

INVESTIGATORUL'S



**IVECO - LANSAREA
GAMEI COMPLETE PAG.14
DE AUTOVEHICULE**



**STEFAN ALBAROSA,
CEO AIC GROUP**

**NICU LUNGU,
DIRECTOR ECONOMIC
ASCET**

PG.09

**CELAL KURT,
MANAGING DIRECTOR
EASTERN EUROPE
& BALKANS
FORD TRUCKS**

NOIEMBRIE 2023
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR:

Alina ANTON-POP

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

S u m a r



26 AIC TRUCKS -
IMPORTATOR ȘI
DISTRIBUTOR AL MĂRCII
PIAGGIO COMMERCIAL
ÎN ROMÂNIA



28 REZULTATELE UNUI
AN DE UTILIZARE ALE
UNUI CAMION ELECTRIC
SCANIA



30 ZECE STAȚII GNC
DESCHISE ÎN ROMÂNIA



42 „VIITORUL PORNEȘTE
AZI” PENTRU TINERII DIN
INDUSTRIA AUTO



ROMÂNIA VA AVEA O TAXĂ PE CAMIOANE ÎN FUNCȚIE DE POLUARE

România a demarat eforturi pentru decarbonizarea sectorului transporturilor, însă investițiile actuale și politicile sunt limitate, iar sectorul nu este în grafic cu realizarea obiectivului climatic pentru 2050, se arată în Raportul de Țară privind Clima și Dezvoltarea pentru România al Grupului Banca Mondială.

Printre alte acțiuni suplimentare recomandate se numără taxarea diferită a vehiculelor în funcție de emisiile de CO₂, vizând și importurile de second-hand.

România, parte a Pactului verde

„România a inițiat deja eforturi de decarbonizare a sectorului transporturilor, dar încă mai sunt multe de făcut. Printre inițiativele de la nivel central se numără subvențiile pentru achiziționarea de vehicule electrice și hibride noi (de exemplu, programul Rabla Plus) și taxe de mediu. Cu toate acestea, investițiile actuale și politicile din România sunt limitate, iar sectorul nu este în grafic cu realizarea obiectivului climatic pentru 2050. În special, sistemul de transport din România se bazează din ce în ce mai mult pe mașini private și pe camioane, în timp ce utilizarea transportului feroviar a scăzut constant, în ciuda țintelor stabilite în Strategia UE pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă (SMSI)”, se menționează în raportul citat. Potrivit sursei citate, deși emisiile totale de gaze cu efect de seră (GES) au scăzut în România în ultimii ani, emisiile din transporturi

au crescut. În 2019, emisiile din transporturi erau cu 50% mai mari decât în 2005 și reprezentau 17% din emisiile totale de GES ale României, transportul rutier acoperind 96% din emisiile sectorului.

„Creșterea la nivelul transportului rutier, care probabil că va continua, a determinat creșterea emisiilor în sectorul transporturilor. Din 2009 până în 2019, transportul de călători în total a crescut cu 39%, iar transportul de mărfuri a crescut cu 24%. În special, în 2019, transportul cu mașina sau cu autocarul a reprezentat 95% din km-călător, iar transportul cu camionul a reprezentat 70% din tone-km.

Flota e foarte veche

Mai mult, flota României de autovehicule ușoare și grele este cu aproximativ 40% mai veche decât media UE. În ciuda populației în scădere, stocul de vehicule va continua să crească, rata deținerii de automobile se preconizează că va crește de la nivelul său actual de 400 de mașini/1.000 de locuitori, care încă se situează sub media din UE (560 mașini/1000 locuitori). În plus, transportul rutier de mărfuri este proiectat să crească rapid,

dublându-se în materie de tone-km până în 2050”, explică autorii raportului.

Printre alte acțiuni suplimentare recomandate se numără taxarea diferită a vehiculelor în funcție de emisiile de CO₂, vizând și importurile de second-hand. Subvențiile actuale furnizate prin Programul Rabla Plus sunt doar pentru vehicule noi, care reprezintă mai puțin de o treime din piață și tind să fie cumpărate mai degrabă de segmentele de populație cu venituri mai mari. Alternativ, o taxare diferențiată a vehiculelor în funcție de emisiile de CO₂, proiectată cu atenție, sau alte cotizații ar putea fi mai sustenabile din punct de vedere fiscal pe termen lung, dar și mai echitabile din punct de vedere social și ar putea avea un impact mai mare dacă sunt aplicate și la vehiculele second-hand importate.

Ce spun autorii

În opinia autorilor raportului, o strategie cuprinzătoare de decarbonizare conform principiilor „Evită-Schimbă-Îmbunătățește” ar putea reduce emisiile asociate cu transporturile cu până la 90%. Acesta ar presupune evitarea călătoriilor care nu sunt necesare, în

special a călătoriilor motorizate, fără a limita accesul la bunuri și servicii, schimbarea cu trecerea la moduri mai sustenabile de deplasare, cum ar fi mobilitatea activă, transportul public și transportul intermodal de mărfuri și îmbunătățirea tehnologiei vehiculelor pentru a obține câștiguri în materie de economie de combustibil și, până la urmă, emisii zero.

