UNTRR ȘI IRU AU LANSAT TESTĂRILE PILOT E-CMR ÎN ROMÂNIA PAG. 04

INVESTIGATORUL'S
TIR
16 ANI

P.E. A VOTAT PACHETUL DE MOBILITATE

PAG. 23

Liberté, égalité, fraternité, pour lequel?

UNTRR-PROTEST ÎMPOTRIVA DISCRIMINĂRII TRANSPORTATORILOR ROMÂNI
PG.20

IANUARIE 2019
6.9 LEI
www.tirmagazin.ro

NOUA GAMA DE CAMIOANE SCANIA
PENTRU INDUSTRIA CONSTRUCȚIILOR

CONSTRUIM VIITORUL

Un partener puternic

**La Scania, avem o istorie solidă de depășire a provocărilor dificile. Furnizarea de soluții pentru autovehicule atât din industria minieră, cât și industria construcțiilor ne-a învățat adevăratul sens al timpului de funcționare și ceea ce implica securizarea sa.
Acum noua gamă Scania XT este pregătit să o dovedească.**

SCANIA XT
PENTRU SINGURA AFACERE CARE CONTEAZA. A TA.

0720SCANIA | +4021 315 91 42/40 | Scania.Romania | www.scania.ro

SCANIA

INVESTIGATORUL'S TIR 15 ANI

Adresa redacției:
Str. 11 Iunie nr. 7
etaj 1, apt. 2
tel./fax: 021-317.90.74

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

Director Marketing & PR
Alina ANTON-POP

Secretar General de Redacție:
Petre ARDELEAN

Redactori:
Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:
Lucian MORAR

Corectură:
Liana NICHIFOR

DTP:
Ciprian COSTACHE

N, C, S

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

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

25 000 DE VIEȚI DE SALVAT
Revista TIR este semnatara Cartei Europene a Siguranței Rutiere

Sumar

06 CELE MAI SIGURE CAMIOANE ACTROS, ÎN EDIȚIE LIMITATĂ

08 A TREIA VICTORIE LA RÂND PENTRU ECHIPA PETRONAS DE ROOY IVECO

28 SCANIA TESTEAZĂ CAMIOANE AUTONOME ÎNTR-O MINĂ DIN AUSTRALIA

43 UN MIT SPULBERAT: ROBOȚII NU VOR ÎNLOCUI ŞOFERII DE CAMION

LANSAREA TESTĂRILOR PILOT E-CMR ÎN ROMÂNIA

UNTRR-Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România şi IRU-Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere au organizat, pe 14 decembrie 2018, la Bucureşti, Conferința de lansare a testărilor pilot e-CMR în România.

Cu acest prilej, i-am luat un interviu lui Radu Dinescu, secretar general UNTRR.

Alina Anton-Pop, Director Marketing & PR Revista TIR: Ce înseamnă e-CMR şi cum se vor derula testele pilot în România?

***Radu Dinescu, Secretar General UNTRR*:** e-CMR este soluția electronică a CMR-ului tradițional, care există pe hârtie. Convenția a fost adoptată de Națiunile Unite în 1956, a fost ratificată de România în 1972. Varianta electronică a fost adoptată de ONU în 2008, când opt state au semnat acest addendum la Convenția CMR pentru a permite folosirea ei în format electronic. Addendum la Convenția CMR s-a aplicat începând cu 2011, iar până în prezent a fost ratificată de 17 state din UE sau din afara ei, precum Rusia şi Turcia. Considerăm că e-CMR-ul va aduce o serie de beneficii atât expeditorilor cât şi destinatarilor, dar şi transportatorilor prin eliminarea posibilității de a pierde un CMR în format de hârtie, prin eliminarea posibilității de a face operațiuni sau înscrisuri neautorizate pe aceste CMR-uri.
De asemenea, se poate vedea trasabilitatea în timp real a oricărei operațiuni care se întâmplă cu acel CMR, inclusiv obiecțiunile pe care conducătorul auto le poate face pe acest e-CMR la încărcare sau clientul la descărcare, inclusive prin ataşarea unor fotografii cu mărfurile deteriorate sau cu alte aspecte care sunt reclamate. Aceste lucruri vor fi disponibile, imediat, în timp real, pentru toate părțile implicate, ceea ce ar trebui să ducă la reducerea incidentelor sau la rezolvarea mai rapidă a eventualelor reclamații şi daune inclusiv în relația cu asiguratorii.
Din punct de vedere al controlului, credem că autoritățile pot face controale într-o manieră mult mai facilă, fără a avea drepturi mai mari decât le au azi la controlul CMR-ului pe hârtie. În loc ca şoferii să aştepte la cozi de 10 kilometri la intrarea sau la ieşirea din România, pentru că autoritățile fiscale scanează sau copiază CMR-ul pe hârtie, documentele ar putea fi verificate pe format electronic. Timpii de aşteptare ar fi mult reduşi, siguranța operațiunilor ar fi mult mai mare. Am avut clienți care au spus că sunt foarte interesați să aibă acces la e-CMR în orice moment pentru că au avut situații în care au fost verificați şi nu mai găseau un CMR. Pentru toți din lanțul logisitic, varianta electronică e-CMR va aduce valori adăugate şi, în principal, eficiență, reducerea timpilor de operare şi bani. Vorbim numai de hârtia pe care nu o mai folosim–vorbim de 165 de mii de copaci care ar fi tăiați pentru folosirea CMR-urilor din industria de transport rutier.

Alina Anton-Pop, Director Marketing & PR Revista TIR: În cât timp se va putea implementa e-CMR în România?

Radu Dinescu, Secretar General UNTRR: Deşi primele demersuri ale UNTRR în vederea adoptării e-CMR în România au început în 2010, autoritățile au început demararea activității de adoptare a e-CMR în 2017. Ministerul Transporturilor a pus în transparență decizională şi în Comisia de Dialog Social proiectul de lege pentru adoptarea e-CMR. Ulterior, proiectul a fost avizat de Ministerul Afacerilor Externe, a fost adoptat de Camera Deputaților, şi, recent, a fost adoptat de Senat, urmând ca legea să fie transmisă spre promulgare preşedintelui României. După care mai este o formalitate de îndeplinit prin transmiterea la ONU. Considerăm că, în cel mult şase luni, România va putea utiliza în mod legal e-CMR. Practic, avem posibilitatea de a testa, în această perioadă, în cadrul proiectului cu IRU şi cu firmele de transport interesante şi clienții acestora, atât pentru operațiuni la nivel intern dar şi internațional documentele e-CMR. În perioada testelor, acestea vor fi însoțite de CMR pe hârtie. După ce România va adopta e-CMR, iar acest document va avea valoare legală, vom putea trece la teste în mediu real utilizând e-CMR. Pentru a ține autoritățile la curent, vom încerca să le implicăm şi în testele pe care le vom face în cele şase luni înainte de adoptarea oficială de către România.

Despre e-CMR
Digitalizarea sistemelor de facilitare a comerțului pentru a crea o logistică mai transparentă, mai exactă şi mai eficientă
Un nou val de tehnologie şi oportunități s-a dezvoltat în operațiunile de logistică, transformând industria. Odată cu dezvoltarea scrisorilor de transport digitale, sau e-CMR, lanțurile de distribuție vor renunța la hârtie în viitorul apropiat, făcând sistemele de transport mai transparente, mai exacte şi mai eficiente.
Cu e-CMR, operatorii de transport vor putea să introducă datele electronic, să stocheze informații logistice şi să facă schimb de date în timp real prin intermediul unui telefon mobil sau al unei tablete. Prin înregistrarea rapidă a datelor, agențiile primesc imediat informații cu privire la mărfurile transportate. Prin urmare, orice acțiuni ulterioare necesare, se întâmplă mai repede şi cu costuri mai mici.
Acest progres reduce, de asemenea, impactul comerțului global asupra mediului, utilizând mai puțină hârtie şi minimizând cerințele de arhivare. Se limitează potențialul de erori umane şi se pot adopta platforme multi- lingvistice pentru aplicarea facilă la nivel internațional.

Sprijinirea digitalizării serviciilor de transport rutier, inclusiv e-CMR, va asigura un transport şi un comerț mai eficient prin adoptarea de procese standardizate.

"e-CMR are potențialul de a îmbunătăți semnificativ procesele şi de a spori eficiența în operațiunile noastre de transport. Impulsul pentru digitalizare a prins viteza şi acum am trecut de punctul de cotitură şi avem perspective interesante înainte."
José Esteban Conesa, Preşedinte Primafrio

Ce reprezintă e-CMR pentru expeditori, transportatori, destinatari şi autorități?
Beneficii pentru expeditori
•Un standard, un mod de lucru
•Gestionarea şi controlul lanțului dvs logistic
•Fără hârtie şi practic
•Puteți organiza lanțul mai eficient
•Informații privind timpii de preluare şi livrare
•Planificare mai bună, facturare mai rapidă
•Acțiune directă, orientată spre client în caz de urgență

Beneficii pentru transportatori
•Un standard, un mod de lucru
•Serviciu mai bun- satisfacția mai mare a clientului
•Nu mai este nevoie de scrisorile de transport scrise de mână şi tipărite pe hârtie, care sunt consumatoare de timp
•Mai puține solicitări telefonice
•Metodă sigură şi corectă pentru semnare

Beneficii pentru destinatari
•Un standard, un mod de lucru
•Mai puține solicitări telefonice privitoare la transport
•Certitudinea juridică este asigurată prin dovezile electronice de livrare (POD)
•Deteriorările, defectele şi întârzierile sunt raportate rapid
•Nu mai este necesară scanarea şi arhivarea manuală a scrisorilor de transport
•O mai bună planificare datorită informațiilor privind timpii de livrare

Beneficii pentru autorități
•Oferă transparență şi concurență mai echitabilă pentru a minimiza probleme precum cele legate de controlul cabotajului
platforme e-CMR

Ce este o aplicație sau platformă e-CMR?
Există câteva exemple de platforme disponibile pentru scrisorile de transport digitale. Aceste platforme conferă expeditorilor, transportatorilor şi destinatarilor mai mult control asupra procesului logistic. Fiecare parte se poate alătura unei platforme alese şi poate folosi adesea software-ul propriu alcompaniei pentru a schimba date, a aplica semnături digitale pentru primire sau livrare şi pentru a urmări situația expedierilor.

Cum funcționează?
Platformele e-CMR permit expeditorilor, transportatorilor şi destinatarilor să lucreze cu o interfață unică, uniformă,
sigură şi standardizată. Trimiterea, comunicarea, urmărirea şi semnarea sunt toate complet fără hârtie. Toți cei implicați beneficiază de o comunicare mai bună, de mai puțini paşi administrativi şi de un serviciu mai rapid la costuri mai mici.

Informații generale
De la ratificarea sa de către ONU în 1956, scrisoarea de transport CMR pe suport de hârtie a fost un document oficial pentru transporturile rutiere de mărfuri între expeditori şi transportatori. Acesta asigură trasabilitatea pe hârtie a transferurilor logistice şi este singurul document deținut de şoferul camionului în legătură cu încărcătura transportată.

"Scrisorile de transport digitale sunt pietrele de temelie ale inovațiilor care vor schimba jocul, precum vehiculele autonome – care vor transforma cu adevărat industria noastră".
Umberto de Pretto, Secretar General IRU

Exemple specifice
•BLG Automotive Logistics (o mare companie de logistică din Germania) utilizează două milioane de coli de hârtie pentru cele un milion de vehicule pe care le transportă în fiecare an. Aplicat la întreaga Europă, aceasta înseamnă 16,5 milioane de autoturisme transportate şi 33 milioane de coli de hârtie utilizate, reprezentând 135 tone de lemn pe an.
•În Olanda, studii independente arată că se fac economii de aproximativ 4,50 Euro la costurile administrative cu fiecare scrisoare de transport, prin trecerea la CMR digital1.
•Potrivit asociației olandeze Transport en Logistiek Nederland (TLN), în Olanda sunt utilizate în fiecare an 40 milioane de scrisori de transport CMR pe hârtie, pentru transportul rutier trans-frontalier. Astfel, numai economisirea costurilor administrative ar putea ajunge până la 180 de milioane de euro anual prin e-CMR.

Publicitate

Costuri mici pentru planuri MARI!

Alege oferta de finanțare pentru vehicule comerciale grele, noi şi rulate, de la Raiffeisen Leasing şi beneficiezi de:

- 0% avans;
- Asistență rutieră cu doar 12 Euro/lună;
- CASCO şi RCA cu posibilitatea plăților în rate lunare;
- Posibilitatea facturării ratelor în Euro.

email: partener.raiffeisen@evwholding.ro
www.evwholding.ro; www.raiffeisen-leasing.ro

evw holding

Raiffeisen LEASING
Leasing aşa cum trebuie

0% avans

CELE MAI SIGURE CAMIOANE ACTROS, ÎN EDIȚIE LIMITATĂ

Divizia Trucks a Mercedes-Benz România lansează Actros Safety Edition, o ediție limitată de camioane Mercedes-Benz Actros, care oferă cel mai ridicat nivel de siguranță la conducere.

Cu Actros Safety Edition, Mercedes-Benz România contribuie semnificativ la creşterea siguranței în trafic şi reducerea timpilor de imobilizare a camioanelor.

„Am introdus în specificația camioanelor din actuala campanie sistemul de asistență ce oferă cel mai ridicat nivel de siguranță la conducere: Active Brake Assist 4, primul asistent de frânare de urgență din lume, cu recunoaşterea pietonilor. Prin facilitarea achiziționării acestui sistem, ne dorim să susținem companiile de transport din România în a pune un accent suplimentar pe siguranța în trafic, atât pentru şoferii lor, marfa pe care o transportă, cât şi pentru ceilalți participanți la trafic.”**,** a declarat Valeriu Zaharia, Managing Director Truck & Bus Mercedes-Benz România.

Camioanele produse în ediție limitată

sunt disponibile în patru configurații tehnice (Actros 1848 LS, Actros 1845 LSNRL, Actros 1845 LS, Actros 1846 LSNRL), care includ şi o serie de pachete speciale privind economia, confortul, dar şi sistemele de asistență la conducere care măresc siguranța în trafic şi la volan.

Active Brake Assist 4, cu sistem de detectare a pietonilor, avertizează şoferul cu privire la o eventuală coliziune şi inițiază frânarea atunci când detectează obiecte staționare şi mobile. În calitate de prim sistem de acest tip, Active Brake Assist 4 avertizează înainte de o coliziune şi, dacă este necesar, inițiază în mod automat frânarea parțială sau chiar totală, dându-i şoferului posibilitatea de a evita coliziunea printr-o frânare integrală sau printr-o manevră de direcție.

Airbag-ul pentru şofer este activat de către senzorii de impact şi protejează şoferul în cazul unei coliziuni.

Proximity Control Assist furnizează informații despre autovehiculele din față, astfel încât sistemul inteligent de control de croazieră să poată schimba optim treptele de viteză, pentru a folosi inerția autovehiculului într-o manieră cât mai eficientă.

Pachetul de vizibilitate, ce include faruri bi-xenon, lămpi spate LED, proiectoare de ceață, lumini de zi cu LED şi sistem de spălare a farurilor, oferă un plus de siguranță la conducere.

Mai mult, Actros Safety Top Edition sunt configurate la un nivel ridicat de confort pentru şofer, prin pachetele speciale de dotări precum lumini ambientale, ladă frigorifică, tablou de bord cu afişaj suplimentar, Radio Touch etc.

Comenzile pentru camioanele Mercedes-Benz Actros – Safety Edition pot fi deja plasate, campania fiind valabilă până în martie 2019, în limita stocului disponibil. În această perioadă, Mercedes-Benz Financial Services pune la dispoziție oferte speciale de finanțare pentru achiziționarea camioanelor.

Publicitate

A TREIA VICTORIE LA RÂND PENTRU ECHIPA PETRONAS DE ROOY IVECO

Gerard de Rooy a câştigat „speciala” etapei a VII-a, după ce a impus ritmul şi a terminat cu mai mult de o jumătate de oră în fața rivalilor săi.

Etapa desfăşurată în buclă, care a început şi s-a terminat în San Juan de Marcona, cu o distanță de 323 de kilometri, a fost foarte reuşită pentru echipa PETRONAS De Rooy IVECO.

Ca în cazul etapei precedente, Gerard de Rooy, în spatele volanului lui IVECO Powerstar # 503, a câştigat victoria şi a redus diferența dintre primul şi al doilea camion din cursă. Liderul Nikolaev şi, următorul clasat, Sotnikov au pierdut minute prețioase -mai ales cel din urmă, care a ajuns cu aproape o oră şi jumătate în spatele lui Rooy.

Federico Villagra a condus în etapa 7, dar a pierdut timp după cel de-al patrulea punct de control şi a terminat pe locul al patrulea. Cu acest rezultat, şoferul argentinian a avansat pe locul patru la general.

A fost o zi minunată pentru Maurik van den Heuvel, ultimul şofer care s-a alăturat echipei PETRONAS De Rooy IVECO. Acesta a terminat în Top 5 pentru prima dată în această ediție a Dakar.

Ton van Genugten, care a condus plutonul la cel de-al treilea punct de control, a ajuns în San Juan de Marcona în poziția a opta.

Cu doar trei zile înainte să ajungă la Lima, PETRONAS De Rooy IVECO esra aproape să îşi realizeze obiectivul de a ajunge la linia de sosire cu toate cele patru camioane.

REZULTATE – etapa 7

1. Gerard de Rooy (IVECO) 4h47m27s
2. Siarhei Viazovich (Maz) +30m55s
3. Eduard Nikolaev (Kamaz) +34m35s
4. Federico Villagra (IVECO) +43m02s
5. Maurik van den Heuvel (IVECO) +51m11s

PIMK ÎŞI EXTINDE FLOTA CU 50 DE CAMIOANE NOI IVECO STRALIS NP

Compania PIMK Ltd. şi-a mărit flota cu 50 de noi camioane IVECO STRALIS NP 400HP care rulează pe Gaz Natural Comprimat (CNG), pentru a furniza servicii de logistică verde partenerilor săi.

PIMK Ltd. face un nou pas înainte în transformarea flotei sale în una pe gaz natural pentru a asigura un transport durabil. Iar soluția a reprezentat-o achiziționarea a 50 de camioane IVECO STRALIS NP AS440S40T/P noi, care merg cu gaz natural comprimat (CNG).

PIMK Ltd își are sediul în cel mai vechi oraş european - Plovdiv, Bulgaria şi este una dintre cele mai importante companii de transport din Europa de Est. Cu o flotă de peste 1.400 de vehicule comerciale grele, compania le oferă clienților săi soluții de transport prietenoase şi durabile în Europa şi în unele părți din Asia şi Africa. Proprietarii companiei, Ilian Filipov şi Penko Nestorov, pun pe primul plan satisfacția clienților şi sustenabilitatea, în eforturile lor de a reduce impactul asupra mediului şi pentru a spori eficiența flotei. Din acest motiv, PIMK Ltd a ales să investească în vehicule alimentate cu gaz natural, pe care le consideră singura alegere durabilă pentru transportul pe distanțe lungi. Nestorov şi Filipov au spus: “Prin cele 50 de noi IVECO Stralis NP, care funcționează pe gaz natural, noi arătăm că respectăm cele mai înalte standarde de mediu pentru transport. Vehiculele IVECO Stralis Natural Power CNG au un motor de 400 CP, care generează cu 99% mai puțin PM şi cu 90% mai puțin NO_2 şi cu 95% mai puțin CO_2 cu bio-metan, comparativ cu vehiculele diesel echivalente. Cu mai puțin de 71dB pe scara Piek Quiet Truck Test, aceste vehicule sunt perfecte pentru transportul în centrele oraşelor care impun limitări ale zgomotului şi pentru livrările în timpul nopții. Investiția durabilă a PIMK include un pachet complet de servicii pentru optimizarea costului total de exploatare, pe care compania îl vede ca un avantaj-cheie al gamei de vehicule utilitare pe gaz natural ale IVECO. Investiția se alătură intenției PIMK de a se dezvolta în continuare ca o companie verde. Este ajutată de abordarea inovativă a IVECO şi a distribuitorului său în Bulgaria, DANUBETRUCK BULGARIA.

Despre Iveco

Iveco proiectează, produce şi comercializează o gamă largă de vehicule utilitare uşoare, medii şi grele, vehicule de teren şi vehicule pentru aplicații precum misiuni pe teren accidentat. Gama largă de produse a mărcii include Daily, un vehicul care acoperă segmentul de greutate de 3-7 tone, Eurocargo pentru 6-19 tone, Trakker (dedicat misiunilor off-road) şi Stralis, ambele vehicule de peste 16 tone. În plus, marca Iveco Astra construieşte camioane de teren şi vehicule speciale. IVECO are aproape 21.000 de angajați la nivel global. Administrează fabrici de producție în şapte țări din Europa, Asia, Africa, Oceania şi America Latină, unde produce vehiculele cu cele mai avansate tehnologii. 4.200 de puncte de vânzare şi service funcționează în peste 160 de țări.

Publicitate

SCENARIU. SIMULARE CU ZECI DE CAMIOANE LA IEȘIREA MARII BRITANII DIN UE

Un exercițiu de testare a modului în care va fi perturbat traficul la frontiera Marii Britanii, în cazul unui Brexit fără accord, a fost descris ca fiind "prea puțin şi venit prea târziu" de transportatorii rutieri.

Un convoi de 89 de camioane a luat parte la două teste care au început de la aeroportul Manston, în apropiere de Ramsgate din Kent, pe un traseu de 20 de mile până la portul Dover. Departamentul pentru Transporturi a spus că lucrurile au mers bine şi că traficul nu a fost perturbat. Dar Asociația de Transport Rutier din Marea Britanie a spus că procesul de testare ar fi trebuit să înceapă câteva luni mai devreme. Directorul executiv Richard Burnett a declarat că procesul "nu poate copia realitatea a 4.000 de camioane care vor staționa la aeroportul Manston în cazul unui Brexit fără acord. "Este prea puțin. Prea târziu a venit această simulare. Acest proces ar fi trebuit să înceapă acum nouă luni", a adăugat el. Deputatul conservator pentru Dover, Charlie Elphicke, a pus la îndoială şi utilitatea testului. "Trebuie să ne amintim că 10.000 de camioane trec prin porturile Canalului în fiecare zi, astfel că un test cu mai puțin de 100 de camioane nu este nici măcar o picătură în ocean", a spus el. Şoferii care au participat la test au fost plătiți cu 550 de lire fiecare.

Scenariul groazei

Scenariul, tot mai probabil, al ieşirii Marii Britanii, din UE fără un acord înspăimântă şoferii şi transportatorii. O soluție propusă ar fi ca niciun camion care trece în Marea Britanie să nu fie verificat, după ieşirea Regatului Unit din Uniunea Europeană.

