentru transportul care face obiectul cerințelor;
- normele se aplică nu numai șoferilor cu normă întreagă, ci și antreprenorilor individuali și șoferilor cu contracte de drept civil, inclusiv celor care efectuează transporturi internaționale de pasageri la cerere sau transporturi internaționale cu taxiul;
- interzicerea de a lua odihna săptămânală regulată în cabină – aceasta trebuie asigurată în condiții adecvate, pe cheltuiala transportatorului;

- tura de noapte (22:00–06:00) – nu poate dura mai mult de 10 ore;
- este important să se facă distincția între conceptele de „tura de lucru” și „timpul de conducere”;
- pentru transportul internațional cu camioane înmatriculate după 30 iunie 2026 – tahografe inteligente G2V2 obligatorii;
- perioada de stocare a înregistrărilor a fost mărită: șoferul trebuie să aibă datele pentru ziua curentă și pentru ultimele 56 de zile, iar compania trebuie să le stocheze timp de 2 ani.

## Când intră în vigoare regulile

Noile reguli devin obligatorii la 6 luni de la publicarea oficială – începând cu 26 iulie 2026. Acest lucru le oferă întreprinderilor și șoferilor timp să se adapteze.

UCRAINA

**dubhe**  
MOVE AS ONE

**CEI**  
IDENTIFIABILITY SPARE PARTS



**LEMA**  
TRUCKS & BUSES SPARE PARTS



**MEC DIESEL**



**MOTOARE • PIESE • TRANSMISII • LUBRIFIANȚI • PNEUMATICĂ • DIAGNOZE**

 [www.dubhegroup.ro](http://www.dubhegroup.ro)

 <https://shop.dubhegroup.ro>

 [contact@dubhegroup.ro](mailto:contact@dubhegroup.ro)



## VOLVO TRUCKS - LIDER DE PIAȚĂ ÎN EUROPA, PENTRU CAMIOANE GRELE

**Pentru cel de-al doilea an consecutiv, Volvo Trucks este lider de piață în Europa pentru camioanele de categoria grea. În 2025, compania a obținut o cotă generală de piață în Europa de 19,0%.**

Volvo Trucks a fost lider de piață în Europa în domeniul camioanelor grele (de peste 16 t) în 2025, cu o cotă de piață de 19,0% - în creștere de la 17,9% față de anul anterior. Piețele cu cele mai multe camioane Volvo înmatriculate pe parcursul anului au fost Marea Britania, Franța, Polonia, Germania

și Lituania. Modelul Volvo FH Aero destinat transportului pe distanțe lungi a cucerit inimile multor transportatori europeni. Datorită aerodinamicii îmbunătățite și noilor tehnologii, precum oglinzile-camere digitale Volvo, modelul Volvo FH Aero poate livra o eficiență energetică

îmbunătățită cu până la 7%, în comparație cu modelul clasic Volvo FH pe care l-a înlocuit. În total, în anul 2025, au fost comandate aproape 33.000 de camioane FH Aero.

„Suntem foarte mândri să fim lideri de piață în Europa pentru cel de-al doilea an consecutiv. Obiectivul nostru este să fim cei mai buni parteneri de afaceri ai clienților noștri, iar a fi lider de piață reprezintă o dovadă solidă a încrederii pe care ne-o acordă clienții. Acest lucru ne face foarte mândri și doresc să adresez mii de mulțumiri clienților și angajaților noștri pentru această mare realizare,” spune Roger Alm, Președintele Volvo Trucks.

„Avem o gamă de produse de primă clasă, cu camioane care oferă o disponibilitate superioară, eficiență ridicată a consumului de combustibil și siguranță. FH Aero este vedeta noastră pentru distanțe lungi. Aud de la clienți că se bucură de performanțe remarcabile și economii de combustibil cu Aero.”

### **Poziții de top, în 30 de țări**

La nivel global, Volvo Trucks este lider de piață sau pe locul secund ca





mărime în 30 de țări, în 2025.

### Către un transport fără combustibili fosili

Volvo Trucks conduce tranziția către un transport independent de combustibilii fosili, pentru a-și atinge obiectivul de emisii net zero până în 2040, utilizând o strategie tridirecțională. Abordarea tehnologică pe trei direcții este construită pe baza vehiculelor electrice pe baterii, celule de combustibil și a motoarelor cu combustie care funcționează pe combustibili regenerabili, cum ar fi hidrogenul „verde”, biogazul, biodieselul sau HVO (ulei vegetal hidrotratat).

„Vom continua să inovăm și să introducem noi camioane care contribuie nu numai la susținerea afacerilor clienților, ci și la decarbonizarea industriei noastre. Prin investiții în multiple tehnologii, putem oferi soluții de transport potrivite pentru necesități diferite ale clienților și ale piețelor,” spune Roger Alm.

(„Europa” înseamnă Uniunea Europeană, plus Marea Britanie, Norvegia și Elveția (EU30). Include informații furnizate de către S&P, spglobal.com.)



V O L V O

## Volvo FH Aero.

Eficiență extinsă.

Volvo FH Aero oferă eficiență energetică la un nou nivel. Noul design și tehnologiile inovatoare reduc consumul și îmbunătățesc siguranța și confortul șoferului.

[www.volvotrucks.ro](http://www.volvotrucks.ro)



# PlusAI

# TRATON



INTERNATIONAL



## 23.000.000 EURO PENTRU SISTEMELE DE PILOT AUTOMAT PENTRU CAMIOANE – INVESTIȚII REALIZATE DE SCANIA ȘI MAN

**Grupul Traton, divizia de camioane a Grupului Volkswagen, continuă să-și intensifice implicarea în dezvoltarea sistemelor de pilot automat. Compania tocmai a anunțat că va alocă fonduri suplimentare în acest scop, stabilind în același timp relații mai strânse cu PlusAI.**

Traton, care include MAN din Germania, Scania din Suedia, International din America și Volkswagen din Brazilia, a stabilit deja un parteneriat cu PlusAI în 2024. Astfel, s-a decis ca acest start-up american, care dezvoltă sisteme de pilot automat pentru camioane de diferite mărci, să fie responsabil de automatizarea camioanelor Traton. Acum, grupul a decis să mărească finanțarea pentru acest proiect, oferind PlusAI o sumă suplimentară de 23 de milioane de euro. Aceste fonduri sunt destinate accelerării lucrărilor la pilotul automat, în special, integrarea mai rapidă la mărcile Traton menționate anterior.

### **Sistemul de pilot automat PlusAI**

În același timp, acest lucru are scopul

de a asigura Traton un loc în viitorul consiliu de supraveghere al PlusAI, după oferta publică inițială planificată a companiei. Acest lucru ar oferi grupului german o influență reală asupra deciziilor viitoare luate de partenerul său tehnologic.

Sistemul de pilot automat PlusAI, dezvoltat pentru MAN, Scania, International și Volkswagen, va fi un sistem de nivel 4. Aceasta este o soluție capabilă să preia conducerea vehiculelor pe toate tipurile de drumuri, limitând rolul șoferului uman la manevre sau preluarea controlului în situații de urgență.

Mărcile Traton Group nu sunt singurele interesate de acest sistem, întrucât Iveco din Italia și FAW din China, printre altele, au stabilit anterior o cooperare strânsă cu PlusAI.



# PROGER GLOBAL NETWORK

## ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE CONSTRUCȚII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI  
MANAGEMENT





## YOUNG CAR MECHANIC ROMÂNIA 2026: ÎNSCRIERI DESCHISE!

România se pregătește pentru cea mai amplă ediție a competiției Young Car Mechanic (YCM), concursul internațional dedicat elevilor din învățământul profesional auto, susținut de Varta.



După un an 2025 în care peste 1.200 de elevi, 200 de școli și 24 de parteneri principali au participat, ediția din 2026 promite să fie cea mai mare de până acum, cu obiectivul de a depăși 1.500 de participanți.

Competiția este organizată de Inter Cars România, în parteneriat cu Ministerul Educației, având alături producători și furnizori globali din industria auto.

### **Organizatorii și partenerii competiției**

Competiția Young Car Mechanic România 2026 este organizată de Inter Cars România în parteneriat cu Ministerul Educației, având alături cei mai importanți producători și furnizori de tehnologie din industria auto la nivel internațional.

Ediția din acest an este susținută de branduri globale precum: Varta,

Schaeffler, Meyle, Shell Helix, Bilstein Group (febi, Swag, Blue Print), Continental, Elring, Filtron, Delphi, Valeo, NRF, Milwaukee, SKF, Bosch, precum și de grupul ZF – Lemförder, Sachs, TRW, Wabco. Acești parteneri oferă expertiză tehnică, echipamente moderne și suport educațional, contribuind direct la formarea noii generații de mecanici auto.

Înscrierile au fost deschise între 13 ianuarie – 5 februarie 2026. Testul online a avut loc pe 6 februarie 2026, constând în 50 de întrebări grilă, timp de 50 de minute. Participarea este gratuită, iar elevii beneficiază de cazare și masă în etapele regionale și în finala națională.

### **Etapele Regionale Young Car Mechanic – martie 2026:**

- Cluj-Napoca: 12–13 martie 2026
- Bacău: 21–22 martie 2026
- București: 28–29 martie 2026

Finala Națională va avea loc pe 21–22 aprilie 2026 la Cluj-Napoca, cu probe complexe practice și teoretice. Premiile includ: 700€ pentru elevul câștigător, 600€



pentru mentor, 1500€ pentru școală și excursie în Riga, plus premii consistente pentru locurile II și III. Finala Internațională – Riga, Letonia (11–14 iunie 2026) reunește câștigători din peste 15 țări.

### **De ce să participe elevii?**

- acces la tehnologii moderne
- vizibilitate națională și internațională

- oportunități reale de angajare
  - dezvoltare profesională
  - experiențe memorabile
- Școlile au putut trimite listele de elevi până la data de 2 februarie 2026. Cu acest scop, profesorii au trebuit să acceseze platforma Young Car Mechanic <https://registration.youngcarmechanic.ro/admins/add>.

## **Ford Trucks F-MAX** **Aproape de afacerea ta!**



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](http://www.ford-trucks.ro)  
+ 40 21 202 60 00



Sharing the load



## TREI NOI PARTENERI ÎȘI UNESC FORȚELE CU VOLVO TRUCKS PENTRU A IMPLEMENTA CAMIOANE PE HIDROGEN ÎN EUROPA

**Proiectul H2Accelerate TRUCKS, cea mai mare inițiativă europeană pentru transportul greu cu emisii zero pe bază de hidrogen/celule de combustibil, a reușit să obțină un angajament reînnoit pentru implementarea camioanelor pe hidrogen.**

Beneficiind de o finanțare de aproximativ 30 de milioane de euro din partea parteneriatului Clean Hydrogen, proiectul vizează implementarea a 125 de camioane pe hidrogen în șase state membre/țări asociate ale UE. Mirela Atanasiu, șefa unității Operațiuni și comunicare din cadrul parteneriatului Clean Hydrogen, a subliniat: „Parteneriatul Clean Hydrogen salută impulsul reînnoit al proiectului H2Accelerate TRUCKS. Consolidarea consorțiului și reînnoirea angajamentului față de implementarea pe scară largă demonstrează reziliența ecosistemului european de mobilitate pe bază de hidrogen și capacitatea acestuia de a se adapta la condițiile în schimbare ale pieței. Proiectul rămâne o contribuție esențială la promovarea transportului greu cu emisii zero în întreaga Europă”.

### **Patru parteneri de implementare a camioanelor pentru a stimula schimbarea**

Ca răspuns la condițiile de piață în continuă evoluție și la realinierea strategică din sector, H2Accelerate TRUCKS salută trei noi parteneri de implementare a camioanelor alături de Volvo Group. Scania Pilot Partner, Hyundai Hydrogen Mobility Germany și Hyliko s-au alăturat

recent consorțiului, aducând proiectului expertiză suplimentară în sector și un impuls suplimentar.

