

INVESTIGATORUL'S



***PROGRAMUL DE GUVERNARE
AL PREMIERULUI BOLOJAN
ÎN TRANSPORTURI*** **PG.04**

IUNIE 2025
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



**ION IANCU,
MANAGING
DIRECTOR,
SCANIA FINANCIAL
SERVICES
BLACK SEA UNIT
PG. 09**



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR:

Alina JOHNSON-POP

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

S u m a r



11 GAMA DE
AUTOCAMIOANE MAN,
MODEL 2025, LANSATĂ ÎN
ROMÂNIA



15 IVECO LANSEAZĂ NOUL
S-EWAY ARTIC, PENTRU
TRANSPORT REGIONAL
ȘI PE DISTANȚE LUNGI



21 VOLVO TRUCKS
LANSEAZĂ O VARIANTĂ
ACTUALIZATĂ A
DIRECȚIEI DINAMICE
VOLVO, PENTRU
CREȘTEREA SIGURANȚEI



24 FORD TRUCKS: PRIMA
EDIȚIE A "CONSTRUCTION
DAY – POWER AT WORK"



CE CONȚINE PROGRAMUL DE GUVERNARE AL PREMIERULUI BOLOJAN, ÎN TRANSPORTURI?

Ilie Bolojan a fost numit premier. Programul de guvernare este stufos și are elemente de noutate pe transporturi.

TIR Magazin vă prezintă obiectivele în domeniul Transporturilor asumate de Guvernul României pe 4 ani.

TRANSPORTURI ȘI INFRASTRUCTURĂ **Obiective generale**

Investițiile rămân motorul creșterii economice și al dezvoltării unei țări, iar investițiile în infrastructura de transport sunt placa turnantă pentru dezvoltarea României pe termen mediu și lung.

Prioritizarea investițiilor și accelerarea celor finanțate

Păstrarea unui ritm constant a acestor investiții reprezintă în actualul context economic extrem

de fragil cea mai mare provocare importantă misiune pentru într-o guvernare responsabilă.

Reforme/ reorganizări/ comasări

1. Prioritizarea contracte CNAIR + sistare semnare de noi contracte;
2. Calculul corect al personalului. Reducere cu 20% a angajaților;
3. Plan de reducere a subvențiilor acordate companiilor din subordine;
4. Reforma ROMATSA, RAR, ARR, AACR, TAROM, Aeroportul Otopeni și a celorlalte companii din subordinea Ministerului.
5. Consilii de administrație din profesioniști;
6. Reducere CA-uri, comitete;

7. Transparență (CCM-uri, cheltuieli, bugete, etc.);

8. Limitare indemnizații și salarizare;
9. Indicatori de performanță → demiteri pentru neîndeplinire;
10. Reducere subvenții și creșterea eficienței;
11. Audit active;
12. Sediul fiscal în România pentru companiile din domeniul aerian – condiționat de cadrul legislativ european. Soluții alternative – taxă fixă/bilet outgoing;
13. Creștere valoare - taxă rovignetă;
14. Plafonarea pensiilor și salariilor;
15. Testare funcționari și personal de conducere angajat prin contract de mandat;



16. Revizuire contracte colective de muncă care prevăd drepturi exagerate;
17. Optimizare funcțională și administrativă la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, precum și a unor instituții aflate în subordine, comasarea entităților cu atribuții convergente sau complementare.
18. Optimizarea structurii organizaționale. Structură optimă de personal, eliminarea pozițiilor redundante și o alocare eficientă a resurselor umane. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii are în subordine sau sub autoritate peste 50 de unități.
19. Automatizarea proceselor operaționale: implementarea tehnologiilor moderne de automatizare a proceselor, contribuind astfel la reducerea costurilor operaționale, a personalului excedentar și la creșterea rapidității în livrarea serviciilor de transport către cetățeni.
20. Reforma sistemului de taxare a transportului.
21. Revizuirea sistemului de acordare a subvențiilor de transport prin: monitorizarea contractelor de servicii publice și trecerea la un sistem axat pe numărul de călători expediați, eficiență și calitate a serviciilor; valorificarea mai eficientă a activelor de transport subutilizate; identificarea unor resurse financiare europene adiționale pentru subvenționarea transportului destinat categoriilor vulnerabile.
22. Îndeplinirea tuturor condiționalităților aferente jalonului 79 PNRR privind procedurile de guvernanță corporativă (OUG 109).

Probleme

- **Profesionalism**
- **Disciplină**
- **Flexibilitate**
- **Capacitate de transport**
- **Trailere specializate**

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

Preferatii transporturilor agabaritice.



Măsuri accelerare absorbție fonduri europene

1. Sprijinirea transportului feroviar din zonele defavorizate sau izolate către polii urbani regionali. Eliminarea "sărăciei în transporturi" prin accesarea de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a reformelor și investițiilor prevăzute în cadrul Fondului Social pentru Climă - redeschiderea liniilor de cale ferată aflate în conservare, reducerea timpilor de parcurs prin reînnoirea sectoarelor de cale ferată secundare, achiziționarea de material rulant, pentru creșterea accesibilității comunităților defavorizate și izolate la serviciile de bază ale poliilor urbani regionali, precum accesul la locuri de muncă mai bine plătite sau accesul la sistemele sanitare și de educație ale acestora.

2. Înlocuirea flotei de trenuri de metrou pe Magistrala 4 existentă prin achiziția a 12 trenuri de metrou și sistem de automatizare și siguranță cu finanțare din Fondul pentru Modernizare.

3. Stații de reîncărcare pe rețeaua de drumuri de mare viteză-autostrăzi, drumuri expres, precum și drumuri naționale printr-un program, finanțat prin Fondul pentru Modernizare.

4. Stații de reîncărcare mediul privat, finanțat prin Fondul pentru Modernizare.

5. Instalarea stațiilor de reîncărcare/încărcare baterii și creșterea capacității rețelei electrice din porturi, finanțat prin Fondul pentru Modernizare.

6. Implementarea unui program, finanțat prin Fondul pentru Modernizare pentru înverzirea operațiunilor aeroportuare și portuare prin înlocuirea utilajelor și echipamentelor neperformante din punct de vedere al consumului de energie, cu utilaje și echipamente cu emisii zero.

7. Implementarea unui program, finanțat prin Fondul pentru Modernizare pentru înlocuirea flotei de vehicule pentru transportul rutier și feroviar de marfă, precum și a flotei pentru transportul de pasageri și marfă maritim și pe căi navigabile interioare, prin achiziția de vehicule cu emisii zero.

Ațiuni pentru companii/instituții subordonate

Restructurarea TAROM. Aplicarea planului de restructurare aprobat de Comisia Europeană, în urma căruia operațiunile TAROM vor fi raționalizate, flota va fi reînnoită și costurile vor fi reduse. TAROM

trebuie să redevină un actor aerian important în spațiul aerian european și internațional.

Măsuri de debirocratizare/digitalizare

1. Integrarea soluțiilor de inteligență artificială pentru o adaptabilitate mai mare la cerințele pieței; Automatizarea prin robotic process automation (RPA) și Inteligența Artificială (AI)

2. Investiții în tehnologii inovative: Sistemele de management a traficului de tip ERTMS/ITS trebuie să fie extinse și să devină standardul în domeniu. Finanțarea acestora trebuie să includă centre de management al traficului, baze de date, tehnologiile pentru vehicule autonome, sistemele moderne de taxare și control.

3. Înființarea Biroului Unic pentru Înmatricularea Autovehiculelor (RAR);

4. Spații de servicii concesionate: programul trebuie continuat într-un ritm mai alert pentru toate spațiile de servicii de pe drumurile din țară, astfel încât cetățenii să beneficieze de aceste servicii moderne.

Corelarea strategiilor în transporturi

Corelarea MPGT cu strategiile



locale și regionale și a planurilor de mobilitate urbană este esențială, având în vedere tendințele globale de concentrare a populației în jurul marilor orașe. Mobilitatea urbană și metropolitană, logistica integrată și intermodalitatea sunt critice pentru a asigura nevoile cetățenilor, necesitând investiții majore și susținute.

Sprrijinirea industriei naționale pentru dezvoltarea infrastructurii de transport

Vom ținti dublarea producției naționale de materii prime și materiale de construcții utilizate în realizarea infrastructurii de transport până în 2028, atât prin stimularea producției interne, cât și prin diversificarea soluțiilor tehnice pentru proiectele de infrastructură, astfel încât să fie favorizate capacitățile de producție naționale.

Mobilitate militară

Vom urmări asigurarea conectării rutiere sau feroviare a obiectivelor militare strategice la principalele rute de transport din România, astfel încât să fie asigurată mobilitatea militară rapidă și sigură. Înființarea Comitetului Național de Coordonare a Mobilității Militare, având ca membri Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Ministerul Apărării Naționale și Ministerul Afacerilor Externe.

În sprijinul funcționării acestuia, vor fi întreprinse măsuri pentru întărirea capacității instituționale a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în vederea accesării finanțărilor europene disponibile în domeniul mobilității militare, intensificarea cooperării internaționale în conformitate cu direcțiile stabilite în Cartea Albă comună privind pregătirea pentru apărarea Europei 2030 și Comunicarea comună privind

Abordarea strategică a UE la Marea Neagră, optimizarea rutelor de transport rutier și feroviar care traversează România pentru operaționalizarea coridorului de mobilitate militară între porturile de la Marea Baltică, Marea Neagră și Marea Egee, simplificarea și armonizarea procedurilor naționale de autorizare a mișcărilor militare transfrontaliere în acord cu standardele stabilite de Agenția Europeană de Apărare (EDA), precum și consolidarea colaborării interinstituționale în cadrul proiectelor „Rețeaua de centre logistice în Europa și de sprijin pentru operații” și „Mobilitatea militară”, dezvoltate sub egida mecanismului PESCO al Uniunii Europene.

Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii rutiere, feroviare, aeriene

1. Continuarea implementării



Trailere și servicii dintr-o singură sursă.

Misiunea: soluții inovative pentru sarcini complexe de transport Soluția: conectarea inteligentă a informațiilor și oferirea de servicii digitale complete, soluții de finanțare și aprovizionare cu piese de schimb - pe toată durata de viață a semiremorci. Cu sistemul nostru de telematică TrailerConnect® și serviciile premium personalizate, puteți utiliza soluții inovatoare pentru semiremorci, câștigând un avans important. **Schmitz Cargobull România SRL**: info.romania@cargobull.com, www.cargobull.com/ro

**SCHMITZ
CARGOBULL** 

The Trailer Company.



programului de construcție a variantelor de ocolire. Până în 2028, vor fi finalizate variante ocolitoare, care vor scoate traficul greu din localitățile supraaglomerate și creșterea calității vieții cetățenilor, în cea mai mare parte prin descentralizare și parteneriate cu autoritățile publice locale.

2. Prioritizarea transportului feroviar metropolitan. În jurul marilor aglomerări urbane, transportul feroviar metropolitan e o necesitate majoră, în contextul traficului rutier extrem de aglomerat în aceste zone metropolitane. Vor fi dezvoltate rețele de trenuri suburbane și metropolitane pentru a reduce aglomerația rutieră și a îmbunătăți mobilitatea urbană în zonele metropolitane. Aceste proiecte vor contribui la o mai bună conectivitate între orașele mari și suburbii, facilitând deplasarea rapidă și eficientă a cetățenilor. Introducerea transportului feroviar pe rute scurte, la tarife scăzute. Beneficii: Acces la locurile de muncă, reducerea traficului rutier și a poluării.

Creșterea accesului locuitorilor din proximitatea marilor orașe la locurile de muncă mai bine plătite din zonele urbane.

3. Asigurarea coridoarelor feroviare rapide și predictibile pentru marfă. Crearea unor coridoare feroviare eficiente pentru transportul de marfă va reprezenta o prioritate. Aceste coridoare vor asigura timpi de tranzit mai scurți, costuri reduse și o predictibilitate mai mare a transportului de marfă, contribuind astfel la creșterea competitivității economice a României în regiune. Fără a ne limita la această enumerare, investițiile prioritare pe fiecare sector de transport sunt

următoarele:

Rutier

- Autostrada A1 Sibiu - Pitești și Lugoj - Deva pentru conectarea portului Constanța și a capitalei la vestul Europei
- Autostrada de Centură a Bucureștiului A0 împreună cu noi conexiuni radiale spre capitală
- Autostrada A7 Ploiești – Pașcani
- Autostrada A3 Transilvania Tg. Mureș - Cluj - Oradea,
- Autostrada A8 Unirii Tg. Mureș - Iași - Ungheni
- Autostrada Timișoara - Moravița
- Autostrada A4 Sud "Alternativa Techirghiol"
- Autostrada Craiova - Lugoj cu ramificația spre Tg. Jiu
- Drumurile expres Craiova - Pitești, Arad - Oradea, Bacău - Piatra Neamț, Focșani - Brăila
- Conexiunea zonei metropolitane lărgite Rm. Vâlcea la Autostrada A1 Sibiu - Pitești prin modernizarea drumului național existent (etapa 1) și construirea unui drum expres nou (etapa 2)

Feroviar

- Magistrala Predeal - Brașov - Sighișoara - Simeria - Deva – Arad
- Magistrala Arad - Timișoara - Caransebeș - Craiova – București
- Magistrala Cluj Napoca - Oradea - Episcopia Bihor
- Magistralele Giurgiu - Videle și Constanța – Mangalia
- Stabilirea oportunității și elementelor generale de culoar și viteză pentru calea ferată de mare viteză București - Cluj – Budapesta
- Îmbunătățirea conexiunii feroviare în Portul Constanța
- Modernizarea stațiilor de cale ferată în parteneriat cu autoritățile

locale și îmbunătățirea conexiunilor zonelor agricole la infrastructura feroviară

Material rulant

- Peste 100 de trenuri electrice noi, respectiv 70 de locomotive și 140 de vagoane noi sau modernizate care să atingă fiecare reședință de județ ce beneficiază de cale ferată electrificată până în 2028.

Metrou

- Magistrala 6 Aeroport Otopeni - 1 Mai
- Magistrala 4 Gara de Nord - Gara Progresu
- Magistrala 5 Eroilor - Iancului - Pantelimon
- Extensii ale magistralelor actuale în zonele metropolitane și reabilitarea magistralelor existente, inclusiv conexiunea terminal T1 si viitorul T2 – Aeroport Henri Coandă.

Aerian

- Dezvoltarea unui nou terminal la Aeroportul Internațional Henri Coandă București
- Dezvoltarea terminalelor cargo

Naval

- FAST DANUBE - Decolmatarea sectoarelor de pe Dunăre prin dragaj, pe sectorul comun România-Bulgaria, astfel încât să se asigure navigarea continuă fără blocaje și la un tonaj mai ridicat al navelor și barjelor cea mai mare parte a anului
- Parteneriate între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, autoritățile navale și cele locale pentru dezvoltarea proiectelor de investiții.



CARAVANA DRIVE LIKE A PRO - SCANIA TEST & DRIVE 2025

Caravana „Drive Like a Pro – Scania Test & Drive 2025”, un eveniment de referință pentru industria transporturilor, a ajuns la final.

Evenimentul a fost dedicat șoferilor profesioniști și operatorilor de flotă care vor să experimenteze cele mai noi și eficiente camioane Scania.

Potrivit organizatorilor, în toate localitățile unde a poposit în acest an, caravana s-a întâlnit cu reprezentanții a 1148 companii.