Un ministru conservator, citat de publicația Mirror, a devoalat faptul că marele plan pentru a evita întârzierile în livrarea mărfurilor şi a traficului intens în portul Dover după Brexit constă în faptul că niciun camion nu va mai fi verificat. Estimările sugerează că, în cazul în care un control asupra camionului va dura două minute, acest aspect va genera cozi lungi de 29 de mile. Ministrul britanic al Transporturilor a părut, într-un interviu, să admită că planul guvernului de a evita întârzierile şi blocajele camioanelor care intră în Marea Britanie, în perioada post-Brexit, este pur şi simplu acela de a nu le verifica. Chris Grayling a precizat: „Vom menține o zonă de liberă trecere la Dover şi nu vom impune verificări în port. Este absolut nerealist să facem acest lucru. Nu facem verificări nici acum, nu vom verifica în viitor în Dover".

Chris Grayling a continuat: "Vreau să fiu clar -în nicio circumstanță nu vom crea un hard-border în Dover, care să reclame verificarea fiecărui camion din portul Dover". Vicepereşedintele Parlamentului European, irlandezul Mairead McGuinness, a atras totuşi atenția: "Pentru că acum sunteți în Europa, nu vor fi controale, dar când părăsiți Europa e posibil să existe puncte de control".

29 martie este data la care Marea Britanie ar trebui să părăsească UE.

OFICIAL. UE IMPUNE REDUCEREA EMISIILOR DE CO2 CU 30% PENTRU CAMIOANE

Miniştrii mediului din Uniunea Europeană au convenit asupra unui standard mai strict de emisii pentru camioane.

Până în 2025, noile camioane şi autocare ar trebui să emită cu 15% mai puțin CO_2 decât în 2019, iar, până în 2030, procentul ar trebui să fie de 30%.
Cele 28 de state membre susțin, de asemenea, o clauză de revizuire, în 2022, care oferă posibilitatea de a introduce noi obiective pentru 2035 şi 2040.

Cu 54 de milioane de tone de CO_2 mai puțin

„Programul va economisi aproximativ 54 de milioane de tone de CO_2 între 2020 şi 2030. Aceasta echivalează cu emisiile totale de CO_2 anuale ale Suediei“, a spus ministrul Mediului din Austria, Elisabeth Köstinger, pe Twitter. Austria a deținut, anul trecut, Preşedinția UE.
Țări, cum ar fi Suedia, au solicitat o reducere mai mare, iar altele, cum ar fi Germania, care au un mare sector auto, s-au opus unor standarde prea stricte. Europa trebuie să reducă emisiile de gaz de seră cu cel puțin 40%, până în 2030, față de 1990 -o dispoziție prinsă în Acordul privind schimbările climatice de la Paris-, directivă la care trebuie să se subordoneze, de asemenea, transportul rutier. Vehiculele grele reprezintă 27% din emisiile de CO_2 generate de transportul rutier şi 6% din totalul emisiilor de CO_2 din UE.

Zeci de mii de locuri de muncă în joc

Asociația Europeană a Producătorilor de Automobile (ACEA) a făcut campanie pentru o reducere mult mai mică a procentului de emisii de carbon pentru vehiculele grele de transport rutier şi anume cu 7%, până în 2025, şi cu 16%, până în 2030.
Potrivit lui ACEA, posibilitățile de a electrifica în acest moment camioanele sunt mult mai puține decât în cazul autoturismelor şi acest lucru nu poate funcționa decât pe distanțe scurte în interiorul oraşelor, dar nu şi pentru transportul rutier pe distanță lungă. Există temeri că noile standarde privind emisiile de CO_2 vor costa zeci de mii de locuri de muncă.

UE reprezintă un exemplu

Este pentru prima dată când UE va stabili limite pentru emisiile de CO_2 pentru camioane, spre deosebire de țări precum Statele Unite, China, Japonia şi Canada, care nu au făcut acest lucru.
Negocierile vor începe la începutul anului viitor pentru a găsi un compromis cu Parlamentul European, care, mai ambițios, urmăreşte atingerea unui obiectiv de reducere a emisiilor de 35% până în 2030.

Publicitate

OFERTA INCLUDE

OK TRUCKS
PRE-OWNED VEHICLES CERTIFIED BY IVECO

- Garantie de 24 de luni pentru lantul cinematic si tehnologia SCR ONLY EURO 6.
- Optional pentru 49 Euro puteti alege si serviciul Mobility Care**.

PANTELIMON 0744.771.742
Str. Gara Pasărea nr. 5, Pantelimon, Ilfov 077145

ALBA IULIA 0742.349.028
Str.Izvorului nr. 4, Vintu de Jos, Alba 517875

BRASOV 0374.502.300
Bulevardul Griviței, nr. 1W, Bulevardul Griviței 1W, Braşov 507190

JILAVA 0214.571.235
Şos. Giurgiu-Jilava nr 3, Jilava, Ilfov 077120

ORADEA 0259.316.752
Şos. Borşului nr 77, Sântion Borş, Bihor 417078

FOCSANI 0237.261.111
Tişiţa-Mărăşeşti, DN2L, km 0+125, Vrancea 625206

*Oferta de leasing financiar pentru modelul AS440S46T/P Euro 6, Automat, cu km intre 180.000 si 350.000. Rata lunara in valoare de 657 EUR + TVA este calculata pentru un pret de achizitie de 39.990 EUR + TVA, dobanda 3,99% si se aplica pentru oferta de leasing financiar pe o durata de 60 luni si avans de 10%. Oferta de finantare este supusa unor conditii de aprobare. Garantia speciala IVECO este oferita in limita a 24 luni, cu posibilitate de prelungire pana la 36 luni. Vehiculul din imagine este cu titlu de prezentare.

**Serviciul Mobility Care acopera orice defectiune al carei cost de reparatie este de pana la 5000 de Euro si include asistenta rutiera si tractare.

VIDEO: VERSUS EP.05 - VIITORUL TRANSPORTULUI RUTIER ESTE CU SAU FĂRĂ ȘOFERI?

“Cum vedeți viitorul transportului rutier: cu şoferi sau fără ei, cu vehicule autonome?”, aceasta este întrebarea la care răspund cei patru transportatori în cel de-al cincilea episod al serialului VERSUS.

George Niță, director general Holleman, Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics, Marius Dan, acționar Licurici Impex şi South Line, şi Ionel Cipere, acționar Practicom, sunt protagoniştii celor 7 episoade ale celui mai nou show din transporturile rutiere româneşti.
VERSUS este un nou serial produs în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro şi Facebook.com/TIRMagazin. În fiecare dintre cele 7 episoade ale show-ului, patru patroni de firme de transport răspund la câte o întrebare lansată de jurnaliştii revistei TIR. Cele 7 întrebări sunt formulate după o minuțioasă analiză a celor mai importate subiecte de business, care îi frământă în prezent pe transportatorii români.

George Niță, director general Holleman: În domeniul nostru nu văd să existe vreo posibilitate să mergem fără şofer. Îi aşteptăm, în continuare, la serviciu.
Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics: Nu este chiar o variantă foarte apropiată în timp. Dar am fi foarte interesați să existe un grad de autonomie al camioanelor care să ne

permită să avem nevoie de mai puțină forță umană pe camioane. Este vorba şi de faptul că se acumulează foarte multă oboseală, este greu să îşi desfăşoare activitatea şi, atunci, vehiculele autonome nu ar mai avea această problemă, nici cu timpii de condus. Sunt mai multe probleme care s-ar rezolva prin acest lucru.

Marius Dan, acționar Licurici Impex şi South Line: Va fi o combinație între cele două metode. Combinația va avea proporții diferite. Deja, în lume sunt locații în care se lucrează fără şofer. Mă refer la ultima extensie a portului din Rotterdam, unde toate containerele sunt manipulate de vehicule fără şofer, comandate de un computer uriaş care gestionează câteva sute de astfel de maşini. Ei au eliminat cu totul factorul uman. Dar, asta se întâmplă într-o incintă închisă, care poate fi uşor de controlat şi unde nu există riscuri suplimentare. Pe şosea sau în traficul liber, probabil, că va exista o combinație, vor fi centre logistice sau hub-uri de unde vor pleca convoaie întregi de

camioane fără şofer, până în următorul hub, de unde vor fi preluate de şoferi şi se va face distribuția către locații. Eu aşa îmi imaginez că se va întâmpla. Probabil! Specialiştii ştiu mai bine lucrurile astea. Cu siguranță, acesta va fi un prim pas către autonomie.

Ionel Cipere, acționar Practicom: Depinde de care viitor vorbim: apropiat, depărtat. Vorbim de 5, 10, 20 de ani? Cu siguranță, vom avea nevoie foarte mulți ani de şoferi. Partea de „long distance", condusul pe autostradă, este situația în care s-ar putea cel mai uşor renunța la şofer. Dacă ne gândim la distribuția în oraşe, este mai greu. Viitorul nu este ceva care să ne sperie. Aici este o discuție. Vor mai apela cei care au nevoie de transport la firme de transport sau îşi vor lua singuri maşini?

VIDEO: VERSUS EP.04 - ÎŞI MERITĂ ŞOFERII PROFESIONIŞTI VENITURILE?

"Ce salarii le oferiți şoferilor şi celorlalți angajați din firmă şi cât de mult vă recuperați banii prin munca lor?", aceasta este o întrebare delicată la care răspund cei patru transportatori în cel de-al patrulea episod al serialului VERSUS.

Alina Anton-Pop, Direct Marketing & PR revista TIR: Ce salarii le oferiți şoferilor şi celorlalți angajați din firmă şi cât de mult vă recuperați banii prin munca lor?

George Niță, director general Holleman: Plătim şoferii la nivel european. Toată lumea ştie cum se plăteşte pe comunitate. Suntem acolo la 90-95%, numai că noi nu facem transport pe comunitate. Noi facem transport turretur. La fel şi colegii de la birou sunt plătiți la nivel foarte bun. Cum recuperăm banii?! Prin muncă, prin a ne găsi clientelă care plăteşte şi care ne respectă şi prin a găsi nişele care ni se potrivesc pentru a acoperi aceste cheltuieli. Mergem şi facem transport către Ucraina în condiții foarte proaste. Am început să mergem spre Norvegia, unde găsim posibilități mai bune de plată.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics: Şoferii au salarii substanțiale. Nu sunt aliniate la nivelul şoferilor care desfăşoară activitatea pe extern, din cauza supraimpozitării. Dar media salarială este undeva între 4.000 şi 5000 de lei net. Noi am dori să le oferim mai mult, dar din păcate nici clienții nu ne oferă tarife suficient de mari ca să ne putem permite să oferim salarii mai mari. Şi impozitele sunt foarte mari. Practic, avem mai multe impedimente. Recuperarea banilor este relativă. Există şi curse care se desfăşoară greoi şi pe care încercăm să le evităm, care sunt mai puțin rentabile. Şoferul trebuie plătit pentru zilele lucrate chiar dacă face mai puțini kilometri, chiar dacă stă la încărcare sau descărcare ore în şir. Noi trebuie să le achităm zilele lucrate şi este greu să îți desfăşori activitatea în aceste condiții.

Marius Dan, acționar Licurici Impex şi South Line: La prima întrebare răspunsul este foarte simplu. Nivelul salariilor pe care le oferim este undeva la mijlocul plajei salariale din domeniu, nu suntem nici cel mai bun angajator din punctul acesta de vedere, dar nici

cel din urmă. O diurnă la 65 de euro pe zi, pentru şoferi, iar pentru ceilalți angajați salariile sunt în funcție de zona în care lucrează. Avem salarii diferențiate în funcție de regiunea țării şi de capacitatea şi serviciile pe care le prestează. Nu ştiu sau nu cred că salariul este factorul cel mai important care să motiveze un angajat. Este adevărat că stă la bază, dar pe lângă salariu mai sunt şi alte condiții de lucru pe care trebuie să le oferi, astfel încât retenția lor să fie la un nivel cât mai mare. E vorba de condițiile de la locul de muncă, de vehiculul cu care circulă, de alte beneficii – concedii plătite, de eventualele asigurări de sănătate şi servicii adiacente. Referitor la a doua întrebare, răspunsul este greu de dat pentru că nu avem un sistem foarte bine pus la punct de evaluare a muncii fiecăruia. Dar, în mare, cam 70-75% din angajați merită salariile pe care le oferim. Există un procent de oameni care nu înțeleg eforturile pe care le face o firmă pentru a le asigura constant şi la timp banii şi atunci încearcă să tragă în piept colegii, firma, câştigând aceeaşi bani. Avem şoferi care, atunci când trebuie să aştepte undeva, preferă să facă asta, în loc să pună un pic de presiune pe beneficiarul respectiv. Dacă stă şi doarme în camion, poate e mai bine pentru el decât să descarce şi să plece din nou la drum. Astfel de oameni, pe măsură ce îi descoperim, uşor-uşor încercăm să îi conectăm şi, dacă nu reuşim, ne despărțim de ei.

Ionel Cipere, acționar Practicom: Încep cu partea a doua a întrebării. Descoperim de la an la an că recuperăm din ce în ce mai mult. Adică, oamenii sunt din ce în ce mai buni şi rezultatele confirmă ceea ce spun. Salariile sunt o componentă importantă. Toate studiile arată că salariile ocupă locul 5 pentru un salariat care să îți dea rezultate şi să vină să lucreze în companie. Mai sunt alte elemente care, împreună cu salariul, să creeze un climat în care un om să vină să lucreze relaxat, cu satisfacție profesională şi, nu în ultimul rând, pe bani.

VIDEO: VERSUS EP.03 - PORTRETUL ŞOFERULUI PROFESIONIST ROMÂN

"Ce părere aveți despre şoferii profesionişti din România?", aceasta este întrebarea la care răspund cei patru transportatori în cel de-al treilea episod al serialului VERSUS.

Alina Anton Pop, Director Marketing & PR Revista TIR: Ce părere aveți despre şoferii profesionişti din România?

George Niță, director general Holleman: Sunt şoferi şi şoferi. Sunt unii care au mai multă conştiință şi înțele-

gere şi ştiu ce trebuie să facă. Sunt alții pe care nu îi interesează decât banul, nu doresc să progreseze. Şoferul trebuie să înțeleagă că anumite chestiuni sunt „şofereşti" – gen verificarea presiunii în pneuri, verificarea lubrefierii automate sau mecanice după caz, verificarea trenului de rulare, a condițiilor de siguranță. Mulți dintre noii şoferi, care au devenit şoferi profesionişti ca să câştige pur şi simplu bani, nu dau atenție şi atunci depinde de conducerea fiecărei firme să accentueze educația şoferilor şi să semnaleze unde nu sunt lucrurile în regulă sau să nu facă compromisuri. Eu nu fac compromisuri, indiferent ce se întâmplă. Şoferul trebuie să fie şofer.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics: Pot vorbi de şoferii care desfăşoară activitatea pe intern. Din păcate, au la dispoziție o infrastructură foarte deficitară. Nu există parcări, infrastructură suficientă pentru a desfăşura activitatea în bune condiții. Din păcate au multe piedici în a-şi desfăşura corect activitatea. Nu îşi pot lua pauzele, după care vin autoritățile şi îi amendează pe ei sau pe noi că nu şi-au făcut pauzele. Pentru ei, e foarte greu să găsească parcări civilizate, păzite. Traficul este aglomerat, este greu să îşi desfăşoare activitatea. Nu este uşor să îşi ducă la bun sfârşit cursele. Există mulți clienți care țin camioanele la încărcare, la descărcare, stau ore în şir, pretind ca şoferul să asiste la încărcare, la descărcare, deşi stau în rampă zeci de ore şi îşi pierd programul de condus. Apoi, trebuie să ajungă la timp.

Marius Dan, acționar Licurici Impex şi South Line: Există idei preconcepute că şoferii ar fi o a treia categorie, idei pe care nu le accept şi nu le agreez. Inclusiv la noi în firmă, sunt şoferi cu studii superioare care preferă să fie şoferi pentru veniturile pe care le pot obține.
Există oameni buni şi oameni mai puțini buni, ca în orice domeniu. E o meserie dificilă, care îi solicită mult. Faptul că stau singuri în cabină şi nu dau satisfacție nimănui pentru ceea ce fac, şi aici mă refer inclusiv la familie, îi fac un pic să se creadă imuni sau greu de atins. Sunt oameni care îşi dezvoltă o personalitate foarte puternică în această perioadă şi cu care este destul de dificil de lucrat. Consider că marea majoritate a şoferilor au o calitate mult mai bună decât în urmă cu 7-10 ani. Poate datorită experienței căpătată în timp sau pentru că au lucrat afară, au văzut ce pretenții sunt, modul de lucru din Vest. Aceşti oameni, venind înapoi, au adus cu ei o nouă conştiință.

Ionel Cipere, acționar Practicom: Am o părere foarte bună despre şoferi. Sunt căutați de toți, de la români, la orice țară europeană. Categoric, mai e de lucrat o perioadă lungă, de fapt permanent, la selecție sau la formarea şoferilor de calitate.

VIDEO: VERSUS EP.02 - AUTORITĂȚILE ŞI TRANSPORTUL RUTIER

Cei patru transportatori răspund, în cel de-al doilea episod al serialului VERSUS, la întrebarea: Ce ar trebui să facă autoritățile din România şi nu fac pentru a stimula şi proteja afacerile din transportul rutier?

George Niță, director general Holleman: Cred că autoritățile din România sunt prea permisive. Noi întâlnim tot felul de situații în vestul Europei şi, cel

mai mult, în Germania. Suntem opriți pentru că nu ştim limba germană şi, în transporturile speciale, ni se cere să înlocuim şoferul. Pierdem timp, pierdem bani, primim amedă! Asta ni s-a întâmplat, anul acesta, de cel puțin 12 ori. Ar trebui să aplicăm acelaşi tratament şoferilor străini: să ştie şi ei limba română, să citească autorizațiile. Şi, în general, am observat că sunt, în alte țări, bariere netarifare de îngreunare a accesului transportatorilor români la piața respectivă. Ce pot face autoritățile?! Nu cred că prea mult. Să facă controale adecvate.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics: Una dintre măsurile pe care statul român ar trebui să le ia ar fi leagată de renunțarea la impozitarea diferențiată a diurnei pe intern versus diurna pe internațional. Pe intern, este deductibilă 42,5 ron diurna, iar, pe extern, 87 euro, un ecart fantastic între cele două diurne. Ele ar trebui egalizate, pentru a nu se produce o diferențiere care nu se justifică între cele două activități. Nu este normal să existe acest lucru. Altă măsură ar fi legată de şcolile de şoferi. Statul ar putea accesa fonduri europene şi să şcolarizeze şoferi, în special din mediu rural, care pot desfăşura activitatea de transport rutier intern şi internațional.

Marius Dan, acționar Licurici Impex şi South Line: Sunt câteva măsuri care trebuie luate în sprijinul transportatorilor şi cea mai rapidă ar fi eliminarea accizei pe motorină, care ne încarcă costurile de producție. Dar aici comentariile pot fi mult mai lungi şi laborioase. O altă măsură pe care autoritățile ar putea-o lua imediat ar fi să scadă puțin presiunea pe companiile private şi pe firmele mici, în special. Şi aici mă refer la controalele abuzive, care se fac atât în trafic cât şi la sediul firmelor, la amenzile care la noi nu au rolul de a preveni abateri, ci de a aduce bani la buget. Pe termen mediu şi lung, ar fi realizarea infrastructurii rutiere, de care avem nevoie ca de aer. Pentru toată lumea este o piedică, vitezele şi condițiile de deplasare sunt extrem de grele şi dificil de parcurs distanțele din România în aceste condiții.

Ionel Cipere, acționar Practicom: Primul lucru, în opinia mea, ar fi să nu încurce. Când discutăm de ce s-ar putea face, discutăm de foarte multe. Noi, Practicom, avem o gamă largă de servicii din domeniul transporturilor, de la distribuția în oraşe, la nivel național, de lungă distanță, cum se spune în domeniul nostru „pe comunitate".
Fiecare are particularitățile lui. Spre

exemplu, ne pare firesc, la partea de transport „pe comunitate”, să putem face inspecțiile tehnice acolo. Nu să trebuiască să venim în România, o dată pe an, pentru o verificare şi, până la urmă, pentru o ştampilă. În ceea ce priveşte transportul în oraşe, ar trebui o bună colaborare cu primăriile, pentru că ne lovim de aspecte care se bat cap în cap, ceea ce face imposibilă aprovizionarea unui magazin.

VERSUS EP.01 - CRIZA ŞOFERILOR PROFESIONIŞTI

“Cum credeți că poate fi rezolvată problema lipsei de şoferi profesionişti?”, aceasta este întrebarea pe care le-a adresat-o celor patru transportatori **Alina Anton-Pop, director Marketing & PR al revistei TIR**.

George Niță, director general Holleman: Eu cred că nu avem o lipsă de şoferi profesionişti. Cred că, pe cap de locuitor, avem mulți şoferi profesionişti. Şoferii profesionişti sunt plecați în alte state din Occident să lucreze şi depinde de noi cum îi atragem. Trebuie să înțelegem că există o medie a salarizării la nivel european la care trebuie să ajungem sau să ajungem să fim peste. Dar mai sunt şi alte elemente prin care să îi atragem, nu doar cu bani. Dar, criza nu există, fiecare trebuie să îşi găsească nişa, trebuie să facă profit, să acopere şi veniturile pe care le cer şoferii.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics: Una dintre variantele pe care le sugerăm este aceea de a aduce şoferi extracomunitari. Întrucât piața permite creşterea şi dezvoltarea domeniului, considerăm că este foarte important să fie admişi şi cei din zonele extracomunitare pentru a suplini acest deficit de forță de muncă.

Marius Dan, acționar Licurici Impex şi South Line: Din păcate, nu există o singură soluție la o astfel de problemă. Cu siguranță, piața va rezolva de la sine problema în modul în care şi patronii vor înțelege că trebuie să acorde salarii mai mari şoferilor, iar şoferii vor accepta un nivel salarial care să reflecte munca lor. Şi aici mă refer la un singur lucru. Pretențiile actuale ale şoferilor sunt să primească salarii ca în Vest, în condițiile în care vor să muncească ca în Est. Ceea ce este extrem de greu de rezolvat. Chiar dacă ai fi dispus să accepți un salariu de 2600-2700 de euro net, categoric acel şofer va trebui să presteze un serviciu echivalent cu cel din Germania. Asta înseamnă că va trebui să lucreze permanent tot anul având doar concediu legal, exact ca în Germania. Este dificil să oferim astfel de sume unor oameni care doresc ca la şase săptămâni să se întoarcă acasă, pentru una sau două săptămâni şi să fie plătiți în continuare în aceleaşi condiții.

Ionel Cipere, acționar Practicom: Prima dată ar trebui să vedem dacă există o lipsă. Dacă citim statisticile de la ARR avem 127 de mii de licențe de transport şi 340 de mii de atestate profesionale. Dacă vorbim din perspectiva acestei cifre, nu putem discuta de o lipsă de şoferi. Putem discuta, în mod particular, despre fiecare companie cum reuşeşte să atragă şoferii de care are nevoie. Cea mai bună soluție este a avea un department de HR profesionist. Nu mai merge ca acum 20 de ani, când chemam şoferul, îi dădeam cheile şi îi spuneam să pornească la drum. E nevoie de profesionalismul oamenilor din HR.

VIDEO: VERSUS EP.01 BONUS - UN ŞOFER PROFESIONIST VORBEŞTE DESPRE CRIZA ŞOFERILOR

Constantin Daniel Cimpoeru, un şofer profesionist care lucrează în Germania, a dorit să exprime un punct de vedere după ce a urmărit episodul 01 al serialului VERSUS.