Strategiile de „Evitare” în cazul transportului de călători ar trebui să se concentreze pe crearea unor evoluții orientate pe tranzit. Acestea ar trebui să permită un acces mai mare la servicii în comunități compacte, cu utilizare mixtă, în combinație cu accesul la distanță, facilitat de tehnologie, la locul de muncă și la servicii, acestea putând limita nevoia de deplasări lungi, dar și nevoia de navetă zilnică. În ceea ce privește transportul de mărfuri, centrele de consolidare, digitalizarea logisticii, partajarea de active și utilizarea de vehicule de capacitate mare ar putea reduce distanța medie parcursă pe unitate de mărfuri.

Reducere de 10% a poluării

„Astfel de măsuri ar putea să conducă singure la o reducere cu 10% a emisiilor de GES din transport”, punctează raportul.

În cazul transportului de călători, mobilitatea activă și transportul public ar trebui prioritizate, în special în zonele urbane. Stimularea trecerii modale de la mașini va necesita o serie de politici, printre care: spațiu dedicat pentru vehiculele de transport public; strategii de parcare și managementul accesului inclusiv instrumente de stabilire a prețurilor); îmbunătățirea integrării, fiabilității și acoperirii serviciilor de transport public; investirea în infrastructură de ciclism extinsă, sigură, atractivă și coezivă.

În ceea ce privește transportul non-urban, ar trebui explorată dezvoltarea de căi ferate de mare viteză (HSR), care încă nu există în țară. Comisia Europeană a făcut o propunere în 2021 de revizuire a regulamentului TEN-Tx, care includea construirea unei HSR între Constanța și granița cu Ungaria (la Oradea), ca parte dintr-o strategie mai amplă de aliniere cu ținta UE de triplare a traficului pe HSR până în 2050, astfel cum este stabilită în SMSI a UE.

România va taxa în funcție de poluare din 2026

Guvernul a aprobat joi, 22 iunie, un proiect de lege privind aplicarea unor tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale în cazul tuturor categoriilor de vehicule înmatriculate, cele pentru transportul de persoane, transportul de marfă cu masă totală maximă autorizată mai mică sau egală cu 3,5 tone. Potrivit proiectului de lege, noile tarife vor intra în vigoare de la 1 ianuarie 2026.

Potrivit expunerii de motive a proiectului de lege, rovinietă va fi aplicată pe rețeaua de drumuri naționale din România cu excepția sectoarelor de drum național aflate în intravilanul municipiilor între indicatoarele de

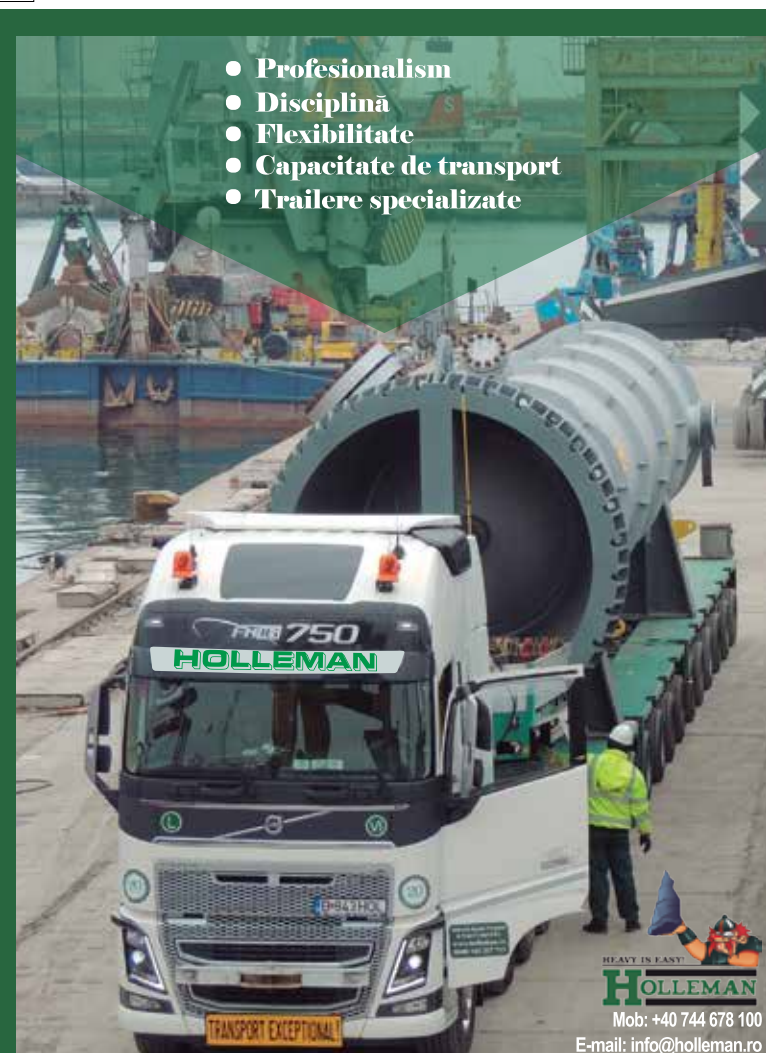
intrare/ ieșire în/ din acestea.