În cadrul acestui turneu național, participanții au avut ocazia să testeze două camioane Scania Super, recunoscute pentru eficiența lor excepțională. Astfel, în cele 18 zile de eveniment au avut loc 348 de ședințe de test&drive.

În cadrul acestora, clienții companiei s-au putut urca la volanul legendarului Scania V8, simbolul puterii și al performanței, precum și al camionului



LoiMacron

Servicii de reprezentare
în Franța pentru
transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





electric Scania, care marchează tranziția către un transport mai curat și sustenabil.

Soluții integrate și un client fidel

Cu prilejul Caravanei Scania din acest an, am realizat două scurte interviuri la locația de lângă București.

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

Ce noutăți aduce Caravana Scania 2025?

Ion Iancu, Managing Director - Scania Financial Services

Black Sea Unit: Propunem clienților noștri să se familiarizeze cu noile caracteristici tehnice care asigură o scădere a costurilor de operare pentru ei. Lucru foarte important. Și, odată cu această Caravană, aducem și un pachet pentru soluțiile integrate, inclusiv finanțare și asigurare.

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

Sunteți un client fidel Scania. Ce ne puteți spune despre camionul din spatele dumneavoastră?

Cătălin Turcu, reprezentant Turcu Group Service:

Sunt un fan înrăit Scania, iar lângă mine am un model limitat, Scania S-770 Fire Edition care este al cincilea camion din flota noastră. Și așteptăm să vedem ce performanțe are!

Eficiență maximă cu Scania Super

Scania Super este cel mai eficient camion diesel de pe piață, oferind o reducere a consumului de combustibil de până la 8%. Cu tehnologii de ultimă generație și un design aerodinamic optimizat pentru sustenabilitate, acest model stabilește noi standarde în transportul pe distanțe lungi. Pe parcursul Caravanei, participanții au putut testa în condiții reale performanțele acestui camion revoluționar și vor primi sfaturi practice pentru maximizarea economiei de combustibil.

Super-oferta Scania Super

Pentru caravana din acest an Scania a venit cu o super-ofertă, un camion nou, optimizat pentru cel mai mic consum de combustibil, cu un pachet financiar creat special pentru ca tu să te concentrezi pe creșterea afacerii:

- Avans leasing: doar 9.999 EUR
- Rate fixe în primele 12 luni: 1.599 EUR/lună
- Leasing extins până la 72 luni.
- CASCO Scania la doar 0,99% în



primul an – reducere de 60%.
Promoție disponibilă pentru preluare comenzi – 31.07.2025.
Promoție valabilă pentru unitățile din stoc – 30.09.2025.

Traseul Caravanei

Caravana s-a desfășurat în perioada 24 aprilie – 10 iunie 2025 și a ajuns în mai multe orașe din România, unde șoferii au avut oportunitatea de a testa cele mai performante camioane Scania. Prima oprire a fost la Brașov, după care Caravana a urmat traseul Sibiu, Sebeș, Cluj-Napoca, Târgu Mureș, Timișoara, Arad, Oradea, Baia Mare, Bistrița, Iași, Bacău, Galați, Constanța, București, Pitești și Craiova. Evenimentul pentru București s-a desfășurat la TRQZ Lake, Crivina, județul Prahova.





GAMA DE AUTOCAMIOANE MAN, MODEL 2025, LANSATĂ ÎN ROMÂNIA

MHS Truck & Bus Group, importatorul și distribuitorul mărcii MAN în România, a prezentat, pe 19 iunie 2025, pentru prima dată, gama de autocamioane, model 2025.

Evenimentul de lansare națională a avut loc la MotorPark România – Adâncata.

Gama de autocamioane MAN, model 2025, a fost prezentată, în premieră în România, în cadrul unui eveniment special organizat la MotorPark, în localitatea Adâncata. Evenimentul a reunit clienți, parteneri și reprezentanți ai presei de specialitate, oferindu-le ocazia să descopere în detaliu inovațiile aduse de noua generație MAN și să testeze performanțele vehiculelor în



**VEDETĂ PE ORICE
ȘANTIER.**

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

www.man.ro





condiții reale. Patru autotractoare – în configurații standard și mega– au fost disponibile pentru sesiuni de test drive pe circuit.

„Noua gamă MAN 2025 este gândită pentru a le oferi clienților noștri mai mult decât un autocamion – le oferă un partener de încredere în afaceri. Fie că vorbim despre eficiență în consum, fiabilitate sau confortul șoferului, fiecare detaliu a fost dezvoltat având în vedere cerințele reale ale transportatorilor. Ne bucurăm să aducem această soluție completă pe piața din România,” a declarat Elena Claudia Iordache, CEO MHS Truck & Bus.

Consum de combustibil semnificativ redus

Cu prilejul acestui eveniment, am realizat două scurte interviuri cu doi oameni de vânzări de la MHS Truck & Bus.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing& PR revista TIR Magazin: Care sunt principalele atuuri ale noilor camioane MAN Power Lion?

Stelian Criț, Director de Vânzări MHS Truck&Bus: Beneficiile noii generații de camioane sunt următoarele: un

consum îmbunătățit cu 4%, o reducere a costului de mentenanță de 10%, o valoare de revânzare crescută cu 3%, un interval de mentenanță extins până la 140.000 de kilometri, toate generând un cost de exploatare minim pentru utilizatori.

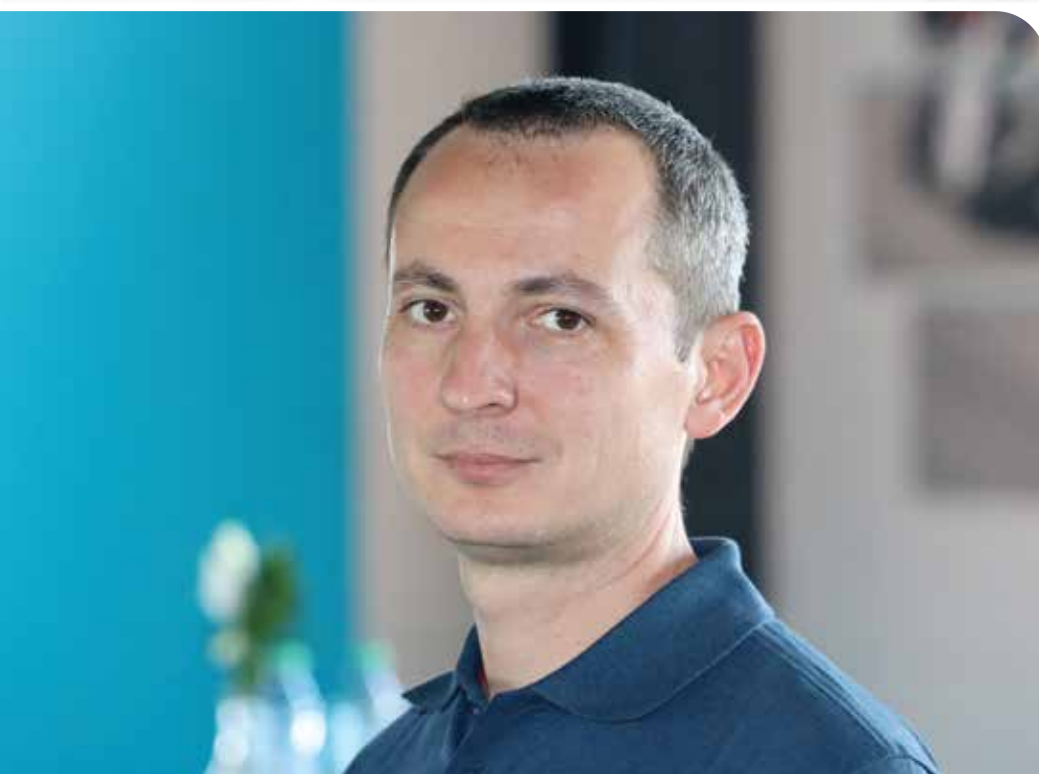
Alina Johnson-Pop, Director Marketing& PR revista TIR Magazin: Ce consum de combustibil are noul model

de camion MAN echipat cu motorul D30?

Cristian Velea, Inginer

Vânzări MHS Truck&Bus: Le oferim clienților noștri un consum de combustibil semnificativ redus, cu până la 4%, comparativ cu generația anterioară de camioane. Realizăm acest lucru prin două inovații tehnice esențiale. Prin renunțarea la EGR-ul răcit, recircularea gazelor cu răcire și prin creșterea temperaturii de





ardere în motor, obținând astfel o eficiență de peste 50%.

Date tehnice - noua gamă de autocamioane model 2025

Gama de autocamioane model

2025, dotată cu noul motor D30, transmisie nouă, aerodinamică optimizată și frâne noi oferă reducerea consumului de combustibil cu până la 4% și emisii de CO2 mai reduse. De asemenea, confortul utilizatorului este îmbunătățit cu izolație fonică optimizată, funcții noi ale afișajului și culori noi pentru interior. Noul motor D30, cu o eficiență maximă de peste 50% și cel mai bun consum de combustibil din clasa sa, este unul dintre cele mai avansate motoare pentru vehicule comerciale. Acest motor complet nou a fost dezvoltat pe baza expertizei ingineresti combinate a grupului TRATON și va înlocui seriile de motoare D26 și D15 existente anterior pe toate autotractoroarele MAN 4x2, în versiunile cu înălțime normală și joasă. Motorul D30 este disponibil în șase variante de putere, între 380 și 560 CP (2.100 până la 2.800 Nm). Noul motor diesel, echipat cu un

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

detasaretransport.ro





sistem de post-tratare a gazelor de eșapament SCR dublu, este cuplat întotdeauna cu transmisia MAN TipMatic 14, dezvoltată, de asemenea, de la zero și cu noul portofoliu de punți hipoide. Opțiunile exclusive pentru lanțul cinematic D30 PowerLion includ frâna de motor performantă CRB (Compression Release Brake) cu o putere de până la 355 kW, retarderul 47 cu o forță de frânare de până la 4.700 Nm, care poate fi decuplat pentru a reduce și mai mult consumul de combustibil, precum și un portofoliu extins de prize de putere la motor și la transmisie, pentru o gamă largă de aplicații suplimentare precum pompe hidraulice sau compresoare. Noua cutie de viteze MAN TipMatic 14 a fost dezvoltată beneficiind de expertiza tehnologică combinată a grupului TRATON și va înlocui în viitor cutia MAN TipMatic 12 pe toate autotractoarele standard MAN din seria grea. Comparativ cu aceasta, noua generație este cu aproximativ 60 kg mai ușoară. Transmisia TipMatic 14 dispune de 14 trepte de viteză înainte și două trepte de marșarier, la care se pot adăuga alte șase trepte de marșarier ce pot fi activate over-the-air prin platforma MAN Now, dacă este necesar. Astfel, sunt posibile și viteze mai mari în mersul înapoi, atunci când situația o cere. În același timp, MAN TipMatic 14 permite manevrarea extrem de fină la viteze reduse cu ambreiajul închis. Cutia automatizată preia automat acționarea ambreiajului și schimbarea treptelor de viteză. Controlată software, transmisia determină întotdeauna strategia optimă de pornire și schimbare, în funcție de sarcină și înclinarea terenului. Noul sistem MAN EasyStart, cu funcție de deplasare lentă (creep), oferă sprijin suplimentar pentru o pornire lină. Cu noua transmisie MAN TipMatic 14, clienții beneficiază și de o durată lungă de viață, costuri reduse de întreținere și un cuplu mare de frânare continuă, de până la 4.700



Nm, datorită retarderului 47. În sprijinul reducerii consumului de combustibil, echipa de dezvoltare MAN a revizuit și aspectul trenului de rulare și al podelei: noile deflectoare laterale cu extensii din cauciuc, montate pe ambele părți ale șasiului pentru modelele TGX și TGS cu semiremorcă, reduc golurile de aer din partea superioară și inferioară a șasiului. Astfel, se diminuează turbulențele și rezistența aerodinamică, ceea ce duce la un consum mai redus. De asemenea, noile panouri aerodinamice de sub podea, montate în fața punții față, îmbunătățesc fluxul de aer pentru autotractoarele cu motor D30 din seria TGX. Pentru vehiculele care nu sunt echipate cu acest panou, o nouă extensie a spoilerului frontal ajută la ghidarea mai eficientă a aerului pe sub vehicul. În plus, este disponibil și un nou grilaj pentru radiator, ca opțiune. Pentru modelele 2025, instrumentarul principal complet digital vine cu funcții noi, cum ar fi afișarea masei totale admise a ansamblului. Ecranul color de 12,3 inch al panoului de bord Professional primește și el un nou design pentru indicatoare. Noutate importantă: secvența de informare la pornire afișează cele mai importante date imediat după urcare, fără a fi nevoie să pornești contactul. Iar modul de afișare „calm”, cu informații reduse la minimum, permite o concentrare mai bună asupra drumului. Izolația fonică îmbunătățită aduce un plus de liniște în cabină: parbrizul fonic cu strat acustic de 0,81 mm reduce zgomotul perceput în interior, iar carenajul lanțului cinematic D30 PowerLion diminuează zgomotele motorului atât în cabină, cât și în exterior. Nu în ultimul rând, cabina beneficiază de noi combinații și accente cromatice: Desert Beige, Tuscan Red și Moon Grey cu elemente Silver. Începând cu anul model 2025, MAN va oferi 16 layouturi de bază standardizate pentru aranjarea uniformă a componentelor pe cadru,



adaptate aplicațiilor tipice ale unui autotractor 4x2 cu înălțime normală sau joasă. Această standardizare facilitează configurarea, întreținerea, reparațiile, aranjarea rezervoarelor și adaptările ulterioare. Noile rezervoare combinate, cu spații separate intern, oferă o capacitate de 690 litri pentru motorină și 165 litri pentru AdBlue, utilizând optim spațiul de montaj. O altă inovație constructivă: din 2025, vor fi disponibile un nou sistem frontal de protecție antiîmpănare, precum și o treaptă flexibilă de acces în cabină, specifică anterior doar gamei de tracțiune, și pentru vehiculele cu design standard și bară frontală din oțel. Funcția inovatoare SmartShifting permite schimbări de treaptă deosebit de rapide, cu întreruperi minime ale forței de tracțiune, contribuind astfel la o eficiență sporită. O altă inovație importantă pentru reducerea consumului este renunțarea la transmisia cu raport direct și trecerea la o cutie over-drive – mai ales în combinație cu sistemul de control al vitezei de croazieră MAN EfficientCruise cu GPS și funcția Predictive Drive, care acționează anticipativ. Pornirea și oprirea motorului, activarea și dezactivarea prizei de putere sau acționarea girofarurilor și a luminilor intermitente spate ale unei bene în timpul funcționării: până la 10 funcții specifice ale suprastructurii pot fi atribuite noului panou de comandă dedicat din consola centrală sau tastelor Easy Control din portiera șoferului. Aceste funcții pot fi încărcate pe vehicul simplu și rapid, over-the-air, prin intermediul platformei MAN PAL. Producătorul suprastructurii poate adapta singur parametrii și logica funcțională a interfețelor electronice și a panourilor de comandă, fără a avea nevoie de un instrument de diagnosticare sau de o vizită la atelier. Noua gamă MAN 2025 este deja disponibilă pentru comenzi în rețeaua MHS Truck & Bus Group.