„Prin aderarea la proiectul H2Accelerate TRUCKS, inițiativa emblematică a Europei pentru transportul greu cu emisii zero pe bază de hidrogen, Hyliko trece de la implementări pionierat în Franța la construirea unui ecosistem cu adevărat european, alături de producători de camioane și parteneri de infrastructură de top, oferind transport greu matur și operațional cu emisii zero pentru transportatori și expeditori din toată Europa”, spune Ovarith Troeung, CEO Hyliko.

„Scania Pilot Partner este încântată să se alăture proiectului H2Accelerate Truck. Împreună cu partenerii, acest lucru ne va ajuta să aflăm mai multe despre modul în care hidrogenul poate contribui la un sistem de transport durabil”, spune Tony Sandberg, vicepreședinte Scania Pilot Partner.

„Hyundai Hydrogen Mobility, o filială a Hyundai Motor Corporation, este încântată să se alăture acestui program pentru a promova ecosistemul hidrogenului și pentru a împărtăși experiența sa cu Hyundai XCIENT FCEV și cei 18.000.000 km parcurși până în prezent în Europa”, spune

Charles Cambournac, director general Hyundai Hydrogen Mobility Germania. Volvo Group rămâne un partener principal și și-a reînnoit în mod semnificativ angajamentul în cadrul proiectului, prin angajarea unui număr mai mare de vehicule. Ca parte a acestei tranziții, Iveco Group și Shell, doi dintre partenerii inițiali ai inițiativei, și-au încheiat participarea la proiect. În total, noul consorțiu își propune să pună în funcțiune 125 de camioane cu pile de combustie, primele vehicule urmând să intre în funcțiune deja în 2026.

„Grupul Volvo se angajează să realizeze soluții 100% fără combustibili fosili până în 2040, când camioanele grele cu pile de combustie cu emisii zero sunt de așteptat să joace un rol semnificativ în atingerea obiectivelor legislației privind CO2 din 2035, completând camioanele electrice cu baterii. Extinderea soluțiilor și infrastructurii pe bază de hidrogen este necesară pentru a spori competitivitatea și reziliența europeană”, spune Jens Holtinger, director tehnic al Grupului Volvo.

### **TEAL Mobility va consolida rețeaua de realimentare cu hidrogen**

Camioanele vor funcționa într-o rețea în continuă expansiune de stații de



realimentare cu hidrogen, proiectate special pentru vehiculele grele. TotalEnergies și Everfuel și-au confirmat angajamentul față de proiect, sprijinind implementarea vehiculelor cu infrastructurile de realimentare pe care le au la dispoziție. Rețeaua de infrastructură va fi susținută în continuare de noul partener TEAL Mobility, joint venture-ul dintre TotalEnergies și Air Liquide, creat în 2024, cu obiectivul de a deveni rețeaua nr. 1 de stații de hidrogen pentru camioane din Europa, care operează în prezent 15 stații în Franța, Olanda, Belgia, Luxemburg și Germania. Această nouă generație de stații de realimentare va avea ca obiectiv să ofere o capacitate de distribuție de peste 1.000 kg pe zi, concentrată inițial în regiunile cheie de producție, cu o extindere viitoare planificată de-a lungul coridoarelor TEN-T majore. Acolo unde este posibil, stațiile vor fi alimentate cu hidrogen verde provenit de la electrolizoare, care îndeplinesc cerințele RED II și RED III și sunt susținute de garanții de origine. „TEAL Mobility a continuat să își extindă rețeaua în 2025 cu deschiderea a șapte noi stații de hidrogen. În 2026, cinci noi proiecte amplasate strategic în apropierea porturilor majore și a orașelor cheie vor consolida și mai mult acoperirea în centrele logistice europene — în Mulhouse, precum și în Duisburg, Anvers, Rotterdam și Berlin. Cardul nostru H<sub>2</sub> oferă acces securizat la toate stațiile noastre: o singură rețea,

un singur card, o singură factură”, spune Florentin de Loppinot, CEO TEAL Mobility. Domeniul de aplicare și obiectivele proiectului. Vehiculele echipate cu soluții de stocare a hidrogenului la 700 bari vor avea o autonomie de peste 600 km între realimentări. Flota care va fi utilizată va include modele articulate de 41-44 tone, potrivite pentru operațiuni pe distanțe lungi, precum și camioane rigide pentru distribuție regională și soluții de stocare a hidrogenului la 350 bari. Vor participa peste 20 de operatori europeni de camioane, asigurându-se că vehiculele sunt testate în condiții diverse, reale, și oferind informații valoroase pentru a sprijini lansarea comercială viitoare a transportului greu alimentat cu hidrogen. Obiectivele principale ale proiectului

H2Accelerate TRUCKS au fost reafirmate, participanții angajându-se să colaboreze pentru: Operarea unei rețele de realimentare cu hidrogen concepută special pentru utilizarea camioanelor cu emisii zero, contribuind la creșterea disponibilității hidrogenului și a fiabilității rețelei europene de realimentare. Creșterea gradului de conștientizare a beneficiilor utilizării hidrogenului verde pentru transportul rutier în Europa și creșterea încrederii publicului în această tehnologie ca soluție pentru decarbonizarea sectorului transporturilor. Demonstrarea viabilității camioanelor pe hidrogen și cu pile de combustie ca soluție pentru decarbonizarea transportului rutier de marfă, prin analiza datelor tehnice, de mediu, economice și de atitudine.



NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE  
COMEDIE DIN ISTORIA  
TRANSPORTURILOR  
ROMÂNEȘTI



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



# Tarifele de transport rutier european în Trimestrul IV 2025



## TARIFELE DE TRANSPORT RUTIER EUROPEAN ÎN TRIMESTRUL IV AL ANULUI 2025

**Indicele tarifelor de transport rutier european Upply x Ti x IRU pentru trimestrul IV al anului 2025 arată o divergență între piețele contractuale și cele spot.**

Tarifele contractuale au urcat la 136,9, o creștere solidă de 2,6 puncte față de trimestrul anterior și o creștere de 3,1 puncte față de aceeași perioadă a anului trecut. În același timp, tarifele spot au atins 135,1, înregistrând o creștere modestă de 0,3 puncte față de trimestrul anterior, dar o scădere de 3,3 puncte față de aceeași perioadă a anului trecut.

Volumul comerțului cu amănuntul din UE a crescut cu 2,3%, față de aceeași perioadă a anului trecut în noiembrie 2025.

Înmatriculările de camioane noi în UE au scăzut cu 6,2% în 2025, potrivit ACEA, indicând potențiale constrângeri de capacitate.

Conform sondajului IRU privind lipsa șoferilor, în 2025 existau 444.000 de posturi vacante de șoferi de camioane în Europa.

Prețurile combustibililor au crescut ușor în trimestrul IV al anului 2025, prețul mediu al motorinei în Europa crescând cu 0,66% față de trimestrul anterior.

### Taxele de drum

Taxele de drum devin o componentă din ce în ce mai importantă a costului total de proprietate al camioanelor. În Austria și Ungaria, taxele de drum pe kilometru depășesc acum costurile cu combustibilul.

Perspectivile pentru tarifele din Europa în 2026 indică o redresare moderată a cererii europene.

Indicele de încredere în transportul rutier de marfă pentru trimestrul IV se situează la 10,7, în scădere cu 2,0 puncte față de trimestrul III, ceea ce indică faptul că așteptările optimiste privind tarifele de transport rutier de marfă în Europa s-au moderat ușor spre sfârșitul anului.

Atât tarifele contractuale, cât și cele spot au continuat să crească în trimestrul IV al anului 2025. În noiembrie 2025, volumul comerțului cu amănuntul a crescut cu 2,3% față de aceeași perioadă a anului precedent, atât în zona euro, cât și în UE, potrivit Eurostat, după o creștere revizuită de 1,9% în

octombrie.

Această cerere susținută a consumatorilor ajută la explicarea creșterii tarifelor contractuale, întrucât întreprinderile se așteaptă la o cerere mai puternică în lunile următoare și încheie contracte.

Upply Head of Commercial Development Michael Clover a declarat: „Creșterea bruscă a tarifelor contractuale la sfârșitul anului 2025 a fost determinată de așteptările privind redresarea cererii în 2026, ceea ce a determinat mulți transportatori să încerce să încheie contracte cu tarife de transport mai ieftine.

Am observat o creștere a tarifelor contractuale, în timp ce tarifele spot au rămas stabile, chiar și în perioada de vârf, un alt semn că cererea din trimestrul IV a fost destul de slabă, în ciuda așteptărilor mai bune pentru 2026. Având în vedere turbulențele geopolitice cu care a început anul 2026, va fi interesant de văzut dacă așteptările de creștere pentru 2026 din trimestrul IV

# VERSUS

## Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



### SEZONUL 03

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

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

Din 11 mai 2023  
pe [TIRMagazin.ro](http://TIRMagazin.ro) și [Facebook.com/TIRMagazin](https://Facebook.com/TIRMagazin)



pot fi menținute.”

### **Anul trecut a fost plin de incertitudini**

Costurile de exploatare au adăugat, de asemenea, o ușoară presiune ascendentă asupra tarifelor contractuale.

Costul de exploatare a unui camion de 40 de tone pentru transportul pe distanțe lungi a crescut în trimestrul IV al anului 2025, potrivit datelor Comitetului Național Routier.

Costurile cu șoferii au crescut cu 1,28%, față de 1,22% în trimestrul anterior, deși sunt încă sub nivelurile din 2024. Costurile financiare și de asigurare au crescut cel mai mult (4,23%). Între timp, înmatriculările de camioane noi în UE au crescut cu 6% în trimestrul al treilea al anului 2025, potrivit ACEA, un semn de creștere lentă a capacității.

Vincent Erard, director senior pentru strategie și dezvoltare al IRU, a declarat: „Anul trecut a fost plin de incertitudini pentru operatorii de transport, deoarece economia globală și comerțul internațional au cunoscut turbulențe semnificative.

În ciuda volumelor constante de transport rutier de marfă în UE și a producției relativ pozitive a industriei, operatorii trebuie să navigheze în condiții de piață necunoscute, adaptându-se în același timp la reglementări disruptive, inclusiv noi scheme de taxare și potențiale creșteri ale taxelor pe combustibilii fosili. Aceste incertitudini au implicații pe termen lung, cum ar fi întârzierile în investițiile în echipamente noi, care ar putea pune în pericol capacitatea viitoare. Trebuie să schimbăm modul

în care privim transportul. Nu este o marfă, ci o resursă care trebuie cultivată pentru un viitor mai durabil. Pentru a realiza acest lucru, trebuie să sprijinim operatorii cu condiții favorabile adecvate.”

### **Perspectivă de piață**

Privind în perspectivă, inflația ar trebui să scadă la puțin sub 2% în 2026, ceea ce este o veste bună pentru puterea de cumpărare. Un euro mai puternic și energie mai ieftină vor contribui la stimularea consumului, exercitând astfel o presiune ascendentă asupra tarifelor, deși creșterea reală a salariilor va încetini față de 2025. Presiunea concurențială din partea importurilor chineze ar putea exercita o presiune ascendentă suplimentară asupra rutelor portuare, determinând o ușoară creștere a tarifelor.

Țările din sudul UE ar trebui să continue să înregistreze performanțe superioare în 2026, deși nu la fel de spectaculoase ca în 2025. În Spania și Italia se înregistrează deja o încetinire, ceea ce s-ar putea traduce printr-o creștere mai moderată a tarifelor spot pe aceste piețe.