Rovinieta va fi achitată anterior utilizării rețelei de drumuri naționale din România și este structurată în funcție de durata de utilizare a acesteia, astfel: o zi, 10 zile, 30 de zile, 60 de zile și 12 luni. Tariful zilnic nu depășește 9% din tariful pentru 12 luni, tariful pe 10 zile nu depășește 12 % din tariful pentru 12 luni, tariful lunar nu depășește 19 % din tariful pentru 12 luni iar tariful pe două luni nu depășește 30 % din tariful pentru 12 luni. Nivelul rovinietei va fi aprobat prin ordin al ministrului Transporturilor și Infrastructurii. Responsabilitatea deținerii rovinietei valabile va reveni în exclusivitate utilizatorilor.

Noua rovinietă "TollRO" a fost aprobată de guvern. STRR oferă utilizatorilor SETRo acces la SETRE.

„TollRO se va percepe pentru utilizarea domeniului SETRE România, care este reprezentat de rețeaua de drumuri naționale din România, cu excepția sectoarelor de drum național aflate în intravilanul municipiilor între indicatoarele de intrare/ ieșire în/ din acestea, pentru utilizarea căreia tariful de trecere datorat este colectat prin intermediul unui sistem de tarificare rutieră electronică”, mai indică sursa citată. TollRO este stabilit în funcție de un tariful unitar și de distanța parcursă pe un sector de drum din domeniul SETRE România exprimată în unități întregi de kilometri.


Problema



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

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

Preferenții transporturilor agabaritice.



Tariful unitar cuprinde un tarif de utilizare a infrastructurii și un tarif bazat pe costuri externe care au la bază principiile recuperării costurilor infrastructurii și cele legate de poluarea atmosferică generată de trafic.

Cum poate fi achitat TollRO

TollRO poate fi achitat: - în baza unui contract încheiat de un utilizator SETRo cu un furnizor SETRo.- în baza unui tichet de rută cu o singură trecere, emis prin intermediul aplicațiilor informatice interconectate cu STRR. Tichetul de rută se achită anterior efectuării trecerii.- prin aplicația mobilă pusă la dispoziția utilizatorilor cu titlu gratuit de CNAIR; Aplicația mobilă poate fi utilizată pentru vehiculele înmatriculate în România. Extinderea utilizării aplicației mobile pentru vehiculele înmatriculate în alte state se stabilește prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

Legislația privind Euro 7, relaxată

UE va relaxa noua legislație privind standardul de poluare Euro 7, după un lobby puternic din partea industriei. Ar exista, la schimb, un acord tacit din partea industriei auto de a elimina complet, din 2035,

motoarele cu combustie internă. Comisia Europeană susținea în 2022 că transportul rutier constituie cea mai mare sursă de poluare a aerului în orașe. Consultantul Comisiei Europene, Clove, a recomandat impunerea unor emisii mai scăzute de dioxid de azot, dar executivul european a decis să lase această limită neschimbată. Experții spun că poluarea auto va cauza costuri estimate pentru sănătate și mediu în valoare de 100 de miliarde de euro. Acest gaz, eliberat în aer de motoarele cu combustie, în special de cele diesel, este asociat cu aproape 50 de mii de decese premature anual, în Uniunea Europeană și Marea Britanie.

Se renunță la majoritatea criteriilor de poluare

Comisia a fost de acord să renunțe la majoritatea criteriile de poluare noi pentru norma Euro 7, care vor fi diferite de cele Euro 6 doar în privința emisiilor provocate de anvelope și de frânele autovehiculelor, dar ar exista, la schimb, un acord tacit din partea industriei auto de a elimina complet, din 2035, motoarele cu combustie internă (benzină și motorină). Parlamentul European a votat proiectul de lege privind Euro 7, iar apoi urmează votul Consiliului

European, în care sunt reprezentate statele membre.

Asociația Europeană a Producătorilor de Automobile (ACEA) a făcut lobby intens pentru ca normele Euro 7 să nu fie implementate în forma inițială propusă de Comisie, arătând că toate mașinile mai ieftine s-ar fi scumpit semnificativ, cu câteva mii de euro, pentru a respecta noul standard.