IVECO LANSEAZĂ NOUL S-EWAY ARTIC, PENTRU TRANSPORT REGIONAL ȘI PE DISTANȚE LUNGI

- IVECO S-eWay Artic are o autonomie de până la 600 km, oferind o soluție eficientă cu emisii zero pentru misiuni regionale și pe distanțe lungi.
- Tehnologia de ultimă generație a bateriilor LFP oferă o capacitate totală de 603 kWh, cu 97% energie utilizabilă.
- IVECO oferă o garanție pentru baterii, pe o durată de până la 10 ani sau până la 1,2 milioane km parcurși.
- eAxe produs FPT Industrial, testat pe piață, asigură eficiență și management energetic la cel mai înalt nivel.
- Cabina AeroCab este optimizată pentru eficiență și pentru a fi perfect integrată cu semiremorca camionului.
- S-eWay este perfect integrat în ecosistemul IVECO, oferind confort și siguranță prin conectivitate avansată, servicii personalizate și suport dedicat din partea rețelei IVECO.

Publicitate

 **dubhe**
M O V E A S O N E

 **CEI**
HIGH FREQUENCY SPARE PARTS



 **LEMA**
TRUCKS & BUSES SPARE PARTS



 **MEC DIESEL**



MOTOARE • PIESE • TRANSMISII • LUBRIFIANȚI • PNEUMATICĂ • DIAGNOZE

 www.dubhegroup.ro

 <https://shop.dubhegroup.ro>

 contact@dubhegroup.ro



După lansarea anul trecut a modelului S-eWay Rigid, IVECO face un nou pas către transportul cu emisii zero, lansând noul S-eWay Artic, cel mai nou camion electric, conceput special pentru transportul regional și pe distanțe lungi. Noua gamă combină punctele forte deja cunoscute ale versiunii diesel IVECO S-Way cu inovația avansată cu emisii zero. Performanța electrică este asigurată de sistemul de baterii LFP de ultimă generație, care oferă o capacitate energetică de vârf și o garanție de top pentru baterii, până la 10 ani și 1,2 milioane km, stabilind noi standarde de durabilitate și fiabilitate în segmentul camioanelor electrice. IVECO S-eWay Artic este rezultatul activității de pionierat a IVECO în domeniul propulsiilor alternative și o soluție eficientă pentru operatorii de flote care își propun accelerarea procesului de decarbonizare, menținând în același timp profitabilitatea, productivitatea și eficiența operațională. „Cu noul IVECO S-eWay Artic, le oferim clienților noștri o soluție practică pentru transport pe distanțe lungi, adaptată cerințelor actuale ale operatorilor din domeniu”, a declarat Giuliano Giovannini, Director al Departamentului de Management al Portofoliului de Prodeuse. „Aceștia se confruntă cu o presiune tot mai mare de a decarboniza activitatea, iar nevoia de soluții fiabile, capabile să îndeplinească cu succes

misiunile zilnice și să le sprijine obiectivele de business este din ce în ce mai acută. Acest vehicul reflectă angajamentul nostru de a parcurge acest drum împreună cu ei – oferindu-le tehnologii în care pot avea încredere și un suport pe care se pot baza.” Livrările modelului IVECO S-eWay Artic vor începe în anul 2026.

Proiectat să reziste: eficiență fără compromisuri

IVECO S-eWay Artic oferă o autonomie de până la 600 km cu o singură încărcare, ceea ce îl face o adevărată alternativă cu emisii zero pentru multe misiuni regionale și pe distanțe lungi. În centrul performanței sale se află puntea electrică de ultimă generație, dezvoltată de FPT Industrial. Aceasta produce o putere continuă de 480 kW, care este transmisă direct roților. Această arhitectură dovedită elimină pierderile de energie tipice sistemelor de propulsie tradiționale, asigurând cea mai bună eficiență și gestionare a energiei. Disponibil în configurație 4x2, IVECO S-eWay Artic dispune de o suspensie complet pneumatică, care oferă un confort excepțional la rulare și o manevrabilitate excelentă a vehiculului. Datorită arhitecturii electrice versatile, vehiculul poate fi echipat cu un sistem ePTO pentru a acoperi soluții de transport frigorific cu emisii zero.

Tehnologie avansată a bateriei: autonomie și durabilitate

La baza noului IVECO S-eWay se află o tehnologie avansată de stocare a energiei, care utilizează trei pachete transversale de baterii LFP, asigurând o capacitate totală impresionantă de 603 kWh – dintre care 97% reprezintă energie utilizabilă. Această soluție inovatoare oferă una dintre cele mai mari autonomii și un nivel ridicat de durabilitate disponibile astăzi în segmentul camioanelor grele electrice. Încărcarea bateriilor este rapidă și eficientă: de la 20% la 80% din capacitate în doar 60 de minute, prin intermediul unei stații de încărcare rapidă în curent continuu de 350 kW. Acest timp optimizat de reîncărcare contribuie la o flexibilitate operațională crescută pentru transportatorii regionali și de cursă lungă. Pentru a garanta performanțe fiabile în orice condiții meteorologice, S-eWay este echipat cu un sistem avansat de gestionare termică, care menține temperatura optimă a bateriilor într-un interval extins de funcționare, de la -30°C până la +45°C. Această baterie LFP de nouă generație, concepută pentru o durată de viață de 12 ani și o retenție a capacității de 70%, oferă cea mai bună durabilitate din clasa sa. Pentru a oferi clienților un plus de siguranță și încredere, IVECO pune la dispoziție unul dintre

cele mai avantajoase pachete de garanție de pe piață, care acoperă o perioadă de până la 10 ani sau un rulaj de până la 1,2 milioane de kilometri.

Design optimizat pentru eficiență și confort

S-eWay Artic dispune de o cabină Aero alungită, proiectată pentru o eficiență aerodinamică optimă, asigurând în același timp compatibilitatea cu semiremorcile existente și capacitatea de a atinge o rază de bracăj excelentă. Puntea față complet pneumatică și ampatamentul de 3,932 mm oferă flexibilitate în configurația caroseriei și distribuția sarcinii, permițând mai mult spațiu pentru integrarea unor pachete de baterii mari, echilibrând manevrabilitatea vehiculului și autonomia.

În interiorul cabinei, șoferii vor găsi același confort și design excelent ca la gama S-Way diesel, asigurând familiaritate și ușurință în utilizare. Un cluster HMI dedicat, conceput pentru funcționarea electrică, afișează date EV în timp real pentru a ajuta șoferii să optimizeze consumul de energie și performanța operațională, oferindu-le control deplin asupra misiunilor lor electrice.

Servicii personalizate și conectivitate fără întreruperi: îmbunătățirea călătoriilor electrice pe distanțe lungi

S-eWay este pe deplin integrat în ecosistemul de servicii IVECO, dezvoltat special pentru a susține fiecare etapă a operării camioanelor electrice pe distanțe lungi. Creat pentru a răspunde cerințelor actuale ale e-mobilității, acest ecosistem oferă o experiență completă și personalizată de service, facilitând tranziția flotelor către propulsia electrică. Administratorii de flotă și șoferii beneficiază de suport dedicat, bazat pe cei peste 50 de ani de expertiză ai IVECO în transporturi și pe o rețea extinsă de parteneri profesioniști.

Noul S-eWay valorifică pe deplin portofoliul extins și mereu actualizat de servicii IVECO – de la soluțiile dedicate creșterii disponibilității vehiculului (Uptime), la platforma IVECO ON destinată administratorilor de flotă și aplicația Easy concepută special pentru șoferi. Odată cu lansarea acestui model, IVECO introduce și cel mai avansat sistem Smart Routing disponibil în prezent, oferit standard prin noul ecran de infotainment conectat de 10". Acesta permite

o planificare inteligentă, precisă și adaptivă a curselor, optimizând eficiența operațională în timp real. Pentru șoferi, aplicația Easy reproiectată oferă o interfață intuitivă, cu acces rapid la informații esențiale, atât din vehicul, cât și de la distanță. Bazată pe date reale de utilizare, noua interfață a aplicației centrate pe șofer oferă o experiență fluidă și unitară în întregul ecosistem IVECO. Șoferii gamei IVECO S-eWay pot beneficia, de asemenea, de IVECO Drivers Fidelity Club, extins acum la noul sistem de propulsie electric. Acest program exclusiv recompensează conducerea sigură și eficientă, contribuind la implicarea șoferilor, la maximizarea eficienței operaționale și la reducerea emisiilor. Bazându-se pe experiența consacrată a IVECO Services, marca introduce și o suită completă de servicii specifice vehiculelor electrice. Printre acestea se numără noile pachete eCharge, care simplifică procesul de încărcare prin soluții inteligente și interoperabile, asigurând o integrare perfectă a infrastructurii pentru misiuni electrice eficiente și fără întreruperi.

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

OFERTE AVANTAJOASE DE FINANȚARE

leasing financiar prin AIC Financial Services

PREȚURI SPECIALE

Gamă variată de vehicule cu livrare din stoc.

RATE LUNARE FĂRĂ DOBÂNDĂ

Cumperi inteligent în rate cu 0% dobândă.

TRADE IN

Schimbă camionul vechi și optimizează-ți costurile.



IVECO - NOILE MODELE EJOLLY ȘI ESUPERJOLLY

- **Cu noile modele eJolly și eSuperJolly, oferta IVECO de vehicule comerciale ușoare electrice este completă, acoperind toate misiunile profesionale din toate segmentele de piață.**
- **Noile vehicule se remarcă prin versatilitatea și capacitatea de încărcare extremă, precum și prin autonomia extinsă, care le permite să îndeplinească cu ușurință și confort cele mai diverse misiuni în oraș.**
- **Modelele eJolly și eSuperJolly beneficiază de siguranța oferită de 50 de ani de experiență IVECO și de sprijinul rețelei sale extinse de dealeri profesioniști.**
- **Noile game beneficiază de același ecosistem extins de servicii de care se bucură toate vehiculele IVECO.**

IVECO a prezentat, în luna iunie 2025, două noi vehicule electrice dedicate misiunilor urbane, eJolly și eSuperJolly. Adevărate vehicule multifuncționale, acestea combină versatilitatea extremă, capacitatea mare de încărcare, autonomia extinsă și încărcarea rapidă pentru a oferi performanțe cu emisii zero pentru o gamă largă de misiuni în centrele urbane. Noile game beneficiază, de asemenea, de siguranța oferită de cei 50 de ani de experiență ai IVECO, de capacitatea extinsă de personalizare

a misiunilor, de servicii și asistență de ultimă generație. Modelele eJolly și eSuperJolly, dezvoltate în parteneriat cu Stellantis, extind gama de vehicule comerciale ușoare electrice IVECO, care acoperă acum segmentele cuprinse între 2,5 și 7 tone. Noua ofertă răspunde tuturor cerințelor profesionale, oferind cele mai versatile tipuri de cabine și cele mai spațioase furgonete din clasa lor, disponibile în prezent pe piață. Odată cu lansarea modelelor eJolly și eSuperJolly, IVECO completează

gama de vehicule comerciale ușoare complet electrice, concepute pentru a răspunde nevoilor reale ale profesioniștilor. Aceste două vehicule electrice inovatoare și versatile, alimentate cu baterii, oferă clienților soluții cu emisii zero, productive, fiabile și plăcute de condus, pentru toate misiunile, de la livrări în interiorul orașului până la transportul urban de mare volum. Livrările modelului eSuperJolly vor începe în primul trimestru al anului 2026, iar modelul eJolly va urma în al doilea trimestru.



eJolly: vehiculul electric compact conceput pentru oraș

Cu o greutate totală admisă de 2,8 până la 3,2 tone, noul eJolly este conceput pentru misiuni în interiorul orașului, oferind toate avantajele unui vehicul electric, combinate cu funcționalitatea și capacitatea de încărcare pe care profesioniștii le așteaptă. Acest vehicul compact combină agilitatea cu o capacitate de încărcare excelentă de până la 1175 kg, fiind ideal pentru toate misiunile de livrare și logistică pe străzile din centrul orașului, inclusiv în zonele cu trafic limitat. Înălțimea, sub 1,9 metri,



asigură accesul în parcurile cu restricții de înălțime.

eJolly este alegerea ideală pentru flotele de livrări urbane, serviciile municipale sau întreprinderile mici, adaptându-se perfect cerințelor acestora. Echipat cu un motor electric de 100 kW și un cuplu de 260 Nm, vehiculul oferă o accelerație fluidă și un confort la volan comparabil cu cel al unui autoturism. Cabina ergonomică creează un spațiu de lucru intuitiv și agreabil pentru șofer. Grație funcționării sale silențioase și lipsei emisiilor, eJolly este soluția ideală pentru activități desfășurate în zone urbane aglomerate.

Clienții pot alege între două configurații de baterii: un pachet de 49 kWh care oferă o autonomie de până la 224 km sau un pachet de 75 kWh care extinde autonomia până la 352 km, în funcție de utilizare. Datorită capacității de încărcare rapidă de până la 100 kW, vehiculul poate recupera 100 km de autonomie în doar 15 minute, maximizând astfel timpul de operare și productivitatea. În plus, eJolly este echipat cu un ePTO de 400V, ideal pentru integrarea de caroserii și

conversii personalizate, precum unități frigorifice sau ateliere mobile.

eJolly asigură un nivel ridicat de siguranță și încredere în exploatare, fiind echipat cu sisteme avansate de asistență la conducere (ADAS) de nivel 2+ și beneficiind de ratingul de siguranță Gold oferit de Euro NCAP. Cu performanțe solide în ceea ce privește confortul, capacitatea de transport și dinamica rutieră, alături de suportul profesional oferit de rețeaua IVECO, eJolly se conturează ca opțiunea ideală pentru clienții care își doresc o soluție fiabilă, eficientă și cu emisii zero pentru activitățile lor zilnice.

eSuperJolly: autoutilitara perfectă cu emisii zero pentru misiuni de transport obișnuite

Noul eSuperJolly este soluția ideală pentru livrări obișnuite și transporturi generale. Cu o greutate totală admisă între 3,5 și 4,25 tone, este proiectat pentru a oferi cel mai bun raport între autonomie și sarcină utilă din clasa sa, ceea ce îl face o alegere excelentă pentru operatorii care trebuie să



echilibreze sarcini grele și trasee urbane lungi.

Echipat cu un motor puternic de 200 kW și un cuplu de 410 Nm, eSuperJolly oferă o accelerație sigură și performanțe agile, navigând fără efort în traficul aglomerat și în aglomerația urbană. Echipat cu o baterie de înaltă densitate de 110 kWh – lider în clasa sa – eSuperJolly oferă o autonomie remarcabilă de până la 420 km, poziționându-se printre cele mai performante vehicule din segment.

Ofertă de finanțare
IVECO **WAY**

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



Încărcarea ultra-rapidă permite recuperarea a 100 km de autonomie în doar 15 minute, asigurând o disponibilitate maximă și pregătirea constantă pentru orice nouă misiune de transport.

Dincolo de autonomia sa, eSuperJolly se remarcă prin spațiul și ușurința în utilizare. Zona de încărcare optimizată inteligent oferă un volum de până la 17 m³ și o sarcină utilă de până la 1,4 tone. Combinat cu configurația sa monobloc cu tracțiune față, acest vehicul este optimizat pentru utilizare în aplicații de livrare, logistică și servicii.

În interiorul cabinei, șoferii beneficiază de un interior spațios și dotat cu tehnologie de ultimă generație. Cu o masă multifuncțională reglabilă, multiple porturi de încărcare cu tensiune variabilă, inclusiv încărcare wireless, acesta oferă un mediu de lucru confortabil – un adevărat birou mobil. La fel ca eJolly, este dotat cu o suită completă de caracteristici de siguranță, ADAS de nivel 2+ și are ratingul Euro NCAP Gold.