Creșterea economică a Germaniei va înregistra o revenire considerabilă, în timp ce economia Franței va crește cu 0,9% în 2026, potrivit Eurostat. Creșterea UE este estimată să atingă 1,4% în anul următor, conform previziunilor de toamnă ale Comisiei Europene, astfel încât ar putea exista o creștere moderată a tarifelor pe măsură ce cererea se redresează.

Indicele Tix Uply x IRU European Road Freight Sentiment Index a scăzut cu 2,0 puncte, ajungând la 10,7 în

trimestrul IV al anului 2025, ceea ce indică faptul că așteptările optimiste privind tarifele de transport rutier de marfă din Europa s-au moderat ușor spre sfârșitul anului, deși sentimentul general este în continuare înclinat către o creștere a tarifelor.

În ciuda scăderii trimestriale a indicelui de încredere, majoritatea respondenților au continuat să se aștepte la tarife mai mari: „creștere ușoară” a rămas răspunsul cel mai frecvent, reprezentând 38,2% din toate răspunsurile, în timp ce așteptările privind o „creștere substanțială” au crescut la 11,2%. Așteptările privind tarife fixe au crescut la 36%, sugerând o creștere limitată în primul trimestru al anului 2026.

Thomas Larrieu, director executiv al Uply, a declarat: „Datele noastre evidențiază o decuplare clară între piețele contractuale și cele spot la sfârșitul anului 2025. Tarifele contractuale continuă să crească, susținute de achiziții orientate spre viitor și de înăsprirea condițiilor pe anumite coridoare cheie, în timp ce prețurile spot rămân limitate, deoarece cererea pe termen scurt rămâne restrânsă și precauția gospodăriilor persistă. Volumele sunt în creștere pe mai multe rute importante, dar nu suficient de constant pentru a stimula piața spot în mod mai amplu. În ansamblu, redresarea rămâne inegală în Europa, impulsul fiind probabil să apară mai întâi pe anumite coridoare.”



## TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII



**IOAN DOMNARIU,  
DIRECTOR GENERAL  
TOTAL NSA**



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

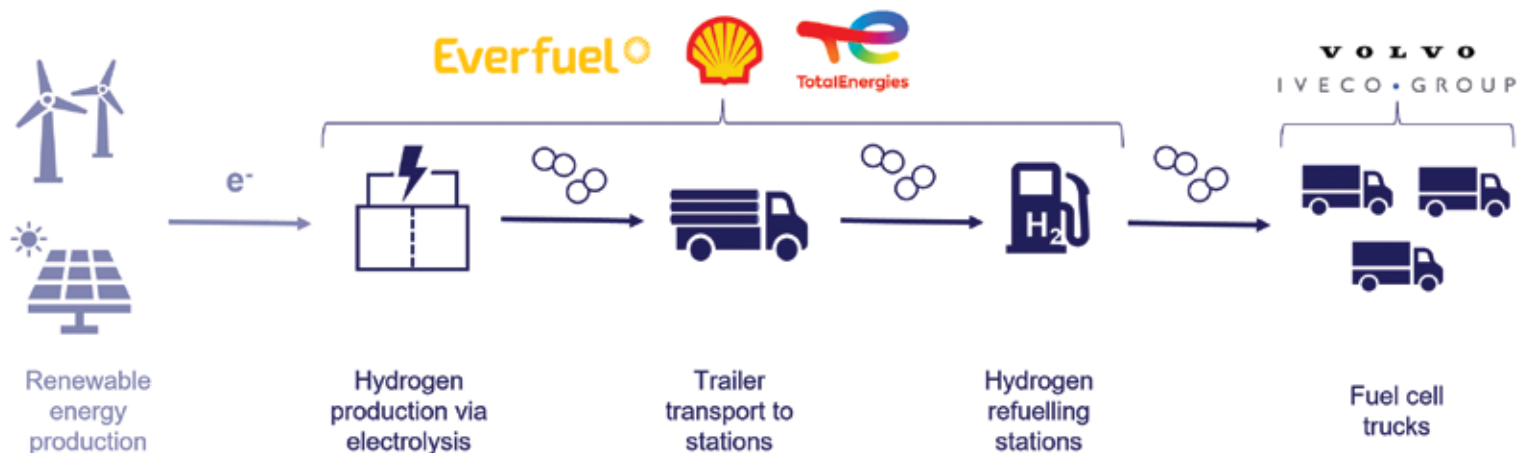
**DIN LUNA IANUARIE 2021  
PE TIRMAGAZIN.RO  
ȘI FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN**

Coordination, research and dissemination

partners



elementenergy  
an ERM Group company



## IRU: EXTINDEREA UTILIZĂRII CAMIOANELOR PE HIDROGEN ÎN UE

**IRU a găzduit consorțiul H2Accelerate, în contextul în care implementarea camioanelor pe hidrogen în UE trece de la teste la scară mică la implementarea timpurie pe piață.**

Reuniunea consorțiului H2Accelerate TRUCKS, care a avut loc la sediul IRU din Bruxelles, a reunit producători de camioane, furnizori de hidrogen, operatori de transport și parteneri de cercetare pentru a promova implementarea camioanelor grele pe hidrogen în Europa.

Discuția s-a concentrat pe pregătirea primelor vehicule pentru operațiuni comerciale în cursul acestui an și pe adăugarea a trei noi producători de camioane alături de Volvo Trucks, Scania, Hyliko și Hyundai Hydrogen Mobility.

### Reuniunea consorțiului H2Accelerate TRUCKS

H2Accelerate TRUCKS lucrează în strânsă coordonare cu inițiativa mai amplă H2Accelerate și este susținută de producători de camioane de top, instituții de cercetare și furnizori de infrastructură energetică. Inițiativa vizează dezvoltarea și implementarea vehiculelor grele cu emisii zero, alimentate cu hidrogen

regenerabil.

„Hidrogenul poate juca un rol important în decarbonizarea transportului rutier, oferind mai multe opțiuni operatorilor, deoarece diferite aplicații și profiluri de misiune necesită tehnologii diferite”, a declarat Raluca Marian, directorul IRU pentru UE.

### Susținut cu aproape 30 de milioane de euro

„Această inițiativă contribuie la clarificarea dezbaterii privind hidrogenul. Ea combină vehicule, infrastructură și testări operaționale, oferind operatorilor încrederea necesară pentru a evalua hidrogenul ca parte a strategiilor lor de decarbonizare”, a adăugat ea.

Susținut cu aproape 30 de milioane de euro din partea Parteneriatului pentru hidrogen curat, proiectul va introduce 125 de camioane cu pile de combustie pe hidrogen pe drumurile europene. Trecerea de la faza pilot la intrarea timpurie pe piață semnalează că transportul greu pe bază de hidrogen

depășește stadiul testelor la scară mică. Implementarea este posibilă datorită unei rețele dedicate de stații de realimentare cu hidrogen. Extinderea este în curs de desfășurare în centrele industriale cheie și de-a lungul coridoarelor TEN-T principale – un test critic pentru operațiunile de transport transfrontalier de marfă.

Membrii IRU, printre care Scania și TotalEnergies, sunt implicați în implementare, alături de asociații naționale precum AISÖ din Austria, FIAP din Italia și UNTRR din România. Participarea lor ancorează proiectul în realitatea operațională, de la planificarea rutelor și timpul de realimentare până la argumentele comerciale care stau la baza deciziilor de investiții.

IRU continuă să fie pionier în testarea și inovarea bazată pe cercetare, promovând noi tehnologii care susțin decarbonizarea industriei transportului rutier în condiții reale de funcționare.

# CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



## ROMÂNIA. ÎNMATRICULĂRILE DE CAMIOANE, CREȘTERE DE 9%

**Înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor au crescut cu 12,7% în trimestrul IV 2025, față de trimestrul IV 2024, și cu 13,4% în cazul înmatriculărilor noi de vehicule pentru transportul mărfurilor.**

În trimestrul IV 2025, autoturismele noi au reprezentat 33,2% din total înmatriculări noi de autoturisme, cu 5,5 puncte procentuale mai mult față de același trimestru al anului 2024. La sfârșitul trimestrului IV 2025 circa 5% din stocul de autobuze și microbuze erau vehicule electrice.

### **Înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor au înregistrat creșteri**

În trimestrul IV 2025, comparativ cu trimestrul IV al anului 2024, înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor au înregistrat creșteri la toate categoriile astfel: la categoria autobuze și microbuze cu 24,8%, la categoria autoturisme cu 12,8% și la categoria mopede și motociclete cu 9,2%.

În ceea ce privește înmatriculările noi de vehicule rutiere noi pentru transportul pasagerilor au fost înregistrate creșteri la toate categoriile astfel: la categoria autobuze și microbuze cu 39,1%, la categoria autoturisme cu 34,9% și la categoria mopede și motociclete cu

6,0%.

Referitor la înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul mărfurilor au fost înregistrate creșteri la toate categoriile astfel: la categoria autotractoare cu 19,8%, la categoria remorci și semiremorci cu 17,9%, și la categoria autocamioane (inclusiv vehicule rutiere pentru scopuri speciale) cu 8,7%.

Înmatriculările noi de vehicule rutiere noi pentru transportul mărfurilor au înregistrat creșteri la toate categoriile astfel: la categoria autotractoare cu 49,9%, la categoria remorci și semiremorci cu 14,9% și la categoria autocamioane (inclusiv vehicule rutiere pentru scopuri speciale) cu 6,8%.

### **Cum arată cifrele?**

Față de trimestrul III 2025, în trimestrul IV 2025, înmatriculările noi de vehicule rutiere au înregistrat o scădere cu 0,9% la vehiculele pentru transportul pasagerilor și cu 1,7% la vehiculele pentru transportul mărfurilor.

Vehiculele rutiere clasificate în conformitate cu Normele europene de poluare, înmatriculate în

circulație, cuprindeau, la sfârșitul trimestrului IV 2025, în proporție de 66,2%, vehicule cu normele de poluare Euro 4, Euro 5 sau Euro 6 și în proporție de 9,6%, vehicule cu norma de poluare Non-Euro.

Pentru categoria autoturisme, cea mai însemnată pondere a fost deținută de vehicule conforme cu norma europeană Euro 4, respectiv 32,1%; pentru categoria autobuze și microbuze cele mai multe vehicule, respectiv 22,9% au fost clasificate în norma Euro 6, iar pentru categoria mopede și motociclete, cele mai multe vehicule, respectiv 21,7% au fost clasificate Non-Euro.

Vehiculele conforme cu norma europeană Euro 3 au predominat pentru categoria autocamioane în proporție de 26,1%, cele conforme cu norma Euro 6 au fost preponderente pentru categoria autotractoare în proporție de 47,9%, în timp ce pentru categoria vehicule rutiere pentru scopuri speciale cele mai multe vehicule, respectiv 21,0% au fost clasificate în norma Non-Euro.

# 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.





## UN CAMION SCANIA ELECTRIC A PARCURS 21 DE ȚĂRI, 73.500 KM ÎN DOAR DOI ANI

**În decurs de 2,5 ani, inginerul senior Scania, Anders Gaasedal, a transformat un camion electric cu baterii într-un roadshow rulant, călătorind în 21 de țări și parcurgând 73.500 km.**

Într-un interviu, inginerul în vârstă de 45 de ani explică de ce „are încredere în cifre”, cum s-a schimbat încărcarea din 2023 și ce contează pentru flote.

„Micul roadshow” al lui Gaasedal, așa cum îl numește el, a început cu lucrări de testare și s-a transformat într-un tur de informare internă și externă. Călătoria totalizează 21 de țări și aproximativ 73.500 de kilometri într-un camion pe care el îl numește „Pinus”. Bărbatul în vârstă de 45 de ani lucrează la Scania de nouă ani. Tatăl său a fost șofer de camion, așa că acest tip de muncă îi stă în sânge, glumește Gaasedal.