Calitatea aerului după standardele Euro 7

Standardele Euro 7 și standardele privind emisiile de CO2 pentru vehicule funcționează împreună pentru a asigura calitatea aerului pentru cetățeni, deoarece utilizarea sporită a vehiculelor electrice duce și ea la anumite beneficii în ceea ce privește calitatea aerului. Comisia arăta, la acea vreme, că transportul rutier constituie cea mai mare sursă de poluare a aerului în orașe.

Germania a impus o taxă în funcție de poluare

Taxa de drum pentru camioanele de peste 7,5 tone explodează în Germania, crescând și cu 83% în funcție de clasa de emisii de CO2. Comisia Europeană a modificat directiva „Eurovignette”, iar Germania e prima țară care o



implementează de la 1 decembrie 2023.

Ai camion de peste 7,5 tone, din decembrie 2023 plătești „LKW Maut”, taxa de drum, în funcție clasa de emisii de CO2 a vehiculului în Germania.

Față de taxa actuală, prețul crește și cu 83%. În medie, fiecare camion va plăti o suprataxă de aproximativ 200 de euro pe tona de CO2.

Pe scurt, conform legislației europene, sunt stabilite 5 clase de emisii de CO2 pentru camioane. Cu cât clasa de emisii e mai mare, cu atât suprataxa de CO2 e mai mică. Adică, vehiculele grele de transport marfă dintr-o clasă mai mare de CO2 plătesc un tarif mai mic decât cele dintr-o clasă mai mică de CO2.

Dar, atenție! Toate camioanele cu data primei înmatriculari înainte de iulie 2019 sunt automat încadrate în „Clasa 1” și vor plăti cea mai mare taxă de CO2, chiar dacă motoarele sunt cu standard de poluare Euro 6. Camioanele înmatriculate după 1 iulie 2019 trebuie să fie încadrate în una dintre cele 5 clase de taxare CO2 în funcție de datele tehnice ale vehiculului.

Cât plătești

Transportul de persoane, adică autocarele și minibus-urile, este momentan încadrat la „Clasa 1” de CO2, indiferent de momentul primei înmatriculări, potrivit [dkv-mobility.com](https://www.dkv-mobility.com).

Ai camion de peste 7,5 tone, din

decembrie 2023 plătești taxă de CO2 în Germania. Din ianuarie 2024, și în Austria

Prin modificarea directivei 1999/62/EC (Eurovignette Directive), UE încearcă să-și atingă ambițiosul obiectiv de a reduce emisiile de CO2 provenite din transportul rutier cu 15% până în 2025 și, respectiv, cu 45% până în 2030.

Totul în funcție de „clase”

Germania e prima țară europeană care introduce suprataxa pe CO2, de la 1 decembrie 2023.

De la 1 ianuarie 2024, urmează ca și taxa de drum pentru camioane din Austria să se calculeze în funcție de emisii. Date pentru implementarea acestora în alte țări UE încă nu au

MAN INDIVIDUAL LION S

Simply my truck.





fost comunicate. Se vehiculează doar data de 1 martie 2024 în Cehia.

Toate vehiculele comerciale de transport marfă vor fi încadrate în aceste noi clase de taxare CO2. Aceste clase (numerotate de la 1 la 5) sunt stabilite în funcție de data primei înmatriculări a vehiculului (câmpul B din talonul mașinii), împreună cu alte date tehnice ale vehiculului.

Atenție, clasificarea emisiilor de CO2 este diferită de norma de poluare a vehiculului.

Costurile „LKW Maut” cresc și cu 83%.

Cum se calculează taxa de drum pentru camioane în Germania de la 1 decembrie 2023

Regula suprataxei de CO2 este următoarea: cu cât vehiculul este mai ecologic, cu atât tariful de taxare este mai mic.

Pentru camioanele Euro 5 și Euro 6, de exemplu, „LKW Maut”, taxa de drum în Germania, va crește de la 1 decembrie 2023 cu între 35,71% și 83,16%.

Formulele, după categorii

Concret, pentru un camion Euro 6, mai mare de 18 tone, 5 axe (cap tractor+ remorca), taxa de drum din Germania se scumpește, de pildă, de la 1 decembrie 2023 după cum urmează:

Categoria 1 de CO2 – tarifele se majorează cu 83,16%

Categoria 2 de CO2 – tarifele se majorează cu 78,95 %

Categoria 3 de CO2 – tarifele se majorează cu 74,74%

Categoria 4 de CO2 – tarifele de majorează cu 41,58%

Nici camioanele eco, pe GNC sau GPL, nici dubele de peste 3,5 tone nu scapă de taxa pe CO2.

Taxa pe CO2 pentru camioane

intră în vigoare în Germania pe 1

decembrie 2023. Dar camioanele

eco nu scapă decât o lună de

plata ei. De la 1 ianuarie 2024,

și vehiculele grele pe GNC (Gaz Natural Comprimat) sau GPL (Gaz Petrolier Lichefiat) vor plăti.