De la nevoile șoferilor la cerințele operaționale: o nouă eră a serviciilor de mobilitate electrică

Noile eJolly și eSuperJolly sunt proiectate de la zero pentru a răspunde nevoilor specifice ale utilizatorilor de vehicule comerciale



ușoare electrice. Integrate în ecosistemul IVECO SERVICES, acestea oferă o suită dedicată de servicii orientate către misiune, care facilitează mobilitatea electrică și elimină preocupările tipice legate de autonomie, încărcare și continuitatea operațională.

La baza experienței șoferului se află noua aplicație Easy eJolly, dezvoltată exclusiv pentru gamele eJolly și eSuperJolly. Cu o interfață complet reproiectată și intuitivă, aplicația pune la dispoziția șoferului toate informațiile esențiale – starea vehiculului, autonomia rămasă și planificarea încărcării. Fie că se află pe drum sau planifică următoarea sarcină, aplicația asigură o experiență fluidă, centrată

pe șofer, pentru întreaga gamă de vehicule comerciale ușoare electrice IVECO.

Pentru managerii de flote, portalul digital IVECO ON oferă vizibilitate operațională completă, inclusiv date precise privind starea vehiculelor, nivelul de încărcare al bateriilor, autonomia și performanța. Acest lucru permite o planificare mai inteligentă, o gestionare proactivă și luarea de decizii în cunoștință de cauză. Pentru a sprijini o tranziție lină către electrificare, IVECO oferă eCharge Packs, soluții complete și fără griji de încărcare, adaptate fiecărei nevoi operaționale. De la încărcarea peste noapte cu curent alternativ, la încărcarea rapidă cu curent continuu și accesul la infrastructura publică prin intermediul cardului IVECO eCharge, fiecare detaliu este conceput pentru a menține eJolly și eSuperJolly pe drum și la timp — chiar și pentru misiuni de ultim moment.

Cu peste 50 de ani de experiență și o rețea de profesioniști de încredere, IVECO garantează clienților operațiuni fiabile, eficiente și neîntrerupte – astăzi și în viitor.





VOLVO TRUCKS LANSEAZĂ O VARIANTĂ ACTUALIZATĂ A DIRECȚIEI DINAMICE VOLVO, PENTRU CREȘTEREA SIGURANȚEI

Volvo și-a rafinat și mai mult sistemul de direcție dinamică, prin intermediul unei noi funcții inteligente care poate detecta până la o anvelopă și poate acționa imediat pentru a menține camionul în siguranță pe șosea.

Noua generație a Direcției Dinamice Volvo este proiectată să detecteze o explozie la anvelopa față și, într-o fracțiune de secundă, să atenueze automat impactul, ajutând șoferul să mențină autocamionul pe un curs stabil. Sistemul reduce forțele laterale pe care o pierdere bruscă a presiunii aerului din anvelope le poate crea, în cazul unei explozii la anvelopă.

Această nouă funcție se adaugă

la lista de beneficii ale Direcției Dinamice Volvo, de exemplu reducerea cu 75% a forței de direcție necesare la viteză mică - un beneficiu major pentru șoferii de camioane, deoarece reduce stresul și tensiunea, atunci când petrec ore îndelungate la volan. Direcția Dinamică Volvo a ajutat șoferii de camioane din întreaga lume să conducă fără efort și în siguranță încă de la introducerea primei

generații a sistemului, în 2013. „O pană poate determina cu ușurință un camion să vireze brusc într-o parte, iar consecințele pot fi fatale. Această inovație îmbunătățește siguranța șoferilor și a celorlalți participanți în trafic și face ca sistemul nostru Volvo Dynamic Steering să fie mai bun ca niciodată”, spune Anna Wrige Berling, Director pentru siguranța traficului, Volvo Trucks.



V O L V O

Volvo FH Aero.
Eficiență extinsă.

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

www.volvotrucks.ro



Atenuarea riscurilor legate de siguranță - menținerea camionului pe traseu

Atunci când apare o explozie la anvelopa roții din față, perforarea inițială și aerul care se pierde fac, de obicei, roțile din față să vireze și vehiculul să se încline, ceea ce va duce la devierea acestuia de la cursul său. Fără niciun sistem de asistență, ar depinde de șofer să preia imediat controlul volanului, pentru a evita un incident, însă statisticile arată că aceasta este o situație foarte dificil de gestionat. Direcția Dinamică Volvo poate asista șoferul în menținerea autocamionului pe banda de circulație. În cazul în care sistemul detectează o pană în anvelopa roții din față, acesta nu așteaptă să apară semne de dezumflare, ceea ce înseamnă o reacție mai rapidă.

Prevenirea oboselii șoferului și a efortului fizic

Direcția Dinamică Volvo nu numai că susține situațiile de urgență, cum ar fi penele de anvelope dar îi ajută și pe șoferi să mențină o manevrabilitate eficientă, controlul direcției și stabilitatea la diferite viteze și în diferite condiții de drum. Conducerea camioanelor poate fi cauza unor riscuri profesionale pe termen lung, sub formă de efort fizic și oboseală a șoferului, în special pentru gât, spate și umeri. Acest lucru este cauzat de timpul îndelungat petrecut stând în același loc, expus la vibrații și nevoit să facă, în permanență, mici ajustări ale direcției, din cauza diferitelor

condiții de drum. Direcția Dinamică Volvo reduce nivelul vibrațiilor și poate adapta direcția la diferitele condiții de drum.

Noua generație Direcția Dinamică Volvo, disponibilă pentru modelele Volvo FH, FH Aero, FMX și FM, este concepută:

- Să detecteze și să reducă mișcările involuntare ale direcției.
- Să compenseze automat denivelările suprafeței drumului și să elimine vibrațiile.
- Să detecteze tendințele de derapare și să ofere automat o asistență ușoară la contravirare, pentru a ajuta la stabilizarea vehiculului.
- Detectează părăsirea benzii de circulație și furnizează șoferului alerte ușoare de contravirare și vibrații.
- Reducerea stresului și a tensiunii asupra spatelui, gâtului și umerilor șoferului, prin reducerea nevoii de ajustări și corecții continue ale direcției.

Mai multe informații despre sistemul Direcția Dinamică Volvo:

Atunci când conduceți cu viteză redusă, forța necesară pentru a acționa volanul este micșorată cu aproximativ 75% - un beneficiu major la mersul înapoi și în manevrele de apropiere. La viteze mai mari, autocamionul își menține direcția chiar și pe suprafețe alunecoase și în condiții de vânt lateral puternic.

Volanul se centrează automat, de îndată ce conducătorul auto slăbește presiunea asupra volanului. Tehnologia se bazează pe servodirecția hidraulică a autocamionului, asistată de un motor electric cu reglare electronică, acesta ajustând continuu direcția și oferind forță de virare suplimentară, atunci când este necesar. Sistemul este disponibil în combinație cu funcția Stability Assist, care oferă asistență pentru a stabiliza vehiculul, atunci când detectează tendințe de derapare. De asemenea, poate fi combinată cu funcția Lane Keeping Assist, care sprijină șoferul să mențină autocamionul pe bandă atunci când detectează o deviere de la direcția dorită.

Un alt sistem bazat pe Direcția Dinamică Volvo este Pilot Assist, care monitorizează continuu poziția autocamionului pe șosea și oferă asistență activă continuă pentru direcție. De asemenea, monitorizează vehiculul din față pentru a menține distanța de siguranță.

Direcția Dinamică Volvo poate fi personalizată cu setări care permit ajustarea individuală a rezistenței și a capacității de reacție a volanului, pentru un condus confortabil. Șoferii pot alege dintre setările preprogramate, care sunt concepute pentru a oferi o direcție optimă pentru diferite tipuri de drumuri și situații, sau pot ajusta liber diferiți parametri pentru o personalizare completă.

PROGER GLOBAL NETWORK

EXPLOATARE ȘI LIVRARE AGREGATE MINERALE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





FORD TRUCKS: PRIMA EDIȚIE A “CONSTRUCTION DAY – POWER AT WORK”

Prima ediție a evenimentului “ConStruction Day – Power at work”, organizat de Ford Trucks, a avut loc în data de 20 iunie 2025, în apropiere de București.



Evenimentul s-a desfășurat pe circuitul de motocross TCS de la Ciolpani, unde peste 40 de reprezentanți ai unor companii de top de construcții din România au putut testa, alături de reprezentanți ai mărcii, vehiculele de construcții în condiții asemănătoare cu cele din șantier.

Cu prilejul acestui eveniment am realizat trei mici interviuri cu reprezentanții Ford Trucks în România.

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

Suntem la prima ediție a Construction Day - Ford Trucks. În ce scop a fost gândit acest eveniment?

Stefano Albarosa, CEO AIC Group:

Construction Day ne permite să oferim un test în condiții reale de muncă pentru gama



noastră de camioane de construcții pentru clienții noștri. Sunt mașini încărcate la 21 de tone într-un circuit off-road. Altfel, e și o metodă foarte prietenoasă de a ne întâlni cu clienții pentru a discuta problemele lor și de a înțelege cum putem să oferim servicii și produse mai bune. Avem un produs cu care ne putem mândri. Suntem între liderii de piață în domeniul construcțiilor. Și am dovedit în ultimii opt ani că suntem un brand de preferat în România.



Ford Trucks F-MAX Aproape de afacerea ta!



Ford Trucks
Sharing the load

AIC
TRUCKS

Unic importator și distribuitor
Ford Trucks în România

Autostrada București - Pitești km. 13.2
Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna

www.ford-trucks.ro
+ 40 21 202 60 00



Sharing the load



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

De ce este atât de populară în România gama de camioane pentru construcții Ford Trucks?

Andreea Dumitrescu, Fleet Sales Manager Ford Trucks:

Este o întrebare foarte bună pentru că adeseori clienții îmi pun întrebarea aceasta. Camioanele de construcții Ford Trucks sunt foarte vizibile pe străzile din România și de aceea primesc această întrebare. Primul și cel mai important aspect este raportul calitate-preț al vehiculelor pe care noi le oferim. Și un al doilea aspect vine din experiența clienților. Din faptul că ei cumpără din nou camioane pentru că serviciile noastre sunt la cea mai înaltă calitate.



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

Ce servicii post-vânzare oferiți?

Ionel Bălașa, Director Divizie After Sales Director AIC SN:

Așa cum știți, avem o experiență de post-vânzare a camioanelor de peste 25 de ani. Clienții noștri beneficiază permanent de o rețea

largă de peste 23 de puncte de lucru, în care pot primi servicii de reparații și de vânzare de piese de schimb.

Suntem în permanență updateți la noile modele. Nu facem rabat de la dezvoltarea noastră tehnică. Pe lângă toate acestea, încercăm să fim foarte aproape de clienți pentru că înțelegem foarte bine ce înseamnă pentru ei serviciul de reparații și imobilizarea camioanelor. Serviciile clasice sunt cele de reparații pe baza contractului. Sunt servicii de tipul contract cu plată lunară. Avem servicii incluse de despăgubire în caz de imobilizare a camionului, de uptime, de intervenție în maxim 24 de ore de la cel mai apropiat punct de lucru. Așa cum știți, cel mai apropiat punct de lucru nu este la mai mult de 100 de kilometri pe teritoriul României și încercăm permanent să îmbunătățim și să updateăm toate aceste servicii.

Gama F-Line

Pe circuit au fost testate două vehicule de construcții din gama F-Line, cu bene basculabile, cu care s-au pus în valoare cele mai noi tehnologii ale mărcii și capacitățile de adaptare într-un cadru off road. Evenimentul va fi replicat și în alte zone ale țării pentru ca mai mulți clienți ai mărcii să poată testa vehiculele în condiții asemănătoare.



În cadrul acestui proiect au fost invitați și parteneri, pentru a combina sinergiile serviciilor sau produselor necesare celor din industrie. Astfel, au putut fi testate pe circuit și modelele Ford Raptor. Cei de la Titan Machinery au expus utilaje de construcții, care au fost completate de soluțiile de carburant de la Oscar Downstream.

Ford Trucks se află în topul alegerilor clienților în segmentul de construcții încă de la lansarea mărcii pe piața din România în anul 2017. Anul 2024 a reprezentat pentru Ford Trucks anul introducerii noii generații F-Line, care înlocuiește modelele anterioare dedicate segmentului de construcții și vehicule specializate.

Noua serie F-LINE ridică nivelul de tehnologie și confort al gamei de distribuție, vehicule specializate și construcții aproape de F-Max, vârful de lance al brandului dedicat transportului internațional.

Noua gamă F-LINE este proiectată în linie cu cerințele clienților și introduce o serie de inovații menite să crească performanța și confortul în utilizare. Experiența de condus este mult mai bună, grație sistemelor noi de siguranță și de asistență a șoferului, precum și conectivității.

Nouă serie de construcții a camioanelor Ford F-LINE oferă putere, durabilitate, confort, încărcare eficientă și un consum redus de combustibil.



SCANIA: UN NOU SPAȚIU PENTRU SERVICII MODERNE, RAPIDE ȘI ADAPTATE CLIENTILOR LA ORADEA

Scania Oradea a marcat, la 24 iunie 2025, un pas important în dezvoltarea sa locală, odată cu inaugurarea oficială a noilor spații destinate service-ului, birourilor și clienților.

Extinderea vine ca răspuns la nevoile în creștere ale transportatorilor din regiune și reprezintă o investiție strategică în confort, eficiență și calitate. Noua parte de service, cu o suprafață de 550 metri pătrați, este special proiectată pentru întreținerea și reparația camioanelor și a semiremorcilor.

Extinderea include:

- trei porți de acces suplimentare și un canal nou, pentru a eficientiza fluxul de lucru și a reduce timpul de intervenție;
 - lărgirea recepției, pentru un spațiu mai generos și primitiv destinat clienților;
 - extinderea zonei de birouri, o nouă sală de conferință și un spațiu de luat masa, toate gândite pentru un mediu de lucru modern și funcțional;
 - parcare dedicată pentru semiremorci;
 - zonă specială pentru șoferii aflați în așteptare peste noapte, compusă din canapea extensibilă, dușuri și spălătorie.
- „Am creat un mediu mai plăcut și mai eficient, atât pentru clienți, cât și pentru echipa noastră. Service-ul extins, cu cele trei porți suplimentare și canalul nou, ne permite să reducem semnificativ timpii de așteptare și să oferim reparații complete – atât pentru capul tractor,

cât și pentru semiremorcă. Este momentul potrivit să le oferim partenerilor noștri soluții mai rapide, mai moderne și mai prietenoase cu șoferii”, a declarat Mariana Pop, Workshop Manager Scania Oradea. Suprafața totală actuală a centrului Scania Oradea este de 7.250 metri pătrați, din care:

- 570 mp birouri și spații anexe,
- 1.120 mp hale,
- 5.560 mp curte (parcare).

Prin această extindere, Scania Oradea oferă acum:

- reparații complete într-un singur punct de service (cap tractor + semiremorcă);
- reducerea timpilor de așteptare, datorită noilor porți și canalului;
- spații moderne de așteptare și relaxare pentru șoferi;
- condiții de lucru îmbunătățite pentru echipă, ceea ce se traduce în servicii mai bune pentru clienți.

Despre Scania Oradea

Scania Oradea a început activitatea în mod operațional în ianuarie 2016, primele angajări fiind făcute în a

două jumătate a anului 2015.