La Scania, lucrează ca inginer de testare, ocupându-se inclusiv de testele legale și de certificare. „Lucrez mai ales cu certificarea aerodinamicii”, spune el, descriind testele comparative utilizate pentru a verifica consumul de combustibil și obiectivele proiectului. Conducerea pe distanțe lungi cu vehicule electrice a început ca parte a activității sale zilnice – inițial, un program de testare aerodinamică pentru un camion electric în Germania. „Erau începuturile conducerii electrice”, spune el.

„Nu aveam un plan. Pur și simplu m-am urcat la volanul camionului și am pornit spre Germania. A fost prima mea experiență ca șofer de camion electric (de fapt, de orice vehicul electric).” În ceea ce privește munca sa de zi cu zi, el spune că șofatul i-a consolidat perspectiva ca inginer și în discuțiile cu clienții. „Spun că mă simt un inginer mai

bun pentru că eu conduc mult”, spune el. „Oamenii care dezvoltă produse ar trebui să le și utilizeze.” În dialogul cu clienții, spune el, experiența directă schimbă dinamica. „Când vorbesc cu clienții, câștig respectul lor mai repede, în loc să fiu doar un inginer care nu știe nimic despre viața lor”, spune Gaasedal. „Atunci poți începe să discuți mai constructiv.”

### **De la activitatea de certificare la „Scania BEV – Into the Wild”**

Potrivit lui Gaasedal, roadshow-ul nu a fost o activitate de marketing planificată, ci a rezultat din testele practice și din cererea de experiență directă din partea Scania și a clienților. După primele călătorii, el a realizat o prezentare despre realitatea funcționării camioanelor electrice pe distanțe lungi. Prezentarea, intitulată „Scania BEV – Into the Wild”, s-a răspândit rapid. „Cred că am ajuns să fac acea prezentare de aproximativ 50 de ori”, spune Gaasedal. El atribuie interesul lipsei de cunoștințe despre funcționarea pe distanțe lungi la momentul respectiv și valorii datelor măsurabile. „Oamenii au considerat interesant să afle cum este să conduci pe distanțe lungi un camion electric”, spune el.

La fiecare invitație, el a ales să conducă camionul electric până la locul evenimentului, adăugând distanță și experiențe suplimentare de încărcare. „Am fost invitat în diferite țări europene”, spune el. „Am mers mai întâi în țările

baltice. Și mai mult timp la volan a însemnat mai multe povești, mai multă experiență pe care am putut să o împărtășesc.”

Gaasedal descrie această abordare ca o modalitate de a traduce previziunile ingineresti în dovezi operaționale. „Cred că în special clienții au apreciat foarte mult aceste cifre din viața reală”, spune el. „Pentru că este greu să convingi un client doar pe hârtie. Dar când ajungi cu autocamionul tău electric în Vilnius, Lituania, asta ajută.”

În faza inițială a turneului, încărcarea se făcea și în locuri care nu erau proiectate pentru camioane. „Aproape că nu existau locuri unde un camion electric să se poată conecta”, își amintește Gaasedal.

„A trebuit să mă bazez pe conectarea camionului meu de 17 metri la încărcătoarele normale pentru mașini. Așa că, uneori, a trebuit să staționez în locuri unde probabil nu aveam voie să staționez cu un camion.” Astfel, a ajuns să se întâlnească cu autoritățile locale de mai multe ori. „De cele mai multe ori, nu a fost o problemă. Dar am ajuns să vorbesc cu mulți polițiști de-a lungul anilor.”

### **Câștigând mai mulți kilometri**

Pentru Gaasedal, conducerea camionului a dus la un jurnal de călătorie care acoperă Suedia, Danemarca, Germania, Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, Norvegia, Austria, Olanda, Belgia, Franța, Elveția, Liechtenstein, Italia, Andorra, Spania,



# VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR  
DIN  
TRANSPORTURILE  
RUTIERE

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



Luxemburg, Republica Cehă, Slovacia și Ungaria – 21 de țări în total. Într-o călătorie documentată prin șapte țări, el a raportat 4.340 km la 27 de tone, cu o viteză medie de 76 km/h și un consum de 0,98 kWh/km.

Vehiculul său principal pe tot parcursul călătoriei este un tractor electric cu baterie Scania R45. Denumirea se referă la cabina R și la o putere continuă a transmisiei de 450 kW, cu un vârf de peste 500 kW și o capacitate instalată a bateriei de 624 kWh. Gaasedal menționează că clienții pot alege o fereastră de stare de încărcare de 75% sau 83%.

Întrebat cum s-a schimbat propria sa percepție pe măsură ce camionul a trecut de la platforma de testare la vehiculul ambasador, Gaasedal descrie mai degrabă continuitate decât conversie. „De fapt, nu s-a schimbat prea mult. Pentru că, ca inginer, ai întotdeauna încredere în cifre”, spune el, adăugând că știa performanța așteptată înainte de a conduce și a văzut confirmarea timpurie pe șosea. „Încă din primele ore de conducere, am văzut că funcționează. Cifrele se potrivesc, depășind de fapt estimările conservatoare inițiale.”

El descrie curba de învățare ca fiind mai mult o extindere a limitelor decât o testare a viabilității de bază. „A fost mai mult o chestiune de a continua și de a te provoca să mergi până la capăt, până când bateriile se golesc, încercând să găsești cele mai ieftine încărcătoare sau mergând în cele mai nebunești locuri”, spune el.

### **Argumente în favoarea costului total de proprietate**

„Cred că ceea ce face cu adevărat diferența este faptul că toată lumea a văzut că autocamioanele electrice au

de fapt performanțe mai bune decât se anticipase inițial”, spune el. Gaasedal adaugă că acest lucru nu este specific unei singure mărci, descriind o tendință mai largă în cazul vehiculelor electrice grele.

În postările și prezentările sale, Gaasedal a publicat în repetate rânduri date despre călătorii, raportând de obicei un consum de energie cuprins între 0,94 și 0,98 kWh/km în condiții mixte de toamnă și iarnă și la viteze de autostradă. El leagă relevanța operațională a acestor cifre de argumentele comerciale pe care le construiesc flotele.

Operatorii profesioniști au început să aibă încredere în aceste cifre, spune Gaasedal. „Ei văd, de asemenea, că cifrele se potrivesc”, spune el. „Au început rapid să aibă încredere în camion și să fie siguri că nu vor pierde brusc 200 de kilometri din autonomia acestuia.”

Dispersia prețurilor de încărcare a devenit, de asemenea, mai vizibilă odată cu extinderea rețelelor. „La început, eram fericit doar să găsec un încărcător și să pot conecta camionul undeva. Plăteam orice preț”, spune Gaasedal. „Dar acum începi să alegi. Vrei cea mai ieftină sau cea care se potrivește cel mai bine cu timpul tău.”

El citează exemple specifice din călătoriile sale. „Am fost în Spania și am economisit aproximativ 1.000 de euro într-o călătorie din Suedia în Spania doar pe „combustibil” și taxe de drum”, spune el, descriind efectul selectării opțiunilor de încărcare cu costuri mai mici. „Din Suedia în Germania, cred că am reușit să economisesc aproximativ 28 de cenți pe kilometru fără a-mi sacrifica programul de conducere.” El leagă cifra direct de kilometrajul anual și repetabilitate. „Multe camioane parcurg

100-150.000 de kilometri pe an. Așa că se adună.”

În ceea ce privește vehiculele, Gaasedal observă, de asemenea, o presiune descendentă asupra costului de achiziție pe măsură ce prețul bateriilor evoluează, recunoscând în același timp că prețul inițial de achiziție rămâne mai mare decât al camioanelor diesel.

### **Deci, de ce să ezitați?**

Din discuțiile sale cu operatorii de flote și șoferii, Gaasedal spune că există încă o concepție greșită recurentă despre timpul de încărcare. „Mulți șoferi de camioane cred că încărcarea durează o jumătate de zi și că trebuie să stea nemișcați ore întregi pentru a încărca”, spune el. „Desigur, nu este cazul.” În schimb, el subliniază alinierea la pauzele reglementate. „În mod normal, puteți reîncărca mai mult de 50% în pauza de 45 de minute, ceea ce vă oferă suficientă energie pentru a acoperi următoarea perioadă de conducere de 4,5 ore”, spune Gaasedal. „Deci, funcționează foarte bine pentru camioane, deoarece conduceți patru ore și jumătate, apoi trebuie să opriți 45 de minute. Acesta este timpul de încărcare.”

Pentru funcționarea pe timp de iarnă, el spune că întrebările sunt frecvente și se bazează adesea pe experiența cu autoturismele. „Mulți cred că autonomia scade iarna”, spune Gaasedal. El recunoaște impactul sezonier, dar îl descrie ca fiind mai puțin perturbator decât presupun mulți. „Este adevărat, autonomia este mai mică. Dar acest lucru nu afectează camioanele la fel de mult ca autoturismele.” El adaugă că autonomia comunicată de Scania este, în general, minimă și, prin urmare, nu reprezintă o problemă pentru camion, chiar și la temperaturi sub zero grade.



În plus, camioanele au nevoie de mai puțin timp pentru a pre-condiționa bateriile, deoarece vehiculele tind să fie mai mult pe drum. Asta înseamnă că bateriile au mai puțin timp să se răcească. Cu toate acestea: „Este mai frig, deci aerodinamica crește. Anvelopele se răcesc, devin mai rigide și consumă mai multă energie. Condițiile rutiere sunt mai proaste cu apă sau zăpadă, ceea ce cauzează și mai multă rezistență.” Dar acest lucru este valabil atât pentru camioane, cât și pentru autoturisme.

Stilul de conducere este un alt subiect recurent în conversațiile cu clienții. Gaasedal spune că el conduce intenționat „la viteza normală pe autostradă”, în loc să demonstreze doar conducerea economică. „Camioanele au voie să circule cu 80 km/h, dar toate camioanele circulă cu 90 km/h, mai mult sau mai puțin”, spune el. „Când vorbesc cu clienții, pot spune că urmez viteza celorlalte camioane.”

Și indiferent de vreme, Gaasedal subliniază recuperarea ca un avantaj operațional notabil în utilizarea intensivă. „Recuperezi mult mai mult într-un camion decât într-o mașină”, spune el. „În camioane, frânezi mult din cauza greutății.” Despre o călătorie pe distanță lungă, el relatează: „Am mers în Spania cu câteva ocoliri montane peste Alpi și Pirinei și am recuperat mai mult de o treime din energia mea.”

### **Aveți încredere în stația de încărcare**

Ruta aleasă de Gaasedal în Europa a inclus numeroși operatori de încărcare, precum Milence, Ionity, Allego, Aral Pulse, Einride și Circle K. De-a lungul timpului, el spune că disponibilitatea a devenit un factor mai puțin limitativ pe multe coridoare, în special în Europa Centrală și de Nord. Dar mai este loc de îmbunătățiri.

„Cu siguranță avem nevoie de mai multe stații de încărcare”, spune el. „Aș spune că, în acest moment, există suficiente stații de încărcare pentru numărul

redus de camioane aflate pe drum.” El subliniază că, până în prezent, nu a trebuit niciodată să aștepte pentru a se conecta.

Cu toate acestea, Gaasedal și-a adaptat rutina de încărcare pentru a evita aglomerația din perioadele de vârf la stațiile cu utilizare mixtă. „Încerc să evit orele de vârf, mai ales dacă mă duc la un încărcător care nu este destinat camioanelor”, spune el. „Nu mă duc la un încărcător public pentru mașini la prânz.”