Într-un videoclip filmat în cabina camionului pe care îl conduce, el analizează punct cu punct, din perspectiva angajaților, soluțiile pe care le-au exprimat, în legătură cu rezolvarea crizei şoferilor profesionişti, George Niță, director general Holleman, Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics, Marius Dan, acționar Licurici Impex şi South Line, şi Ionel Cipere, acționar Practicom. “Vreau să îi răspund domnului Marius Dan, acționar Licurici Impex şi South Line care a avut o intervenție în filmul „Versus” realizat de publicația TIR. El face, cu tot respectul, o mare greşeală. Din interviul acordat, eu am tras concluzia că nu prea ştie despre ce e vorba. Încercați să manipulați şoferii sau mințile lor cu texte precum: nu putem oferi salariu de 2.600 de euro net. Spuneți că dacă vom oferi salarii ca în Germania, şoferii vor trebui să muncească tot anul. Spuneți că dacă veți plăti şoferul ca în Germania, şoferul nu va mai avea concediu legal decât o dată pe an. Ziceți că şoferii cer salarii ca în Vest dar vor să lucreze ca în Est. Ați mai făcut o ultimă remarcă şi ați zis „salarii”, apoi ați corectat spunând „venituri”. Să luăm pe rând. Eu sunt şofer român profesionist în Germania. Ați spus că în străinătate lucrăm tot anul. Corect. Dar noi avem domiciliul aici unde lucrăm, şi nu în țară. Din ceea ce spuneți, am înțeles că vă doriți şoferi pe care să îi plătiți cu 2.600 de euro net, dar să lucrați cu ei tot în stil comunitar. Deci, nu pe național. Noi, şoferii stabiliți în țări străine, avem chirii de plătit, familii, aici avem rezidența, domiciliul. Aşa cum, dacă aş lucra în România, m-aş întoarce în fiecare seară sau o dată la două seri acasă. Asta aş vrea: să pot sta la mine în țară, nu să fiu plecat să fac comunitate cu lunile.
Spuneți că vrem salarii ca în Vest, dar că vrem să muncim ca în Est. Cum se lucrează în Est, că nu înțeleg această frază?! Cum pot să o înțeleg – că în blocul comunist se lucrează cu magneți, telecomenzi, cu stația în brațe. Cum de lucrează în Est? Vă spun eu cum: cu salariu minim pe economie, fără plata sporurilor legale şi fără respect de ambele părți. Şoferul e plătit cu salariu minim şi diurnă. Spuneți că şoferul, după şase săptămâni, vrea să stea la domiciliu o săptămână sau două dar şi să fie la fel plătit. Nu înțelegeți de ce vor oamenii să se întoarcă

acasă lângă familie după ce au fost şase săptămâni detaşaţi? Păi, nu s-au căsătorit cu camionul. Au familie şi copii.
De ce vrea omul să stea acasă? Pentru că e dreptul şi e timpul lui de recuperare pentru perioada de detaşare. Nu induceți lumea în eroare, mai ales ieşind public. Mai spunea cineva că se gândeşte la forța de muncă din afara țării. Aduceți-o! Dacă aşa credeți că se rezolvă lucrurile.
Mi-au plăcut domnul George Niță, director general Holleman şi domnul Ionel Cipere, acționar Practicom. Sunt 340 de mii de şoferi. Foarte mulți. Licențe sunt 120 de mii de transport. Nu există o criză de şoferi, ci de plată a drepturilor salariale corect plătite. Patronii români asta ştiu: să se plângă că nu sunt şoferi, că i-a luat Vestul. Nu e aşa. Au plecat de bună voie pentru că nu plătiți cu salarii cu toate drepturile, ci doar salariu minim pe economie şi o jonglați din diurnă, care este cheltuiala zilnică a şoferului cu mâncarea, de exemplu. O mare parte dintre voi nu sunteți capabili să dați act adițional cu diurna, pe care o negociați la angajare pe motiv că se poate impozita, că trebuie plătite taxe. Nu există aşa ceva. Chiar dacă s-ar plăti taxe, e dreptul angajatului să decidă dacă va plăti sau nu taxele. Zicea domnul Ionel Cipere, acționar Practicom că nu mai suntem cu 20 de ani în urmă când îi dădea cheia şoferului şi el pleca în cursă. Dar, din păcate, tot aşa se întâmplă. Să semnăm repede, să nu fie atent şoferul la ce semnează, ia actele şi du-te că restul ți le trimit eu pe drum. La care companie nu se întâmplă aşa, tot respectul meu!
Spuneți că nu puteți oferi salariu de 2600 de euro pe lună, dar eu, Cimpoeru Daniel, vă spun că şoferul român, care e şi naționalist, nu vrea să plece de nebun din țara lui. Toți care suntem plecați avem inima frântă, pentru că în țara noastră nu avem înțelegere, nu găsim veniturile alea care să ne confere un trai decent, siguranța zilei de mâine.
Ați putea lua modelul gândirii domnilor de la Holeman şi Practicom care au expus bine problema. Şi-au dat seama că este o problemă de resurse umane. Oameni profesionişti care să aibă grijă de profesionişti, care să le înțeleagă nevoile, care să îi testeze la angajare. Trebuie să vezi dacă e sau nu profesionist, dacă ştie regulamentul, dacă are orientare pe traseu. E mai uşor să ne văităm şi să aducem şoferi din alte țări.
Eu m-aş întoarce şi sunt convins că mulți s-ar întoarce şi pe 2000 de euro salariu. Să lucrăm pe național, chiar dacă sunt curse tur-retur mai lungi de o săptămână. Ați zis că în Germania lucrăm tot anul, dar seară de seară poți ajunge acasă. Şi în Germania poți ajunge doar la final de săptămână, în funcție de firma la care lucrezi. Dar lumea e happy. E un serviciu normal, concediul e plătit. Nu îi pui perioada de recuperare drept concediu. Mare mi-a fost mirarea că cei doi oameni ştiau despre ce e vorba: nu e o criză a şoferilor, ci de abordare, de cum percepem, de cum interacționăm cu şoferul, cum îi înțelegem nevoile. De multe ori nu un venit exorbitant conteză pentru un şofer. Unii ar accepta un venit mai mic decât pe comunitate dar să fie acasă cu familia.”, afirmă Constantin Daniel Cimpoeru.

VIDEO: VERSUS EP.01 - BONUS 02 - MARIUS DAN CONTRAATACĂ

După ce l-a ascultat cu mare atenție pe şoferul profesionist Constantin Daniel Cimpoeru, Marius Dan, acționar Licurici Impex şi South Line, a decis să îi răspundă. În acelaşi fel, de la volanul unui camion!
“Am stat un pic pe gânduri dacă e bine să vă răspund sau nu, dumneavoastră, domnule conducător auto profesionist. Dar, nu vreau să intru într-o polemică cu dumneavoastră, ci doar să vă provoc la un exercițiu de imaginație. După cum vedeți, ceea ce faceți dumneavoastră, fac şi eu. Cu siguranță, fac cel puțin la fel de profi, ca şi dumneavoastră, această meserie de conducător auto.
Însă, între noi doi există nişte diferențe. În primul rând, o diferență de vârstă. Şi spun asta în condițiile în care am cel puțin 20 de ani de muncă în plus față de dumneavoastră şi în condițiile în care am reuşit, până acum, să înființez o companie la care lucrează peste 300 de angajați, din care peste 60 în domeniul transportului de marfă. Dacă vorbim de conducători auto, mă mândresc foarte mult că am printre cei mai buni şoferi din România în această companie. Colegi de-ai noştri au luat locul trei la Consursul Scania, concurs profesional, locul doi la Volvo şi locul unu la Mercedes, oameni cu care ne mândrim. Avem şoferi cu studii superioare. Avem oameni serioşi, care merită tot respectul nostru. Dar avem şi mercenari. Eu aşa prefer să împart şoferii, în două mari categorii: oameni serioşi şi oameni care te vând pentru 50 de euro. Care au venit pentru 50 de euro în plus şi vor pleca la primii 50 de euro în plus primiți din altă parte. Sunt suficient de mulți. Avem şi începători, oameni pe care i-am format de la zero. Şi aici, la fel, s-a respectat principiul. Cei serioşi au rămas la noi, iar mercenarii, după şase luni, cu o carte de vizită subțire, au plecat mai departe spunând că sunt şoferi profesionişti şi au lucrat la Licurici.
În acest condiții, provocarea mea e următoarea. Încercați să vă puneți şi în pielea celor care oferă salarii, diurne, venituri pe care le primiți şi în Germania sub aceeaşi formă de salariu şi diurnă, dar numai la noi se vede asta. Încercați, pentru o clipă, să vă imaginați că sunteți proprietarul unui număr de camioane, că trebuie să angajați un număr de şoferi, să faceți „comunitate” cu ei, pentru că este o piață liberă şi deschisă, şi pentru voi ca angajați dar şi pentru companii. Putem lucra oriunde în Europa. Să continuăm exercițiul. Aveți câteva camioane, trebuie să angajați şoferi, a căror pretenție este să muncească maxim opt luni pe an din cele 12, pentru că, o dată la şase săptămâni sau la două luni, vor să vină acasă pentru odihnă, recuperare, cum vreți să îi spuneți dumneavostră. Dar, totuşi, vor salarii ca cel pe care îl primiți dumneavostră în Germania, pentru un an întreg de muncă, cu o singură lună de concediu. Puneți-vă în situația asta, dacă credeți că puteți face un asemenea efort financiar, credeți-mă că vin, oricând, să mă învățați cum ați făcut. Vă mulțumesc mult şi vă urez drumuri bune şi success.”, spune în videoclip Marius Dan, acționar Licurici Impex şi South Line.

UNTRR: INTERVENȚIE PENTRU PROMULGAREA LEGII PENTRU ADERAREA ROMÂNIEI LA PROTOCOLUL ADIȚIONAL E-CMR

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) i-a solicitat preşedintelui României, Klaus Iohannis, să promulge în cel mai scurt timp Legea pentru aderarea României la Protocolul adițional privind scrisoarea electronică de însoțire (e-CMR).

România a aderat la Convenția referitoare la contractul de transport rutier internațional de mărfuri pe şosele (CMR) prin Decretul nr. 451 din 1972. În prezent, Convenția CMR este ratificată de 55 de țări, iar, în luna mai 2008, a fost deschis spre semnare Protocolul Adițional la Contractul pentru Transportul Internațional de Mărfuri pe Şosele, care prevede utilizarea CMR electronic (e-CMR) şi a fost semnat de 8 țări: Belgia, Elveția, Finlanda, Letonia, Lituania, Olanda, Norvegia şi Suedia.

Intrat în vigoare în 2011, protocolul e-CMR a fost ratificat până în prezent de 17 țări: Bulgaria, Republica Cehă, Danemarca, Estonia, Franța, Iran, Letonia, Lituania, Luxembourg, Olanda, Moldova, Rusia, Slovacia, Slovenia, Spania, Elveția şi Turcia, iar Germania va adopta Protocolul adițional e-CMR în 2019.

Convenția Națiunilor Unite asupra Contractului de Transport Internațional de Mărfuri pe şosele (CMR) reglementează contractul de transport de mărfuri pe şosele, cu titlu oneros, care se efectuează cu vehicule, când locul primirii mărfii şi locul prevăzut pentru eliberare, aşa cum sunt indicate în contract, sunt situate în două țări diferite, dintre care cel puțin una este țară contractantă, independent de domiciliul şi de naționalitatea participanților la contract.

După aprobarea de către Camera Deputaților, în data de 10 decembrie 2018, Senatul României a adoptat Legea pentru aderarea României la Protocolul adițional privind scrisoarea electronică de însoțire, e-CMR (Legea 654/2018), aceasta fiind transmisă spre promulgare Preşedintelui României.

UNTRR consideră că e-CMR va contribui la digitalizarea documentelor aferente transportului de mărfuri, fiind un instrument de sprijinire a creşterii eficienței lanțurilor de logistică, dar şi a monitorizării uşoare a fluxurilor de mărfuri, în special cele purtătoare de accize sau cu risc sporit de fraudă.

Până la închiderea ediției, preşedintele Iohannis nu a dat curs cererii UNTRR.

UNTRR ANUNȚĂ PROTESTE DACĂ NU SE RESTITUIE SUPRAACIZA LA MOTORINĂ

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) a anunțat că solicită Guvernului, Ministerului Finanțelor Publice şi Ministerului Transporturilor respectarea OUG privind condițiile, procedura şi termenele de restituire a unei părți din supraacciza la motorină, în caz contrar transportatorii rutieri români urmând să declanşeze proteste în linie cu cele din Bulgaria şi Franța.

UNTRR atrage atenția că firmele de transport rutier din România stau cu dosarele depuse pentru restituirea supraaccizei, însă blocajul instituțional nu permite realizarea de plăți către transportatorii rutieri.

”Potrivit legislației, administratorul schemei trebuie să soluționeze cererile de restituire în termen de maximum 35 de zile lucrătoare de la data depunerii cererii. Administratorul schemei emite decizii de aprobare a cererii de restituire a accizei în limita plafoanelor trimestriale comunicate de Ministerul Finanțelor Publice. Plata se efectuează în lei, în termen de maximum 30 de zile lucrătoare de la data înregistrării la Registratura generală a Ministerului Finanțelor Publice a deciziei”, se arată în comunicat.

Trecutul nu este încurajator

Patronatul avertizează că handicapul competitiv creat transportatorilor români de instituțiile guvernamentale, prin blocarea schemei de rambursare a supraaccizei, creează în aceeaşi măsură un avantaj major pentru ceilalți transportatori din regiune, cu grave repercusiuni pentru exportul de servicii românesc.

UNTRR atrage atenția că situația gravă devine similară cu perioada 2014-2016 când, pentru 3 ani consecutivi, statul român nu a fost capabil să restituie către transportatori sumele bugetate la început de an pentru restituirea supraaccizei colectate şi cuvenite legal.

Astfel, în 2014 s-a restituit numai 0,45% din bugetul estimat, în 2015 numai 2,478%, iar în 2016 până în limita de 14,45%, potrivit UNTRR.

”În prezent, transportatorii români au cel mai ridicat cost al motorinei față de țările din jur, de 1,06 euro/litru fără TVA. Transportatorii români sunt puternic dezavantajați în competiția cu ceilalți transportatori, în special est-europeni, din cauza blocajului returnării supraaccizei prin încălcarea legislației adoptate chiar de guvernul actual”, se arată în comunicat.

UNTRR avertizează că Ministerul Finanțelor a colectat în 2018 din accize cu 1,2 miliarde de lei sub ținta propusă la începutul anului, generat de faptul că 70% din alimentările transportatorilor rutieri internaționali (români şi străini) de pe teritoriul României au migrat în afara țării după introducerea supraaccizei.

”UNTRR solicită Guvernului, Ministerului Finanțelor Publice şi Ministerului Transporturilor măsuri urgente pentru ca schema de rambursare a supraacizei să devină operațională, iar dacă această facilitate se dovedeşte încă o dată nefuncțională, să fie eliminată începând cu 1 ianuarie 2019 supraacciza la carburanți”, se arată în comunicat.

Prima supraaciză nu s-a dus în autostrăzi

România are o istorie recentă care se leagă de aceste supraacize. În 2014, fostul premier Victor Ponta a introdus o supraaciză de 7 eurocenți în prețul combustibilului. Banii au fost cheltuiți ne-

transparent şi nu s-au văzut în construcția de drumuri. Statul a colectat într-un an 2,84 miliarde de lei (638 de milioane de euro) din acciza suplimentară de 7 eurocenți la carburanți, introdusă de Guvern la 1 aprilie 2014, însă nu a construit din aceşti bani niciun kilometru de autostradă, deşi scopul declarat al acestei noi taxe era dezvoltarea infrastructurii. Potrivit Companiei Naționale de Autostrăzi şi Drumuri Naționale din România (actuala CNAIR), standardul de cost pentru o autostradă de munte este de 6 milioane de euro pe kilometru, iar de câmpie – de 3,8 milioane de euro, plus alte cheltuieli aferente. Astfel, din banii colectați într-un an din acciza suplimentară, statul ar fi putut construi peste 100 de kilometri de autostradă prin munte sau aproape 170 de kilometri la şes. Ponta avea să recunoască faptul că: „nu a fost un proiect bun, pentru că nu am reuşit să deblocăm procedurile şi să investim efectiv banii. Ne-a ajutat însă la un spațiu fiscal. Ca să poți începe o procedură, trebuia să arăți că ai banii, altfel Comisia Europeană şi FMI spuneau foarte clar nu“.

Şase luni de fericire

La 31 decembrie 2016, supraaciza a fost scoasă de noul guvern tot PSD. Dar, vestea bună pentru şoferi nu a ținut decât jumătate de an. Proiectul de reintroducere a supraacizei a fost făcut public la începutul lunii august, iar Guvernul a decis, în 30 august, creşterea în două etape a accizelor la carburanți, mai întâi în 15 septembrie şi apoi în 1 octombrie. Practic, Guvernul reintroducea acciza suplimentară de 7 eurocenți pe litru, care a fost în vigoare din aprilie 2014 până în decembrie 2016.

Un memorandum care nu se respectă

În iunie 2018, Guvernul a aprobat un memorandum prin care le va acorda transportatorilor rutieri de mărfuri şi persoane un ajutor de stat constând în returnarea unei părți din acciza la carburanți, arată un comunicat al Ministerului Finanțelor. Proiectul de Memorandum se referă la instituirea unei scheme de ajutor de stat care prevede sprijinirea operatorilor economici care efectuează transport rutier de mărfuri în cont propriu sau pentru alte persoane, precum şi transport de persoane, regulat sau ocazional, exclusiv transportul public local de persoane.

„Prin schema de ajutor de stat se restituie sumele reprezentând diferența dintre nivelul standard al accizelor şi nivelul accizelor diferențiat pentru motorina utilizată drept combustibil pentru motor, de la bugetul de stat, în baza unor decizii de aprobare a cererii de restituire a accizei. Bugetul total maxim estimat al schemei este de 60 milioane lei, cu posibilitatea suplimentării. Numărul total estimat de beneficiari pe întreaga durată de valabilitate a schemei de ajutor de stat este de 1.500”, mai arăta comunicatul.

Cum Memorandumul nu a fost respectat de guvern, UNTRR amenință că, în condițiile în care guvernul nu respectă condițiile, procedura şi termenele de restituire a unei părți din supraacciza la motorină, transportatorii rutieri români urmând să declanşeze proteste în linie cu cele din Bulgaria şi Franța.

Ce s-a întâmplat în Franța

Timp de peste o săptămână, în a doua jumătate a lunii noiembrie, protestatari îmbrăcați în veste reflectorizante, pe care toți şoferii francezi trebuie să le aibă în vehiculele lor, au blocat autostrăzi din întreaga țară, obstrucționând accesul la depozite de carburanți, centre comerciale şi unele fabrici.

Manifestanții protestează față de scumpirea prețurilor carburanților după ce preşedintele francez Emmanuel Macron a introdus taxe mai mari la combustibil.

Protestele au culminat, în ultima sâmbătă a lunii, atunci când 100.000 de persoane au protestat în 1.600 de locații din Franța, a transmis Ministerul de Interne din Franța. În Paris, 8.000 de persoane s-au alăturat manifestației, din care cel puțin 19 au fost rănite şi alte 40 au fost arestate.

Cu toate acestea, preşedintele a anunțat că nu renunță. El a spus că înțelege furia resimțită de cetățenii francezi din cauza creşterii prețului la combustibil, dar a insistat că nu va ceda presiunii exercitate de „huligani” pentru a-şi schimba punctul de vedere, relatează Reuters.

În încercarea de a-şi manifesta empatia față de dezacordul cetățenilor, Macron a declarat că Administrația sa trebuie să fie „deşteaptă” în adoptarea politicilor pentru a evita „o Franța cu două viteze”, în care locuitorii din afara marilor oraşe sunt lăsați în urmă.

„Nu putem repeta acelaşi slogan: «taxe mai mici şi construirea de mai multe creşe, şcoli»”, a adăugat Emmanuel Macron.

În decembrie, cel puțin 133 de persoane, inclusiv 23 de agenți ai forțelor de ordine, au fost rănite şi 412 persoane au fost reținute în centrul Parisului. Autoritățile au anunțat că peste 100.000 de persoane au protestat în oraşele Paris, Bordeaux, Brest, Toulouse, Montpellier, Lille şi Marsilia față de prețurile mari la carburanți şi față de scăderea nivelului de trai.

UNTRR A PROTESTAT ÎMPOTRIVA DISCRIMINĂRII TRANSPORTATORILOR ROMÂNI

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) a organizat, în data pe 11 ianuarie 2019, un protest în fața Reprezentanței Comisiei Europene de la Bucureşti, cu ocazia vizitei Preşedintelui Comisiei Europene, Jean-Claude Junker, şi a Colegiului Comisarilor care au participat la Ceremonia oficială de lansare a Preşedinției României la Consiliul Uniunii Europene.

Secretarul General al UNTRR, Radu Dinescu a oferit, cu acest prilej, un interviu pentru Revista TIR.

Revista TIR: Care au fost motivele pentru care UNTRR a organizat un protest în fața Reprezentanței Comisiei Europene de la Bucureşti?

Radu Dinescu: Protestul pe care îl organizăm este unul simbolic, împotriva ipocriziei Comisie Europene şi a Consiliului Europei care, prin măsurile propuse pentru „îmbunătățirea" transportului rutier la nivel european, crează un cadru în care se legalizează excluderea transportatorilor din Est şi din România de pe piața de transport de mărfuri din Vestul Europei. Am venit să depunem o scrisoare deschisă către preşedintele Comisiei Europene. De ce azi? Pentru că astăzi, la Bucureşti, se află Colegiul Comisarilor Europeni, cu ocazia preluării de către România a preşedinției Consiliului Europei. Reprezentanța Comisiei Europene în România este simbolul autorității europene la Bucureşti .

Revista TIR: Care sunt principalele nemulțumiri ale transportatorilor?