Din februarie 2021, activitatea service-ului este coordonată de Mariana Pop, Workshop Manager Scania Oradea, care a contribuit activ la creșterea calității serviciilor și la dezvoltarea centrului. Numărul clienților a evoluat semnificativ de-a lungul anilor, de la 510 la 620, iar odată cu această extindere, ambiția este să ajungă la 1.000 de clienți anual. În prezent, echipa Scania Oradea numără 20 de angajați, iar planurile de viitor includ creșterea echipei pentru a susține nivelul ridicat al serviciilor oferite.

O nouă etapă pentru transportatorii din vestul țării

Extinderea Scania Oradea este mai mult decât o investiție fizică – este o promisiune de servicii mai rapide, mai complete și mai confortabile, într-un cadru modern și eficient. Atât clienții, cât și echipa beneficiază acum de un spațiu optimizat pentru performanță și colaborare.



NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





MOMENT ISTORIC: MAN ÎNCEPE PRODUCȚIA DE SERIE A CAMIOANELOR ELECTRICE

- **Directorul general al MAN, Alexander Vlaskamp: „Viitorul MAN începe acum”**
- **După un secol de camioane diesel: MAN trece acum la fabricarea camioanelor electrice în producție de serie**
- **Investiții majore în tranziția către mobilitatea electrică, în principal în locațiile din Bavaria**
- **Uzina MAN din München, pionier în asamblarea flexibilă a camioanelor electrice și diesel pe aceeași linie de producție**
- **Electrificarea flotei de vehicule – esențială pentru atingerea țintelor de reducere a emisiilor de CO2**

Un moment istoric pentru MAN Truck & Bus: a început producția de serie a camioanelor electrice MAN. Directorul general al MAN, Alexander Vlaskamp, și membrul Consiliului de administrație responsabil cu producția, Michael Kobriger, împreună cu Manfred Weber, membru al Parlamentului European și președinte al PPE, au dat startul oficial la uzina din München. De acum înainte, atât camioanele electrice, cât și cele

diesel vor fi produse într-un proces de producție mixt, complet integrat, pe aceeași linie.

„Viitorul MAN începe acum”

Alexander Vlaskamp: „Începerea producției în serie a camioanelor noastre electrice este un moment istoric. Acesta marchează un punct de cotitură în istoria noastră! Viitorul MAN începe acum, în acest moment. Întreaga echipă MAN este mândră că participă activ la

transformarea de la propulsia diesel la cea electrică.

Camioanele noastre electrice extrem de eficiente vor face ca transportul de marfă fără emisii locale să devină realitate. Acesta este un pas extrem de important către atingerea obiectivului nostru de a deveni neutri din punct de vedere al emisiilor de CO2 până în 2050. Faptul că putem fabrica camioanele electrice pe aceeași linie de producție cu camioanele

VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



SEZONUL 03

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

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

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



noastre diesel de ultimă generație ne oferă, de asemenea, o flexibilitate enormă și crește eficiența producției.”

El continuă: „Am investit aproape 400 de milioane de euro în cercetare și dezvoltare pentru a putea oferi portofoliul nostru de camioane convenționale și cu propulsie electrică cu baterii. Gama se extinde de la 12 la 50 de tone și acoperă totul, de la vehicule de colectare a deșeurilor până la camioane pentru transportul pe distanțe lungi. Ne-am făcut temele. Ne propunem să livrăm primele 1.000 de camioane electrice până la sfârșitul anului. În funcție de utilizarea și mixul de energie electrică, acest lucru ar reduce emisiile de CO2 cu o cantitate comparabilă cu cea a unui oraș mic. Este un avantaj enorm! Politicienii trebuie să stabilească acum direcția corectă în ceea ce privește extinderea infrastructurii și stabilirea prețului CO2, astfel încât accelerarea mobilității electrice să continue să câștige avânt.”

Manfred Weber adaugă: „Inovația și tehnologia nu sunt doar cheia succesului economic și a competitivității internaționale a Europei, ci sunt și esențiale pentru concilierea obiectivelor economice

și climatice. MAN este lider cu camionul său electric și arată cum poate arăta transportul de marfă cu emisii reduse.”

Münchenul este pregătit pentru mobilitatea electrică: diesel și electric pe aceeași linie

Michael Kobriger, membru al Consiliului de administrație pentru producție și logistică: „În acest deceniu, investim aproximativ un miliard de euro în conversia la electrificare a fabricilor noastre europene, o mare parte din această sumă fiind investită în Germania. Acesta este, de asemenea, un semnal puternic de politică industrială pentru Bavaria ca locație de afaceri, deoarece modelăm activ transformarea în Nürnberg și München.”

Transformarea este acum clar vizibilă la fabrica principală MAN. Capacitatea maximă de producție este în prezent de aproximativ 100 de camioane pe zi, indiferent de tipul de propulsie. Fabricarea unui camion durează aproximativ opt ore. „Producția de camioane electrice sau diesel pe o singură linie poate fi adaptată în mod flexibil la evoluția pieței, iar vehiculele pot fi construite exact în ordinea în care

sunt comandate de clienți. Acest concept inovator este însoțit de schimbări ample de-a lungul liniei de asamblare, precum și în lanțul de aprovizionare și logistică”, spune Kobriger.

De exemplu, în timp ce motoarele cu ardere internă sunt echipate inițial cu axe, rezervoare și sisteme de evacuare, modelele electrice sunt echipate cu două baterii sub cabină, împreună cu alte componente electrice – așa-numitul pachet de alimentare. Peste 5.000 de angajați au fost instruiți în tehnologia de înaltă tensiune pentru această transformare.

700 de camioane electrice vândute – autonomie de până la 740 de kilometri fără reîncărcare

Înainte de a începe producția în serie, MAN a fabricat deja aproape 200 de camioane electrice de preserie și le-a livrat clienților. Aceste vehicule au parcurs deja aproximativ două milioane de kilometri în condiții reale de utilizare de către clienți pe drumurile europene – unele cu deplasări zilnice de până la 850 de kilometri și un consum foarte redus, de 97 kWh la 100 de kilometri în medie. MAN a primit deja aproximativ 700 de



TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII



**IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA**



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

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



comenzi pentru camioane electrice. Camionul electric este deosebit de atractiv pentru utilizarea în logistica auto, printre altele, deoarece tractorul semiremorcă Ultra-Lowliner este unic pe piață, cu o înălțime a roții a cincea de doar 950 mm și un ampatament de 3,75 metri. Acest lucru înseamnă că este posibil și transportul complet electric cu o înălțime internă de încărcare de trei metri. Ultra Lowliner electric este deja utilizat în Wolfsburg și Bavaria pentru aprovizionarea industriei auto pe diverse rute.

Un alt avantaj al eTruck este reprezentat de cele trei până la șase baterii modulare NMC, care provin de la fabrica MAN din Nürnberg și oferă o capacitate brută totală de până la 534 kWh. Acest lucru înseamnă că se pot parcurge până la 500 de kilometri fără reîncărcare. Pentru autonomii și mai mari, există chiar și o a șaptea baterie opțională, care permite parcurgerea a până la 740 de kilometri cu energia bateriei, fără reîncărcare.

MAN, pionier în domeniul autobuzelor electrice

MAN oferă deja nu numai cea mai

largă gamă de camioane electrice, ci și autobuze electrice. Există peste un milion de opțiuni de configurare numai pentru camioanele electrice, oferind soluții personalizate pentru toate aplicațiile de transport obișnuite. MAN este lider de piață în Europa pentru autobuzele electrice urbane, care sunt fabricate de ceva timp în fabrica sa din Starachowice, Polonia, și a fost, de asemenea, primul producător european care a prezentat un autocar electric în Ankara. Peste 2.500 de autobuze MAN cu propulsie electrică cu baterii sunt în prezent în exploatare în orașe europene. În noul an, acestea vor fi echipate cu baterii din Nürnberg, la fel ca și camioanele. MAN a investit 250 de milioane de euro în construirea unei fabrici de producție de baterii în acest oraș.

Fără CO2, până în 2050

MAN Truck & Bus își propune să devină neutru din punct de vedere al emisiilor de CO2 până în 2050. Electrificarea parcului auto este esențială pentru atingerea obiectivelor de sustenabilitate, deoarece aproximativ 95% din emisiile totale ale MAN sunt atribuite

vehiculelor sale aflate în exploatare. Camioanele electrice sunt, de asemenea, extrem de importante pentru îndeplinirea obiectivelor actuale ale Uniunii Europene în materie de CO2: MAN își propune să livreze peste 1.000 de camioane electrice clienților săi până în 2025. În comparație cu 1.000 de camioane diesel cu un kilometraj anual de 120.000 de kilometri și un consum mediu de 24 de litri, aceste prime camioane electrice ar putea economisi până la 80.000 de tone de CO2 într-un an dacă ar fi alimentate cu energie electrică 100% verde. Aceasta echivalează aproximativ cu emisiile anuale de CO2 ale unui oraș mic din Germania.



CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



VOLVO TRUCKS ȘI CELEBRUL CHEF MARCUS SAMUELSSON FAC ECHIPĂ PENTRU A REDUCE EMISIILE DIN TRANSPORTURILE DE ALIMENTE

Volvo Trucks a făcut echipă pentru o nouă campanie cu mult apreciatul bucătar la nivel global Marcus Samuelsson. Care este provocarea? Pregătirea unui meniu gourmet cu ingrediente transportate cu un camion fără emisii sau reduse la minimum.

Camioanele electrice au jucat un rol-cheie în această inițiativă, care își propune să inspire cumpărătorii de servicii de transport din industria alimentelor și a băuturilor să îmbrățișeze opțiuni de transport mai sustenabile.

Decarbonizarea industriei transporturilor continuă, camioanele electrice cu baterii reprezentând o modalitate de a obține emisii zero. În industria alimentară și a băuturilor, transportul este responsabil pentru 19%* din totalul emisiilor.

Volvo Trucks și-a unit forțele cu celebrul chef Marcus Samuelsson, cel care este forța culinară din spatele a numeroase restaurante internaționale, pentru a demonstra modul în care emisiile de gaze de eșapament din transportul rutier pot

fi eliminate sau menținute la un nivel minim, în industria alimentară și a băuturilor.

Marcus Samuelsson și-a propus să pregătească o masă gourmet, ca o provocare personală, cu toate ingredientele aduse în bucătăria sa de camioane electrice sau de camioane care funcționează cu combustibili regenerabili, precum biogazul sau biodieselul.

„Aceasta a fost prima cină de acest

fel și sunt super încântat să iau parte la ea. Pentru acest proiect, a trebuit să mă gândesc la transport ca la un ingredient, nu-i așa? Este un personaj principal! De aceea mi-a plăcut această provocare. Pentru că odată ce vom face asta, va impulsiona întreaga industrie. Să sperăm că, într-o zi, toți bucătarii vor scrie în meniu cum au fost transportate alimentele până la restaurant și acest lucru va deveni



CONTROALELE ISCTR

SEZONUL 01

CONTROALELE ISCTR este un reality show gândit special pentru internet, care este postat pe rețelele sociale de mare anvergură (Facebook, Youtube) dar și pe site-urile TIRMagazin.ro și PolitiaRutiera.ro.

CONTROALELE ISCTR: UN TOTAL DE PESTE 2,6 MILIOANE VIZUALIZARI

Episoadele primului reality show din transporturile românești

"CONTROALELE ISCTR" au devenit virale imediat după lansare și au acumulat peste două milioane de vizualizări pe Facebook.

Cel mai vizionat a fost episodul 07, care a ajuns la peste 1,5 MILIOANE de vizualizări.





un nou serviciu premium", spune Marcus Samuelsson. Meniul a inclus cod glazurat cu miso, varză, raci, salată de castraveți și un vin Riesling german. Ingredientele cinei au parcurs, însumat, aproximativ 2.700 de kilometri pe șosea, 86% din această distanță fiind parcursă de camioane electrice care nu emit niciun fel de emisii. Restul kilometrilor au fost gestionați de camioane care funcționează cu combustibili regenerabili.

„Această campanie se potrivește perfect brand-ului Volvo - face sustenabilitatea în domeniul transporturilor ușor de înțeles și tangibilă, prin aplicarea acesteia la o masă la restaurant - ceva la care toată lumea se poate raporta”, spune Katarina Adamson, Head of Global Brand & Communication la Volvo Trucks. Ea continuă: „Scopul este de a ajunge la cumpărătorii de transport din industria alimentară și a băuturilor, deoarece deciziile și cererile lor pot influența semnificativ direcția și ritmul tranziției către soluții de transport durabile.” Provocarea s-a dovedit a fi un efort total de echipă, implicând mai multe companii din sectorul alimentar și al băuturilor, cultivatori și furnizori

de transport - care au fost cu toții invitați să participe la cina servită la un restaurant local din Göteborg, Suedia.

Despre Marcus Samuelsson

Marcus Samuelsson este forța culinară din spatele a numeroase restaurante internaționale, inclusiv aclamatul Red Rooster Harlem din New York (unde l-a servit în special pe președintele Barack Obama). El este, de asemenea, o personalitate de televiziune premiată cu Emmy și un scriitor cunoscut, cu o istorie de implicare semnificativă în inițiative filantropice. Pentru această campanie, Marcus a fost provocat să creeze o cină de clasă mondială cu toate ingredientele aduse la bucătărie de camioane electrice sau de camioane care funcționează cu combustibili regenerabili.

5.000 de camioane electrice livrate

Volvo Trucks este lider mondial în domeniul electromobilității și a vândut peste 5.000 de camioane electrice clienților din 50 de țări. Gama actuală de camioane electrice Volvo este formată din opt modele proiectate pentru a satisface o varietate largă de nevoi de

transport, inclusiv distribuția urbană și regională, precum și construcțiile și gestionarea deșeurilor. În 2024, Volvo a avea o cotă de 47% din segmentul electric în Europa (camioane grele de peste 16 tone), deținând, de asemenea, poziția de lider de piață în sectorul electric și în America de Nord.

Strategia Volvo pe trei direcții pentru emisii zero

Volvo Trucks promovează decarbonizarea transportului pentru a-și atinge obiectivul de emisii net zero până în 2040, utilizând o strategie tehnologică pe trei direcții. Această abordare se bazează pe motoare electrice cu baterii, motoare electrice cu pile de combustie și motoare cu combustie care funcționează cu combustibili regenerabili, precum hidrogenul verde (produs prin separarea apei în hidrogen și oxigen, folosind electricitate regenerabilă), biogaz (Bio-LNG) sau biodiesel și HVO (ulei vegetal hidrotratat).

**Li, M., Jia, N., Lenzen, M. et al. Kilometrii alimentari (distanța parcursă de alimente) la nivel global reprezintă aproape 20% din emisiile totale ale sistemelor de alimentație. Nat Food 3, 445–453 (2022). <https://doi.org/10.1038/s43016-022-00531-w>*



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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

Umbrărescu, tratat ca o slugă!

Cum e să fii milionar în euro din afaceri cu statul și angajații fantomaticii nou înființate Companii Naționale de Investiții Rutiere (CNIR) să te trateze ca pe o slugă?! I se întâmplă în aceste zile orgoliosului Dorinel Umbrărescu, cel care, deși nu este administrator în documente, controlează de facto grupul de firme de construcții de drumuri UMB.

În loc de concluzie: În cazul săvârșirii unei infracțiuni, administratorul societății merge la închisoare, nu Umbrărescu!

UMB a reziliat două contracte cu CNIR!