Diferențele geografice rămân vizibile, în special pe piețele unde electrificarea progresaază mai lent. „În Spania și Italia, în sudul Europei, de exemplu, nu există atât de multe încărcătoare, în special pentru camioane”, spune Gaasedal. „În Europa Centrală și Europa de Nord, există opțiuni bune și funcționează foarte bine.”

Din perspectiva flotei, el revine în mod repetat la utilizabilitate, viteza de plată și fiabilitate ca factori esențiali pentru a determina dacă rețelele de încărcare pot susține operațiunile zilnice. „Trebuie să fie ușor pentru șoferii de camioane, deoarece aceștia sunt stresați. Fiecare minut contează pentru ei”, spune el. În opinia sa, experiența utilizatorului trebuie să corespundă realităților pauzelor reglementate și programelor stricte. „Nu poți să te joci cu o aplicație de încărcare”, spune Gaasedal. „Este foarte important să ai metode de plată ușoare.”

Dincolo de timpul de funcționare și disponibilitatea rețelelor de încărcare, el susține că sunt încă necesare informații mai transparente și integrate pentru operațiunile grele. Informațiile despre stațiile de încărcare trebuie integrate în sistemul de navigație al vehiculului, susține el. Similar cu autoturismele. Dar șoferii de camioane trebuie să utilizeze întotdeauna o aplicație, ceea ce nu este întotdeauna posibil. „Așadar, nu planifici în camionul tău și nu primești mesaje în camionul tău că poate aceste încărcătoare sunt disponibile.”

El leagă accesul fiabil la încărcare de un

alt comportament operațional: utilizarea unei părți mai mari din baterie între opriri. „Când îți cunoști camionul, ruta și încărcătorul, atunci îndrăznești să folosești mai mult din baterie”, spune Gaasedal. „Nu ai nevoie de un plan B.”

### **Confortul ca argument de vânzare**

Deși o mare parte din turneul de prezentare al lui Gaasedal s-a concentrat pe parametri operaționali măsurabili, el subliniază și confortul șoferului ca o diferență semnificativă în munca de zi cu zi. „Este extrem de silențios și confortabil”, spune el despre camioanele electrice. El se referă la lunga carieră de șofer a tatălui său ca exemplu de expunere profesională. „Are un pic de tinitus – probabil din cauza faptului că a stat toată viața pe un motor”, spune Gaasedal. „Cred că astfel de lucruri se vor schimba când vei avea o mașină silențioasă.”

El leagă, de asemenea, confortul cabinei de oboseala acumulată în timpul turelor lungi. „Ești mai puțin obosit după 10 ore de condus”, spune el și sugerează că schimbarea poate influența recrutarea. „Am auzit că unii șoferi încep să caute în mod special locuri de muncă pentru camioane electrice, probabil generația mai tânără”, spune inginerul Scania.

### **Următoarea oprire: de stabilit**

Deci va continua să conducă? Da, deși nu știe care va fi următoarea sa destinație. „Nu a fost niciodată un tur planificat”, spune el. Deci depinde doar de cine îi solicită prezentarea în continuare. El consideră timpul petrecut la volan ca o completare a muncii sale de inginer, mai degrabă decât un rol separat. „Este foarte sporadic într-un fel, pentru că nu este chiar meseria mea, ci mai degrabă o încercare de a mă integra”, spune Gaasedal. „Dar este motivat de pasiune.”



## VICTOR VÎLCU ESTE NOUL CHIEF EXECUTIVE OFFICER AL COMPANIEI MHS TRUCK & BUS

- **Victor Vîlcu este noul Chief Executive Officer (CEO), începând cu 1 februarie 2026;**
- **Elena Claudia Iordache, cea care a ocupat anterior această poziție, părăsește compania;**
- **Focus pe dezvoltarea companiei și îmbunătățirea rezultatelor.**

MHS Truck & Bus, distribuitorul unic al mărcilor MAN și Neoplan în România, anunță numirea lui Victor Vîlcu în funcția de Chief Executive Officer (CEO), începând cu 1 februarie 2026. Acesta îi succede Elenei Claudia Iordache, care va părăsi compania după o carieră de 19 ani. MHS Truck & Bus îi mulțumește Elenei Claudia Iordache pentru dedicarea și contribuția sa

în calitatea anterioară de CEO și îi urează mult succes în viitoarele sale proiecte profesionale.

Victor Vîlcu are peste 25 de ani de experiență în poziții de leadership în piața vehiculelor comerciale grele și ușoare, susținută de o experiență solidă în consultanța de specialitate în industrie. Parcursul său profesional cuprinde România, Bulgaria, Ungaria și Orientul Mijlociu unde a ocupat funcții de top management și a activat în roluri de consultant, contribuind la dezvoltarea strategică, optimizarea operațională și îmbunătățirea performanței organizațiilor cu care a colaborat.

„Victor Vîlcu se remarcă printr-o expertiză solidă în industrie, completată de o viziune strategică clară și de un istoric dovedit în creșterea performanței

organizaționale. Suntem încrezători că, sub conducerea sa, compania își va consolida direcția de dezvoltare și va înregistra rezultate îmbunătățite în perioada următoare”, a declarat Jörg Mommertz, membru al Consiliului Executiv pentru Vehicule Comerciale în cadrul MHS Holding.

Referitor la numirea sa, Victor Vîlcu a declarat: „Sunt onorat să preiau această responsabilitate și entuziasmat să colaborez cu echipa pentru a continua dezvoltarea companiei și pentru a-i consolida performanța. Având ca reper orientarea strategică a brandului MAN – «Simplifying Business» – prioritățile mele vor fi creșterea sustenabilă, excelența operațională și generarea de valoare pe termen lung pentru clienții și partenerii noștri.”



### CNAIR plătește milioane de euro angajaților concediați abuziv

Sub conducerea „luminunată” a directorului general Cristian Pistol, cunoscut în lumea interlopă sub porecla "Coarne", Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a reușit performanța de a deveni campioană națională la aruncat bani publici pe fereastră, sub formă de despăgubiri plătite angajaților concediați abuziv.

Nu vorbim despre excepții sau scăpări administrative, ci despre un sistem de management în care instanțele de judecată corectează constant decizii ilegale, iar nota de plată este achitată, firesc, de contribuabili.

**În loc de concluzie:** Când prostia e instituționalizată, factura vine tot la stat.

### Campionii prostiei ilegale

Un recent episod al acestei telenovele judiciare s-a consumat în luna decembrie 2025, când „dășteptii” de la CNAIR au mai bifat două procese pierdute, demonstrând încă o dată că habar n-au ce semnează, ce reorganizează și pe cine dau afară. Prima speță îi aparține unui angajat din teritoriu, reprezentat de Sindicatul Drumarilor „Elie Radu”, care a fost scos din funcție printr-un act adițional anulat fără drept de apel de instanță. Tribunalul a decis reintegrarea, plata diferențelor salariale, penalități zilnice și cheltuieli de judecată, adică exact rețeta clasică de pierdere a banului public.

**În loc de concluzie:** La CNAIR, concedierea abuzivă e doar un preambul pentru despăgubiri.

### Răzbunări - brandul Coarne

Redăm integral soluția instanței, ca să nu existe dubii:

"Nume – Calitate parte  
SINDICATUL DRUMARILOR ELIE RADU – Reclamant  
CALIN PETRE – Reclamant  
COMPANIA NAȚIONALĂ

DE ADMINISTRARE A  
INFRASTRUCTURII RUTIERE SA  
PRIN DIRECȚIA REGIONALĂ DE  
DRUMURI ȘI PODURI BUCUREȘTI  
– Pârât

Ședințe

19.12.2025

Ora estimată: 9:00

Complet: civ CM 3

Tip soluție: Admite cererea

#### Soluția pe scurt:

Admite acțiunea formulată de reclamantul SINDICATUL DRUMARILOR „ELIE RADU”, cu în numele și pentru membrul de sindicat reclamant Călin Petre, în contradictoriu cu pârâta COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA prin DIRECȚIA REGIONALĂ DRUMURI ȘI PODURI BUCUREȘTI. Anulează actul adițional nr. 291/27.03.2025 la contractul individual de muncă înregistrat sub nr. 2152/2001. Obligă pârâta la reintegrarea reclamantului pe funcția deținută anterior emiterii actului anulat, respectiv șef tură la ACI Giurgiu. Obligă pârâta la plata către reclamant a diferențelor de drepturi salariale dintre cele convenite anterior emiterii actului adițional anulat și cele efectiv încasate, începând cu data de 01.04.2025 și până la data reintegrării în funcție. Obligă pârâta să achite reclamantului daune-interese pentru sumele datorate, în cotă procentuală de 0,01% pe zi de întârziere. Obligă pârâta să achite reclamantului suma de 4760 lei cheltuieli de judecată. Cu apel, în 10 zile de la comunicare, ce se va depune la Tribunalul Iași. Pronunțată azi, 19.12.2025."

**În loc de concluzie:** Penalități zilnice plătite din bani publici, pentru că cineva s-a răzbunat "pă persoană fizică" pe alcineva și l-a concediat abuziv.

### Toamna bobocilor- răi, da' proști

Cu o lună înainte, în noiembrie 2025, CNAIR a mai pierdut un proces similar, de data aceasta cu o angajată concediată printr-o decizie de încetare a contractului de

muncă anulată parțial de instanță. Reintegrare, despăgubiri salariale actualizate și cheltuieli de judecată pentru sindicat, exact același tipar repetitiv care demonstrează că problema nu este accidentală, ci structurală.

#### În loc de concluzie:

Reorganizările CNAIR sunt legale doar pe hârtia semnată cu emfază de Coarne.

### Despăgubiri fără austeritate

Documentul instanței, redat integral:

"Nume – Calitate parte  
SIMIONESCU ROXANA PRIN  
SINDICATUL NAȚIONAL  
PROFESIONAL AL DRUMARILOR  
DIN ROMÂNIA – Reclamant  
COMPANIA NAȚIONALĂ  
DE ADMINISTRARE A  
INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A  
– Pârât  
SIMIONESCU ROXANA –  
Reclamant

Ședințe

24.11.2025

Ora estimată: 09:00

Complet: C20

Tip soluție: Admite în parte cererea

#### Soluția pe scurt:

Admite în parte acțiunea. Anulează decizia de încetare a contractului individual de muncă nr. 111/25.06.2025 emisă de pârâtă. Dispune reintegrarea reclamantei în postul anterior deținut. Obligă pârâta la plata către reclamantă a unei despăgubiri egală cu drepturile salariale indexate, majorate și reactualizate de care aceasta ar fi beneficiat de la data concedierii la data reintegrării efective. Respinge cererea de obligare a pârâtei la plata de daune morale. Obligă pârâta la plata către Sindicatul Național Profesional al Drumarilor din România a sumei de 3500 lei cheltuieli de judecată."

**În loc de concluzie:** La CNAIR, concedierea abuzivă este politică de personal.

### Plăți de despăgubiri

Fraza aproape standard din aceste sentințe spune totul despre dimensiunea jafului: „Obligă pârâta la plata către reclamantă a unei despăgubiri egală cu drepturile salariale indexate, majorate și reactualizate de care acesta ar fi beneficiat de la data concedierii la data reintegrării efective”.

Traducerea liberă este simplă: fiecare zi de întârziere înseamnă bani în plus, iar CNAIR nu se grăbește niciodată. Fie din prostie, fie pentru că foștii angajați au încă prieteni prin instituție care trag de timp. Și cum mulți dintre foștii angajați lucrează deja în altă parte, fiecare zi care trece este un câștig. Ei mai primesc încă un salariu fără să facă nimic.