Radu Dinescu: Principala nemulțumire este că măsurile din Pachetul Mobilitate vor genera creşterea costurilor de operare ale transportatorilor din Est, care nu pot încasa acelaşi tarif ca şi colegii din Europa de Vest, dar vor avea aceleaşi costuri. În plus, pentru a opera în Europa de Vest, trebuie să îndeplineşti nişte cerințe pe care transportatorii din Europa de vest le pot îndeplini cu uşurință, fiind acasă la ei. De exemplu, dacă vrei să nu plăteşti şoferul cu salariul minim din țările respective, trebuie să aduci camionul acasă, lucru imposibil. Dacă îl plăteşti cu salariul minim din țările respective, nu vei mai plăti doar salariul din Franța sau Germania, plus taxele şi impozitele din România. Va trebui să plătim taxele şi impozitele pe teritoriul țării în care aceşti conducători auto îşi desfăşoară cel mai mult activitatea de transport. Asta, co-

roborat cu diferența uriașă a tarifului de transport: românii încasează un euro pe kilometru, colegii din Germania, un euro şi jumătate pentru transportul în Europa de Vest. Toate aceste lucruri vor duce la o migrare a companiilor de transport cu capital românesc şi a subsidiarelor multinaționalelor care sunt în România şi în Europa de Est, în Europa de Vest. Practic, aceste companii se vor stabili acolo.
Vor avea aceleaşi costuri de operare ca şi cum ar fi aici, dar nu vor mai trebui să aducă camionul acasă. Pauza de 45 de ore se va face lejer, camionul poate fi dat unui alt conducător auto din firmă, iar şoferul poate rămâne în locația unde are chirie sau unde a fost cazat împreună cu familia. Membrii familiei vor lucra, furnizând servicii în țările cu o populație îmbătrânită, ca Germania şi Franța.
Vom asista la o migrație a celor mai bune companii de transport, care, deja, lucrează cu clienți din Europa de Vest, a unei părți din cel mai dinamic sector din România. BNR spune că transporturile rutiere au contribuit cu 5 miliarde la exporturile de servicii în 2017. Practic, statele din Europa de Vest au o strategie fantastică, prin care vor lua cea mai bună activitate economică din România şi personal calificat, cu costuri zero.

Măsuri protecționiste

Protestul a avut ca scop conştientizarea factorilor politici decidenți de la Bucureşti şi Bruxelles privitor la pericolul pe care îl reprezintă adoptarea acestui nou pachet de reglementări, care va închide piața transporturilor vest europeană pentru transportatorii rutieri din Est, prin măsuri vădit protecționiste, inadmisibile într-o piață liberă cum se autocaracterizează Uniunea Europeană.
După aprobarea poziției Parlamentului European, Pachetul Mobilitate 1 va intra în procedura de trialog pentru armonizarea pozițiilor celor 3 instituții europene - Parlamentul European, Comisia Europeană şi Consiliul de Transport UE în vederea aprobării textului final.
Pachetul Mobilitate 1 a fost publicat de Comisia Europeană la 31 mai 2017 şi cuprinde propuneri de modificare a legislației europene în domeniul transporturilor rutiere, precum: propunerea de Lege specială pentru aplicarea Directivei detaşării nr. 71/1996 la transporturile rutiere; propunerea de revizuire a Regulamentului 561/2006 privind timpii de conducere şi de odihnă ai şoferilor profesionişti; propunerea de modificare a Regulamentului nr.1071/2009 privind accesul la profesie şi a Regulamentului 1072/2009 privind accesul la piața de transport rutier de marfă, arată UNTRR.

NOUA ZEELANDĂ A CÂȘTIGAT FINALA SCANIA TOP TEAM

Din cei 8.000 de tehnicieni de service şi experți în piese de schimb din 70 de țări, echipa din Noua Zeelandă a terminat pe primul loc şi a primit premiul de 50.000 euro. În total, douăsprezece echipe de service s-au calificat prin intermediul unor finale regionale şi naționale pentru Top Team World Final la sediul central al companiei Scania din Södertälje, Suedia.

Scania Top Team din acest an este al zecelea eveniment internațional de la începutul manifestației, care datează din 1989. Acesta s-a transformat dintr-un eveniment național de formare într-un program de formare la nivel mondial, cu accent pe abilitățile practice şi teoretice. Finaliştii în competiția din 2018 au fost Argentina, Austria, Brazilia, China, Finlanda, Italia, Noua Zeelandă, Polonia, Elveția, Taiwan, Olanda şi Emiratele Arabe Unite, iar Noua Zeelandă a câştigat victoria. Locul doi a fost ocupat de Elveția, urmată de Austria.

Mathias Carlbaum, Vicepreşedinte Executiv, Operațiuni Comerciale la Scania: "Echipele noastre de servis joacă un rol semnificativ pentru succesul Scania. Dedicarea, cunoştințele şi eficiența lor contribuie în cea mai mare măsură la crearea de valoare adăugată pentru clienții noştri, asigurându-ne că vehiculele clienților noştri se întorc rapid pe drum în mod sigur şi eficient ".

În Suedia, precum şi la nivel global există un deficit de tehnicieni de service. Numai Scania are nevoie anual să recruteze peste 1000 de tehnicieni în întreaga lume.

SCANIA LIVREAZĂ 741 DE AUTOBUZE PE GAZ CĂTRE MUNICIPALITATEA ORAȘULUI BOGOTA

În noiembrie, compania TransMilenio din Bogota a selectat Scania pentru a-i livra 481 autobuze Euro 6 - cele mai curate şi mai silențioase autobuze de pe piață.

În continuarea reînnoirii sistemului Bus Rapid Transit al oraşului, Scania a fost acum selectată pentru a furniza încă 260 autobuze pe gaz, ceea ce a dus la un total de 741 autobuze. Scania va furniza, astfel, majoritatea autobuzelor pentru programul de reînnoire a parcului auto.

Bogota înlocuieşte autobuzele anterioare Euro 2 şi Euro 3 cu cele mai recente tehnologii de transport cu emisii reduse. Autobuzul Scania Euro 6 pe gaz reprezintă un salt uriaş în tehnologia mai curată, în comparație cu autobuzele de generație mai veche, dar şi în raport cu cele care sunt echipate cu standard de poluare Euro 5. În operațiunile cu noile autobuze pe gaz Scania, emisiile de carbon vor fi cu până la 20% mai mici, în timp ce emisiile de pulberi în suspensie vor fi de două, până la trei ori mai mici. Emisiile de oxid de azot sunt de patru, până la cinci ori mai mici decât la autobuzele Euro 5.

Rețeaua de autobuze, inițial înființată la începutul anilor '90, cuprinde 12 linii care se întind pe 112 kilometri, cu 1,7 milioane de călători în fiecare zi. Cea mai recentă licitație publică s-a concentrat pe linia Americas BRT, de 18 stații, care va fi operată de către Masivo Bogota. Acestea vor intra în funcțiune în a doua jumătate a anului 2019 şi în prima jumătate a anului 2020.

"Această ultimă comandă demonstrează angajamentul oraşului Bogota de a reduce substanțial poluarea", spune Juan Carlos Ocampo, directorul general al Scania Colombia. "Suntem în mod evident mulțumiți de încrederea acordată în Scania şi de tehnologia noastră cu emisii scăzute de zgomot", a adăugat Ocampo.

Cele 260 de autobuze articulate Scania F340 HA 8×2 (340 CP) au o capacitate de 250 de pasageri. Toate autobuzele vor fi construite de Superpolo Scania, care va fi responsabilă pentru furnizarea de servicii de întreținere pentru autobuze.

Din 2015, 227 de autobuze pe gaz Euro 6 operează în oraşul columbian Cartagena. Sistemele Rapid Transit (BRT) îmbunătățesc capacitatea şi fiabilitatea în comparație cu operațiunile convenționale. Sistemele BRT au coridoare proprii pentru autobuze,111 care asigură că autobuzele nu întârzie din cauza congestiei mixte a traficului. Pasagerii plătesc biletele în stație, nu în autobuz. Există sisteme BRT în peste 160 de oraşe la nivel global, cele mai multe fiind în America Latină.

UNTRR PROTESTEAZĂ: PARLAMENTUL EUROPEAN A VOTAT AMENDAMENTELE PRIVIND PACHETUL DE MOBILITATE 1

Amendamentele pentru două din cele trei dosare au fost respinse, iar amendamentele pentru unul dintre dosare au fost adoptate în TRAN.

În cadrul reuniunii Comisiei de Transport şi Turism a Parlamentului European (TRAN) din 10 ianuarie 2019, au fost votate amendamentele de compromis privind Pachetul de Mobilitate 1, respectiv:

-propunereaderevizuireaRegulamentului 561/2006 privind timpii de conducere şi de odihnă ai şoferilor profesionişti –raportor Wim van de Camp– au fost RESPINSE amendamentele.

- propunerea de lege specială pentru aplicarea Directivei detaşării nr. 71/1996 la transporturile rutiere –raportor Merja Kyllönen– au fost RESPINSE amendamentele.

- propunerea de modificare a Regulamentului nr.1071/2009 privind accesul la profesie şi a Regulamentului 1072/2009 privind accesul la piaţa de transport rutier de marfă –raportor Ismail Ertug– au fost ADOPTATE amendamentele.

Mai multe opțiuni

La momentul închiderii ediției existau dezbateri asupra procedurii care va fi urmată cu privire la supunerea acestor dosare la vot în Plenul Parlamentului European din săptămâna 21-25 ianuarie 2019, la Bruxelles, iar în urma întâlnirii coordonatorilor din TRAN, care urmau să decidă ce va fi supus la vot în plenul PE:

- toate cele 3 dosare –ținând cont că, în 4 iulie 2018, ele au fost adoptate în PE cu câteva voturi ”pentru”, față de numărul voturilor ”împotrivă”, şi de fapt această situație a dus la trimiterea înapoi în TRAN a acestor dosare pentru a fi revizuite, astfel încât, la o nouă supunere la vot în plen, să întrunească o majoritate mai solidă.

- doar propunerea de modificare a Regulamentului nr.1071/2009 privind accesul la profesie şi a Regulamentului 1072/2009 privind accesul la piaţa de transport rutier de marfă – raportor Ismail Ertug -cu amendamentele de compromis adoptate de TRAN în 10.01.2019.

- niciunul dintre cele 3 dosare -având în vedere că fac parte din Pachetul Rutier, fapt puțin probabil. În acelaşi pachet este şi revizuirea Directivei închirierii autovehiculelor comerciale fără şofer, dosar care a rămas pe ordinea de zi a sesiunii plenare de la Strasbourg din 14.01.2109 a Parlamentului European.

UNTRR doreşte să mulţumească eurodeputaţilor români, care se implică activ în sprijinirea industriei de transport rutier din România, pentru a oferi şanse egale pe piaţa europeană firmelor de transport rutier din România şi angajaţilor acestora şi pentru a evita falimentarea transportatorilor români.

Măsurile conținute în Pachetul Mobilitate 1 cuprind următoarele domenii

•Accesul la piaţa transporturilor rutiere şi la profesia de operator de transport marfă şi călători
•Autovehicule de transport marfă închiriate fără şoferi
•Taxele de drum şi taxarea electronică
•Normele privind timpii de conducere şi de odihnă
•Detaşarea lucrătorilor
•Aplicarea legislației
•Taxe aplicate autovehiculelor

•Monitorizarea şi raportarea emisiilor de CO2 pentru autovehiculele grele

Conform studiilor Comisiei Europene, mobilitatea asigură peste 11 milioane de locuri de muncă de persoane, reprezentând 5% din forța de muncă totală. Transportul rutier reprezintă aproape jumătate din totalul activităților de transport de marfă. De asemenea, transportul reprezintă 13% din totalul cheltuielilor gospodăriilor. Tot în acest studiu se estimează că, în perioada 2010 - 2050, transportul de persoane va creşte cu aproximativ 42% iar transportul de marfă va înregistra o creştere cu 60%.

UNTRR protestează împotriva măsurilor conținute de Pachetul Mobilitate într-o scrisoare datată 11 ianuarie 2019.

„Către Comisia Europeană,

Domnului Preşedinte Jean-Claude Juncker,

Stimate Domnule Preşedinte,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) îşi exprimă îngrijorarea cu privire la propunerile din Pachetul de Mobilitate, care restricționează transportul rutier internațional şi libertățile fundamentale de circulație în UE. Transportul rutier internațional în UE se află la o răscruce de drumuri, întrucât instituțiile UE nu au ajuns încă la un compromis cu privire la Pachetul de Mobilitate, în timp ce mai multe state membre din Vest aplică interpretări naționale ale normelor UE şi controale abuzive atât transportatorilor rutieri români cât şi transportatorilor din Estul Europei.

UNTRR protestează împotriva acestor propuneri pentru că sunt discriminatorii, ridică bariere în transportul rutier cu efecte considerabile şi provoacă o mare povară administrativă, organizațională şi financiară şi fragmentează piața europeană a serviciilor de transport. În loc să atingă obiectivele declarate, acestea vor diminua performanțele transportului rutier şi vor cauza o creştere dramatică a costurilor, pierderea competitivității şi chiar eliminarea de pe terțe piețe.

Transportatorii rutieri români solicită să se respecte libertatea lor de a furniza servicii de transport rutier internațional în UE, menținând cabotajul în scopul de a îmbunătăți eficiența transportului rutier de mărfuri prin reducerea curselor în gol şi, în consecință, a impactului negativ asupra mediului.

Transportatorii rutieri români sunt dispuşi să respecte piața internă a UE, în cazul în care concurenții lor din Europa de Vest respectă, de asemenea, transportul rutier internațional din UE între oricare două state membre. Salutăm inițiativa din Pachetul de Mobilitate de a clarifica normele UE în vigoare pentru a asigura aplicarea uniformă a acestora în toate statele membre ale UE, dar suntem îngrijorați de propunerile actuale ale Pachetului Mobilitate, care pun în pericol transportul rutier internațional şi restrâng activitatea transportatorilor rutieri români în UE.

UNTRR consideră inacceptabilă aplicarea detaşării la transportul rutier!

Şoferii profesionişti sunt lucrători hiper-mobili, nu lucrători detaşați!

Regulile şi poverile detaşării blochează transportul rutier internațional în UE, impunând transportatorilor să calculeze şi să plătească diferite salarii naționale pentru un şofer, pe o lună.

Împărțirea transportului rutier internațional în bilateral şi “crosstrade” cu diferite regimuri de detaşare va limita operațiunile de transport rutier internațional, va complica şi mai mult povara administrativă şi va distorsiona operarea în condiții echitabile în sectorul transporturilor rutiere prin aplicarea unor regimuri de plată diferite pentru şoferii profesionişti din aceeaşi companie, care efectuează tipuri diferite de operațiuni de transport rutier internațional.

UNTRR consideră inacceptabilă interzicerea repausului săptămânal normal în cabina autovehicululuil

Perioada de repaus săptămânal normală ar trebui să fie permisă în continuare în cabina autovehiculului, conform practicii de mai mulți ani în industria europeană a transportului rutier. Zonele de parcare sigure şi securizate în întreaga UE ar trebui să devină o cerință obligatorie pentru fiecare stat membru, înainte de a introduce restricția de a efectua repausul săptămânal normal în cabina autovehiculului -ca măsură care garantează că această restricție este executorie, şi nu să creeze bariere imposibile pentru industria europeană de transport rutier.

UNTRR consideră inacceptabilă întoarcerea acasă OBLIGATORIE a şoferilor şi a autovehiculelor!

Şoferii profesionişti au dreptul la libera circulație în UE. Alegerea modului în care şoferii îşi petrec timpul privat este garantată prin Drepturile Omului, şoferii nu sunt cetățeni de mâna a doua!

Vehiculele sunt mijloacele de producție ale transportatorilor pentru serviciile de transport şi transportatorii au dreptul la libera circulație a serviciilor în UE! Întoarcerea acasă obligatorie a vehiculelor va conduce la o creştere dramatică a curselor în gol şi a emisiilor de CO_2, în timp ce creşterea costurilor va fi mult mai mare pentru transportatorii din țările periferice, distorsionând astfel condițiile de concurență egală pe piața transporturilor rutiere din UE.

UNTRR consideră inacceptabilă restricționarea cabotajului la 3 zile după care urmează o perioadă de "răcire" (cooling-off) de 60 de ore!

Restricționarea cabotajului şi a accesului pe piață sunt împotriva politicii comune a UE în domeniul transporturilor, în contradicție directă cu obiectivele sale de decarbonizare şi eficiența rețelei de transport. Pachetul Mobilitate nu ar trebui să restricționeze cabotajul, ci să continue să liberalizeze piața transportului de mărfuri -în mod similar cu propunerile CE privind liberalizarea pieței transportului rutier de persoane şi în conformitate cu obiectivele Cărții albe a UE 2011-2020- Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic at transporturilor.

UNTRR consideră inacceptabilă aplicarea Regulamentului Roma I, prin care "contractele de muncă să reflecte **locul de** muncă **obişnuit al şoferilor", iar sediul de** înființare al firmei să fie locul în care sau de la care şoferii îşi desfăşoară, în mod obişnuit, activitatea în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. **593/2008** (Roma I). Atenționăm cu privire la contextul legislativ periculos, creat prin adoptarea de către Parlamentul European a raportului EMPL referitor la revizuirea regulamentelor privind coordonare sistemelor de securitate socială (883/2004 şi 987/2009) -prin care se propune ca, în cazul persoanelor care îşi derulează activitatea în două sau mai multe State Membre (precum şoferii de transport internațional), aceştia să nu mai aparțină sistemului de securitate socială din țara de rezidență (România), ci țării în care aceştia lucrează cel mai mult. UNTRR este deosebit de îngrijorată de aceste evoluții, care ar putea conduce la situația în care şoferii profesionişti români ar aparține sistemelor de securitate socială din alte țări, atunci când efectuează transporturi internaționale.

UNTRR consideră inacceptabilă crearea unei Autorități Europene a Muncii având ca scop principal monitorizarea respectării legislației europene specifice transportului rutier.

Considerăm că pentru îndeplinirea acestui rol, trebuie înființată Agenția Europeană de Transport Rutier, care să asigure un cadru uniform de aplicare a normelor UE în toate statele membre ale UE, acționând prompt pentru stoparea interpretărilor naționale actuale ale legislației UE în vigoare şi a controalelor abuzive din unele State Membre", se arată în scrisoarea semnată de secretarul general al UNTRR, Radu Dinescu.

ŞAPTE ROMÂNI CARE FURAU DIN CAMIOANE AU AJUNS ÎN PRESA DIN ÎNTREAGA LUME

Şapte bărbaţi, cu vârste cuprinse între 27 şi 44 de ani, din judeţele Ilfov şi Ialomiţa, au fost arestaţi preventiv după ce au furat, dintr-un camion aflat în mers, laptopuri şi electrocasnice în valoare de 50.000 de euro.

Ştirea a fost preluată de către agenţia Associated Press, msn.com, ABC News, Mynorthwest, City News, wral.com, mysanatonio.com, beaumonterterprise.com şi alte portaluri de internet din toată lumea.

Bărbaţii au fost prinşi de poliţiştii din Ilfov, pe centura municipiului Buzău

Poliţiştii din Ilfov au oprit în trafic, pe centura municipiului Buzău, trei maşini în care erau şapte bărbaţi, bănuiţi că ar fi furat laptopuri şi produse electrocasnice, în valoare de aproximativ 50.000 de euro, dintr-un camion care se deplasa pe ruta Bucureşti-Chişinău. Bărbaţii ar fi urmărit camionul care plecase din Bucureşti spre Chişinău, iar între oraşele Râmnicu Sărat şi Focşani. Aceştia ar fi urcat în tir în timp ce acesta se afla în mers şi ar fi furat laptopuri şi alte electrocasnice, informează Poliţia Ilfov, printr-un comunicat de presă. Potrivit sursei citate, gruparea se afla în atenţia poliţiştilor ilfoveni din luna august, iar prejudiciul estimat la ultima acţiune a fost de aproximativ 50.000 de euro.

Bărbaţii au fost filmaţi în timpul celei mai recente lovituri, pe care au dat-o în judeţul Buzău. În imagini se vede cum unul dintre ei a urcat, prin trapă, pe maşina aflată în mers. De acolo, s-a prins de camionul încărcat cu electronice şi electrocasnice. Ca măsură de siguranţă, un alt autoturism al hoţilor mergea, cu viteză constantă, în faţa camionului.

„Persoanele în cauză au fost prinse la scurt timp după săvârşirea faptei pe centura municipiului Buzău de către poliţiştii Serviciului de Investigaţii Criminale Ilfov, cu sprijinul poliţiştilor din Buzău", spune Ciprian Romanescu, purtător de cuvânt IPJ Ilfov.

Cei şapte bărbaţi, cu vârste cuprinse între 27 şi 44 de ani, din judeţele Ilfov şi Ialomiţa, au primit, din partea magistraţilor, mandate de arestare preventivă.

Românii au o predilecţie în ceea ce priveşte „atacurile" asupra camioanelor

2017. Jaf în 17 camioane

Poliţia olandeză a arestat, după doi ani de anchetă, un grup de români suspectaţi că au furat marfă din cel puţin 17 camioane, în timp ce acestea rulau, relatează presă olandeză.

Jafurile au început la începutul lui 2015, iar un număr mare de arestări au fost operate într-un weekend, potrivit publicaţiei telegraaf.nl. Banda opera conducând o maşină în spatele camionului vizat. Hoţii intrau în remorca vehiculului în mişcare şi aruncau bunuri de acolo în maşina lor. Alte maşini ţineau traficul la distanţă. Hoţii vizau mai ales camioane care transportau produse electronice scumpe. Potrivit ziarului AD, poliţia i-a urmărit pe membrii bandei într-un parc de vacanţe de lux, la Veluwe. După ce a percheziţionat cabana în care stăteau, poliţia a găsit telefoane iPhone în valoare de o jumătate de milion de euro şi o camionetă special echipată în vederea acestui tip de jaf.

2017. Fast&Furios în TIR

Într-un eveniment rupt parcă dintr-un scenariu pentru un episod din Fast&Furios, un grup de români au furat iPhone-uri dintr-un camion în mişcare.

Evenimentul a reuşit să facă valuri pe întregul mapamond. Cei de la BBC au detaliat modul foarte elaborat prin intermediul căruia cinci români au furat iP-

hone-uri în valoare de 550.000 de euro dintr-un camion aflat în mişcare.
Tehnica la care au apelat a fost una destul de complexă şi a implicat o camionetă modificată şi câteva salturi desprinse parcă din Spider-Man. Unul dintre români s-a cățărat pe un camion care transporta iPhone-uri între două depozite din Olanda. A făcut o gaură, s-a strecurat în interior şi a început să arunce cutii cu telefoane pe capota camionului modificat. Acesta din urmă avea pe deasupra un material antiderapant pentru a preveni alunecarea terminalelor în momentul aterizării.
Întregul eveniment a avut loc pe autostrada A73 în preajma localității Horst. Totul s-a petrecut în mişcare, iar partea şocantă este că tehnica nu este una complet nouă. Mai multe grupuri de hoți au început să atace camioane în mişcare folosind camionete modificate. Partea interesantă este că aproape de fiecare dată sunt vizate transporturi de telefoane, deoarece sunt foarte valoroase şi uşor de comercializat pe piața neagră.

The Romanian job: Incredible video shows gang robbing truck from bonnet of car as they hurtle along the motorway

By DANIEL MILLER
PUBLISHED: 04:00 GMT, 13 June 2012 | UPDATED: 11:17 GMT, 26 June 2015

Share 33 View comments

Incredible footage has been released showing Romanian gangsters breaking into the back of a truck as they hurtle along a motorway at night.

The thieves quickly drive up behind their target vehicle, positioning themselves so close that its driver would be unable to see them in his mirrors.

Two men can then be seen emerging from the sunroof. As one edges out on to the bonnet the other grabs his legs and holds him steady.