Iar aplicarea noului sistem de taxare

va fi introdusă în Germania și pentru

vehicule de peste 3,5 tone din iulie

2024.

Cum se stabilește clasa de CO2 a camionului

Datele necesare pentru stabilirea

clasei de CO2 a camionului se

găsesc în certificatul de conformitate

(COC), în CIF sau în documentul de

înmatriculare al vehiculului:

- Clasa vehiculului
- Configurația axei roților
- Greutatea brută tehnic admisibilă în sarcină (F1) [kg]
- Grupul de vehicule
- Cușetă (cabina de dormit)
- Puterea nominală a motorului [kW]
- Emisii specifice de CO2 [gCO2/

tkm]

- Data primei înregistrări

- Tipul de vehicul/ configurația șasiului

Cele cinci clase de CO2 se vor

aplica inițial doar vehiculelor

comerciale din clasele de vehicule

N2/N3 cu o greutate mai mare de

7,5 tone și înmatriculate pentru

prima dată începând cu 1 iulie

2019. Valorile de referință pentru

determinarea clasei de CO2 au fost

definite de UE pentru grupele de

vehicule 4, 5, 9 și 10 cu subgrupele

lor.

În prezent, nu există reglementări

specifice sau valori de referință

pentru autobuze și pentru unele

subgrupe de vehicule din clasele de

vehicule N2 și N3.

Prin urmare, acestea sunt atribuite

provizoriu la „Clasa 1” de CO2.

Vehiculele înmatriculate înainte

de iulie 2019 vor fi, de asemenea,

atribuite automat la „Clasa 1”.

Vehiculele cu emisii zero,

înmatriculate înainte de 1 iulie

2019 pot fi atribuite la clasa 5 de

CO2 prin la prezentarea dovezilor

corespunzătoare.

Clasificarea emisiilor de CO2

e diferită de norma de poluare.

Vehiculele se reclassifică anual.

Clasificarea emisiilor de CO2

este diferită de norma de poluare

a vehiculului. Camioanele sunt

reclassificate anual în funcție de

clasele 2 și 3 de CO2.



FORD TRUCKS ÎȘI EXTINDE REȚEAUA DE SERVICE DIN ROMÂNIA CU ÎNCĂ UN ATELIER LA CRAIOVA

AIC Trucks își consolidează poziția în România prin inaugurarea unui nou service Ford Trucks la Craiova, alături de partenerul local Ascet. Această extindere subliniază angajamentul Ford Trucks de a răspunde cerințelor tot mai mari ale economiei în plină expansiune a României.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:
De ce ați ales firma Ascet ca partener de service în Craiova?

Stefan Albarosa, CEO AIC Group: Ascet e o firmă foarte serioasă și membrii familiei Lungu, proprietarii Ascet, sunt parteneri

de afaceri de încredere. Ce ne-a plăcut la ei, în afară de ceea ce au dezvoltat în acești 30 de ani, este seriozitatea cu care cred că

Sărbătorim împreună!

Ai cadou primii **2000** km la aniversarea a **2000** de vehicule Ford Trucks în România

Cumpără un camion în perioada 15 sept. - 31 oct. 2021 și ai combustibilul asigurat pentru a porni la drum.*

Ford Trucks
Sharing the load



2000

Vehicule Ford Trucks în România

Oameni puternici în mișcare

Afaceri de succes

* în cuantum de 600 litri

CEFIN TRUCKS

Unic importator și distribuitor
www.ford-trucks.ro

Autostrada București-Pitești km. 13,2.
Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna
+40 21 202 60 00 | info@ford-trucks.ro



Sharing the load



trebuie tratați clienții, dar și calitatea serviciilor oferite. Altfel, se vede și în investiția făcută pentru a fi parteneri oficiali service Ford Trucks în România.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Ce înseamnă pentru compania Ascet parteneriatul pe care îl începe?

Nicu Lungu, Director Economic Ascet:

Ne onorează colaborarea cu Cefin Trucks și Ford Trucks, ținând cont că (,) Craiova este un oraș strategic și chiar aveam nevoie de un astfel de parteneriat pe termen lung și un

business sănătos pentru ambele firme.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

De ce este România importantă pentru Ford Otosan?

Josephine Payane, Leader Ford Otosan:

România este cu adevărat importantă pentru Ford Otosan Europe. Am venit și am transferat proprietatea fabricii de aici din Craiova, anul trecut. Am investit peste 450 milioane euro și am adus un nou produs. Dar, desigur, unul din produsele noastre existente, Ford Trucks, este inima afacerii noastre. Ford Otosan nu doar că produce acest camion, dar noi am dezvoltat singuri acest camion, motorul, transmisia. Și suntem foarte încântați să vedem extinderea Ford Trucks în România. Deschiderea unui nou service va ajuta la dezvoltarea rețelei și construirea încrederii în brandul nostru.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Ce înseamnă această extindere a colaborării?