Umbrărescu, a solicitat, la finalul lunii mai 2025, rezilierea a două contracte pe Autostrada Unirii (A8), cu o valoare totală de peste 2,2 miliarde euro, sub pretextul "lipsei de previzibilitate a conducerii CNIR"

și a unei „lipse de seriozitate în relația cu antreprenorii”. Este clar că, după ce le-a săpat groapa celorlalți “regișori români ai asfaltului” (Costel Cășuneanu, Nelu Iordache și/sau Theodor Berna), Umbrărescu se află și el la o aruncătură de băț de faliment. Firmele sale au câștigat, la prețuri prea mici ca să fie sustenabile, un număr uriaș de licitații de construcții de drumuri cu CNAIR și CNIR. Și, în acest fel, “regișorul” s-a trezit că a mușcat mai mult decât poate înghiți. De asemenea, dintr-un orgoliu nemăsurat, s-a băgat prosteste în afaceri siderurgice, fără să aibă know-how-ul necesar, într-o perioadă în care prețurile exorbitante la energie distrug și cele mai experimentate business-uri din domeniu.

Nu mai vorbim de pierderile din trecut cauzate de nebunia lui de a înființa o bancă și de a încerca astfel să concureze mafia gulerelor albe!

Pe fondul investițiilor proaste și al creșterii exponențiale a costurilor cu forța de muncă și materialele, Umbrărescu se afundă tot mai adânc într-o criză de cash flow.

În loc de concluzie: Și astfel, deși firmele sale se află la apogeul lor în privința nivelului financiar al lucrărilor contractate, pe Dorinel lichiditățile nu îl dau afară din casă!

Feriți-vă de “Ciripilă”

Spectrul prăbușirii imensului imperiu din domeniul construcției de drumuri îl sperie nu numai pe Dorinel, dar și pe o serie de oameni din politică, legați “ombilical” de afacerile lui. Sorin Grindeanu, actualul ministru interimar al Transporturilor și președintele interimar al PSD, pare îngrozit de posibilitatea ca Umbrărescu să înceapă să ciripească asemenea unui cintezoii. O parte mare din licitațiile pe care Umbrărescu le-a câștigat la companiile din subordinea

CEI DE LA CNIR VOR GARANȚII DE 1,5%.
GRINDEANU ȘI CIOLACU MI-AU LUAT GARANȚII
DE 3% PENTRU A CÂȘTIGA CONTRACTELE.
CÂT SĂ MAI FURI LA ASFALT CA SĂ
RĂMÂI PE PROFIT?!!!

firmașă.ro



Ministerului Transporturilor au ca sursă de finanțare PNRR.

Și, în condițiile în care România nu poate sau nu vrea să își respecte angajamentele față de Uniunea Europeană, probabilitatea ca această sursă de finanțare să se închidă este în acest moment foarte mare.

Pentru cea mai mare parte dintre firmele care au în acest moment în derulare proiecte mari, stoparea PNRR este echivalentă cu falimentul.

În această situație se găsește acum și grupul de firme patronat de Umbrărescu.

Speriat de posibila tăiere a banilor din PNRR, Sorin Grideanu a decis să nu mai ceară conducerea Ministerului Transporturilor într-un nou guvern.

Mai mult, îngrozit de ce ar putea să vină peste el, Sorinel a pus mereu o mare condiție la negocierile pentru formarea noului executiv: ca nimeni să nu taie banii pentru construcția

de infrastructură de la MT.

În loc de concluzie: La ordinul lui Grideanu, s-au organizat atât de multe licitații cu presupusă finanțare PNRR, încât pentru el și pentru Ciolacu ar fi un dezastru să se trezească la ușă cu toți cei care și-ar cere înapoi "garanțiile"!

Reziliere sau șantaj?

Nu e prima dată când Umbrărescu joacă o carte a rezilierii pentru a-i șantaja pe politicieni să îi accepte termenii și condițiile.

E greu de crezut că lacomul Dorinel este dispus să renunțe la contracte în valoare de 2,2 miliarde de euro doar pentru că angajații de la CNIR l-au tratat ca pe o slugă!

L-au chemat să semneze un contract în mai puțin de o zi lucrătoare, apoi s-au răzgândit.

Și, deși voiau urgent să semneze, de pe o zi pe alta, contractele de construcție nu aveau clarificată sursa de finanțare.

Deranjul cel mai mare al lui

Umbrărescu a fost legat de cuantumul garanției de bună execuție a contractului. Inițial, cei de la CNIR au fost de acord ca garanția de bună execuție a contractului să fie de 0,5% din valoare lucrării, apoi au pretins să fie de 1,5%.

Cu alte cuvinte, după ce a depus o garanție de, după calculele noastre, 11 milioane de euro, șmecherii de la CNIR s-au mai gândit bine și i-au cerut o garanție de 33 de milioane de euro. Ca băieții!!!

Mai mult, leneșii și incompetenții de la CNIR nu au realizat nici exproprierea terenului.

În loc de concluzie: Astfel că Umbrărescu s-a trezit într-o situație halucinantă: a semnat contracte pentru drumuri pe care nu avea terenul pe care să le construiască, i s-au cerut garanții de zeci de milioane de euro și nu e sigur că va fi plătit vreodată pentru că banii din PNRR este posibil să nu mai vină vreodată!



Scrisorica lui Dorinel

Așa-zisa reziliere a contractelor, în care cei mai mulți nu cred, are în realitate trei scopuri majore. Umbrărescu vrea să fumeze din nou pipa păcii cu "interimarul de peste tot" Grindeanu. Acesta din urmă s-a făcut foc și pară după ce a aflat că, între cele două tururi de scrutin de la ultimele alegeri prezidențiale, Dorinel a schimbat brusc tabăra

și a fugit rapid la AUR, pentru a-și pregăti terenul pentru cazul în care George Simion ar fi câștigat funcția supremă în stat.

În al doilea rând, gurile rele dar bune susțin că UMB-rărescu vrea să forțeze schimbarea actualei conduceri a Companiei Naționale de Investiții Rutiere. Se pare că Dorinel nu mai poate să îl vadă în ochi pe directorul general al CNIR, Gabriel

Budescu, după ce ar fi fost dat afară de la o licitație pentru niște lucrări pe la Târgu Neamț.

Și, în al treilea rând, vrea să obțină ca garanția să fie de doar 0,5% din valoarea lucrărilor și nu de 1,5%, așa cum au făcut-o din pix șmecherașii de la CNIR.

Și, după ce v-am prezentat pe scurt situația ingrată în care se află ultimul "monarh al asfaltului", vă

Celor de la CNIR le spun doar atât: "garanția" pe care am dat-o pentru a câștiga licitația nu e a mea, nu e a voastră, ci a urmașilor urmașilor lui Grindeanu și Ciolacu!



prezentăm integral scrisoarea de reziliere:

**“Asocierea
SC SA&PE CONSTRUCT SRL
SC SPEDITION UMB SRL
SC TEHNOSTRADE SRL
EURO-ASFALT doo
[...]
Către: COMPANIA
NAȚIONALĂ DE INVESTIȚII
RUTIERE SA**

*În atenția: Domnului Gabriel
BUDESCU- Director General
Domnului Grigore CHIȘ- Director
Direcția Investiții*

*Referitor la: Proiectare și Execuție
Autostrada Târgu Mureș-Târgu
Neamț, Secțiunea II, Miercurea
Nirajului-Leghin, Lot 1C: Sărățeni-
Joseni*

*Subiect: Propunere de încetare
amiabilă a procedurii de atribuire*

*Stimați domni,
În calitate de operator economic
participant la mai multe proceduri de
atribuire organizate de Compania
Națională de Investiții Rutiere SA
(în cele ce urmează „CNIR”), în
baza principiului bunei-credințe
și al interesului comun privind
buna derulare a proiectelor de
infrastructură publică, dorim să ne
exprimăm, cu regret, constatarea
că actualul cadru de colaborare
cu CNIR nu reflectă un veritabil
parteneriat, așa cum este consacrat
de legislația în vigoare și de
așteptările legitime ale ambelor părți
implicate.*

*Cu ocazia derulării procedurilor
de atribuire și contractare, am
constatat, în repetate rânduri,
nesocotirea de către CNIR a
principiilor care stau la baza atribuirii
și derulării contractelor de achiziție
publică, menționate la art. 2 alin.
(2) din Legea nr. 98/2016. În cele
ce urmează, ne vom opri doar la
câteva exemple de încălcare vădită
a principiilor privind transparența
(lit. d), proporționalitatea (lit. e) și*

*asumarea răspunderii (lit. f), cu
precizarea că acestea nu epuizează
cazurile în care conduita CNIR se
abate de la exigențele legale și de la
spiritul unei colaborări loiale.
În primul rând, modul în care
conducerea CNIR înțelege să
nu aplice în mod corespunzător
principiul privind transparența în
procedurile de atribuire și derulare
a contractelor rezultă din omisiunea
informării adecvate a Subscrisei,
partener în procedura de achiziție,
și comunicării corespunzătoare cu
acesta.*

*Astfel, în procedura aferentă
obiectivului Proiectare și Execuție
Autostrada Târgu Mureș-Târgu
Neamț, Secțiunea II Miercurea
Nirajului-Leghin, Lot 1C: Sărățeni-
Joseni, s-au succedat
următoarele evenimente:
- prin adresa 101/1493/11.03.2025,
ne-ați solicitat prezentarea unor
documente în vederea semnării
contractului, în termen de 5 zile de
la primirea adresei;*

*- ulterior, prin adresa nr. 101/2307
din 24.04.2025, ați solicitat
prezentarea Subscrisei în vederea
semnării contractului de lucrări,
stabilind un termen foarte scurt -
mai puțin de o zi lucrătoare - data
de 25.04.2025;*

*- Subscrisa v-a răspuns în aceeași
zi, prin adresa nr. S20250424001
din 24.04.2025, aducându-vă la
cunoștință că persoanele ce au
calitatea de reprezentant legal și
au drept de semnătură în numele
Asocierii vor fi disponibile după
data de 05.05.2025, precizând
totodată că invitația de semnare
a contractului trebuie să respecte
nu doar termenele legale, ci și
principiul bunei-credințe, mai ales
prin stabilirea unui interval de
timp rezonabil pentru pregătirea
formalităților de către ofertant și
că termenul indicat în invitația
transmisă de CNIR nu corespunde
uzanțelor comerciale și bunelor
practici;*

*- după mai mult de 3 săptămâni
de la solicitarea de a ne prezenta
urgent (în mai puțin de o zi*

Asocierea
S.C. SA&PE CONSTRUCT S.R.L.
S.C. SPEDITION UMB S.R.L.
S.C. TEHNOSTRADE S.R.L.
EURO-ASFALT d.o.o.

Nr. Invitaționii:  1493/11.03.2025

Către: **COMPANIA NAȚIONALĂ DE INVESTIȚII RUTIERE S.A.**
Str. Măiestriilor nr. 1B, sector 1, București, România, 013713
Tel: 0371.669.699, e-mail: office@cnir.ro

În atenție: **Domnului Gabriel BUDESCU - Director General**
Domnului Grigore CHIȘ - Director Direcția Investiții

Referitor la: **Proiectare și Execuție Autostrada Târgu Mureș - Târgu Neamț, Secțiunea II Miercurea Nirajului - Leghin, Lot 1C: Sărățeni - Joseni**

Subiect: **Propunere de încetare amiabilă a procedurii de atribuire**

Stimați domni,

În calitate de operator economic participant la mai multe proceduri de atribuire organizate de Compania Națională de Investiții Rutiere S.A. (în cele ce urmează „CNIR”), în baza principiului bunei-credințe și al interesului comun privind buna derulare a proiectelor de infrastructură publică, dorim să ne exprimăm, cu regret, constatarea că actualul cadru de colaborare cu CNIR nu reflectă un veritabil parteneriat, așa cum este consacrat de legislația în vigoare și de așteptările legitime ale ambelor părți implicate.

Cu ocazia derulării procedurii de atribuire și contractare, am constatat, în repetate rânduri, nesocotirea de către CNIR a principiilor care stau la baza atribuirii și derulării contractelor de achiziție publică, menționate la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016. În cele ce urmează, ne vom opri doar la câteva exemple de încălcare vădită a principiilor privind transparența (lit. d), proporționalitatea (lit. e) și asumarea răspunderii (lit. f), cu precizarea că acestea nu epuizează cazurile în care conduita CNIR se abate de la exigențele legale și de la spiritul unei colaborări loiale.

În primul rând, modul în care conducerea CNIR înțelege să nu aplice în mod corespunzător principiul privind transparența în procedurile de atribuire și derulare a contractelor rezultă din omisiunea informării adecvate a Subscrisei, partener în procedura de achiziție, și comunicării corespunzătoare cu acesta.

Astfel, în procedura aferentă obiectivului Proiectare și Execuție Autostrada Târgu Mureș - Târgu Neamț, Secțiunea II Miercurea Nirajului - Leghin, Lot 1C: Sărățeni - Joseni, s-au succedat următoarele evenimente:

- prin adresa 101/1493/11.03.2025, ne-ați solicitat prezentarea unor documente în vederea semnării contractului, în termen de 5 zile de la primirea adresei;

- ulterior, prin adresa nr. 101/2307 din 24.04.2025, ați solicitat prezentarea Subscrisei în vederea semnării contractului de lucrări, stabilind un termen foarte scurt - mai puțin de o zi lucrătoare - data de 25.04.2025;
- Subscrisa v-a răspuns în aceeași zi, prin adresa nr. S20250424001 din 24.04.2025, aducându-vă la cunoștință că persoanele ce au calitatea de reprezentant legal și au drept de semnătură în numele Asocierii vor fi disponibile după data de 05.05.2025, precizând totodată că invitația de semnare a contractului trebuie să respecte nu doar termenele legale, ci și principiul bunei-credințe, mai ales prin stabilirea unui interval de timp rezonabil pentru pregătirea formalităților de către ofertant și că termenul indicat în invitația transmisă de CNIR nu corespunde uzanțelor comerciale și bunelor practici;
- după mai mult de 3 săptămâni de la solicitarea de a ne prezenta urgent (în mai puțin de o zi lucrătoare) pentru semnarea contractului, prin adresa nr. 2643/16.05.2025, ne-ați informat cu privire la faptul că „CNIR a întreprins demersurile necesare (lucrătoare) pentru semnarea contractului, prin adresa nr. 2643/16.05.2025, ne-ați informat cu privire la faptul că „CNIR a întreprins demersurile necesare

pentru solicitarea creditelor de angajament în vederea asigurării cadrului financiar necesar semnării contractului” și că “a fost transmisă către Ministerul Transportului și Infrastructurii solicitarea oficială de suplimentare a creditelor de angajament pentru luna mai 2025, în cuantumul aferent valorii contractului”, urmând ca invitația formală pentru semnarea contractului să ne fie transmisă după confirmarea alocării creditelor;

- prin adresa nr. 101/2794/27.05.2025, transmisă către Subscrisa în completarea adresei nr.2643/16.05.2025, ne aduceați la cunoștință că “au fost obținute creditele de angajament necesare”;

Modul în care conducerea CNIR înțelege și comunique cu Subscrisa este defectuos și abuziv, conducerea CNIR nesocotind astfel rolul conferit de lege și principiile care stau la baza derulării contractelor de achiziție publică, menționate la art. 2 alin. (2) din Legea nr.98/2016, determinând pe cale de consecință îngrijorări justificate ale Subscrisei cu privire la capacitatea organizatorică a conducerii CNIR de a obține și de a asigura fondurile necesare finanțării proiectului, iar lipsa de previzibilitate a conduitei pe care o are conducerea CNIR este de natură să creeze dificultăți insurmontabile în inițierea și derularea ulterioară a proiectului, determinând în mod justificat o lipsă totală de încredere a Subscrisei cu privire la comunicarea, interacțiunea și colaborarea instituționale și contractuale cu conducerea CNIR, în condițiile în care aplicarea corespunzătoare a principiului privind asumarea răspunderii este posibilă doar în cazul în care conduita partenerilor contractuali permite existența încrederii. În cel de-al doilea rând, în procedura aferentă obiectivului Proiectare și Execuție Autostrada Târgu Mureș-Târgu Neamț, Secțiunea II Miercurea Nirajului-