Scroll down for video

AT ON NFOV FLIR BH RDV
D.I.I.C.O.T. -Poliţia Română

2012. Clanul Cămătarilor în acțiune
Procurorii DIICOT au făcut 21 de percheziții în Bucureşti, Ilfov, Hunedoara şi Alba, fiind vizați 15 membri ai unei grupări infracționale, printre care şi un fost membru al clanului Cămătarilor, acuzați că au furat mărfuri transportate în camioane, în valoare de peste 300.000 de euro.
Percheziţiile vizau destructurarea celei mai importante grupări infracționale organizate, din zona Urziceni-Afumați, specializată în furt de bunuri transportate în autocamioane, în timpul deplasării pe rutele de transport rutier, se arăta într-un comunicat de presă al Direcției de Investigare a Infracțiunilor de Criminalitate Organizată şi Terorism (DIICOT).

SUNDAY EXPRESS

Apps Puzzles Horoscopes

HOME NEWS SHOWBIZ & TV SPORT COMMENT FINANCE TRAVEL ENTERTAINM

UK WORLD ROYAL WEATHER POLITICS SCIENCE SCOTLAND WEIRD NATURE SUNDAY HISTORY OBITUAI

Home News World

6 experts reveal why this one piece of new technology is the key...

Yes, British property IS strong in face of Brexit: Here's how to...

Bohemian Rhapsody: Brian May BLASTS huge 'MISTAKE' critics made...

Carol Vorderman: 'I know what they meant' Countdown star speaks...

Astonishing moment Romanian gang risk lives to board moving lorry in high-speed raid

THIS is the astonishing moment highway robbers risk their lives to board a moving lorry in a daring raid of the kind seen in the first Fast and Furious film.

By GERARD COUZENS
PUBLISHED: 10:40, Sun, Jul 30, 2017 | UPDATED: 13:53, Sun, Jul 30, 2017

SHARE TWEET 0

Liderii grupării au fost identificați ca fiind membrii familiei lui Santer Porumbiță, de 37 de ani, din comuna Afumați, județul Ilfov. Hoții furau din camioanele în mers, noaptea.
"Este important de menționat metoda inedită şi riscantă prin care membrii grupării săvârşeau faptele de sustragere şi care le asigura reuşita activității infracționale. Astfel, autovehiculele TIR, aflate în mers, erau încadrate în trafic de alte autovehicule, aparținând învinuiților, din care un prim autoturism circula în fața TIR-ului vizat pentru a încetini deplasarea acestuia, iar un altul aflat imediat în spatele TIR-ului circula cu luminile stinse, pentru a asigura transportul celorlalți coinculpați", au precizat procurorii.
Unul dintre învinuiți, aflat în acest ultimul autoturism, asigurat în dispozitive special realizate, urca pe capotă, de unde tăia sigiliile şi forța uşile din spate ale camioanelor, furând bunurile transportate.

SCANIA TESTEAZĂ CAMIOANE AUTONOME ÎNTR-O MINĂ DIN AUSTRALIA

Scania testează un sistem autonom de transport de nouă generație cu ajutorul companiei Rio Tinto, la Dampier Salt în Australia de Vest.

Prima fază a testelor a început în august 2018 şi implică un camion (cu basculantă) autonom Scania XT 8 × 4 care funcționează separat de operațiunile active din Dampier Salt.
În timpul acestei etape inițiale, şoferul „de siguranță" se află în vehicul pentru a observa performanța camionului şi, dacă este necesar, intervine. În fazele ulterioare vor fi adăugate alte camioane autonome Scania pentru a dezvolta modul de comunicare între vehicule şi modul de control inteligent şi de supraveghere a flotei.
Rob Atkinson, Director Productivity & Technical Support, a declarat: "Suntem încântați să experimentăm această tehnologie în camioane care sunt mai mici decât camioanele tradiționale de transport. Acest lucru are potențialul de a ne oferi mai multă flexibilitate în modul în care funcționăm în mai multe zone din Dampier Salt. Am văzut că automatizarea a creat operațiuni mai sigure şi mai eficiente în afacerea noastră şi acesta este un pas înainte în evaluarea opțiunilor pentru a aduce îmbunătățiri ulterioare prin utilizarea tehnologiei ".
Björn Winblad, şeful departamentului Scania Mining, a declarat: "Locurile miniere, unde există rate de utilizare ridicate a vehiculelor sunt ideale pentru testarea noilor tehnologii autonome. Industria poate beneficia de avantajele pe care automatizarea le oferă în materie de siguranță şi productivitate. Experiența dobândită aici va contribui la dezvoltarea unor soluții complet autonome pentru alte aplicațiile de transport. Este foarte încurajator să observăm că camionul a mers într-un mod sigur şi în conformitate cu aşteptările cu privire la operațiuni. "
Compania Rio Tinto este deschizător de drum în utilizarea automatizării în industria minieră, având cea mai mare flotă de camioane fără şofer.

PROFITUL TRANSPORTATORILOR VA CREȘTE CU 40% PÂNĂ ÎN 2030

Transportul autonom se va instala, probabil, în patru valuri.

Fiecare etapă va reduce costurile de operare pentru transportatorii auto, potrivit unui nou raport al consultantului de afaceri McKinsey&Co. Miliarde de dolari ar putea fi economisite de-a lungul lanțului de furnizare în transporturi, a scris McKinsey în raportul emis în această lună. În ceea ce priveşte transportul de mărfuri, datele prevăd o creştere cu 40% a profiturilor până în 2030.

Cu o autonomie totală, costurile de operare ar scădea cu aproximativ 40%

Cum calculul a fost făcut pentru SUA, autonomia completă ar salva companiile americane de transport de la cheltuieli cifrate între 85 miliarde dolari şi 125 miliarde de dolari, în decurs de 10 până la 20 de ani, după adoptarea modului autonom de condus.

Raportul a evidențiat că domeniul logisticii va include roboți care vor lucra alături de oameni şi vor fi ajutați de drone de interior. Un nou mod de a merge, bazat pe de conectivitate şi pe analiza datelor din exterior, ar putea genera o eficiență de până la 25%, se spune în raport. Într-un raport din 2016, McKinsey a prezis că o treime din noile camioane grele vor rula semi-autonom până în 2025.

Platooning

Mai mulți constructori de camioane testează condusul în pluton, aspect care poate aduce la o economie de combustibil prin îmbunătățirea eficienței aerodinamice obținută din deplasarea în coloană şi apropiată. Platooning-ul, care inițial ar avea un şofer în fiecare vehicul, ar putea reduce costul total de exploatare cu 1%, a spus McKinsey.

În cinci până la şapte ani, condusul în pluton cu un şofer doar în camionul inițial ar putea economisi 10% din costurile de exploatare. Armata SUA va testa condusul în pluton fără şofer la două baze americane.

McKinsey prezice că, în decurs de şapte până la zece ani, camioanele fără şofer vor funcționa pe întregul sistem de autostrăzi interstatale şi în alte zone geografice împrejmuite, în funcție de condițiile meteo şi de vizibilitate. Infrastructura, care va permite camioanelor să comunice cu semafoarele, va fi cheia pentru a face acest lucru posibil.

Conducătorii auto vor prelua camioanele la ieşirile interstatale şi le vor conduce spre destinațiile lor finale, pe străzile oraşului. Această autonomie limitată ar crea economii totale de 20%, a spus McKinsey.

Autonomie completă

În cele din urmă, McKinsey vede camioane complet autonome pe toate drumurile, fără şoferi, de la încărcare până la livrare. Economiile de costuri vor fi de aproximativ 45%.

CELE CINCI „GADGET”-URI CARE NU POT LIPSI DIN CABINA UNUI ȘOFER

Condusul camioanelor comerciale impune o combinație specială de îndemânare, atenție la ceea ce se petrece în jur şi, poate cel mai important, răbdare şi pregătire.

Este o muncă dificilă desfăşurată în cele mai dure condiții, care implică moduri diverse de conducere, amplificate şi de schimbarea vremii. Aceasta din urmă nu poate fi controlată de şoferi. Ceea ce conducătorii auto pot controla, totuşi, sunt „uneltele” pe care le aduc cu ei pentru a-şi face mai uşoară fiecare călătorie.

Pe lângă elementele de bază, cum ar fi îmbrăcămintea de schimb sau ochelarii de soare, echipamentul tehnic suplimentar este vital pentru îmbunătățirea confortului şi asigurarea siguranței şoferului. Portalul trucks.com prezintă care sunt cele cinci gadget-uri esențiale pe care trebuie să le aibă fiecare şofer de camion înainte de a se „întinde” la drum.

1.Dispozitiv GPS

Cei de la trucks.com recomandă ca acestea să fie de la Garmin, să aibă un ecran mare de 7 inchi, care să poată funcționa atât orizontal cât şi vertical.

2.Maşina de făcut cafea

Trebuie să fie rezistentă la impact, deoarece în cabină fiecare centimetru este important şi riscul ca dispozitivul să cadă este destul de ridicat. Evitați sticla în compoziția maşinăriei de cafea.

3.Frigiderul portabil

Trebuie să poată depozita atât alimente congelate, dar să şi păstreze o perioadă cât mai îndelungată alimente care au fost desfăcute din ambalaj.

4.Camere de bord

Sunt foarte importante pentru a putea fi „martorii” unor accidente în care, din nefericire, ați putea fi implicați.

5.Stația de putere

E important să aibă cât mai multe intrări şi ieşiri şi să alimenteze dispozitive precum telefonul sau televizorul.

CONTROALELE ISCTR, EP.07 - PESTE 978.000 DE VIZUALIZĂRI PE FACEBOOK

Şoferul care are o gestică şi o mimică din categoria "Jiji Becali" a adus un record absolut de audienţă pentru un videoclip din zona transportului rutier: peste 978.000 de vizualizări pe Facebook.

Astfel, cu cel de-al şaptelea şi ultimul episod al reality show-ului, CONTROALELE ISCTR a acumulat pe Facebook peste 1.611.000 de vizualizări.

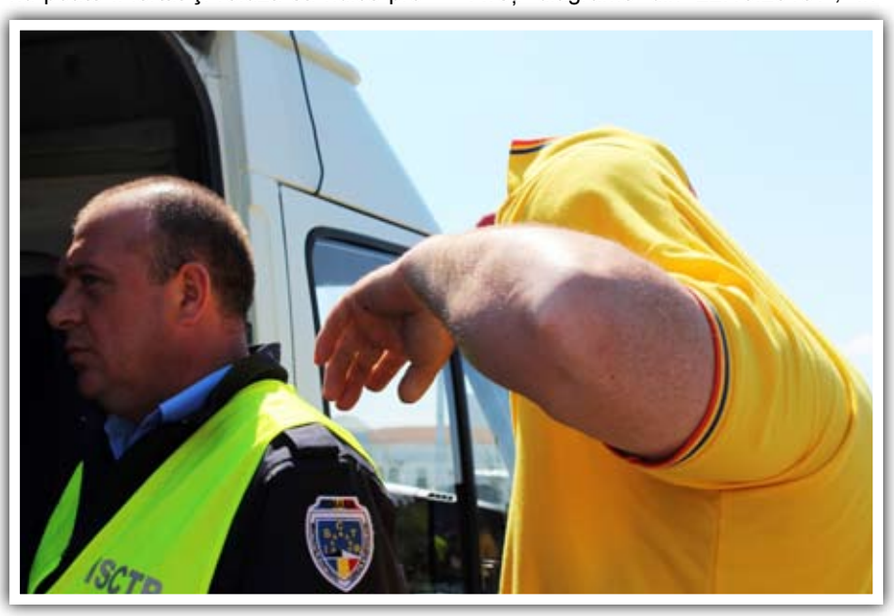
https://www.facebook.com/tirmagazin.ro/posts/1869161959830907

Primul reality show din transporturile rutiere româneşti a devenit viral pe Facebook.
CONTROALELE ISCTR reprezintă un serial, în numai şapte episoade, care vă dezvăluie activitatea de zi cu zi a Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier.
Vă întâlniți astfel cu situații în care şoferii profesionişti controlați sunt găsiți în regulă din punct de vedere legal, dar şi cazuri în care sunt amendați.

Episoadele 06 şi 07. Cunoaşte-l pe "Jiji Becali" al şoferilor
În aceste ultime două episoade, un şofer profesionist din județul Argeş, cu o gestică şi mimică gen "Gigi Becali", abordează teme de politică şi geopolică, după ce se înfurie că a primit o amendă de 1.000 de lei. El "explodează" când înțelege că nu poate fi iertat şi refuză să ridice procesul-verbal de contravenție. Furia lui din episodul al şaselea ajunge la paroxism în ultimul episod.

Episodul 05. Amenzi de 1000, 4500 şi 6000 de lei
Inspectorii ISCTR îi amendează pe doi şoferi care au încălcat legislația privind timpii de muncă şi de odihnă şi pe un şofer care circulă fără rovinietă. Amenzile aplicate sunt de proporții "epice"!

Episodul 04. Amendă uriaşă pentru un şofer bucureştean
Lipsa înregistrărilor pentru timpii de conducere şi odihnă -acesta este motivul pentru care inspectorii i-au dat o amendă uriaşă unui şofer de camion din Bucureşti.
"Aveți diagrame din 22.10.2018?", întreabă inspectorul. "Suntem doar în luna a patra", spune şoferul. "Unde sunt restul diagramelor?", "Astea sunt toate", "Trebuie să le aveți pe cele din aparat şi 28 de zile anterior". "Da, dar…", "Nu aveți diagrame. Nu aveți înregistrări manuale". "Am fost la zăpadă". "Păi nu mai există zăpadă de luni de zile. A fost zăpadă în ultimele 28 de zile în Bucureşti?", "Noi am stat în aşteptare", este dialogul fabulos dintre inspector şi şofer.
Inspectorul îi explică şoferului cum trebuia să facă înregistrările manuale pentru zilele în care camionul nu lucrează. Inspectorul îi spune că, în absența acestor documente, nu are de unde să ştie ce a făcut şoferul în tot acest timp. Situația este gravă deoarece şoferul nu are diagrame. El a fost amendat cu 6.000 de lei.



Episodul 03. Un şofer revoluționar din Brăila
Un şofer profesionist din Brăila protestează împotriva numărului mare de controale la care este supus dar şi împotriva stării precare a drumurilor din România.
Inspectorul ISCTR îi cere şoferului să rămână la remorcă până la analiza tuturor actelor. Şoferul, în aşteptare, se plânge că se stă foarte mult în trafic pe Centura Bucureştiului. "Facem 4-5 ore pe Centură şi mă controlează de 3-4 ori pe lună", spune şoferul. Arată actele pentru a dovedi câte controale a avut. "Nu pot descărca marfa pentru că sunt controlat. Stau ore în şir pe Centură. Am patru zile de când am fost controlat şi eu ştiu că nu ar trebui să mai fiu controlat alte 28 de zile. Maşina corespunde, am cauciucuri bune, respect timpii de conducere, remorca e în regulă, ce mai vor domn'e

CONTROALELE ISCTR

NUMAI 7 EPISOADE

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 1.611.000 DE VIZUALIZARI

Episoadele primului reality show din transporturile românești "CONTROALELE ISCTR" au devenit virale imediat după lansare și au acumulat peste un milion de vizualizări pe Facebok.
Cel mai vizionat a fost episodul 07, care a ajuns la peste 978.000 de vizualizări.

de la noi?”, se revoltă şoferul.
În urma controlului efectuat nu s-au constatat abateri.
Controlul nu a durat mai mult de 15 minute. În final, şoferul a spus că a fost mulțumit de cum a decurs controlul.

Episodul 02. Şofer de pe vremea lui Ceauşescu

Cel de-al doilea episod al primului reality show din transporturile rutiere româneşti îl are în obiectiv pe un şofer profesionist care şi-a început cariera pe vremea comuniştilor. Comportamentul lui l-a nemulțumit pe inspectorul de la Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier.
Oprit în trafic, şoferul este întrebat în legătură cu tahograful şi cu diagrama. Este chestionat în legătură cu activitatea sa pe ultimele 28 de zile. Permis, buletin, atestat de pregătire profesională, taloanele, documentele de marfă, spune inspectorul ISCTR. Şoferul explică faptul că nu are încărcătură. Inspectorul îi cere şoferului să se încalțe şi să îi aducă documentele la maşină. În film se vede cum inspectorul priveşte cu atenție maşina, făcând un ocol minuțios. Şoferul are porecla Generalul, potrivit plăcuței puse în parbriz. După analiza actelor, inspectorul îi cere şoferului să rețină că, atunci când se efectuează un control, nu are voie să accepte maşini străine în apropiere. Chestionat de reporterii revistei TIR, şoferul a spus că i s-a atras atenția atunci când un cunoscut s-a apropiat de camionul supus inspecției. Şoferul spune că toate actele sale sunt la zi şi că nu are nicio obiecție față de control. El mărturiseşte că cea mai mare amendă luată de la ISCTR a fost, în urmă cu un an, în valoare de 200 de lei. „Am ales să fiu şofer de pe timpul comunismului şi aşa mi-a fost soarta. Asta am învățat. Îmi place mult profesia”, spune şoferul.

Episodul 01. Un veteran al şoferiei din Giurgiu

Un veteran al şoselelor este oprit de inspectorii ISCTR cărora le spune că a primit, în Bulgaria, o amendă de 100 de euro pentru că nu avea afişată pe parbriz rovinieta. Şoferul mai spune că, în România, în aceeaşi zi, ar fi fost oprit de patru ori de ISCTR, dar inspectorii nu îl cred pe cuvânt. Ei verifică şi observă că nu există niciun proces-verbal de control pe numele şoferului pentru acea zi. Inspectorul spune că şoferul are două rapoarte de control, dar ele sunt mult mai vechi, din 2017, când a şi fost sancționat. Şoferului i se cere cardul şi, după o atentă analiză, inspectorii constată că şoferul nu respectă timpii de odihnă. “Veteranul” se apără spunând că nu are cine ştie ce încărcătură. În final, şoferul este amendat cu 125 de lei, dacă plăteşte amenda în 48 de ore. Chestionat de reporterii revistei TIR, şoferul a spus că a fost un control care a decurs bine, iar amenda nu este una consistentă. Nu voi mai greşi niciodată, a dat asigurări şoferul. El le transmite celorlalți şoferi să aibă o activitate legală.

VIZIONEAZĂ EPISOADELE ANTERIOARE AICI:

EPISODUL 01

https://www.facebook.com/tirmagazin.ro/posts/1726162687464169

EPISODUL 02

https://www.facebook.com/tirmagazin.ro/posts/1734161996664238

EPISODUL 03

https://www.facebook.com/tirmagazin.ro/posts/1744014455678992

EPISODUL 04

https://www.facebook.com/tirmagazin.ro/posts/1755548764525561

EPISODUL 05

https://www.facebook.com/tirmagazin.ro/posts/1766323950114709

EPISODUL 06

https://www.facebook.com/tirmagazin.ro/posts/1811541215592982?__tn__=-R

HAOS. DOUĂ LEGI PENTRU CONSTRUCȚIA UNEI AUTOSTRĂZI PE CARE GUVERNUL NU O SUȘTINE

Parlamentul s-a umplut de ridicol după ce a avut nevoie de aproape 20 de luni pentru a aproba o lege care să „oblige" România să facă o autostradă.

Legea privind realizarea "Autostrăzii Unirii" Iaşi-Târgu Mureş a fost adoptată, la finalul lunii noiembrie 2018, de către Parlamentul României, cu 261 de voturi "pentru", 2 voturi "împotrivă" şi 5 abțineri.
Proiectul prevede construirea **Autostrăzii Iaşi–Târgu Mureş** (numită Autostrada Unirii) din bani publici, credite şi fonduri europene în maximum 4 ani de la votarea proiectului. Guvernul Dăncilă a anunțat oficial că nu susține proiectul de lege inițiat de zeci de parlamentari din toate partidele politice. Ministerul Transporturilor este responsabil pentru coordonarea realizării Autostrăzii Unirii şi va demara, în termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a legii, procedurile necesare pentru acest obiectiv de investiții.

Să bem pentru drumuri
Nebunia a continuat la Cotroceni câteva zile mai tîrziu, unde preşedintele Klaus Iohannis a organziat o recepție pentru a sărbători elaborarea acestei legi. El a i-a invitat pe toți cei peste 70 de inițiatori ai proiectului de lege. La eveniment nu a fost prezent niciun parlamentar PSD. "Este, însă, trist că a fost nevoie de o lege pentru ca guvernanții să fie obligați să facă paşi concreți. Nu acesta este scopul legiferării. Realizarea unor obiective de acest fel nu ar fi trebuit să aştepte o intervenție a Parlamentului, Guvernul fiind cel care deține toate pârghiile şi resursele pentru administrarea țării. Faptul că legiuitorul a ales să intervină în această problematică sancționează de fapt pasivitatea guvernelor de-a lungul timpului şi a celui actual, în mod special, în realizarea unor obiective cruciale pentru dezvoltarea țării, în beneficiul românilor", a spus şeful statului.

SF în curs de elaborare. Din 2008
Pare aberant că o țară să fie nevoită să îşi dea o lege prin care să se oblige să facă o autostradă. În condițiile în care primii paşi, foarte timizi, pe marginea acestui proioect s-au făcut în urmă cu 11 ani. Mai mult, există un alt document, cu valoare de lege –Master Planul General de Transport– prin care România îşi asumă în fața UE finalizarea autostrăzii Iaşi-Târgu Mureş.
Pe site-ul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutier informațiile sunt succinte. „În prezent legătura dintre Moldova şi Transilvania se desfăşoară pe traseele DN 15B-DN 15 şi DN 15-DN 12C-DN 13B care fac față cu greu fluxului sporit de trafic. În acest context, ***Autostrada Târgu Mureş-Iaşi-Ungheni*** devine o alternativă atractivă pentru traficul internațional de tranzit care se va desfăşura între Coridoarele de Transport Pan-european nr. IV şi IX. Lungimea autostrăzii este de 310 kilometri, iar costurile de 6,4 miliarde de euro. Pe atunci (data, din păcate, nu era specificată), existau „designeri" ai proiectului Tronson Targu-Mures-Ditrău -91.6 km- SC SEARCH Corporation SRL; Tronson Ditrău-Târgu Neamț -118.100 km- SC IPTANA SA; Tronson Târgu Neamț-Ungheni -100.6 km- SC INOCSA SL. „Studiul de fe-

zabilitate este în curs de realizare", mai aflăm din documentele CNAIR.
În anul 2007, în vederea alegerii traseului optim, a fost realizat unui Studiu de Prefezabilitate, în valoare de 0,8 milioane de euro. Doi ani mai târziu, în 2009, Compania Națională de Autostrăzi şi Drumuri Naționale a dispus realizarea Studiului de Fezabilitate propriu-zis, pe trei tronsoane distincte: Târgu Mureş-Ditrău, Ditrău-Târgu Neamț şi Târgu Neamț-Iaşi-Ungheni (la un cost total de 4 milioane de euro).
Comisia Europeană a acceptat, în martie 2012, includerea în noua rețea trans-europeană centrală de transport TEN-T Core a traseului Timişoara-Sebeş-Turda-Târgu-Mureş-Iaşi-Ungheni.
CNADNR a scos la licitație, în iunie 2014, proiectul pentru revizuirea şi actualizarea studiului de fezabilitate pentru cele trei sectoare ale autostrăzii Târgu Mureş-Iaşi.