Celal Kurt, Managing Director Eastern Europe & Balkans Ford Trucks:

România este una din piețele noastre





importante și strategice. Am început expansiunea noastră europeană din România, deci a fost primul nostru pas. În această perioadă scurtă de timp am atins o cotă de piață foarte bună, 10%. Avem mai mult de 3.500 de vehicule în România și este una din cele mai mari piețe din Europa. Extinderea în România este foarte importantă. Craiova are o poziție strategică pentru că Ford Otosan a cumpărat fabrica de aici și suntem proprietarii ei. A devenit un punct strategic pentru compania noastră. Extinderea în Craiova e foarte importantă. Privim acest loc ca pe o bază a Ford Otosan. Deci, această rețea de service Ascet va fi foarte bună pentru a ne servi clienții cu reparații de bună calitate.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin:

Ce înseamnă pentru economia Craiovei deschiderea oficială de azi?

Olguța Vasilescu, primar Craiova: În urmă cu 30 de ani firma Ascet a început să se dezvolte de la 2 angajați, la 30 de angajați, apoi la 70 de angajați și iată că acum după acest parteneriat care este în derulare, între Ascet și Ford

Trucks, probabil se va dezvolta mult mai mult. Pentru piața noastră înseamnă mult, pentru că se vor angaja mulți oameni.

22 ateliere de service

AIC Trucks investește permanent



LoiMacron

Servicii de reprezentare
în Franța pentru
transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





în rețeaua de service Ford Trucks. Rețeaua de service Ford Trucks ajunge astfel la un număr total de 22, pentru a crește capacitatea de reparații.

La evenimentul de lansare al noului parteneriat, care a avut loc la 23 octombrie 2023, au participat reprezentanți marcanți ai autorităților locale: Olguța Vasilescu – Primar al Municipiului Craiova și Cristian Șovăilă – Secretar General al Consiliului Județean Dolj, alături de reprezentanți ai producătorului Ford Otosan din Craiova și parteneri din managementul Ford Trucks. Ford Trucks a devenit un brand stabil pe piața românească, cu o cotă de piață de 9%, lider de-a lungul timpului în segmentele de vehicule pentru construcții și specializate.

Obiectivul permanent al AIC Trucks este extinderea portofoliului de servicii care aduc valoare adăugată clienților săi. Firma are un plan ambițios de dezvoltare a rețelei de service-uri autorizate la cele

mai înalte standarde și o rețea multibrand de top în cooperare cu partenerii de service.

AIC Trucks anunță astfel completarea rețelei de service, întâmpinându-și clienții cu un set complet și competitiv de servicii post-vânzare, prin cei 22 de parteneri de service și centre proprii, situate în: București, Brașov, Deva, Arad, Constanța, Focșani, Craiova, Bacău, Suceava, Baia Mare, Oradea, Timișoara, Sibiu, Odorheiu Secuiesc, Cluj, Pitești, Ploiești, Galați, Turda, Târgu Mureș și Piatra Neamț. AIC Trucks are o direcție strategică de a nu avea o distanță mai mare de 150 km între service-uri.

„Am ales un nou partener în Craiova, service-ul ASCET, cu o vastă experiență în industrie, întrucât considerăm această locație strategică și dorim să avem o expertiză largă pentru clienții noștri regionali.

Dezvoltarea rețelei locale de servicii este strâns legată de obiectivul de

creștere a portofoliului de clienți, deoarece toți partenerii noștri cumpără și un pachet de servicii, nu doar produse.

Avem peste 3500 de camioane Ford Trucks livrate în România, un număr semnificativ de clienți, iar rețeaua de service urmează să crească odată cu acest obiectiv de vânzări. Loialitatea clienților este strâns legată de serviciile post-vânzare.”, a declarat Stefano Albarosa, CEO AIC Trucks

Expansiune strategică

Ford Trucks, jucător important în industria vehiculelor comerciale grele, se impune în continuare pe piața din România printr-o nouă unitate la Craiova, în parteneriat cu distribuitorul său de încredere, AIC Trucks. Această expansiune strategică își propune să sporească prezența globală a companiei prin oferirea de servicii complete clienților internaționali, inclusiv vânzări, asistență post-vânzare și servicii de piese de schimb. Acest lucru asigură o experiență perfectă pentru clienții Ford Trucks într-o zonă geografică extinsă.