**În loc de concluzie:** La CNAIR, timpul trece, banul curge, șpaga-i dulce!

### Solicitare informații de interes public

Pentru a înțelege dimensiunea fenomenului, TIR Magazin a transmis o solicitare oficială în baza Legii 544/2001, cerând date centralizate privind litigiile de muncă și despăgubirile plătite. Redăm integral solicitarea:

nr. 406/11.12.2025

Către:  
COMPANIA NAȚIONALĂ  
DE ADMINISTRARE A  
INFRASTRUCTURII RUTIERE –  
S.A.

În atenția domnului Cristian Ovidiu Cătălin PISTOL, Director General

Ref.: Solicitare informații de interes public – litigii de muncă și despăgubiri plătite de CNIR/CNAIR în perioada 01.01.2020 – 01.12.2025

"Către:  
COMPANIA NAȚIONALĂ  
DE ADMINISTRARE A  
INFRASTRUCTURII RUTIERE –  
S.A.

În atenția domnului Cristian Ovidiu Cătălin PISTOL, Director General  
Ref.: Solicitare informații de interes public – litigii de muncă și despăgubiri plătite de CNIR/CNAIR în perioada 01.01.2020 – 01.12.2025



Domnule Director General,  
În temeiul prevederilor Legii nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, vă rugăm să ne comunicați următoarele informații, pentru nivelul CNAIR – Central și toate subunitățile din teritoriu, pentru perioada de referință 01.01.2020 – 10.12.2025:

1. Numărul angajaților concediați pentru care instanțele de judecată au dispus ulterior reintegrarea în funcție;
2. Numărul dosarelor aflate pe rolul instanțelor de judecată având ca obiect (cu titlu general) litigii de muncă;
3. Totalul sumelor plătite ca urmare a acestor hotărâri judecătorești, plătite cu titlul de despăgubiri, defalcat pe categorii:
  - drepturi salariale restante;
  - bonuri de masă, vouchere de vacanță și orice alte beneficii prevăzute de CCM;
  - actualizări, majorări, penalități și orice alte sume stabilite prin hotărâre.

Vă rugăm să transmiteți informațiile într-o formă centralizată și completă. Totodată, în conformitate cu art. 6 și art. 7 din Legea nr. 544/2001, vă solicităm ca răspunsul să ne fie transmis în format electronic, la adresa [director@tirmagazin.ro](mailto:director@tirmagazin.ro), în termenul legal de 10 zile de la primirea prezentei solicitări. Vă mulțumim anticipat pentru cooperare.

Cu stimă,  
Emil POP  
Director General  
TIR Magazin

E-mail: [director@tirmagazin.ro](mailto:director@tirmagazin.ro)

**În loc de concluzie:** Spre surprinderea noastră, oamenii lui Coarne au făcut chiar efortul să răspundă!

### Un document Word

Răspunsul CNAIR a venit într-o formă demnă de o instituție speriată de propriile cifre: un document Word, fără semnătură, fără nume, fără ștampilă, doar cu antet. Conținutul însă este devastator pentru orice director responsabil: 39 de angajați reintegrați, 12.557.458,84 lei plățiți ca despăgubiri și 312 dosare de litigii

de muncă încă pe rol.  
"Serviciul Presă și Comunicare Online

E-mail: [presa@andnet.ro](mailto:presa@andnet.ro)

Către,

Tir Magazin

În atenția,

Domnului Emil Pop

Referitor la solicitarea dvs. transmisă Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA, vă transmitem următoarele:

1. Numărul angajaților concediați pentru care instanțele de judecată au dispus ulterior reintegrarea în funcție;
2. Numărul dosarelor aflate pe rolul instanțelor de judecată având ca obiect (cu titlu general) litigii de muncă;
3. Totalul sumelor plătite ca urmare a acestor hotărâri judecătorești, plătite cu titlul de despăgubiri, defalcat pe categorii:

– drepturi salariale restante;

– bonuri de masă, vouchere de vacanță și orice alte beneficii

prevăzute de CCM;

– actualizări, majorări, penalități

și orice alte sume stabilite prin

hotărâre.

În perioada 2020–2025, la nivelul

CNAIR, un număr de 39 de persoane

ale căror contracte individuale de

muncă au fost desfăcute au fost

reintegrate în funcție, ca urmare a

unor hotărâri judecătorești definitive.

Raportat la dimensiunea instituției, la

numărul total de angajați (respectiv

6.900) și la complexitatea activităților

desfășurate la nivel central și

teritorial, acest număr reflectă un

nivel redus al conflictelor de muncă

și demonstrează, în ansamblu,

preocuparea constantă a companiei

pentru respectarea cadrului legal

aplicabil relațiilor de muncă.

Totodată, menționăm că majoritatea

salariaților concediați au fost salariați

cu funcții de conducere, funcții care

au fost desființate ca urmare a unor

reorganizări efectuate în vederea

eficientizării activității desfășurate în

cadrul companiei.

În ceea ce privește valoarea totală

a sumelor achitate cu titlu de

despăgubiri, precizăm faptul că, în

perioada de referință, aceasta a

fost de 12.557.458,84 lei. Aceste

plăți au fost efectuate exclusiv în executarea unor obligații stabilite de instanțele de judecată și au vizat, preponderent, drepturi salariale sau beneficii prevăzute de legislația în vigoare și de contractele colective de muncă aplicabile.

Subliniem și faptul că CNAIR a acționat permanent cu bună-credință, respectând principiul legalității și deciziile autorității judecătorești, fără a se sustrage de la îndeplinirea obligațiilor stabilite prin hotărâri definitive. În paralel, conducerea companiei a întreprins măsuri de consolidare a procedurilor interne, cu scopul reducerii riscului apariției unor situații similare în viitor și al asigurării unui climat de muncă stabil și predictibil.

În ceea ce privește litigiile aflate în curs de soluționare, în prezent, pe rolul instanțelor de judecată se află un număr de 312 dosare având ca obiect litigii de muncă, acestea urmând a fi soluționate conform procedurilor legale, cu respectarea drepturilor tuturor părților implicate. Menționăm că dintre cele 312 dosare mai sus precizate, o mică parte au ca obiect reintegrări în funcție. CNAIR SA"

**În loc de concluzie:** Anonimatul nu spală prostia administrativă.

### Sume exorbitante

După propriile cifre ale CNAIR, media despăgubirilor este de aproape 322.000 lei pe angajat, adică peste 64.000 de euro de persoană. Cu alte cuvinte, la CNAIR este extrem de rentabil să fii concediat abuziv: stai acasă sau te angajezi în altă parte, iar la final primești o mică avere din banii publici. Dacă instituția pierde toate cele 312 procese aflate în acest moment pe rol, factura finală sare lejer de 100 de milioane de lei.

**În loc de concluzie:** Pentru sumele uriașe plătite din banul public pentru prostii și răzbunări ar fi corect să plătească din propriul buzunare Coarne. Are de unde!

### Fane Bibicu, casa și autostrada către spor

Ștefan Ioniță, cunoscut în CNAIR sub pseudonimul artistic de „Fane Bibicu”, conduce de ani buni CESTRIN, organismul tehnic (,) care ar trebui să vegheze asupra calității drumurilor din România, dar care, din motive greu de explicat tehnic și ușor de intuit administrativ, pare să vegheze mai ales asupra liniștii șefilor și a stabilității sporurilor.

Bibicu lucrează sub atenta coordonare și sub managementul dezastruos al directorului general al Companiei Naționale de Întreținere a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), Cristian Pistol, zis cândva „Pistol Gol” și rebranduit între timp, mai corect, „Coarne”. Sub înaltul patronaj al grăsunului șef al lui Fane, între costurile lucrărilor și calitatea acestora s-a căscat o prăpastie adâncă, în care au căzut bucăți de asfalt, nervii soferilor și, coincidentă, orice urmă de

răspundere.

**În loc de concluzie:** Când asfaltul crapă, CV-ul crește.

### Direcția Calitate – locul unde problemele dispar

Pentru ca lucrurile să funcționeze „corect”, CNAIR are o Direcție de Calitate, cu 27 de angajați, coordonată de Sorin Crăciunel Dicu, un personaj despre care sursele din companie spun că a avut grijă să-i scoată din joc pe toți cei care le ridicau probleme reale constructorilor "bine plătitori de șpagi". Cei prea insistenți au fost trimiși la birou, iar cei cu vocație de inspector au fost invitați discret să-și caute norocul în alte structuri.

**În loc de concluzie:** Calitatea există, dar doar pe organigramă.

### CESTRIN – familia înainte de toate

La CESTRIN, laboratorul care ar trebui să confirme sau să infirme calitatea materialelor este coordonat de George Dicu, fratele șefului de la Calitate din CNAIR. Coincidență administrativă, desigur, așa cum sunt toate coincidențele din companiile de stat. Peste acest mic ecosistem de familie planează autoritatea lui Ștefan Ioniță, actualul director CESTRIN, fost director general CNAIR, fost coleg și superior al fraților Dicu, într-o perioadă de aur în care funcțiile circulau mai repede decât rapoartele de recepție.

**În loc de concluzie:** Sângele apă nu se face, dar asfaltul se face praf.

### Supraviețuirea prin obediență

La ultima reorganizare, Cristian Pistol a încercat să desființeze CESTRIN și, implicit, funcția de "muzicolog șef" a lui Ioniță. Fane Bibicu a scăpat „ca prin urechile acului” și, de atunci, gurile rele, da' bune, spun că nu mai mișcă în

E doar o mică eroare de măsurare... a palatului, în raport cu veniturile mele!



front, executând disciplinat fiecare ordin venit de sus. Este exemplul clasic de director care a lucrat toată viața la stat, acumulând funcții, diplome și certificări precum alții timbrele.

**În loc de concluzie:** La stat nu mori, te adaptezi.

## Mastere în regim de viteză

Conform CV-ului public, între 2013 și 2015, Ștefan Ioniță a reușit performanța de a urma două programe de master la două facultăți diferite, în timp ce era director executiv la CESTRIN și director la Direcția Implementare din CNAIR.

**În loc de concluzie:** Multitasking-ul e sufletul succesului bugetar. Și succesul... sufletul!

Descarcă de pe site-ul nostru CV-ul lui Bibicu, în format .pdf:

[https://tirmagazin.ro/media/dottore\\_bibicu/CV-Ionita-Stefan.pdf](https://tirmagazin.ro/media/dottore_bibicu/CV-Ionita-Stefan.pdf)

## Dottore de CESTRIN

Între 2016 și 2021, Ioniță a obținut și un doctorat, în timp ce ocupa funcții de conducere și făcea parte din consiliile de administrație ale CNAB și CFR Călători. Nu există acuzații publice de plagiat legate de această lucrare, însă doctoratul i-a adus sporul prevăzut de CCM.

Conform ultimei declarații de avere, Fane Bibicu a încasat de la Cestrin 303.832 lei într-un an, adică peste 25.000 lei lunar.

**În loc de concluzie:** La această sumă frumușică și-au adus aportul și leii: cei 15% proveniți din sporul de dottore.

Descarcă de pe site-ul nostru teza de doctorat a lui Fane Bibicu, în format .pdf:

[https://tirmagazin.ro/media/dottore\\_bibicu/TEZA-DE-DOCTORAT-BIBICU.pdf](https://tirmagazin.ro/media/dottore_bibicu/TEZA-DE-DOCTORAT-BIBICU.pdf)

## Plin de sporuri de dottore

Noi am susținut tot timpul, sus și tare, că politicienii și oamenii sistemului au fost acuzați pe nedrept de plagiat. Pentru simplul motiv că cei mai mulți pur și simplu nu și-au scris lucrarea! Mod de operare: de obicei plătesc și le-o scrie cineva din mediul universitar. De multe ori este chiar coordonatorul lucrării sau unul dintre asistenții profesorului. Gurile rele, da' bune, mârâie pe la colțuri că lucrarea lui Bibicu ar fi fost scrisă de unii dintre subalternii săi de la Cestrin, dar nu se poate dovedi asta.