Prevăzută pentru Sfântul Aşteaptă

În fapt, guvernele din ultimii ani nu au avut la suflet această autostradă. În Master Planul de Transport elaborat în 2014 (epoca Victor Ponta şi care are valoare de lege), autostrada care trebuia să lege Moldova de Transilvania era împinsă spre termene foarte îndepărtate. "În Master Planul General de Transport, autostrada Târgu Mureş-Iaşi-Ugheni era prevăzută ca şi termen de demarare a studiului de fezabilitate perioada 2021 - 2022. Noi am adus această perioadă în 2017, să demarăm procedurile pentru reactualizarea studiului de fezabilitate. Atât Coridorul 9, cât şi autostrada Târgu Mureş-Ungheni au fost prinse în programul de guvernare al PSD, program care a fost votat şi validat de un număr foarte mare de alegători. Nu aveam cum să nu prindem aceste obiective de investiții", afirma Răzvan Cuc, care a avut mandate de ministru al Transporrturilor în cursul anului trecut. El a precizat că, pentru reactualizarea studiilor de fezabilitate, au fost alocate, prin bugetul pe 2017, peste 15 milioane de lei, dintre care, pentru porțiunea Târgu Mureş-Ditrău au fost alocate 7,2 milioane de lei, pentru segmentul Ditrău-Târgu Neamț 4,2 milioane de lei, iar pentru Târgu Neamț-Iaşi-Ungheni 3,8 milioane de lei. "Suntem în procedură de reactualizare a studiilor de fezabilitate. Sumele sunt absolut suficiente pentru stadiul în care ne aflăm în acest moment. La fel vorbim şi de studiile de fezabilitate pentru Ploieşti-Buzău, Buzău-Focşani, Focşani-Bacău şi Bacău-Paşcani. Am alocat, repet, sume suficiente", a adăugat ministrul Transporturilor.
Desigur, lucrurile nu s-au mişcat în direcția corectă, de aceea a şi fost nevoie de o lege pentru realizarea autostrăzii.

Autostrada scoasă pe tuşă

În luna noiembrie a acestui an, două asociații au semnalat faptul că guvernul intenționează să abandoneze Autostrada Iaşi-Ungheni. Asociațiile „Moldova Vrea Autostradă" şi „Împreună pentru A8" au criticat dur intenția Executivului de a renunța la Autostrada 8 Iaşi-Târgu Mureş, spunând că aceasta şi Bacău-Braşov (A13) nu sunt în concurență.
"Ideea Ministerului Transporturilor a fost studierea şi compararea opțiunilor strategice în legătură cu dezvoltarea relației Moldova-Transilvania. În fapt, Analiza concluzionează, amestecând neprofesionist diverse argumente şi cifre, multe dintre ele prezentate cu mare rezervă chiar de către autori, dar plasate sub autoritatea BEI PASSA, că autostrada Bacău-Braşov ar trebui să fie singura relație Est-Vest. Încă de la început facem precizarea că cele două autostrăzi prevăzute în Master Planul General de Transport al României (MPGT), şi anume Ungheni-Iaşi-Târgu Mureş (A8) şi Bacău-Braşov (A13) nu sunt în concurență, ci doar ierarhizate de către politica de dezvoltare a rețelei Europene TEN-T. Prezentăm mai jos principalele obiecții pentru care asociațiile noastre resping ideea principală a Analizei –ce pare construită numai pentru a confuziona publicul şi a bloca realizarea A8 Ungheni-Iaşi-Târgu Mureş. Întreaga Analiză cerută de MT şi CNAIR pleacă de la o teză absolut falsă, şi anume că rezolvarea problemelor economice ale Moldovei ar sta în găsirea unei traversări a Carpaților (dacă se poate, şi cea mai ieftină) şi nu în conectarea Moldovei cât mai repede posibil la rețeaua europeană de transport rutier", arată asociațiile.

Cum s-a născut Legea Autostrăzii Unirii

Citit în această cheie, demersul inițierii unei legi care să oblige România să construiască Autostrada Târgu Mureş-Iaşi are o logică.

În primăvara anului trecut, 70 de senatori şi deputați, inițiau un „Proiect de Lege privind aprobarea obiectivului de investiții Autostrada Iaşi-Târgu Mureş Autostrada Unirii".

Revista TIR a studiat parcursul de 20 de luni până la adoptarea legii. În „Expunerea de motive" se semnala că "anul acesta s-au împlinit zece ani de când ieşenilor şi locuitorilor din regiunea de Nord-Est li se promite construirea Autostrăzii Iaşi-Târgu Mureş. Având în vedere că Moldova a rămas o regiune subdezvoltată a României, cu un PIB pe cap de locuitor cu aproximativ 40% mai mic decât media națională, Autostrada Iaşi-Târgu Mureş îşi justifică necesitatea şi oportunitatea. Singurul tronson pentru care s-a decis scoaterea la licitație a studiului de fezabilitate este Târgu Neamț-Iaşi-Paşcani, însă nu s-a concretizat nimic până la acest moment.

Cuantificăm zece ani de studii şi zeci de milioane de euro cheltuite pe studii de fezabilitate, studii care zac neatinse prin sertare. Oricât de mult are nevoie România de o autostradă de legătură între Moldova şi Transilvania, acțiunile Guvernului denotă o totală lipsă de strategie şi direcție", se arată în expunerea de motive.

Guvernul nu susține autostrada

Deşi nu a făcut nimic pentru autostrada Iaşi-Târgu Mureş, executivul a decis să nu susțină adoptarea Legii care l-ar obliga să facă această autostradă. Documentul este semnat de fostiul premier Mihai Tudose. Între motivele invocate de executiv este faptul că legea nu este clară. Guvernul mai spune că va face autostrada şi fără lege şi promite că studiile de fezabilitate vor demara în 2017, fapt care nu s-a întâmplat. De asemenea, în documentul de respingere, se spunea că, până la finalul anului 2019, vor fi terminate studiile de fezabilitate, ceea ce iarăşi nu s-a întâmplat.

În final, Legea a fost adoptată cu largă majoritate:

Art.1. - Prezenta lege aprobă executarea obiectivului de investiții Autostrada Iaşi-Târgu Mureş, denumită în continuare Autostrada Unirii. Autostrada Unirii începe la granița României cu Republica Moldova printr-un nou pod peste râul Prut şi se termină printr-o conexiune cu autostrada A3 Braşov-Borş, în apropierea oraşului Târgu Mureş.

Art.2. - Obiectivul de investiții Autostrada Unirii se finanțează de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, din credite externe şi din fonduri europene nerambursabile şi/sau prin parteneriat public/privat. În fiecare lege bugetară anuală, pe durata implementării proiectului, se vor aloca acestui obiectiv credite bugetare conform necesarului de finanțare comunicat de Ministerul Transporturilor.

Art.3. - Ministerul Transporturilor este ministerul responsabil pentru coordonarea realizării obiectului de investiții Autostrada Unirii.

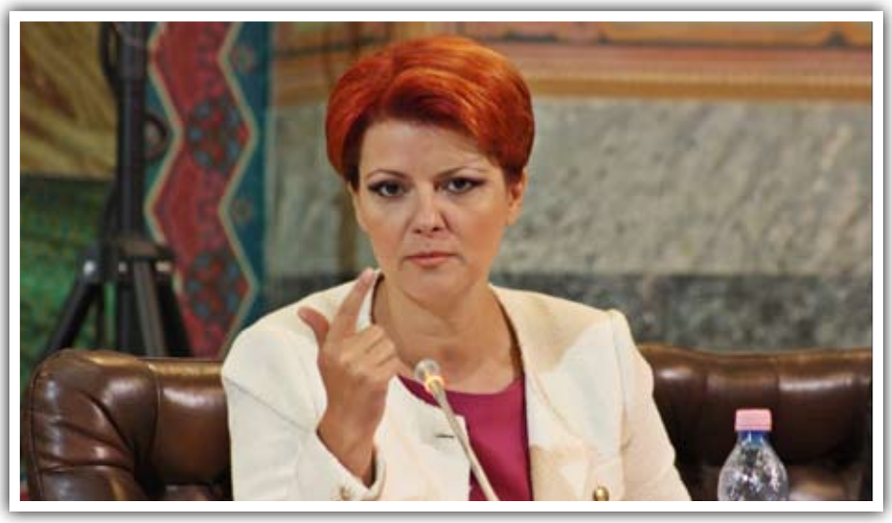
Art.4. - Ministerul Transporturilor va demara, în termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, procedurile necesare pentru realizarea obiectivului de investiții Autostrada Unirii.

Se poate cu bani europeni

Comisarul european Corina Crețu exprimă disponibilitatea sa şi a DG Regio de a finanța din fonduri UE studiul de fezabilitate şi etapizarea construcției autostrăzii Târgu Mureş-Iaşi-Ungheni, subliniind că pentru aceasta este necesară o solicitare din partea autorităților române. „Reiterez disponibilitatea mea şi a serviciilor DG REGIO de a finanța prin fonduri europene studiul de fezabilitate şi etapizarea construcției autostrăzii Târgu Mureş-Iaşi-Ungheni. Aceasta poate fi eligibilă pentru cofinanțare din Fondurile structurale şi de investiții europene, având în vedere faptul că face parte din rețeaua TEN-T de bază, fiind inclusă totodată şi în Master Planul General de Transport", afirmă Corina Crețu.

Ea precizează că rămâne la latitudinea autorităților române dacă doresc să facă o solicitare în acest sens Comisiei Europene.

CE MINISTRU „MINUNE” AM RATAT LA TRANSPORTURI: A PROMIS O AUTOSTRADĂ ÎN 2014 CARE AZI NU EXISTĂ



Olguța Vasilescu a promis un drum rapid între Craiova şi Piteşti pe când era primar al Craiovei. Ar fi trebuit să se circule, deja, pe acest drum care nu are nici măcar constructor în ziua de azi.

Remanierea Guvernului a propulsat-o, în prima fază, pe Olguța Vasilescu, în funcția de minsitru al Transporturilor, după ce Lucian Şova a pierdut încrederea alianței de guvernare. Surpriza a venit în momentul în care preşedintele României, Klaus Iohannis, a decis să refuze nominalizarea Olguței Vasilescu la funcția de minstru al Transporturilor. Potrivit legii, preşedintele poate respinge o singură dată o propunere a premierului pentru un post de ministru. S-a zvonit că PSD o va propune, din nou, pe doamna Vasilescu pentru poziția de ministru al Transporturilor, dar după o recitire a legii, s-a ajus la concluzia că această posibilitate este exclusă.

Ce o recomanda pe Olguța Vasilescu pentru poziția de ministru al Transporturilor? Desigur, nu experiența, Vasilescu fiind absolventă a facultății de Filologie din Craiova. Ea nu are cursuri în domeniul managementului sau al economiei. „La Ministerul Transporturilor, Lia Olguța Vasilescu. Am văzut că are capacitatea de a duce la bun sfârşit proiecte pentru România, cum ar fi Legea pensiilor. Sperăm ca experiența sa în cadrul Ministerului Muncii să fie reflectată şi în Ministerul Transporturilor”, a spus premierul Dăncilă.

Vasilescu: Lucrările vor începe în 2014

Şi, totuşi, o legătură cu Transporturile a avut şi Olguța Vasilescu. Înainte să ajungă, din nou, în Parlament, Olguța Vasilescu a fost primarul oraşului Craiova. Din această poziție, a promis de nenumărate ori, că drumul expres (sau autostrada- autoritățile s-au răzgândit de mai multe ori) Craiova-Piteşti va fi finalizat cu prioritate.

În martie 2013, Lia Vasilescu a declarat: „Anul acesta încep lucrările pentru autostrada Craiova-Piteşti şi se vor finaliza peste doi ani. Autostrada nu va fi realizată din fonduri de la buget, ci va fi dată în concesiune”. Primarul Craiovei declara că îşi doreşte investitori străini, valoarea investiției ridicându-se la 500 de milioane de euro. Drumul trebuia să aibă patru benzi de circulație, câte două pentru fiecare sens de mers. Fiecare maşină care va fi folosit autostrada Craiova-Piteşti ar fi trebuit să plătească o taxă de cinci euro.

Acesta era scenariul ministrului nominalizat al Transportului, Lia Vasilescu.

Nici Master Planul nu se respectă

La mijlocul anului 2013, primarul municipiului Craiova, Lia Olguța Vasilescu, a revenit şi a declarat că „au fost începute procedurile pentru construcția prin concesiune a autostrăzii Piteşti-Craiova, lucrările urmând să înceapă cel mai probabil anul viitor, după efectuarea exproprierilor. Am avut emoții că domnul Dragnea (ministrul Dezvoltării, Liviu Dragnea, la acea data, n.red.) ar putea să tragă autostrada de sud pe la Alexandria. Desigur, şi aceea era bună pentru noi, însă mai importantă pentru noi este autostrada Piteşti-Craiova, pentru că ne leagă de un alt oraş important pentru industria de maşini, iar Ford a cerut autostradă care să ne lege de Piteşti. Putem spune acum că vom avea autostradă până la Constanța şi nu mai pot spune investitorii că nu pot veni la Craiova din cauza infrastructurii care nu le permite să-şi scoată producția din fabrică”, a declarat primarul.

Un an mai tîrziu, în Master Plan apărea informația că Autostrada Piteşti-Craiova, cu o lungime de 114,7 kilometri, are o perioadă de implementare a proiectului între 2014-2020. Ei bine, cu un an înainte de termenul de finalizare a autostrăzii susținută din toate puterile de ministrul nominalizat al Transporturi, lucrările autostrada Piteşti-Craiova nu au început.

DOCUMENTE. CINE MINTE ÎN SCANDALUL CENTURII BUCUREȘTI: FIREA SAU NEAGA?

Revista TIR vă prezintă documentele care tranşează disputa dintre Primăria Capitalei şi CNAIR în legătură cu finanțarea europeană a variantei ocolitoare a Bucureştiului.

Sfârşitul anului trecut a marcat o dispută care a avut drept „miză" Centura Capitalei. Primarul Gabriela Firea a acuzat Ministerul Transporturilor că nu a depus documentația pentru ca proiectul Centurii Capitalei să fie construit cu fonduri europene. De partea sa, Directorul CNAIR, Narcis Neaga, a anunțat că proiectul a fost trimis la Bruxelles. În scandal, a intervenit Comisarul European Corina Crețu, care a spus că, în analiza Comisiei Europene, nu există Proiectul de modernizare a Centurii Capitalei.

Să evaluăm, tovarăşi!

Şeful CNAIR a făcut „o şmecherie" şi demersul său nu a vizat decât să bifeze o acțiune fără ca aceasta să garanteze succesul final. Narcis Neaga a trecut în documentele interne ale CNAIR faptul că proiectul Centurii Capitalei este „în evaluare" de la data de 15 octombrie 2019. Acest lucru nu înseamnă absolut nimic, dat fiind că, potrivit aceloraşi documente interne ale CNAIR, există alte proiecte autohtone de infrastructură aflate „în evaluare" de peste un an de zile. Urmare a acestui proces intermediar de evaluare (realizat de specialişti din Ministerul Transporturilor şi alții externi), proiectul nu se află, efectiv, la Comisia Europeană.

Atacă Firea

Primarul Capitalei a acuzat, în octombrie anul trecut, Executivul că a mințit în legătură cu Centura Capitalei, spunând că, deşi i s-a spus că s-ar pierde fonduri europene dacă acest obiectiv va fi transferat de la CNAIR la municipalitate, Guvernul nici măcar nu a făcut cerere pentru obținerea acestor fonduri. „Vreau să revin la marota cu pierderea fondurilor europene. Puteți să credeți că până în acest moment Guvernul, prin CNAIR, nu a făcut nicio cerere de atragere a fondurilor europene pentru Centura Capitalei? Nici măcar în ziua de azi nu avem o cerere depusă pentru atragerea de fonduri europene şi ea nici nu poate fi depusă prea curând pentru că Centura nu are cadastru, nu poate fi intabulată, fapt care ni s-a spus acum câteva zile", a declarat atunci Gabriela Firea. Primarul Capitalei a mai spus că, din prima zi de mandat, a trimis o solicitare Guvernului de a se transfera de la Ministerul Transporturilor către PMB obiectivul de investiții al Centurii Capitalei, la care a primit un prim răspuns negativ, pentru că s-ar pierde fondurile europene.

Neaga, demisia!

„Nu mi s-a părut absolut deloc corect, nici uman, nici profesional, situația în care a fost pusă doamna prim-ministru Viorica Dăncilă, pentru că domnia sa a fost dezinformată, consider eu, cu bună știință de către domnul Neaga, director general al CNAIR, care i-a garantat acum câteva zile (octombrie 2018, n.red.), că va depune la Comisia Europeană cerere de finanțare pentru fonduri nerambursabile necesare continuării lucrărilor la Centura ocolitoare a Capitalei. Lucru total fals. Presa a sunat la Bruxelles, s-au obținut declarații oficiale, nu pe surse, din partea purtătorilor de cuvânt şi specialiştilor. România este departe de a fi în situația de a finaliza dosarul necesar depunerii cererii de finanțare pentru Centura Capitalei, iar nimeni nu a plătit. Mie mi se părea normal ca, în secunda doi, domnul Neaga de la CNAIR, care se laudă peste tot că are susținerea domnului preşedinte al partidului, să își dea demisia din două motive: pentru că a dezinformat-o pe doamna prim-ministru (...) şi, doi, pentru că ne facem de râs noi, ca țară”, a precizat primarul general”, a spus Firea.

Se apără CNAIR

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii (CNAIR) a depus, în 15 octombrie, aplicația de finanțare în sistemul MYSMIS 2014+, pentru a accesa fondurile necesare proiectului „Infrastructura Integrată pentru Zona orbitală a Municipiului Bucureşti”, măsură care înseamnă debutul procesului firesc de accesare a finanțării nerambursabile.

“Premierul Viorica Dăncilă a fost corect informată şi a spus adevărul atunci când a afirmat că dosarul prin care România solicită finanțare din bani europeni pentru Centura Capitalei se află în pregătire şi urmează să fie transmis la Bruxelles. **În data de 15 octombrie 2018, CNAIR a depus aplicația de finanțare în sistemul MYSMIS 2014+,** pentru a accesa fondurile necesare proiectului Infrastructura Integrată pentru Zona orbitală a Municipiului Bucureşti. Fondurile solicitate astfel din POIM 2014-2020 sunt destinate construcției noii autostrăzi de Centură Bucureşti Sud, pasajelor Mogoşoaia, Domneşti, Berceni şi Oltenița şi lărgirii la 4 benzi a secțiunilor dintre A1 şi DN7, DN2 şi A2 şi A1 şi DN5 pe actuala Centură a Capitalei”, arată CNAIR. Potrivit sursei citate, transmiterea prin MYSMIS 2014+ permite declanşarea procesului de evaluare a proiectului de către organismul intermediar pentru transporturi (DGOIT), aflat în subordinea Ministerului Transporturilor. Aceasta structură, în colaborare cu experții Jaspers (organism tehnic al Comisiei Europene), evaluează şi validează documentația tehnico-economică, iar formularul final al cererii de finanțare, împreună cu documentația suport, verificată şi validată, sunt transmise Comisiei Europene pentru acordarea finanțării. “În consecință, depunerea aplicației în MYSMIS 2014+ înseamnă, de fapt, debutul procesului firesc de accesare a finanțării nerambursabile. În orice moment, Comisia Europeană poate avea cunoştiință de situația parcursului Cererilor de finanțare prin solicitarea unei informări din partea entităților implicate în procesul de evaluare. În contextul prezentat, putem concluziona că afirmațiile privind absența Cererii de finanțare pornesc dintr-o necunoaştere a procedurilor de accesare a fondurilor europene. Trebuie să precizăm că toate datele prezentate de CNAIR sunt corecte, deoarece această companie nu îşi permite să vehiculeze informații false în ceea ce priveşte obiective de interes național şi european”, sublinia Compania de Drumuri.

Ce zic documentele

Să reținem această frază din comunicatul CNAIR: „În data de 15 octombrie 2018, CNAIR a depus aplicația de finanțare în sistemul MYSMIS 2014+**,** pentru a accesa fondurile necesare proiectului Infrastructura Integrată pentru Zona orbitală a Municipiului Bucureşti (Centura capitalei, n.red.)”.

Iar acum să vedem documentele interne

ale CNAIR şi anume situaţia proiectelor finanţate prin fonduri europene. Acestea arată că proiectul „Infrastructura integrată pentru zona orbitală a Municipiului Bucuresti", este eligibil să fie făcut cu fonduri europene. Uniunea Europeană poate oferi suma de 5,8 miliarde de lei, nerambursabili, din care contribuţia beneficiarului (statului român) este de 800 de milioane de lei. Documentul CNAIR arată că proiectul „Infrastructura Integrată pentru Zona orbitală a Municipiului Bucureşti" a fost depus la 15 octombrie 2018 şi că se află „în evaluare".

Şi aici vine şmecheria. Proiectul nu a ajuns la Comisia Europeană, aşa cum pretinde Neaga. El este evaluat de organismul intermediar pentru transporturi (DGOIT), aflat în subordinea Ministerului Transporturilor şi de experţii Jaspers. Că cererea de finanţare nu este în situaţia iminentă de a fi aprobată o dovedesc tot documentele CNAIR. Există proiecte aflate în „evaluare", la aceste organisme intermediare, de ani de zile. Iar unele au fost, deja, respinse.

Cât durează „evaluarea"

Proiectul „Elaborare Studiu de Fezabilitate si Proiect Tehnic pentru Drum de mare viteză Bacău-Paşcani", în valoare de 29 milioane de lei, se află „în evaluare" din 10 mai 2017. Adică, de peste un an şi jumătate.

Proiectul „Implementare măsuri specifice de creştere a gradului de siguranţă rutieră (eliminarea punctelor periculoase) prin semnalizare orizontală şi verticală, reamenajări de intersecţii, iluminat cu led, etc - Asistenţă Tehnică", cu o valoare de 1,6 milioane de lei, se află „în evaluare" din 15 ianuarie 2018.

Proiectul „ Varianta de ocolire Timişoara Sud" se află „în evaluare" din 21 august 2018 şi are o valoare de 321 de milioane de lei.

Proiectul „Sprijin pentru pregătirea documentatiei tehnice aferente proiectului de infrastructură rutieră pentru Varianta de Ocolire Vaslui" este „în evaluare" din data de 5 septembrie şi are o valoare de 3 milioane de lei.

Proiectul „ Autostrada Bucureşti-Braşov, tronson Comarnic-Braşov, Lot 2: sector Predeal-Cristian, km 162+300 -km 168+600 şi drum de legătură", în valoare de 204 milioane de lei se află „în evaluare" din octombrie 2018.

Proiectul „Achizitia echipamentelor pentru verificarea calităţii lucrărilor de construcţie, reabilitare şi modernizare a infrastructurii rutiere în vederea asigurării viabilitatii şi siguranţei traficului", în valoare de 31 de miliaone de lei, se află „în evaluare" din data de 20 iunie 2018.

Proiectul „Remorcher multifuncţional cu clasă de gheaţă, având zona de navigaţie 3 -căi navigabile interioare (2 buc.) şi Remorcher multifuncţional cu clasă de gheaţă, având zona de navigaţie maritim costieră (2 buc.)", în valoare de 127 de milioane se află „în evaluare" de la 31 iulie 2018.