Leghin, Lot 2A: Ditrău-Grințieș am constatat că CNIR nesocotește și principiile privind proporționalitatea și asumarea răspunderii, astfel:

- prin adresa din 14.04.2025, am solicitat CNIR ca garanția de bună execuție a contractului, care se constituie în scopul asigurării autorității contractante de îndeplinirea cantitativă, calitativă și în perioada convenită a contractului, să fie de 0,5%;
- în aceeași zi, 14.04.2025, am primit prin poșta electronică de la CNIR Actul adițional nr. 1 la Acordul contractual nr.101/1888/31.03.2025, care prevede în mod expres, la art. 2, “Modificarea art. 5.2 alin. (23) litera b) și litera c) din acordul contractual, care vor avea următorul conținut: b) Suma inițială care se depune de către Antreprenor în contul de disponibil astfel deschis potrivit lit. a) nu trebuie să fie mai mică de 0,5% din Prețul prezentului contract de lucrări, fără TVA”, cu solicitarea CNIR de a confirma, în cursul zilei următoare, acordul nostru asupra conținutului Actului adițional;
- Subscrisa a confirmat de îndată - în aceeași zi, 14.04.2025, acordul asupra conținutului Actului adițional nr. 1 la Acordul contractual nr. 101/1888/31.03.2025 și am procedat la depunerea garanției în cuantumul astfel convenit, efectuând plata cu menționarea expres a Actului adițional nr. 1 ca element în baza căruia s-a determinat cuantumul virat;
- cu toate acestea, pe durata celor 45 de zile care au urmat înțelegerii părților asupra modificării corespunzătoare a Acordului contractual nr. 101/1888/31.03.2025, în sensul că garanția de bună execuție a contractului este de 0,5% (înțelegere care este de natură să reprezinte o modificare convenită de părți a Acordului contractual), am constatat refuzul CNIR de proceda la formalizarea acordului prin întocmirea și semnarea în scrisului contractual corespunzător;

trebuie să fie mai mică de 0,5% din Prețul prezentului contract de lucrări, fără TVA”, cu solicitarea CNIR de a confirma, în cursul zilei următoare, acordul nostru asupra conținutului Actului adițional;

- Subscrisa a confirmat de îndată - în aceeași zi, 14.04.2025, acordul asupra conținutului Actului adițional nr. 1 la Acordul contractual nr. 101/1888/31.03.2025 și am procedat la depunerea garanției în cuantumul astfel convenit, efectuând plata cu menționarea expres a Actului adițional nr. 1 ca element în baza căruia s-a determinat cuantumul virat;

- cu toate acestea, pe durata celor 45 de zile care au urmat înțelegerii părților asupra modificării corespunzătoare a Acordului contractual nr. 101/1888/31.03.2025, în sensul că garanția de bună execuție a contractului este de 0,5% (înțelegere care este de natură să reprezinte o modificare convenită de părți a Acordului contractual), am constatat refuzul CNIR de proceda la formalizarea acordului prin întocmirea și semnarea în scrisului contractual corespunzător;

- mai mult decât atât, CNIR nu respectă angajamentele asumate și ne solicită, cu încălcarea înțelegerii părților asupra modificării corespunzătoare a Acordului contractual nr. 101/1888/31.03.2025, să consemnăm o garanție în cuantum de 300% față de valoarea convenită, respectiv de 1,5% în loc de 0,5%;

- mai mult decât atât, beneficiarul CNIR, până la data prezentei nu a înțeles Subscrisa cu privire la termenul de valabilitate a contractului, nu a asigurat exproprierea terenurilor necesare realizării lucrărilor care se regăsesc în coridorul de expropriere, conform Studiului de fezabilitate și, în consecință, nu ar exista posibilitatea de a se acorda accesul pe șantier în conformitate cu Sub-clauza 9.1 din Condițiile speciale în termenul impus deoarece nici nu a fost demarată procedura de licitație pentru asigurarea serviciilor de expropriere a terenurilor necesare.

În concluzie, se impune constatarea că și în acest proiect conducerea CNIR a încălcat atât înțelegerea părților, cât și principiile privind proporționalitatea și asumarea răspunderii în procedura aferentă obiectivului Proiectare și Execuție, Autostrada Târgu Mureș - Târgu Neamț, Secțiunea II Miercurea Nirajului - Leghin, Lot 2A: Ditrău - Grințieș, cu consecința unei totale lipsa de previzibilitate a modului în care se poate derula proiectul, aspecte care nu fac obiectul solicitării Subscrisei de reziliere amicală a Acordului contractual.

În cel de-al treilea rând, chiar Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, ordonatorul principal de credite sub autoritatea căruia se află și funcționează CNIR, constată în termenii necesității și potențială gestionare ineficientă a activităților de către conducerea CNIR și încurajarea unor modificări ale Statutului CNIR care să rezolve aceste neajururi, servicia de îmbunătățire a eficienței și adaptabilității la noile realități economice și legislative, respectiv de adaptare la cerințele administrative și financiare asumate, după cum urmează:

- în data de 13.05.2025, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a anunțat decizia de procedură de transpunere a deciziei de procedură de elaborare a proiectului de Hotărâre de Guvern pentru modificarea anexei la Hotărârea Guvernului nr. 864/2021 privind aprobarea Statutului Companiei Naționale de Investiții București - S.A. (<https://www.its.ro/web/14/transpunere-deciziionala/comunicare-publica/acte-administrative-in-privinta-9904-fg13052025aucto>);

- Nota de fundamentare a proiectului de Hotărâre de Guvern privind aprobarea Statutului Companiei Naționale de Investiții București - S.A. prevede, la Secțiunea 2.2 (Descrierea situației actuale),

- mai mult decât atât, CNIR își nesocotește angajamentele asumate și ne solicită, cu încălcarea înțelegerii părților asupra modificării corespunzătoare a Acordului contractual nr. 101/1888/31.03.2025, și consemnăm o garanție în cuantum de 300% față de valoarea convenită, respectiv de 1,5% în loc de 0,5%;

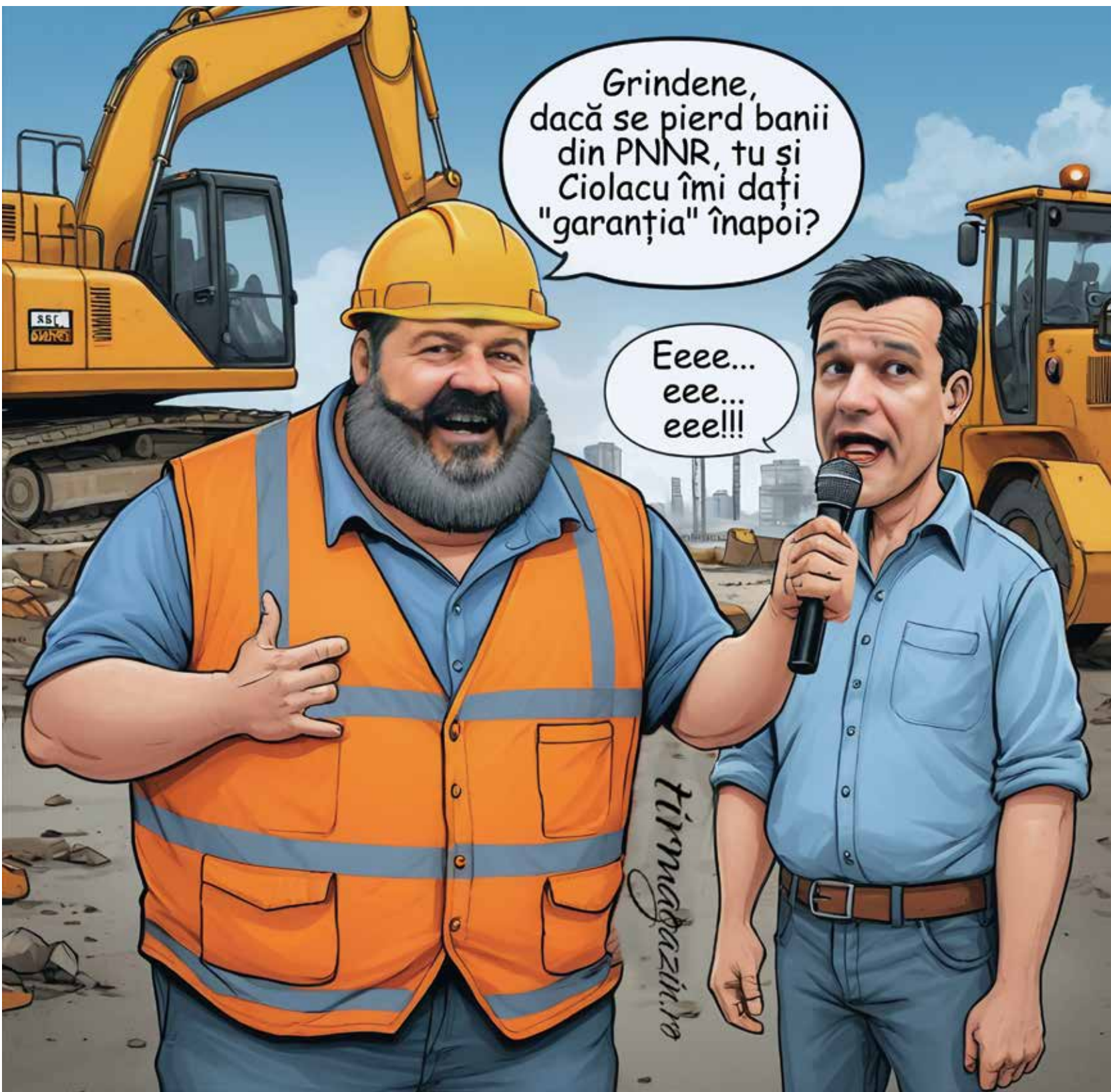
- mai mult decât atât, beneficiarul CNIR, până la data prezentei nu a înștiințat Subscrisa cu privire la intrarea în vigoare a contractului, nu a asigurat exproprierea terenurilor necesare realizării lucrărilor care se regăsesc în coridorul de expropriere, conform Studiului de fezabilitate și, în consecință, nu ar exista posibilitatea de a se acorda accesul pe șantier în conformitate cu Sub-clauza 9.1 din Condițiile speciale în termenul impus deoarece nici nu a fost demarată procedura de licitație pentru asigurarea serviciilor de expropriere a terenurilor necesare. În concluzie, se impune constatarea că și în acest proiect conducerea CNIR a încălcat atât înțelegerea părților, cât și principiile privind

Coloana a cincea 5

proporționalitatea și asumarea răspunderii în procedura aferentă obiectivului Proiectare și Execuție Autostrada Târgu Mureș-Târgu Neamț, Secțiunea II Miercurea Nirajului-Leghin, Lot 2A: Ditrui-Grințieș, cu consecința unei totale lipse de previzibilitate a modului în care se poate derula proiectul, aspecte care au făcut obiectul solicitării Subscrisei de reziliere

amiabilă a Acordului contractual. În cel de-al treilea rând, chiar Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, ordonatorul principal de credite sub autoritatea căruia se află și funcționează CNIR, constată în termeni neechivoci o potențială gestionare ineficientă a activităților de către conducerea CNIR și necesitatea unor modificări ale Statutului CNIR

care să rezolve aceste neajunsuri, nevoia de îmbunătățire a eficienței și adaptabilității la noile realități economice și legislative, respectiv de adaptare la cerințele administrative și financiare curente, după cum urmează:
- în data de 13.05.2025, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a anunțat deschiderea procedurii de transparență decizională a



procesului de elaborare a proiectului de Hotărâre de Guvern pentru modificarea anexei la Hotărârea Guvernului nr. 864/2021 privind aprobarea Statutului Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A. (<https://www.mt.ro/web14/transparenta-decizionala/consultare-publica/acte-normative-in-avizare/5904-hg13052025dactm>);

- Nota de fundamentare a proiectului de Hotărâre de Guvern privind aprobarea Statutului Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A. prevede, la Secțiunea 2.2 (Descrierea situației actuale), printre altele, ca "Reglementările privind activitatea consiliului de administrație nu sunt complet adaptate la cerințele actuale de guvernare corporativă. De asemenea, activitatea și responsabilitățile directorilor nu sunt reglementate în mod clar, ceea ce poate duce la o gestionare ineficientă a activităților CNIR [...] În acest context, sunt necesare modificări ale prevederilor Statutului care să rezolve aceste neajunsuri și să sprijine CNIR în îndeplinirea obiectivelor sale de dezvoltare a infrastructurii rutiere, îmbunătățind eficiența operațională și adaptabilitatea la noile realități economice și legislative", iar la Secțiunea 2.4 (Alte informații) că "CNIR joacă un rol crucial în dezvoltarea infrastructurii rutiere din România, iar modificările propuse la Statutul acesteia sunt esențiale pentru adaptarea la cerințele administrative și financiare curente". În concluzie, faptul că aspectele semnalate de Subscrisa sunt confirmate și de constatările proprii ale Ministerului Transporturilor și Infrastructurii reprezintă o dovadă suplimentară a caracterului justificat al criticilor Subscrisei privind activitatea conducerii CNIR. În aceste condiții și circumstanțe, constatăm și în acest proiect că această conduită a conducerii CNIR față de Subscrisa încalcă principiile care stau la baza atribuirii

contractelor de achiziție publică, menționate la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 și lipsește de previzibilitate și încredere comunicarea, interacțiunea și colaborarea instituțională și contractuală cu conducerea CNIR. În cel de-al patrulea rând, Subscrisa am constatat și semnalat CNIR abateri similare și în procedura de atribuire a contractului de achiziție publică având ca obiect Proiectare și Execuție "Drum Expres Focșani-Brăila".

Prin adresa Subscrisei nr. S20250425001/25.04.2025, am informat CNIR cu privire la următoarele:

- cu privire la constatarea nr. 2 a Comisiei de Evaluare, observăm cerințe suplimentare stabilite de autoritatea contractantă în sarcina Subscrisei, solicitări ce, pe de o parte, exced cerințelor documentației de atribuire, și, pe de altă parte, încalcă prevederile legislației în materia achizițiilor publice, respectiv art. 2 alin. 2 din Legea nr. 98/2016 potrivit cărora principiile care stau la baza atribuirii contractelor de achiziție publică și a organizării concursurilor de soluții sunt: a) nediscriminarea; b) tratamentul egal; c) recunoașterea reciprocă; d) transparența; e) proporționalitatea; f) asumarea răspunderii;
- am arătat totodată că "potrivit art. 209 alin. 2 din Legea nr. 98/2016, autoritatea contractantă nu are dreptul ca prin clarificările/completările solicitate să determine apariția unui avantaj evident în favoarea unui ofertant" și că "de vreme ce prin solicitarea de clarificare nr. 2 sunt stabilite în sarcina Subscrisei cerințe ce exced documentației de atribuire, autoritatea contractantă încalcă în mod direct obligația de a asigura transparența procedurii de achiziție publică, fiind determinată astfel apariția unui avantaj evident în favoarea unui alt ofertant";
- am mai precizat că aceste constatări suplimentare formulate de

pentru a asigura eforturi, creând un prejudiciu statului român, mai ales în contextul în care România are un deficit bugetar semnificativ".