E o mare aberație ca, pentru câte o lucrare de o valoare științifică dubioasă, unii angajați ai CNAIR să primească sporuri.

Sunt mulți în CNAIR care și-au luat doctorat doar pentru acel spor. Ar fi interesant de văzut câte dintre lucrările angajaților de acolo conțin plagiate. Sunt doctorate făcute la stilul "datului cu var în beci", fără nicio legătură cu profesionalismul, cu meseria.

**În loc de concluzie:** Vorba șoferului Nea Ghiță: "Bă, brățara e meserie de aur!".

## Invenția care n-a ajuns pe șantier

Teza de doctorat a lui Bibicu descrie un dispozitiv care ar fi trebuit să revoluționeze colmatarea fisurilor din asfalt. În practică, DRDP Timișoara știe vag de existența lui, iar DRDP Constanța nu a auzit niciodată de această invenție. Acest lucru se vede din răspunsurile celor două structuri din subordinea CNAIR pe care vi le prezentăm mai jos.

**În loc de concluzie:** Praful de pe tobă a fost deja brevetat.

Descarcă de pe site-ul nostru răspunsul la solicitarea adresată DRDP Timișoara, în format .pdf:

[https://tirmagazin.ro/media/dottore\\_bibicu/Raspuns-solicitare-DRDP-TIMISOARA.pdf](https://tirmagazin.ro/media/dottore_bibicu/Raspuns-solicitare-DRDP-TIMISOARA.pdf)

Descarcă de pe site-ul nostru răspunsul la solicitarea adresată DRDP Constanța, în format .pdf:

[https://tirmagazin.ro/media/dottore\\_bibicu/Raspuns-solicitare-DRDP-CONSTANTA.pdf](https://tirmagazin.ro/media/dottore_bibicu/Raspuns-solicitare-DRDP-CONSTANTA.pdf)

## Președinți Bibici și venituri de Fane

Pe lângă salariul de la CESTRIN, Ioniță încasează și indemnizația aferentă calității de președinte al Consiliului de Administrație al Companiei Naționale de Investiții Rutiere (CNAIR).

**În loc de concluzie:** Asfaltul crapă, dar venitul curge: 5100 lei pe lună, pentru câteva croncănituri și un ridicat de mână.

Descarcă de pe site-ul nostru declarația de avere a lui Fane Bibicu, în format .pdf:

[https://tirmagazin.ro/media/dottore\\_bibicu/declaratie-de-avere-Ionita-Stefan.pdf](https://tirmagazin.ro/media/dottore_bibicu/declaratie-de-avere-Ionita-Stefan.pdf)



**Serviciu \***

Extras carte funciara

Extras plan cadastral pe ortofotoplan

Identificare imobil dupa adresa (numai pentru imobile intabulate)

**Identificator (Nr. Carte Funciara sau Nr. Cadastral) \***

69260

**Județ \***

ILFOV

**Localitate \***

Berceni

**Cauta**

**Rezultate cautare**

69260 (Activa): Județ:ILFOV, Uat:Berceni, Loc:Berceni, Str:PRIMAVERII, Nr:3, Tarla 22, Parcela 53/1

## Palatul Bibic din Berceni

În declarația de avere a lui Fane Bibicu găsim patru terenuri, două apartamente și o casă de 123 mp, declarată ca fiind în București. Probabil o eroare premeditată! În documentele Primăriei Berceni apare însă o autorizație de construire pe numele lui Ioniță și al soției lui, aferentă unui număr cadastral care, conform ANCPI, corespunde unei proprietăți de pe Strada Primăverii nr. 3, unde realitatea construită pare mai generoasă decât cei 123 mp declarați.

**În loc de concluzie:** Uneori, metrul pătrat se dilată administrativ, de aceea instituțiile abilitate ale statului trebuie să îi studieze cu atenție averea lui Fane Bibicu!

### CNAIR prăduiește bani publici pe fotbal

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a decis în plină epocă de austeritate predicată de premierul Bou Lojan să prăduiască banii publici pe fotbal. Sub managementul dezastruos al directorului general Cristian Pistol, zis "Coarne", "băiețășii" din CNAIR au decis să nu își refuze nicio plăcere, chiar dacă e costisitoare. Firma privată care organizează pe bani mulți Campionatul Național de Fotbal Corporatist (CNFC), a anunțat, pe 11 februarie 2026, cu mult entuziasm pe Instagram: „Revenire în joc pentru echipa CNAIR, care se alătură din nou Campionatului Național de Fotbal Corporatist după o pauză de un sezon. Ne bucurăm să îi avem din nou pe teren, acolo unde spiritul de

echipă, competiția și energia fiecărui meci fac diferența. Bine ați revenit în CNFC și mult succes în noua ediție — ne vedem la start!”.

CNAIR nu revine în campionatul privat de fotbal doar cu spirit de echipă, ci și cu bani publici, într-o perioadă în care constructorii așteaptă plăți, iar compania contabilizează datoriile istorice.

**În loc de concluzie:** Entuziasmul nu costă nimic, dar echipamentul se plătește din buget.

### Tricouri pe banii firmelor de construcții

CNAIR a publicat în ianuarie 2026 o achiziție pentru „Echipament pentru Campionatul Național de Fotbal Corporatist, Ediția a XXV-a”, în valoare de 19.617,00 lei, prin codul CPV 37400000-2 - Articole

și echipament de sport (Rev.2), contract atribuit societății S.C. H&S SUPPORT SOLUTIONS SRL.

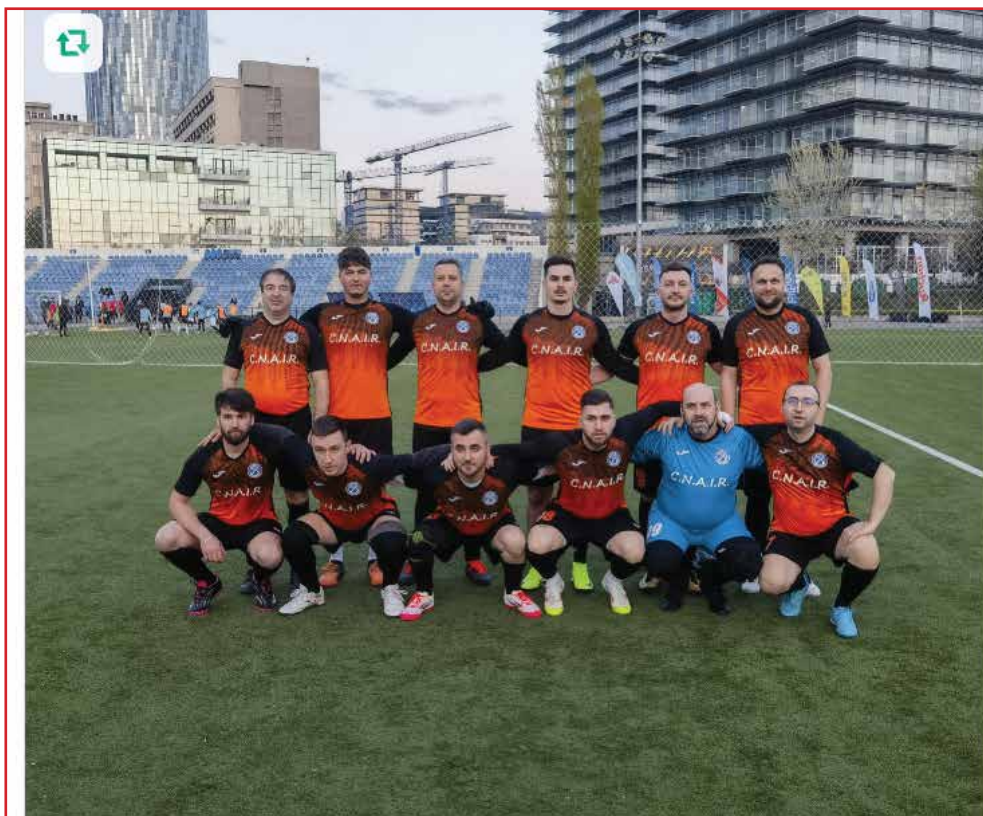
CNAIR a găsit rapid bani pentru tricouri, șorturi și probabil ghete cu crampoane.

Pentru un astfel de campionat, la aceste achiziții se adaugă toate costurile cu deplasările, antrenamentele, meciurile, diurnele, cazările etc. Toate sunt plătite din bani publici, deși anul trecut CNAIR întârzie plata salariilor. Mai mult, Compania de Administrare sufocă firmele de construcții cu decontări amânate. În tot acest timp, angajații de la CNAIR Central își cumpără pe bani publici distracții sportive într-un campionat unde companiile private participă pe banii lor, nu pe taxele contribuabililor.

**În loc de concluzie:** Când tai



# Coloana a cincea 5



**cnfc.ro** 1d  
Revenire în joc pentru echipa CNAIR, care se alătură din nou Campionatului Național de Fotbal Corporatist după o pauză de un sezon. Ne bucurăm să îi avem din nou pe teren, acolo unde spiritul de echipă, competiția și energia fiecărui meci fac diferența. Bine ați revenit în CNFC și mult succes în noua ediție — ne vedem la start!

**papp.robert95** 1d  
Reply

**mirabelazp** 1d  
Reply

14 2 1  
1 day ago

bani de la pensionari, elevi și invalizi e normal să îi dai pe fotbal!

## Directori pe flancuri, datorii în apărare

Horia Nicolae, director Achiziții, apare primul din stânga sus în fotografia oficială a echipei, iar Ionuț Urecheatu,

înregistrează datorii uriașe. La finalul anului 2024, trupa de "sportivei" ai lui Coarne adunaseră datorii de peste 4,8 miliarde de lei și, deși cifrele nu sunt încă făcute publice, dezastrul e și mai mare în anul financiar 2025. Îmbuibații CNAIR marchează prezențe la un campionat de fotbal,

financiară și sacrificii, dar CNAIR demonstrează că austeritatea nu se aplică atunci când mingea este rotundă și gazonul este verde. CNAIR plătește echipamente, taxe de înscriere și costuri per meci într-o competiție unde firmele private își asumă cheltuiala din profit, nu din

### Achiziționare echipament pentru Campionatul Național de Fotbal Corporatist, Ediția a XXV-a

Nr. notificare: DAN2665256

Cod și denumire CPN: 37480009-1 - Articole și echipament de sport (Rev.2)

Autoritatea contractantă: 16054369 COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.

Data publicare: 23.01.2025 11:32

Domeniul de activitate: INDUSTRIA PRELUCRATOARE

Ofertant: RO26664385 S.C. H&S SUPPORT SOLUTIONS S.R.L.

19.617,00 RON

director Direcția Tehnică, ocupă al doilea loc de la dreapta spre stânga pe rândul de sus, semn că strategia sportivă beneficiază de expertiză managerială de top. CNAIR trimite în teren conducerea care ar trebui să gestioneze contracte, plăți și lucrări, într-un moment în care compania

în timp ce constructorii români se luptă cu falimentul și cu blocajele financiare generate de întârzieri. **În loc de concluzie:** Când asfaltul crapă, mingea sare mai bine.

**Austeritate pentru fraieri**  
Premierul Bou Lojan cere disciplină

bani publici. Potrivit formularului de înscriere în CNFC, numai taxa de înscriere pe care CNAIR a achitat-o este de 1.800 euro+TVA. Coarne îi bagă pe constructorii de drumuri români în "prelungiri" financiare și își trimite propriii directori la încălzire pe teren, sub deviza „spirit de echipă”.

**În loc de concluzie:** Nu contează găurile din buget și amărăștenii care nu au ce să pună pe masă, important este să nu ratezi distracțiile!