Proiectul „Modernizarea instalaţiilor de centralizare electromecanică pe secţia de circulaţie Siculeni-Adjud", în valoare de 80 de miliaone de lei, se află „în evaluare" de la 30 martie 2018.

După toate aceste exemple, putem spune: evaluare uşoară!

Există o serie de proiecte care au şi fost respinse.

Este vorba de „Constructia Variantei de ocolire Suceava", „Elaborare documentaţiei tehnico-economice pentru Podul peste Prut la Ungheni", „Construcţia variantei de ocolire a orasului Săcueni", „Elaborare Studiu de Fezabilitate şi Proiect Tehnic pentru Drum de mare viteză Legătură A3-Aeroport Henri Coandă", „Îmbunătăţirea siguranţei rutiere pentru legătura oraşului Timişoara cu Autostrada Arad-Timişoara-Lugoj".

Corina Crețu: proiectul nu a ajuns la noi

Două săptămâni mai târziu, comisarul european Corina Crețu a confirmat faptul că la Comisia Europeană nu a ajuns cererea de finanţare din bani europeni pentru Centura Capitalei. Autorităţile române nu au depus proiectul pentru Centura Capitalei la Comisia Europeană, cu toate că proiectul este inclus la proiecte prioritare. Comisarul european pentru Politică Regională, Corina Crețu, a mai spus nu contează cine face acest proiect, Primăria Capitalei sau Ministerul Transporturilor. "Am primit notificări de la Ministerul Transporturilor în care ni se spune că acest proiect necesită mai mult timp decât era prevăzut iniţial. Deci proiectul nu a fost depus la Comisia Europeană. Am văzut un comunicat al CNAIR în care spuneau că proiectul a fost depus de către dânşii în proiectul MYSMIS, dar sistemul MYSMIS nu este proiectul Comisiei Europene, este sistemul Ministerului Transporturilor. De fapt, s-au trimis documentele între două instituţii naţionale şi, din câte am înţeles, Ministerul Transporturilor a solicitat Băncii Europene de Investiţii să dea un aviz tehnic acestei documentaţii. Deci şi acest proiect îl aşteptăm la Comisia Europeană", spus Corina Crețu. Întrebată dacă finanţarea este pusă în pericol dacă Centura Bucureştiului trece de la Ministerul Transportului la Primăria Capitalei, Corina Crețu a răspuns că acest lucru ţine de statul român. "Fondurile europene sunt dedicate Centurii Bucureştiului. Cine realizează acest proiect nu este atributul nostru de a stabili. Este decizia suverană a statului de a stabili cui dă în executare acest proiect. Noi avem banii alocaţi pentru Centura Bucureştiului care este un proiect prioritar şi cu cât se legalizează cu atât mai repede cu atât mai bine", a spus ea.

O dispută veche

Gabriela Firea a cerut, în mai multe rânduri, ca Centura Capitalei să îi fie transferată de la Ministerul Transporturilor. În luna aprilie 2018, CNAIR anunţa că a încheiat un protocol cu Primăria Capitalei, care vizează obiectivele de dezvoltare ale Bucureştiului.

În mai, Lucian Şova spunea că Primăria Capitalei are "mai mult entuziasm" decât Compania Naţională de Administrare a Infrastructurii Rutieră pentru a administra Centura Bucureştiului. Întrebat atunci dacă este necesară trecerea Centurii în administrarea municipalităţii, Şova a spus că nu ar trebui să se interzică discutarea pe acest subiect "doar de dragul" ca Centura Capitalei să fie în administrarea CNAIR.

Nu s-a întâmplat acest lucru, iar în octombrie 2018, Firea a început public atacurile. Primarul a acuzat Guvernul că a mințit în legătură cu Centura Capitalei, spunând că, deşi i s-a spus că s-ar pierde fonduri europene dacă acest obiectiv va fi transferat de la CNAIR la municipalitate, Guvernul nici măcar nu a făcut cerere pentru obţinerea acestor fonduri. Firea a mai spus că această cerere nici nu poate fi făcută prea curând, pentru că Centura nu are nici cadastru, nici intabulare.

CONTRAPERFORMANȚĂ: TREI KILOMETRI DE AUTOSTRADĂ, CONSTRUIȚI ÎN ȘASE ANI

Compania de Drumuri a inaugurat ultimii trei kilometri din Autostrada Bucureşti-Ploieşti care erau restanți de ani de zile. În plus, şoferilor le-a fost livrat şi un ambuteiaj într-o zonă oricum aglomerată a Capitalei.

„COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA, în calitate de Beneficiar al proiectului “Finalizare Autostrada Bucureşti-Braşov, Secțiunea Bucureşti-Ploieşti, Sector 1, km 0+000 - km 3+325; Nod Centura Bucureşti km 6+500 şi Nod Moara Vlăsiei km 19+500”, a recepționat în data de 14.12.2018, Sectorul 1 km 0+000 - km 3+325, dând astfel în circulație 3,325 km de autostradă, un pod, 2 pasaje, 2 intersecții şi 3 noduri rutiere.

Obiectivul general al proiectului este de a îmbunătăți competitivitatea economică a României prin dezvoltarea infrastructurii de transport care facilitează integrarea economică în Uniunea Europeană, contribuind astfel la dezvoltarea pieței interne**.**

Obiectivele specifice ale proiectului au fost finalizarea Autostrăzii Bucureşti-Ploieşti prin construirea a 3,325 km de autostradă; pod peste Valea Saulei km 0+630; pasaj peste C.F. Bucureşti-Constanța km 1+549; pasaj peste strada Popasului km 2+775 (2+817); nod Centura Bucureşti km 6+500; nod Moara Vlăsiei km 19+500; nod rutier strada Popasului km 2+775; intersecție semaforizată cu strada Petricani km 0+000 şi intersecție giratorie cu strada Gherghiței km 0+970.

Proiectul a avut ca scop crearea de condiții pentru creşterea volumului investițiilor, promovarea transportului durabil şi a coeziunii în rețeaua de drumuri europene.

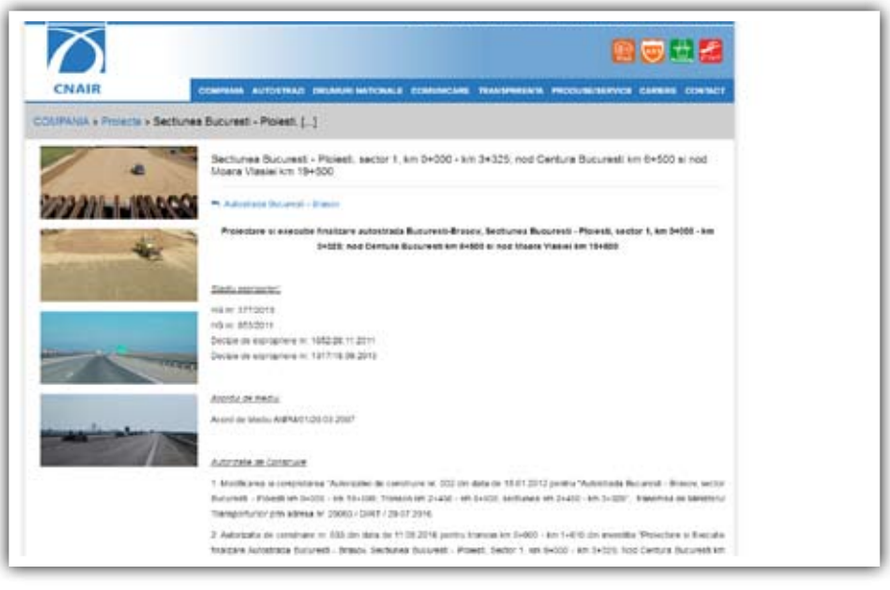
Rezultatele aşteptate au fost **construirea a 3,325 km de autostradă,** a unui pod, 2 pasaje, 2 intersecții şi 3 noduri rutiere.

Valoarea totală a proiectului este de **174.074.476/65 lei (inclusiv TVA)** şi va fi finanțat prin Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020 astfel: 75% contribuția Uniunii Europene din Fondul de Coeziune - 108.972.520,69 lei, 25% contribuția proprie - 36.324.173,54 lei, restul de 28.777.782,42 lei reprezentând TVA”, a anunțat CNAIR la finalul anului trecut**.**

Realizarea este: 3,3 kilometri finalizați, ultimii de pe Autostrada Bucureşti-Ploieşti, cu un preț de 36 milioane de euro.

„Ciotul” de autostradă, numită şi „pri-

ma autostradă urbană” a României, face parte din Proiectul Autostrăzii Bucureşti-Ploieşti. Aceasta a fost deschisă în 2012, de unde rezultă că finalizarea celor 3,3 kilometri s-a făcut cu o întârziere de şase ani. Asta, dacă nu punem la socoteală că şi deschiderea din 2012 a fost întârziată. Detaliile seci arată că Autostrada Bucureşti-Ploieşti a fost desenată având o lungime de 65 kilometri. După mai multe amânări, autostrada s-a deschis în iulie 2012 pentru 55,49 km (Ploieşti-Centura Bucureşti) şi în decembrie 2018, pentru diferența de 6,51 km. Dintre aceştia, 3,18 din cei 6,51 km au fost finalizați în 2015, iar pentru ultimii 3,33 km, finalizați în decembrie 2018, constructorul selectat a fost asocierea Aktor-Euroconstruct, care a şi încasat un preț de 129,2 milioane lei. Tronsonul a fost împărțit în două secțiuni: secțiunea 1 Bucureşti - Moara Vlasiei (Centura Bucureşti, de fapt -Moara Vlasiei) de 19,50 km şi sectiunea 2 Moara Vlasiei-Ploieşti de 42,69 km.



La inaugurarea din 2012, presa scria că primii 6,5 kilometri ai autostrăzii, pornind dinspre Bucureşti, nu au fost finalizati pentru că nu s-a rezolvat problema exproprierilor. Autoritățile vorbeau de un nou termen de finalizare şi anume anul 2014. S-au înşelat cu patru ani, deoarece ciotul de autostradă dinspre Bucureşti a fost finalizat abia în decembrie 2018.

Mai băgăm o fisă tot cu ghinion

După eşecul anului 2014, Ministerul Transporturilor mai face o încercare şi anunță, în 2015, că a găsit un nou constructor pentru ultimii 3,2 kilometri de autostradă. Contractul de proiectare şi execuție a fost atribuit Asocierii Asocierii Aktor-EuroContruct Trading. Contractul avea o durată de implementare de 22 de luni, din care 4 luni reprezenta perioada de proiectare şi 18 luni durata de execuție. Perioada de garanție acordată lucrărilor era de 48 de luni de la data semnării Procesului verbal de recepție la terminarea lucrărilor,

informa CNADNR într-un comunicat de presă din 2015.

Ca să citäm din document: „Constructorul avea 4 luni pentru realizarea Proiectului Tehnic, până la data de 01.06.2016 şi 18 luni pentru execuția lucrărilor, până la data de 30.11.2017".

În loc să fie terminată autostrada la noul termen promis – noiembrie 2017-, inaugurarea s-a făcut cu o întârziere de încă un an, în decembrie 2018. Ministrul demisionar al Transporturilor, Lucian Şova, a spus că întârzierea este determinată de „lenea constructorului". Lucrările la Autostrada Urbană au mers greu încă de la început (ne referim la ultima încercare din 2015), din cauza ritmului lent în care statul a cumpărat terenurile pe care urma să se construiască şoseaua. Ulterior, s-a întârziat şi cu mutarea rețelelor electrice din calea autostrăzii. În cele din urma nici constructorul nu a lucrat într-un ritm satisfacător.

Probleme de ambuteiaj

Autostrada urbană, cum a fost denumită pentru că intră până în Capitală, continuă A3 din Şoseaua de Centură, intersectează strada Popasului în oraşul Voluntari din județul Ilfov, continuă spre sud trecând peste linia CFR Bucureşti-Constanța, apoi intersectează strada Gherghiței într-un sens giratoriu, traversează Lacul Balta Saulei şi se opreşte în Şoseaua Petricani printr-o intersecție în „T", semaforizată.

Faptul că autostrada A3 se opreşte brusc cu un semafor şi o trecere de pietoni, într-o intersecție extrem de aglomerată la orele de vârf,- adică la intersecția străzilor Petricani cu Fabrica de Glucoză din sectorul 2 - a fost unul din aspectele criticate la noul proiect. Autoritățile susțin însă că aceasta a fost singura soluție pe care au găsit-o având în vedere că autostrada se intersectează cu Şoseaua Fabrica de Glucoză, o stradă cu doar o bandă pe sens.

CNAIR confirmă: va fi aglomerație

Alin Serbanescu a explicat că, deşi aglomerația e inevitabilă, e posibil ca problema să se rezolve, în timp.

"Specialiştii vorbesc despre două posiblități, în acest caz. Pe de o parte, este posibil ca A3 să preia mare parte din traficul de pe DN1, pe care circulă zilnic până la 60.000 de maşini. În acest caz, există posibilitatea ca numărul de maşini care circulă în zona şoselei Petricani să crească drastic, ajungând de la circa 5.000 cât e acum, la aproximativ 20.000. Sigur, nu e obligatoriu să se întâmple aşa, din cauză că nu toți cei care vor veni pe A3 se vor duce musai pe Petricani. Apoi, mai există şi posibilitatea ca traficul să se împartă între DN1 şi A3. La urma urmei, fiecare şofer îşi va face calculele şi va decide pe unde e mai avantajos să circule. Dar asta nu înseamnă că nu va fi aglomerație în zonă. Chiar şi o creştere cu 5.000 a numărului de maşini care circulă pe Petricani ar însemna aglomerare a traficului, față de situația prezentă", a preconizat Alin Serbanescu.

UN MIT SPULBERAT: ROBOȚII NU VOR ÎNLOCUI ȘOFERII DE CAMION

Nu vă aşteptați ca autocamioanele autonome să trimită în şomaj milioane de şoferi.

Se aşteaptă ca o formă de electrificare să alimenteze camioanele în decurs de un deceniu, dar bateriile uzate din aceste vehicule vor trebui reciclate. Acestea nu pot avea, deocamdată, o altă întrebuințare.

Acestea sunt primele concluziile dintr-un raport adus recent în atenția investitorilor şi care dezbate tehnologia avansată şi vehiculele comerciale. Autorul este Alexander Potter, analist la Piper Jaffray&Co.

Opiniile sale oferă o foaie de parcurs, uneori contrariantă, despre pentru modul în care tehnologia va influența transportul de mărfuri, logistica şi alte aplicații comerciale.

“Este, probabil, irelevant să ne întrebăm dacă roboții vor înlocui şoferii”, a scris Potter. “Şoferi nu pot fi concediați. Ei fac mult mai mult decât să conducă un camion.”, crede el.

Cum poate autonomia să ajute

În loc să fie eliminați şoferii, automatizarea ar trebui utilizată pentru a diminua criza de şoferi, a spus autorul. Dar dacă şoferii nu pot fi eliminați, atunci pe bună dreptate s-ar putea spune că autonomia completă oferă economii mai puțin convingătoare. Cum vor economisi operatorii de flote, cum ar fi PepsiCo şi Ryder, din folosirea automatizării? O aplicație potențială este condusul în pluton, unde camioanele conectate în mod digital sunt aliniate pentru a reduce frecarea cu aerul şi pentru a economisi combustibil, a spus Potter. Platooning generează o economie de 4%. Alte economii potențiale din automatizare ar putea proveni din utilizarea muncitorilor mai puțin calificați, care cer venituri mai mici şi care vor fi folosiți pentru a conduce segmente de drum în modul cvasi-automat, a spus Potter. Automatizarea ar putea fi, de asemenea, utilizată pentru a prelungi timpii de conducere.

Electricitatea este cheia

În timp ce Potter nu vede o înlocuire masivă a şoferilor cu roboți, el prezice schimbări semnificative în industrie - în special în tehnologia de rulare. “Noi rămânem credincioşi ideii că propulsia electrică este superioară”, a spus Potter.

În timp ce economia de combustibil pentru camioane, chiar şi în cel mai greu segment de tonaj, continuă să se îmbunătățească, flotele nu culeg toate roadele economiei de bani şi combustibil aşteptate, a spus Potter. Sumele pentru achiziția de combustibili scad, dar economiile sunt parțial pierdute cu cheltuielile necesare pentru întreținerea sistemelor de emisii. Mai mult, problemele legate de componentele de tratare a emisiilor țin camioane în service şi cresc costurile pentru flote.

“Şi chiar dacă producătorii de camioane nu cred în vehiculele electrice, noile reglementări le forțează mâna”, a spus el. “Dacă zonele urbane devin zone cu emisii zero, nimeni nu îşi poate permite să ignore camioanele electrice.”, afirmă analistul Piper Jaffray&Co.

DRUMURI ROMÂNEȘTI, EP.07 - AUTOSTRADA BUCUREȘTI-PITEȘTI ȘI CONCLUZIILE SERIALULUI

“Suntem pe autostrada A1. După 1000 de kilometri, avem concluzii dezastruoase pentru CNAIR”, afirmă Alin Goga, fostul director juridic al Companiei Naționale de Autostrăzi şi Drumuri Naționale din România, în cel de-al şaptelea episod şi ultimul al serialului DRUMURI ROMÂNEŞTI.

Un serial marca TIRMagazin.ro

După succesul uriaş al serialului CONTROALELE ISCTR, care a devenit viral pe Facebook, TIRMagazin.ro a lansat, în septembrie 2018, un nou show: DRUMURI ROMÂNEŞTI.

Starea dezastruoasă a infrastructurii rutiere din România este tema acestui unui nou serial produs în exclusivitate pentru site-ul nostru. Pe parcursul a şapte episoade, faceți cunoştință cu unele dintre cele mai grave probleme legate de drumurile naționale şi autostrăzile din România, la care Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) nu este capabilă să găsească soluții. Cauzele acestei incapacități cronice a conducerii CNAIR se explică prin lene, delăsare, incompetență şi, nu în ultimul rând, corupție.

EPISODUL 07: A1 ŞI CONCLUZIILE SERIALULUI

Alin Goga, fostul director juridic al CNAIR: După două zile de evaluare pe drumurile naționale, putem spune că avem concluzii care nu sunt îmbucurătoare pentru ceea ce am văzut şi pentru ceea ce ar trebuie să fie infrastructura rutieră din România. În mod evident, toate lucrurile pleacă de la managementul şi administrarea a ceea ce avem. Managementul lasă de dorit. Ceea ce ar trebui să avem, pentru ceea ce plătim, iarăşi ar trebui să fie altceva, un produs superior, aşa cum fiecare dintre noi constată atunci când depăşeşte granițele României. Din 7000 de salariați pe care îi are Compania de Drumuri, 1.200 sunt şefi şi doar 2000 de muncitori, cu 50 de milioane de euro salarii plătite şi un salariu mediu de 5.000 de euro pentru un director. Consider că este o sumă extraordinar de generoasă pe care o primesc salariații, directorii companiei. Dar structura aceasta este defectă. Ca să poată cineva să aibă succes în România, s-a vorbit întotdeauna de restructurarea Companiei de Autostrăzi. Dacă nu vor fi identificate căile radicale de restructurare şi va rămâne un mamut diform, supradimensionat în partea lui superioară şi slab dimensionat, un uriaş cu picioare de lut, în partea inferioară, acolo unde ar trebui să fie baza

dezvoltării şi administrării acestor drumuri, nu vom avea niciodată ceea ce ne dorim. Nu trebuie să existe compartiment de achiziții pentru că se mişcă foarte greu lucrurile şi ar trebui externalizat. Aşa cum ar trebui externalizate departamentele juridic sau economic, toate având o eficiență extrem de scăzută în cadrul companiei, din cauza plafonării sau a lipsei de profesionalism a unor salariați. Dacă aceste lucruri nu vor fi înțelese şi nu se vor uni tot ceea ce înseamnă proiect de infrastructură majoră într-o singură companie națională de infrastructură, care să unească aerianul, CFR-ul, rutierul, navalul, nu vom avea nici în 2200 o infrastructură modernă în România, nu în 2020. Sper că cineva va auzi şi va lua măsurile pentru că acestea s-au tergiversat. Ştim ce avem de făcut, dar nu facem.

Doina Rugină, expert tehnic autorizat: Pe autostrăzi, semnalizarea rutieră devine o problemă importantă cu cât viteza e permisă la o valoare mai mare, iar traficul devine mai important şi dens. Acum suntem pe autostradă, e noapte. Cum poate fi verificată mai bine semnalizarea rutieră decât noaptea. Pe această bucată de autostradă Bucureşti–Piteşti sunt porțiuni unde marcajele rutiere nu sunt suficient de bine identificate şi vizualizate. Noroc că viteza îți permite să treci peste ele şi să ai o direcție cunoscută.

S-ar cere determinarea acestui coeficient de vizibilitate pe timpul nopții cu retroreflectometrul dinamic, care permite să citeşti pe toată suprafața marcajului valoarea coeficientullui şi atunci poți spune dacă media coeficientului de retroreflexie este atât cât trebuie să fie, conform standardului de performanță europeană.

EPISODUL 06: DN7: DEZASTRUL DE PE VALEA OLTULUI

Drumul Național 7 este “o altă eroare strategică, nu numai a conducerii CNAIR dar şi a tuturor guvernelor româneşti”, crede Alin Goga, fostul director juridic al CNADNR. “Este singura legătură viabilă între Țara Românească, Oltenia şi Transilvania”, afirmă Goga, în cel de-al şaselea episod al show-ului DRUMURI ROMÂNEŞTI.

Alin Goga, fostul director juridic al CNADNR: Suntem pe DN7 unde întâlnim îmbrățişarea Oltului şi sărutarea muntelui. Urmăriți Drumuri Româneşti.

DN7 este o altă eroare strategică, nu doar a CNAIR, dar şi a guvernelor României pentru că este singura legătură viabilă între Transilvania, Oltenia şi Țara Românească. Este cea mai scurtă, cea mai tranzitată, cea mai circulată de camioane cu zeci de mii de tone de marfă. Această lipsă de dezvoltare a infrastructurii a condus unele multinaționale la a amenința că pleacă din România pentru că nu au o legătură scurtă, viabilă şi economică spre granița de vest. Am putea spune că DN7 nu e doar eşecul guvernelor româneşti, dar şi lipsa de implicare a oamenilor şi autorităților civile în impunerea unei autostrăzi care ar conduce la o dezvoltare economică a unei zone relativ sărace, respectiv, sud-vestul României, Oltenia.