Având în vedere toate aspectele de mai sus, se impune constatarea și condamnarea conducerii CNIR față de Subscrisa încalcă grav principiile care stau la baza atribuirii și derulării contractelor de achiziție publică, menționate la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 și lipsește de previzibilitate și încredere comunicarea, interacțiunea și colaborarea instituțională și contractuală cu conducerea CNIR.

Pentru toate motivele arătate mai sus, precum și pentru motive suplimentare pe care se menține dreptul de a le amena ulterior, având în vedere gravitatea și caracterul repetat al abaterilor săvârșite de către conducerea CNIR, al încălțării grave, repetate și conștiente de către conducerea CNIR a procedurilor legale și a principiilor care stau la baza atribuirii și derulării contractelor de achiziție publică, menționate la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, în special a principiilor privind transparența, proporționalitatea și asumarea răspunderii, cu consecința evidentă și justificată a lipsei totale de încredere a Subscrisei în modul în care se desfășoară comunicarea, interacțiunea și colaborarea instituțională și contractuală cu conducerea CNIR, apreciem că sunt îndeplinite condițiile legale pentru solicitarea de către Subscrisa a licențierii, din motive impozabile CNIR, a procedurii de atribuire a contractului aferent obiectivului Proiectare și Execuție Autostrada Târgu Mureș - Târgu Neamț, Secțiunea II Miercurea Nirăujeni - Leghin, Lot 1C: Sărățeni - Joseni, a cărui valoare este de 5.878.893.894,19 lei cu TVA.

În concluzie, apreciem că este de preferat soluția licențierii amabile a procedurii de atribuire a contractului aferent obiectivului Proiectare și Execuție Autostrada Târgu Mureș - Târgu Neamț, Secțiunea II Miercurea Nirăujeni - Leghin, Lot 1C: Sărățeni - Joseni, în valoare estimată de 5.878.893.894,19 lei cu TVA, cu restituirea de îndată către Subscrisa a sumelor de participare.

Cu stimă,

Asocierii
S.C. SA&PE CONSTRUCT S.R.L. - S.C. SPEDITION EMB S.R.L. -
S.C. TEHNOSTRADE S.R.L. - EUROASFALT S.A.
Reprezentant legal,
Alina NUNU

ALINA NUNU
Societate digitală
din ALINA NUNU
Data: 2025.04.25
13.051 +0239

Comisia de Evaluare și solicitarea de a pune la dispoziție documentele conștând în acordurile proprietarilor, ale autorităților locale, extrase de carte funciară etc, se sprijină pe motive nejustificate invocate, de altfel vădit nelegale, iar eventuala depunțare a subscrisei asocieri nu va avea nicio bază legală, putând aduce grave prejudicii statului român" și că "orice diminuare a punctajului propunerii tehnice ar fi una artificială, Comisia de Evaluare prevalându-se de o eventuală depunțare fără nicio valoare financiară, doar pentru a avantaja alți ofertanți, creând un prejudiciu statului român, mai ales în contextul în care România are un deficit bugetar semnificativ". Având în vedere toate aspectele de mai sus, se impune constatarea că activitatea și conduită conducerii CNIR față de Subscrisa încalcă grav principiile care stau la baza atribuirii și derulării contractelor de achiziție publică, menționate la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 și lipsește de previzibilitate și încredere comunicarea, interacțiunea și colaborarea instituțională și

contractuală cu conducerea CNIR. Pentru toate motivele arătate mai sus, precum și pentru motive suplimentare pe care ne rezervăm dreptul de a le invoca ulterior, având în vedere gravitatea și caracterul repetat al abuzurilor săvârșite de către conducerea CNIR, al încălcărilor grave, repetate și continue de către conducerea CNIR a prevederilor legale și a principiilor care stau la baza atribuirii și derulării contractelor de achiziție publică, menționate la art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, în special a principiilor privind transparența, proporționalitatea și asumarea răspunderii, cu consecința evident și justificată a lipsei totale de încredere a Subscrisei în modul în care se desfășoară comunicarea, interacțiunea și colaborarea instituțională și contractuală cu conducerea CNIR, apreciem că sunt îndeplinite condițiile legale pentru solicitarea de către Subscrisa a încetării, din motive imputabile CNIR, a procedurii de atribuire a contractului aferent obiectivului Proiectare și Execuție Autostrada Târgu Mureș-Târgu Neamț, Secțiunea II Miercurea

Nirajului-Leghin, Lot 1C: Sărățeni-Joseni, a cărui valoare este de 5.878.802.804.19 lei cu TVA. În concluzie, apreciem că este de preferat soluția încetării amiabile a procedurii de atribuire a contractului aferent obiectivului Proiectare și Execuție Autostrada Târgu Mureș-Târgu Neamț, Secțiunea II Miercurea Nirajului- Leghin, Lot 1C: Sărățeni- Joseni, în valoare de 5.878.802.804,19 lei cu TVA, cu restituirea de îndată către Subscrisa a scrisorii de garanție de participare. Cu stimă,

Asocierea
SC SA&PE CONSTRUCT SRL-
SC SPEDITION UMB SRL-
SC TEHNOSTRADE SRL-
EUROASFALT doo
Reprezentant legal,
Alina NUNU
 Dată: 2025.05.30”

În loc de concluzie: Vorba unui clasic în viață, toți avem probleme!

ISCTR - grup infracțional dezorganizat

Ilie Lucian Sîrbu, șeful Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR) -



Inspectoratul Teritorial nr. 5, a fost prins în flagrant cu o mită de 6.500 de euro.

DNA a făcut, marți, 10 iunie 2025, zeci de percheziții la domiciliul angajaților instituției acuzați de constituirea unui grup infracțional organizat.



Până la flagrant, Sîrbu coordona activitatea inspectorilor ISCTR din județele Arad, Caraș Severin, Hunedoara și Timiș.

DNA a desfășurat una dintre cele mai ample acțiuni la Timișoara, realizând nu mai puțin de 30 de percheziții.

Potrivit unor surse interne, DNA instrumentează un dosar de „șpagă centralizată”. Angajații acestei structuri teritoriale a ISCTR au încasat, numai în ultimele șapte luni, zeci de mii de euro.

„Ancheta urmărește o întreagă rețea coruptă, la nivelul ISCTR Timiș. Se încasau șpăgi pe toate planurile, începând de la 100 de lei, cât cerea un simplu agent, și ajungând la mii de euro, sume pe care le cerea sau ajungeau la șeful regionale”, a declarat o sursă care a dorit să își păstreze anonimatul.

Perchezițiile au avut loc la Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, la locuințele unor angajați ai ISCTR și la diverse firme de transport. După flagrant, anchetatorii au

pătruns în sediul ISCTR Timișoara, unde au percheziționat toate birourile, inclusiv cele ale conducerii și ale inspectorilor de trafic, precum și vehiculele utilizate în activitatea de teren.

Nu e vorba doar de șeful ISCTR, ci de un întreg sistem corupt, menținut la nivelul acestei regionale.

Procurorii DNA susțin că unii transportatori au oferit mită de mult timp angajaților ISCTR pentru a-i determina să închidă ochii la controalele de trafic și să elibereze cu prioritate autorizații, avize și alte documente. Anchetatorii vorbesc chiar despre un „abonament lunar” de 2500 de euro, de care beneficiau unii inspectori de trafic din partea patronilor unor firme.

Se pare că banii erau colectați pe mai multe niveluri, ajungând de la inspectorii din teren până la conducerea instituției.

14 angajați ai ISCTR Timișoara, între care doi șefi, precum și mai mulți reprezentanți ai unor societăți comerciale au ajuns în fața procurorilor Direcției Naționale




Dan Gherman

Candidat
Consiliul Local Timișoara

WWW.PARTIDUL-REPUBLICAN.RO



**Partidul Republican
Din România**

Anticorupție.

În loc de concluzie: Ca să dea bine la noua putere politică, procurorii DNA au scos de la naftalină un caz de corupție despre care toată lumea vorbește de mult, dar autoritățile nu au făcut mai nimic!

Coloana a cincea 5



Județean Timiș, având și funcția de coordonator județean, face naveta de la Arad (unde are domiciliul) la Timișoara (la sediul ISCTR), zilnic, cu mașinile instituției, pe banii instituției. Aceste mașini sunt destinate efectuării controlului în trafic de către echipele de control ale ISCTR, nu pentru deplasări în interes personal. Acest lucru are loc cu știința inspectorului șef teritorial, Sîrbu Lucian și a șefilor de la București în frunte cu inspectorul de

stat șef, Nișulescu Tudor. Nu poate nimeni dintre ei să spună că nu știe, deoarece mașinile sunt dotate cu GPS și se știe în orice moment unde se află fiecare mașină. Acest lucru se întâmplă de mult timp, iar acum cu atât mai mult cu cât instituția cere cheltuirea cu mare chibzuință a banilor, iar aici e "traie pe vătrai", doar pentru favoriții șefilor. Mașinile din imagini sunt parcate în Arad în apropierea domiciliului lui Dan Gherman."

Peștișor între balene

"Mașinile ISCTR, utilizate pentru naveta Arad-Timișoara, pe banii instituției de către un inspector din cadrul Inspectoratului de Control Județean Timiș, cu acordul baronului de Banat (Inspector Șef Teritorial), precum și a celorlalți șefi ierarhici.", așa sună mesajul pe care l-am primit pe adresa redacției TIR Magazin acum câteva luni. Eu venit apoi și explicații mai detaliate: "Inspectorul Dan Gherman de la Inspectoratul de Control



Cel care ne-a dat informații despre acest caz, ne-a trimis și fotografii cu autoutilitarele ISCTR parcate "la bloc".

Am tot amânat publicarea acestor informații pentru că au apărut mereu subiecte mai tari. Ideea de a-l "demasca" pe inspectorul Dănuț pentru că se plimbă cu mașina instituției ni s-a părut ușor jenantă. În condițiile în care, după discuții pe parcursul multor ani cu șoferi de camion și patroni de firme de transport, știm exact ce „puroi” se ascunde în spatele ISCTR.

În loc de concluzie: Dacă au început să cadă "balenele" corupției din ISCTR, putem și noi să scriem

împăcați cu noi înșine despre "peștișorul" Dănuț!

Bursucii Grindeanu și Ioniță aruncă bomba

Secretarul general al Ministerului Transporturilor, Mariana Ioniță, a trimis, joi, 19 iunie 2025, o adresă către mai multe companii din subordine prin care le cere să își reducă la maximum cheltuielile. Într-un gest de "mare eroism", ca să dea bine în ochii viitoarei noi conduceri de la MT, Ioniță se face că este brusc preocupată de banii publici.

După ce șefii au ars banii cetățenilor pe vacanțe de lux, pe salarii exorbitante, pe angajări de amante, etc., la îndemnul ministrului interimar Sorin Grindeanu, Ioniță a decis că este timpul ca "amărăștenii" să strângă cureaua.

În loc de concluzie: În realitate, Maricica aplică haiducia inversă: ia de la săraci și dă la bogați!

Milionară din bani publici

Femeia nu a notificat în scris Compania Națională Aeroporturi București, atunci când cei din Consiliul de Administrație de acolo au decis să își mărească indemnizațiile de cinci ori. În condițiile în care și această companie este în subordinea MT! Inițiativa Marianeii ar fi lăudabilă dacă nu ar veni la pachet cu o ipocrizie cruntă.

Madam Ioniță este unul dintre marii profitori ai prăduirii banului public. Pentru că l-a servit cu obediență, Miron Mitrea, fostul ministru-infractor al Transporturilor a recompensat-o, la începutul anilor 2000, cu o vilă de lux, la preț de "desene animate", într-un cartier construit de ANL. Mai mult, potrivit propriei declarații de avere, în anul 2023, Maricica a cumulat funcția de secretar de stat la MT, cu cea de președinte al Consiliului de supraveghere al firmei care taxează podul peste Dunăre de la Calafat-Vidin și cu

cea de membru al Consiliului de Administrație la CNIR și a primit în mână, din bani publici aproape 400.000 de lei, adică aproape 7.000 de euro lunar.

Potrivit aceleiași declarații de avere, Ioniță avea economii în bănci, la finalul anului 2023, de peste un milion de lei și peste 47.000 de euro.

În loc de concluzie: Trebuie neapărat precizat că în declarațiile de avere nu se trec șpagile!

Lux "demnităresc"

Sub semnătura Ioniței, capetele "luminate cu intermitență" de la MT au decis că "prostiile" de cursuri pentru specialiști pot fi tăiate, dar nu și confortul celor cu funcții de conducere. Iar confortul este întreținut nu doar cu indemnizații generoase, dar și cu mașini de lux, cumpărate drept autoutilitare, dar folosite în scopuri personale. Vă dăm o mică mostră din parcarea Ministerului Transporturilor!





În loc de concluzie: Ar fi interesant să aflăm cam cât au costat "autoutilitarele", cu cât au sărăcit ele bugetul, dar și cam câți metri de asfalt s-ar fi turnat cu banii prăduiți pe ele!

Amânarea participării la cursuri
Vă prezentăm în exclusivitate documentul trimis de Mariana Ioniță, atât în facsimil, cât și în transcriere.

**"MINISTERUL
TRANSPORTURILOR ȘI
INFRASTRUCTURII
Cabinet Secretar General**

Data: 19 IUN. 2025

Către,

Compania Națională de
Administrație a Infrastructurii Rutiere
- S.A. - CNAIR
Compania Națională de Investiții
Rutiere - S.A. - CNIR
Regia Autonomă "Registrul Auto
Român" - RAR
Societatea "Telecomunicații C.F.R."
- S.A.
Societatea "Grup Exploatare și
întreținere Palat C.F.R." - S.A - GEIP

Având în vedere politică Guvernului
României, în curs de stabilire, cu
privire la reducerea cheltuielilor
de funcționare a ministerelor și a
unităților coordonate de acestea,
din dispoziția conducerii Ministerului
Transporturilor și Infrastructurii, vă

*rugăm să aveți în vedere reducerea
cheltuielilor de protocol în limita
strictului necesar pentru bună
desfășurare a activității unității dv.,
precum și a altor cheltuieli ce nu
sunt absolut necesare funcționării
instituției dv.*

*De asemenea, vă rugăm să amânați
participarea angajaților proprii la*

*cursurile de formare, care implică
cheltuieli, până la definitivarea
noului program de guvernare.*

*Excepție fac cursurile
de autorizare, formare continuă
a personalului de specialitate din
domeniul rutier, naval, aerian și
feroviar.*

**Cu stimă,
Secretar General,
MARIANA IONIȚĂ"**

În loc de concluzie: Vine tigrul,
bursucii Grindeanu și Ioniță aruncă
bomba, ca să le taie amărăștenilor...
cursurile! N-am găsit altă rimă!

Genul programului: PAMFLET!

*Coloana a cincea este o rubrică de pamflet
și trebuie tratată ca atare. De asemenea, vă
avertizăm că folosim programe avansate de
Inteligență Artificială pentru crea sau modifica
fotografii.*

*Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne
sprijină cu informații de calitate premium.*

*Îi rugăm pe toți cei care vor să ne trimită
informații, documente, fotografii sau
videoclipuri să ne contacteze prin e-mail la
adresa: director@tirmagazin.ro.*



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



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

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



NOILE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU TRANSPORT REGIONAL DISPONIBILE ACUM ÎN ROMÂNIA



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

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

SCANIA