Prezentul Formular de înscriere se completează cu prevederile Regulamentului competiției. Înscrierea echipelor se face în limita locurilor disponibile, prin semnarea prezentului Formular de înscriere și depunerea acestuia în termenul-limită, precum și achitarea taxei de înscriere\* în valoare de 1850 Euro\* + TVA.

Listele privind componența echipelor se vor putea depune până pe data de 15.03.2026.

Prin depunerea prezentului Formular de înscriere, \_\_\_\_\_, în calitate de reprezentant oficial al echipei \_\_\_\_\_ din cadrul companiei \_\_\_\_\_, având sediul în \_\_\_\_\_, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. \_\_\_\_\_, cod unic de înregistrare \_\_\_\_\_, declar că am luat la cunoștință despre aspectele sus-menționate și garantez respectarea acestora pe durata întregii competiții.

Prezentul Formular de înscriere ține loc de Contract.

Pentru întrebări suplimentare, vă rugăm să vă adresați organizatorilor la numerele de telefon +40.758.26.28.26 sau 0749.035.557 pe email, la adresa [contact@cnfc.ro](mailto:contact@cnfc.ro).

### Ministrul Transporturilor, implicat în cazul arestării lui Răzvan Cuc

Numele actualului ministru al Transporturilor, Ciprian Șerban, a apărut pentru prima dată, vineri, 7 februarie 2026, într-un document legat de arestarea fostului ministru Răzvan Cuc.

Șerban nu este, deocamdată, oficial, acuzat de nimic. El apare doar în calitate de martor. Neoficial însă, numele instituției pe care o conduce apare obsesiv în toate colțurile dosarului care l-a trimis pe fostul ministru al Transporturilor, Răzvan Cuc direct în arest. Pentru că afacerea nu este despre o mită izolată, ci despre un mecanism vechi, uns, funcțional și bine supravegheat, care a prosperat ani la rând sub ochiul atent al oficialilor de la

Ministerul Transporturilor. Povestea are miros greu, de mentenanță, cabluri, echipamente tehnice și... cașcaval. Mult cașcaval. Mai exact, un acord-cadru de 23 de milioane de lei, destinat mentenanței echipamentelor de verificare tehnică ale Registrului Auto Român (RAR). Un contract care, timp de 12 ani, a funcționat „pașnic”, până când liniștea a fost stricată nu de lege, nu de competiție, ci de lăcomie. Răzvan Cuc a avut proasta inspirație să creadă că poate juca rolul de mediator într-un război al șpăgilor. În loc să se țină departe, a intrat în mlaștină până la gât.

**În loc de concluzie:** Când mlaștina s-a surpat, a ieșit la suprafață nu mecanismul, ci țapul ispășitor.

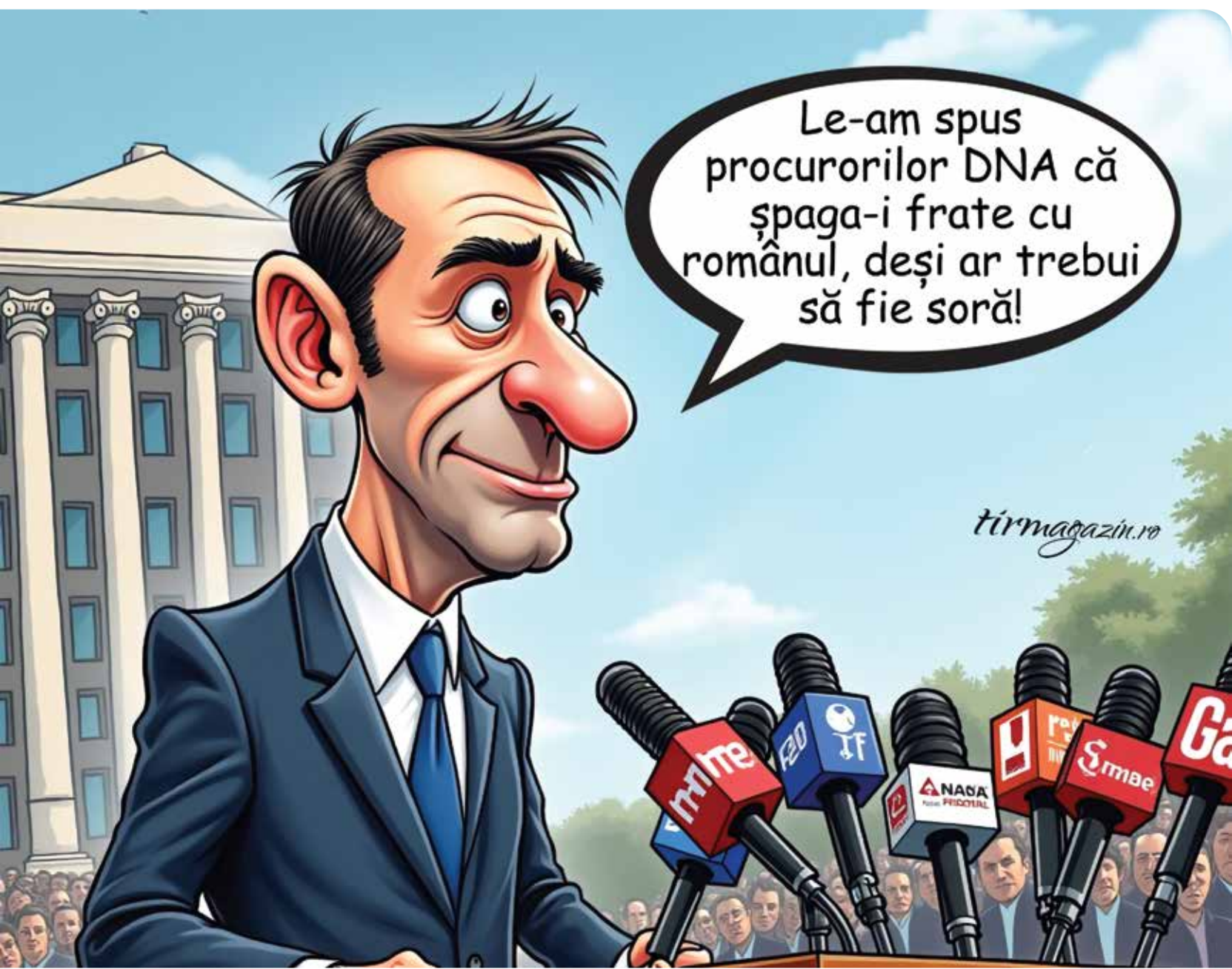
### Peștele mic, peștele mare și rechinul

În schema murdară a mentenanței RAR apar trei personaje-cheie: Mihai Alecu, zis „Pufu”, directorul general al RAR, Alina Niță, zisă „Oaia”, fost director general și actual director economic, și Viorel Grigore, zis „Grobianu”, patron de cârciumă și combinatorul-șef al instituției din ultimii ani. Toți trei, legați între ei prin interese, prietenii și dosare grele.

**În loc de concluzie:** Acum apare și numele lui Ciprian Șerban, actualul ministru al Transporturilor!

### Peste procentele deja negociate

Contractul de mentenanță nu putea fi executat decât de firma Euro Quip International SRL, dintr-un motiv simplu și verificabil: tot ea furnizase



echipamentele încă din 2013. După 12 ani de „coabitare”, problema nu a fost legalitatea, ci împărțirea procentelor. Mai exact, apariția lui Grobianu, care ar fi cerut 10% peste procentele deja negociate de Bușe cu Alecu și Niță.

În interceptările ajunse în presă, Cuc îi transmite lui Alecu că Bușe este speriat de intervențiile brutale ale lui Grigore. Momentul în care combinația începe să scârțâie este și momentul în care Pufu și Oaia decid să își salveze pielea.

**În loc de concluzie:** Și așa au devenit ei "mai curați, mai uscați"!

### Autodenușul ca strategie de supraviețuire

Nimeni cu mai mult de doi neuroni funcționali nu poate crede că Alecu și Niță au avut o revelație divină peste noapte. Autodenușul lor nu este un act de curaj, ci o strategie de negociere cu procurorii. Încorsetați de dosare grele, cei doi au livrat „captura supremă”: un fost ministru.

Răzvan Cuc a fost arestat preventiv, deși rolul său în toată combinația a fost secundar. Principalul său „păcat” a fost că a intrat între mituiți și mituitori, crezând că poate liniști apele.

**În loc de concluzie:** Cuc a devenit colacul de salvare al celor care aveau mult mai mult de pierdut.

### Ministrul Transporturilor: spectator sau complice?

Aici apare întrebarea care doare: cum a fost posibil ca timp de patru ani, în subordinea directă a Ministerului Transporturilor, RAR să fie condus ca o feudă personală? Pe 1 martie 2022, Alina Niță a fost parașutată în funcția de director general RAR de către fostul secretar de stat Bogdan Mîndrescu, la solicitarea baronului Iulian Dumitrescu. De atunci, instituția a fost transformată într-o caracatiță administrativă.

Au fost plantați oameni de casă, au fost inventate direcții, s-au concentrat deciziile, iar mentenanța –miza financiară– a ajuns sub controlul unui tânăr consilier obedient, Ion Alexandru Tănase. Deși Niță a fost mutată formal pe funcția de director economic, toată lumea din RAR știe că există o conducere bicefală: nimic nu se mișcă fără aprobarea Oii. Gurile rele, da' bune, susțin că Bogdan Mandrescu l-a împins pe Alecu să se "cableze" pentru DNA, în speranța ca scapă de apăsarea propriilor dosare.

Ministerul Transporturilor a văzut, a știut și a tăcut.

Tăcerea, în administrația publică, nu este neutralitate. Este complicitate prin inacțiune.

**În loc de concluzie:** În Codul penal este încadrată la art.270, ca infracțiunea de tănuire.

### Arest la domiciliu

Tribunalul București a decis, vineri, 7 februarie 2025, înlocuirea arestului

preventiv cu arestul la domiciliu pentru Răzvan Cuc și Cătălin Daniel Bușe. Decizia nu schimbă fondul problemei. Dimpotrivă, îl clarifică. Tribunalul București nu a pus sub semnul întrebării acuzațiile și nu a „îndulcit” dosarul, ci a constatat explicit legalitatea arestării preventive, înlocuind doar forma măsurii.

Detaliul esențial, trecut convenabil cu vederea în comunicatele seci, este interdicția impusă inculpaților de a comunica, direct sau indirect cu martorii, inclusiv cu martorul-cheie al dosarului: Ciprian Constantin Șerban. Nu Alecu, nu Niță, ci exact personajul care face legătura politică, administrativă și instituțională între Ministerul Transporturilor și mecanismul de la RAR.

Cu alte cuvinte, la solicitarea procurorilor, instanța nu a vrut să existe nici măcar riscul unei conversații care ar fi putut clarifica prea bine cine a tras sforile, cine a orchestrat livrarea și cine trebuia, de fapt, să rămână în afara cadrului. Cu alte cuvinte, „incoruptibili” sunt protejați de contactul cu cei pe care i-au livrat. Elegant, nu?

În timp ce Cuc și Bușe stau închiși în propriile locuințe, mecanismul care a generat toată mizeria continuă să respire. RAR funcționează, ministerul tace, iar rechinii înoată mai departe. Când peștii mari scapă, iar peștii mici sunt livrați pentru liniștirea opiniei publice, nu vorbim despre justiție, ci despre contabilitate penală.

**În loc de concluzie:** Iar când Ministerul Transporturilor privește de pe margine, nu mai este spectator. Este parte din problemă.

### 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](mailto: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.

SCANIA  
SUPER



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

10%

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

PACHET  
SERVICE  
COMPLET

**3**  
ANI

**SCANIA**