Lipsa unui drum modern pe DN7 duce firme precum Ford şi Dacia la imposibilitatea transportării eficiente a maşinilor lor spre piețele occidentale. Din 2015, am propus, pentru că aveam o variantă pentru DN7 D, să facem o dezvoltare directă care să ocolească defileul Oltlului, unde există maximă aglomerare. Să pornim de la Curtea de Argeş şi să terminăm cu un drum pe care îl aveam în administrare- DN7D, până la Câineni. Iată că astăzi autostrada Sibiu-Piteşti, care ne este promisă de toate guvernele şi de toți directorii generali ai CNAIR, până în prezent având parte doar de minciuni, ar fi putut fi înlocuită în mod real şi fezabil de dezvoltarea lui DN7, de la Câineni înspre Sibiu, la trei benzi, probabil singurul lucru bun făcut de Narcis Neaga în calitatea sa de director general. Şi această dezvoltare a fost DN7D, pentru

că a fost predată autorităților locale, care vine într-o linie dreaptă Piteşti-Curtea de Argeş-Câineni, ocolind tot acest defileu al Oltului, unde există strangularea rutieră. În felul în care se află infrastructura rutieră se va vedea că este dezastruoasă pentru că şi întreținerea contează foarte mult. Iar, dacă ai un drum relativ prost, el devine şi mai rău pentru utilizatorii de trafic aflându-se într-o stare de întreținere dezastruoasă,

Doina Rugină, expert tehnic autorizat: În acelaşi context, putem spune, comparând un drum proaspăt reabilitat dar fără semnalizare şi un drum vechi semnalizat dar plin de gropi, că sunt, ambele, la fel de proaste şi de necorepunzătoare şi cu risc de accidente pentru utilizatori.

EPISODUL 05: DN76: RUŞINEA INFRASTRUCTURII ROMÂNEŞTI

Drumul național Deva-Oradea (DN76) "este pe locul întâi în ceea ce priveşte eşecurile tuturor conducerilor Companiei Naționale de Autostrăzi şi Drumuri Naționale din România" (actuala CNAIR), crede Alin Goga, fostul director juridic al CNADNR. "Întreaga semnalizare rutieră este inexistentă", afirmă Doina Rugină, expert tehnic autorizat, în cel de-al cincelea episod al show-ului DRUMURI ROMÂNEŞTI.

Alin Goga, fost director juridic la CNAIR: Suntem pe DN76 Deva-Oradea. Probabil, într-un top al ruşinii, este pe locul întâi în ceea ce priveşte eşecurile celor care au condus CNAIR. Este eşecul de a gestiona în mod profesionist un contract. De zece ani, acest drum reprezintă un eşec major şi un coşmar pentru localnici, dar şi pentru şoferi. De zece ani acest drum nu este finalizat. Acest eşec este datorat tuturor şefilor de la CNAIR, indiferent că directorii CNAIR s-au numit Narcis Neaga, Cătălin Homor, Ştefan Ioniță dar şi miniştrilor Transporturilor şi directorilor de la DRDP Cluj. Este incalificabil că, de zece ani de zile, un drum care are finanțare europeană să nu fie finalizat şi care se află în starea deplorabilă de azi. Ar trebui să nu acceptăm aceste lucruri, deşi ele sunt tolerate de factori de răspundere, care nu sunt de răspundere, ci de iresponsabilitate.

Doina Rugină, expert tehnic autorizat: Bineînțeles că în aceeaşi stare este şi semnalizarea rutieră. Pe tronsonul proaspăt construit, marcajele şi indicatoarele rutiere sunt în regulă, foarte bune, efectuate şi aşezate la locul lor. Imedit ce începe porțiunea de drum nefăcută, marcajul şi semnalizarea rutieră sunt inexistente. Probabil, şoferii se orientează după mijloce proprii sau cunosc drumul dinainte.

Alin Goga, fost director juridic la CNAIR: Aici putem vedea care sunt capcanele acestui drum. Suntem la separația unui tronson realizat cu unul care este nereparat. În depărtare, tronsonul arată perfect şi aşa ar trebui să arate toate cele şase tronsoane. În zece ani de zile, trebuiau rezolvate toate problemele pentru ca oamenii să circule în siguranță. Asta este incompetență, mai ales că toți directorii generali s-au ocupat special de acest drum la cererea, solicitarea autorităților locale, după reclamațiile oamenilor şi la cererea Ministerului Transporturilor sau Guvernului, respectiv a celor din Parlament. După o decadă a istoriei realitatea este un dezastru.

EPISODUL 04: POVESTEA AUTOSTRĂZII PRĂBUŞITE

Alin Goga, fost director juridic al CNAIR, devoalează incompetența conducerii CNAIR, care a preferat o soluție tehnică aparent mai ieftină, dar care a dus în final la cheltuieli suplimentare uriaşe, pentru că un segment mare din autostradă a trebuit demolat şi reconstruit de la zero.

Pentru uriaşa gaură dată bugetului de stat, Narcis Neaga, directorul general de atunci al CNADNR, a fost arestat de DNA. Scos din ghearele legii de parlamentarii care au votat dezincriminarea abuzului în serviciu, Neaga a fost numit, de către ministrul pesedist Lucian Şova, din nou pe funcția de director general al CNAIR. Probabil pentru a reuşi să şteargă urmele infracțiunilor săvârşite în cazul autostrăzii prăbuşite!

Alin Goga, fost director juridic al CNAIR: Suntem pe Autostrada Orăştie-Sibiu, în locul unde CNAIR a întregistrat cel mai mare "succes". Urmăriți Drumuri Româneşti!

Suntem pe lotul 3 al Autostrăzii Orăştie-Sibiu. În spate se vede Viaductul de la Aciliu, în apropiere începe debleul de unde s-au excavat peste un milion de metri cubi de pământ. Acest contract a avut o valoare de peste 700 de milioane de euro şi suntem foarte aproape de locul unde s-a produs cea mai mare tragedie pentru infrastructura rutieră românească şi anume prăbuşirea Autostrăzii Orăştie-Sibiu, lot 3. A durat doi ani să fie refăcută. În afară de cele 600 de milioane lei, s-au plătit constructorului italian importante alte sume de bani în plus. Această decizie eronată, adică tăierea acelui deal de unde s-au excavat un milion de metri cubi, s-a luat ca urmare, iarăşi, a unei proaste decizii de management. Pentru doar 15 milioane de euro în plus, în loc să fie excavat un milion de metri cubi de pământ, ar fi putut fi un tunel. Din cauza ambiției, indeciziei şi incompetenței conducerii CNADNR din perioada 2013-2015, nu s-a luat această decizie, care era esențială pentru stabilitatea versantului şi pentru înlăturarea unor problemele de mentenanță pe care Compania de Drumuri le are şi le va avea în viitor cât timp va funcționa această autostradă. Aceasta este o gândire de management a unor oameni nepregătiti şi care nu îşi asumă nişte decizii: când, pentru 15 milioane de euro pe care ar fi putut să îi plătească pentru un tunel, au acceptat să plătim sute de milioane de euro care rezultă din exploatarea defectuoasă a acestei autostrăzi.

Doina Rugină, inspector tehnic autorizat: În ceea ce priveşte partea de semnalizare rutieră, la prima vedere mi se pare, în regulă. Cel puțin marcajul final, cel alb. Cel galben care se numeşte marcaj rutier

temporar… se pare că cineva s-a grăbit şi culoarea s-a suprapus şi, cel puțin pe acest tronson, cele două tipuri de marcaj au interferat şi a ieşit ceva foarte urât. De efectuat măsurători, nu are sens. E clar că cel care este curat, respectiv, marcajul marginal şi ici-colo cel discontinu, este în regulă. Însă, unde a fost întrepătruns cu marcajul permanent, s-a deteriorat şi, pe acea zonă, marcajul nu este eficient.

Alin Goga, fost director juridic al CNAIR: Pe lotul 4 al autostrăzii, în Sibiu, am observat că sunt nişte cedări ale corpului autostrăzii. Cred că această autostradă este în garanție şi, în mod normal, compania ar trebui să solicite constructorului italian să remedieze acele probleme care sunt neplăcute mai ales la o viteză de 130 km la oră, când s-a simțit denivelarea din corpul autostrăzii. Nu este doar una singură, sunt două sau trei. Dar cei de la CNAIR care fac inspecția sectorului de drum, în mod normal, ar trebui să identifice aceste probleme şi să ceară soluționarea lor cât timp drumul este în garanție, pentru a nu fi făcute, iarăşi, din banii bugetului de stat.

EPISODUL 03: INSULELE MORȚII

Episodul al treilea al serialului DRUMURI ROMÂNEŞTI se focalizează pe “insulele morții”, acele “alveole” în care CNAIR a băgat sume imense de bani, sub pretextul îmbunătățirii siguranței rutiere pe drumurile naționale.

Alin Goga, jurist CNAIR: Suntem pe DN1, după intersecția cu DN7C, spre Transfăgărăşan, aproape de intersecția cu Tălmaciu. Aceasta este o nouă dovadă de decizie prost gândită de management a CNAIR, de modernizare a acestui drum național unde s-au investit peste 100 de milioane de euro. Modernizarea s-a făcut prin sate şi nu cu ajutorul unor centuri ocolitoare, care să scoată traficul din comunele pe care acesta le parcurge. Mai mult, au fost introduse aceste modele care au fost considerate moderne la nivelul anul 2008, dar care s-au dovedit că, în loc să pună în siguranță traficul, din contra, au pus în pericol viețile multor oameni. Este vorba de aceste „insule”, create de-a lungul acestui drum în urma unui contract semnat în 2008 şi derulat până în 2011 cu un antreprenor francez. Soluțiile de siguranță rutieră sunt, în opinia multor specialişti, prost gândite, pentru că nu au adus acel element de stabilitate şi echilibru pentru şoferi, ci au indus un plus de imposibilitate de a preveni accidentele.

Dacă s-ar face o analiză la nivelul Poliției Rutiere, s-ar observa că, pe acest sector de drum, aşa-zis modernizat, între Făgăraş şi Tălmaciu, au fost multe accidente rutiere petrecute în zonă.

Doina Rugină, inspector tehnic autorizat: Din punctul de vedere al semnalizării rutiere, se poate vedea cu ochiul liber că intersecția aceasta este dotată cu indicatoare care le îmi ridică suspiciuni de la prima vedere. Unul este şters parțial, altul este şters complet. Voi face nişte determinări ale parametrilor pentru a vedea în ce stare sunt. Dar, e clar că nu sunt funcționale şi marcajul este destul de deteriorat. Este o zonă de ieşire din localitate şi probabil că circulă diverse maşini încărcate care distrug marcajul. Facem câteva măsurători şi vom putea stabili cu exactitate. (Expertul procedează la analiza stării marcajelor şi indicatoarelor, n.red.). Sunt indicatoare care ar fi nefuncționale. Unul de stop, care nu mai are culoarea roşie, deci practic nici nu ar mai trebuie măsurat. Facem totuşi o determinare şi vedem că este un dezastru: 83 pe roşu, lucru care ne confirmă ceea ce spuneam, că indicatorul este deteriorat. Este un indicator din 2008, produs de firma Girod. Au trecut mulți ani de atunci şi ar trebui schimbat. Mai este un indicator despre care nici nu ştiu ce ar mai

fi de spus. Este un indicator de cedează trecerea şi toată suprafaţa lui este albă şi nu cred că are folie. Să vedem ce coeficient de retroreflexie mai poate avea folia pe suprafaţa sa. (Expertul procedează la analiza stării marcajului, n.red). Avem 178. Nu este foarte mică, dar constat că toată suprafaţa a fost umplută numai cu alb, probabil într-o perspectivă se vrea a fi recondiţionat. Dar el nu îşi îndeplineşte rolul pe care ar fi trebuit să îl deţină în această intersecţie, pentru că doar forma trădează faptul că este unul de „cedează trecerea". Este vorba de acelaşi producător şi tot din 2008. Aş vrea să verific nişte valori la marcajele rutiere. Am aici o săgeată de direcţionare, în această intersecţie. Să vedem dacă mai este funcţională. Nu. Are o valoare foarte mică a coeficientului de autoreflexie, ceea ce înseamnă că nu prea mai are microbile. Microbilele sunt un material care se pune pe suprafaţa marcajului şi dau această proprietate de retroreflectivitate. Adică, în lumina farurilor, reflectă lumina înapoi. Este acest indice de autoreflexie care îi dă valoarea şi vizibilitatea pe timp de noapte, ceaţă sau ploaie. Mai avem un marcaj mai proaspăt şi mai îngrijit (specialistul analizează un nou marcaj care delimitează drumul, n.red.), are valoarea 256. Multe se văd cu ochiul liber. Cel de aici este aplicat pe un marcaj vechi. Săgeţile nu sunt şi pentru asta nu are sens să merg în trafic să le măsor. Pentru drumul secundar, săgeţile şi marcajul lateral se vede că este distrus. Probabil că programul celor de aici sau al administratorului central este să refacă aceste marcaje. Ele sunt şi fizic deteriorate, sunt sărite, sparte, dar unde mai există şi mai au ceva putere (se poate vedea din înregistrarea video că în multe locuri lipseşte marcajul, n.red.). Acest indicator (care arată faptul că se poate face la stânga, respectiv, la drepta, n.red.) este îndoit, este căzut, ruginit, şi nu mai este funcţional. El trebuie schimbat în totalitate. Este produs tot de Girod.

EPISODUL 02: DN1- DRUMUL OASELOR

Traversarea munţilor din Muntenia în Transilvania prin Valea Prahovei este pentru toţi şoferii un adevărat calvar. Episodul 02 din serialul "DRUMURI ROMÂNEŞTI" se focusează pe cel mai aglomerat drum naţional din România, DN1, poreclit, pentru timpii lungi de aşteptare în coloana de autovehicule, "Drumul oaselor".

***Alin Goga, fost director juridic al CNAIR*:** Suntem pe DN1, pe viaductul de la Posada şi suntem la emisiunea „Drumuri Româneşti". Vom vorbi de despre corupţie şi incompetenţă. Veţi vedea şi veţi judeca.

Suntem pe DN1, pe viaductul vechi de la Posada, înainte de Sinaia. Am trecut de coşmarul de la Comarnic, unde inclusiv noi am făcut o oră şi jumătate în trafic. Acest lucru se întâmplă de 28 de ani, nereuşind nicio guvenrare şi nicio administraţie să rezolve această problemă. Pentru a găsi o soluţie pentru un trafic decent dinspre Bucureşti spre Braşov şi dinspre Transilvania spre Bucureşti. Nu reuşim să facem această legătură, iar vina aparţine indeciziei, prostului management, corupţiei şi incomptetenţei CNAIR.

Voi argumenta aceste lucru. De la Nistoreşti, de lângă Breaza, se termină cele patru benzi care oferă un regim de trafic decent de 90-100 km pe oră. Intrăm în această porţiune de gâtuire de la Comarnic la Predeal, care ar fi trebuit să fie soluţionată printr-o autostradă. Toată lumea a vorbit de autostrada Comarnic-Braşov. Bazele ideii au fost puse în 2004, când s-au semnat cu diverse firme străine înţelegeri ce urmau să fie puse în practică de următorul guvern în 2005. La acea dată, valoarea contractului era de 500 de milioane de dolari. Venind de la Bucureşti, de la Nistoreşti pe partea dreaptă urma varianta de traseu studiată şi agreată şi care a rămas valabilă pentru toate cele trei încercări de concesiune din 2004, 2008 şi 2015, nerealizate nici până în prezent. Atunci era o valoare de doar 500 milioane de dolari, pentru că şi valoarea terenurilor era mai mică, nu erau nici preţurile la materiale aşa mari ca azi. Între timp, preţul de cost al concesiunii crescuse, spre exemplu, pentru că la Buşteni a apărut, între timp, un cartier rezidenţial. Astfel încât preţul de cost al concesiunii de azi şi care foloseşte varianta construirii unui tunel, ridică preţul de cost la 1,2-1,5 miliarde de euro.

Problema este că nu se va realiza acest proiect din motive economice pentru că suntem condiţionaţi de deficitul de ţară. Adică trebuie să ne încadrăm în acel deficit de 3% şi datoria publică să fie de maxim de 60%. Dacă în ceea ce priveşte datoria publică ne-am încadra, în ceea ce priveşte deficitul, prin adăugarea acestor plăţi de disponibilitate nu s-ar mai realiza niciun alt proiect de investiţii majore în România. Pentru că acest proiect Comarnic-Braşov ar acoperi sumele disponibilizate pentru orice alt proiect.

Voi detalia un singur element, pentru că există o soluţie să se facă ceva viabil economic. Într-un timp rezonabil, de 12 luni, se pot construi două centuri ocolitoare la Buşteni şi Comarnic, care să soluţioneze problemele traficului.

Doina Rugină, expert tehnic autorizat: Legat de trafic, pot spune că se vede că este unul intens, un trafic greu, o variantă spre Braşov intens circulată şi vedem multe camioane, maşini de weekend. Pe partea de semnalizare rutieră, marcajul este uzat, iar noaptea nu este vizibil. Puteam face nişte măsurători, avem echipamentul corespunzător pentru a arăta că valorile cerute de standardele de perfomanţă nu mai corespunde de mult.

(Expertul tehnic autorizat face o serie de măsurători cu echipamente specializate.) Suntem pe DN1, în Posada. Aşa cum ne aşteptam, din cauza traficului diverselor categorii de maşini, marcajul rutier nu se vede noaptea. Valorile se înregistrează pe aparat şi coeficientul de autoreflexie este cel care arată posibilitatea şoferului de a vedea marcajul pe

FORMULAR PENTRU ABONAMENT LA REVISTA TIR

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

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

timp de noapte. Trebuie să fie de minim 100 ca să trebuiască să nu refaci marcajul. La prima citire, aparatul arată că este sub această valoare -60 de milicandeli pe luxten- e o măsură optică. Este trafic şi dificil de măsurat. Aparatul face media numărului de citiri. În cazul acestui aparat este vorba de trei citiri. Măsurăm şi rezultatul este acelaşi de la ultima citire. Aici este un rost de dilatație. Este specific podurilor şi permite ca podul să nu fie rigid. Este distrus aproape în totalitate. Este mascat de o plombare, şi ineficientă şi atehnică, cu asfalt, astfel încât podul nu se comportă cum trebuie la diferențele de temperatură sau de şocuri mecanice. Se observă că, pe partea transversală, este o lucrarea la fel de neprofesionistă. Marcajul este fisurat şi cineva a plombat din nou. Sunt intervenții destul de neprofesioniste, iar şoferii trebuie să îşi cunoască drumul pentru a răzbi pe timp de noapte. Trebuie să recunoaştem, însă, că este zonă de curbă, de cot, marcajul este mult mai uzat şi întrebuințat. Trebuie urmărit cu atenție, perioada lui de viață este scurtată şi e nevoie de lucrări de mentenanță. Pe tronsoanele de drum de dinainte şi de după această curbă, clar marcajul arată mai bine şi este mai eficient ca funcționalitate. Pe pod nu ne putem baza, asta este ideea.

(Se face o nouă măsurătoare pe marcajul de dinainte de intrarea în curbă şi cifrele nu sunt mai bune.) QDU este coeficientul la iluminare difuză. Înainte de a intra în curbă este mai bun, dar valoarea coeficientului de autoreflecție nu se încadrează în standarde, nu se încadrează nici la cea mai mică categorie. Cineva răspunde de drumuri, de mentenanță, de garanție. Cine a făcut lucrarea ar fi trebuit să se asigure că semnalizarea rutieră îşi face efectele şi accidentele nu mai apar.

Vorbeam de faptul că aici este o curbă şi că marcajul rutier este, categoric, deteriorat şi nefuncțional. Marcajul rutier pe drumurile publice este dat şi de indicatoarele rutiere. Şi ele trebuie să aibă anumite standarde de perfomanță şi calitate. Aici avem un sistem de indicatoare rutiere, încercăm să le măsurăm performanța să vedem dacă sunt vizibile.

(Expertul face măsurători ale semnalizării verticale.) Fiecare valoare de pe indicator trebuie să aibă un coeficient de retroreflexie a foliei aplicată pe fața indicatorului.

Din câteva citiri pe care le-am efectuat, pot spune că folia de pe indicatoare este de o calitate corespunzătoare. Măcar atât să avem, dat fiind că marcajul rutier este nefuncțional. Măcar indicatoarele, care arată că urmează o curbă periculoasă, să poată fi văzute noaptea. Am citit valorile coeficienților şi sunt bune. Câteva observații asupra gradului de deteriorare. Sunt câteva deficiențe poate datorită intemperiilor, poate din cauza unor şocuri mecanice sau lovituri. Dar capacitatea de retroreflexie este perfectă.

EPISODUL 01: AUTOSTRADA BUCUREŞTI-PLOIEŞTI

În primul episod al serialului, fostul director juridic al CNADNR/CNAIR Alin Goga şi expertul tehnic autorizat Doina Rugină îți vorbesc despre problemele pe care le are autostrada Bucureşti-Ploieşti, la peste 11 ani de la începerea lucrărilor.

Alin Goga, fost director juridic al CNAIR: Ne aflăm lângă Bucureşti, la kilometrul 17, pe Autostrada A3, care este ruptă de Capitală, nefiind finalizată intrarea în oraş ca urmare a unei decizii de management a CNAIR nu foarte inspirată. Am preluat această investiție de 500 milioane de euro, care a fost începută de Radu Berceanu. Ordinul de începere a lucrărilor a fost dat de Ludovic Orban. Autostrada a fost finalizată în 2012. La şase ani distanță, spațiile de servicii nu sunt finalizate. Ca să faceți o comparație, gândiți-vă ce era pe autostrada A 2 când nu erau benzinării şi nu puteau fi folosite aceste spații de servicii.

S-a văzut dezvoltatea de pe A2 după ce s-au pus în valoare aceste spații de servicii, care au oferit confort participanților la trafic. Ce se întâmplă pe Bucureşti-Ploieşti de şase ani, înseamnă pierderi pentru bugetul companiei dar şi pentru bugetul de stat, deoarece nu se încasează accize din vânzarea de motorină sau din alte produse vândute în benzinării, nu se colectează impozitul pe profit. Decizia de management de reziliere a contractului, în 2015, a fost o eroare majoră şi se vede acest lucru. Deşi, acest tronson de autostradă trebuia să lege şi Capitala, în noiembrie 2017, suntem în septembie 2018 şi nu este finalizat.

***Doina Rugină, expert tehnic autorizat*:** Există şi o parte bună. În momentul de față, din punct de vedere al controlului semnalizării rutiere, lucrurile arată bine. Şi ca drum, ca infrastructură propriu-zisă. Eu am controlat, de curând, marcajul rutier pe această zonă şi cifrele au arătat bine. Există o explicație: traficul nu este suficient de mare, iar marcajul se menține la valori inițiale. Din păcate, e o lucrare care nu e pusă în valoare tocmai din motivele expuse de Alin Goga. Nu este finalizată intrarea, dar nici ieşirea la Ploieşti.

Alin Goga: Sunt marcajele verticale bune. În ceea ce priveşte rosturile de dilatație, la pasaje sau poduri sunt nişte probleme. După şase ani, CNAIR ar trebui să intervină prin Direcția de Mentenanță să remedieze acest proces de îmbătrânire, normală, şi să confere siguranță pentru utilizatori. La o viteză de 130 de kilometri pe oră, dacă nu ai rosturile de dilație corecte se pot produce accidente atunci când faci o pană. Nu e vorba că nu sunt bani... nu avem recepția finală făcută, iar, în acest caz, există elemente care mai trebuie făcute de constructori sau ceva lucrări care nu s-au plătit. Sunt lucruri rămase în aer de şase ani, pe care nimeni nu el rezolvă.

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

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

7 EPISODE

7 ÎNTREBĂRI

28 RĂSPUNSURI

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