Liderul Ford Trucks, Emrah Duman, subliniază rolul esențial al României în strategia de piață, declarând: „Suntem mândri că am atins o cotă de piață semnificativă aici într-un timp scurt. Succesul nostru poate fi atribuit calității produselor noastre, compatibilității cu piețele europene, ingineriei puternice, cercetării și dezvoltării și tehnologiei avansate. AIC Trucks a fost partenerul nostru de încredere de ani de zile. Suntem





Încântați să anunțăm deschiderea unei nou sediu la Craiova, marcând o altă piatră de hotar în colaborarea noastră de succes. Această extindere nu numai că reafirmă dedicarea noastră de a livra servicii excepționale, dar evidențiază și creșterea continuă a Ford Trucks în regiune. Împreună, suntem bine poziționați pentru a excela pe piața vehiculelor comerciale, oferind produse și servicii de top pentru a satisface nevoile în evoluție ale clienților noștri."

Cota de piață Ford Trucks în România

România se evidențiază ca una dintre piețele cheie ale Ford Trucks în Europa, datorită economiei în creștere rapidă, investițiilor semnificative în infrastructură și cererii tot mai mari de transport rutier, determinată de expansiunea industrială. De la stabilirea prezenței sale în România în 2016, Ford Trucks a oferit în mod constant o satisfacție excepțională clienților săi, oferind camioane de înaltă calitate, susținute de o organizație solidă

post-vânzare.

România se numără printre țările în care Ford Trucks a atins cea mai mare cotă de piață, mândrindu-se cu un impresionant 9% și vânzarea a 3.600 de camioane într-o perioadă relativ scurtă.

Ford Trucks și-a finalizat configurația organizatorică în toate orașele mari din România, oferind în prezent vânzări, servicii post-vânzare și furnizare de piese de schimb în 22 de locații. Compania își propune să-și extindă în continuare acoperirea, cu planuri de a crește numărul de locații la 23 până la sfârșitul anului 2023. Ford Trucks, clasat printre liderii din industrie pe segmentul construcțiilor și vehiculelor specializate, își menține poziția ca fiind în topul alegerilor clienților.

Ford Trucks va ajunge pe 50 de piețe până în 2024

Ford Trucks operează în total pe 48 de piețe, făcând pași semnificativi către o creștere susținută și pe termen lung, prin deschiderea una după alta în țări cheie din întreaga lume. Continuând expansiunea strategică, compania își propune să aibă o prezență în 50 de țări până la sfârșitul anului 2024.



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

detasaretransport.ro





IVECO - LANSAREA GAMEI COMPLETE DE AUTOVEHICULE 2024

IVECO și-a lansat gama completă de autovehicule în cadrul unui eveniment care a avut loc la Barcelona în 15 noiembrie 2023.

La evenimentul desfășurat sub sloganul "Be The Change" au participat peste 1.300 de invitați, oameni de afaceri, specialiști și

jurnaliști. Un miliard de euro a costat lansarea noilor vehicule din absolut toate gamele producătorului italian de

vehicule comerciale. Noua gamă IVECO WAY are la bază modelul de mare succes cunoscut deja, prin introducerea unor noi caracteristici avansate, confort mai mare și un motor nou xC13 puternic, dar eficient, aerodinamică îmbunătățită și sistem predictiv de schimbare a treptelor de viteză bazat pe GPS. Prin Daily, familia emblematică de vehicule utilitare ușoare IVECO continuă să evolueze rapid, cu actualizări de produse și conectivitate de ultimă generație ca dotare standard în întreaga





gamă, deblocând o lume de servicii și caracteristici concepute pentru a face viața șoferului la bord mai confortabilă, pentru a oferi o experiență de conducere excelentă și mai sigură și pentru a crește productivitatea și durabilitatea afacerii clientului. Noul Eurocargo reprezintă cea mai avansată replică a gamei



istorice de până acum. Bordul digital reproiectat, noile sisteme de asistență pentru șoferi (ADAS), serviciile digitale și oferta extinsă de motorizări fac din Eurocargo o alegere clară pentru șoferi. Un atu cu adevărat puternic pentru toți operatorii.

La eveniment, IVECO și-a prezentat oferta sa de vehicule electrice grele și ușoare: primul camion electric de mare tonaj fabricat integral de compania italiană, S-eWay, și gama îmbunătățită eDaily.

În timpul evenimentului de lansare a gamei sale complete, la Barcelona, IVECO a anunțat parteneriatul istoric cu trupa Metallica, membră a Rock & Roll Hall Of Famers. Brandul va susține trupa în timpul etapei europene a turneului M72 World Tour, în perioada mai-iulie 2024. Camioanele și microbuzele electrice și pe gaz natural IVECO se vor alătura, astfel, caravanei Metallica, asigurând transportul membrilor trupei și al echipamentului acestora.

MEC DIESEL
SPACE PARTS SPECIEST

Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



NOUA GAMĂ IVECO WAY - MAI MULT CONFORT, PERFORMANȚĂ ȘI ECONOMII

- **Vârful de gamă, motorul xCursor13, împreună cu îmbunătățirile de aerodinamică, transmisie și GPS oferă economii de combustibil de până la 10 %.**
- **Alte economii de 4% datorate serviciilor de eficiență și monitorizării avansate oferite de Customer Uptime Center, pentru o reducere semnificativă a Costului Total de Proprietate (TCO).**
- **Interioare complet noi, reproiectate în întregime cu caracteristici noi, centrate pe șofer și ergonomie îmbunătățită pentru o experiență superioară de condus.**
- **Panou de bord complet digital cu afișaj TFT, infotainment nou și camere cu monitoare care înlocuiesc oglinzile retrovizoare exterioare.**
- **Asistență la condus de ultimă generație, care corespunde complet Nivelului 2 de conducere automată, pentru a îmbunătăți siguranța și confortul la conducere.**
- **Introducerea unei tehnologii inovatoare pentru a asigura o conducere sigură și fără stres.**



IVECO a prezentat la Barcelona noua gamă IVECO WAY, un vehicul care are la bază modelul de mare succes, prin introducerea unor noi caracteristici avansate, confort mai mare și un motor nou xC13 puternic, dar eficient, aerodinamică îmbunătățită și sistem predictiv de schimb al treptelor de viteză bazat pe GPS. Noile caracteristici și servicii au fost dezvoltate pentru a face afacerea clientului mai productivă și viața șoferului la bord mai confortabilă,



mai sigură și conectată. Toate aceste caracteristici fac din noul vehicul cea mai capabilă gamă IVECO Way de până acum.

XCursor 13: un motor de ultimă generație cu o eficiență a consumului de combustibil printre cele mai bune din clasă

IVECO Way oferă operatorilor o gamă largă de propulsoare pentru a satisface nevoile misiunilor lor.



În vârful gamei de motoare se află noul XCursor 13 dezvoltat de FPT Industrial, parte a grupului IVECO și lider global specializat în tehnologii avansate de propulsie. Această nouă unitate diesel include tehnologii de ultimă generație, cum ar fi un nou turbocompresor pentru schimbarea într-o treaptă de viteză inferioară, o presiune de injecție mai mare (2.500 bari), cilindri mai ușori, arbore cotit și arbore cu came noi, sisteme auxiliare smart și posibilitatea de reducere a pierderilor cauzate de fricțiune. Configurația cea mai puternică poate dezvolta o putere maximă de până la 580 CP și un cuplu maxim de 2.800 Nm, perfectă pentru misiunile grele care necesită performanțe maxime, în timp ce varianta de 500 CP cu un cuplu de 2.600 Nm este ideală pentru eficiență maximă în transporturile pe distanțe lungi, oferind o scădere a consumului de combustibil de până la 10%, în timp ce caracteristici noi, avansate și servicii profesionale pot



scădea consumul de combustibil cu încă 4%.

Sistemul de control predictiv al vitezei de croazieră în funcție de condițiile de relief și trafic extrase din GPS / GPS-Predictive este acum capabil să recunoască viraje și senzori giratorii, adaptând viteza setată prin Cruise Control. Modul Eco Driving, controlat de la distanță prin intermediul sistemului



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



de telematică, a fost optimizat prin utilizarea softurilor pentru schimbul treptelor de viteze, disponibilitatea cuplului și EcoRoll.

Greutatea motorului a fost redusă cu 10% -mai ușor chiar decât motorul Cursor 11- în condițiile în care durata de viață a crescut până la 1,6 milioane de kilometri, cu 33% mai mult decât predecesorul său. Noua frână de motor de înaltă performanță este cea mai bună de pe piață, fiind acum cu 30% mai eficientă și capabilă să înlocuiască retarderul în cele mai multe situații, cu avantaje în ceea ce privește costurile, greutatea și consumul de combustibil.

Noul motor este cuplat cu axa Meritor 17xHE, cu reducere mai rapidă pentru o livrare mai lină a tracțiunii, alături de transmisia cu 12 trepte TRAXON Gen2 de la ZF. Această nouă cutie de viteze include mai multe actualizări, cum ar fi: Shift Assistant care sincronizează schimbările treptelor de viteză cu frânarea motorului, în timp ce Reversing Assistant angajează marșarierul în timpul opririi.

Mai multă putere pentru misiuni durabile

Noile IVECO S-Way și X-Way oferă, de asemenea, eficiență crescută și performanță în versiunea lor cu Gaz Natural, producând 500 CP și 2.200 Nm de cuplu, în timp ce consumul de combustibil este redus cu până la



11%. Această performanță puternică vine cu avantaje ecologice ale gazului natural, care pot contribui la reducerea semnificativă a emisiilor de CO2 ale vehiculului, cu o reducere de până la 95% atunci când funcționează cu biometan și o reducere semnificativă a zgomotului față de un vehicul diesel echivalent. Pe măsură ce flotele caută să își reducă impactul asupra mediului, IVECO S-Way și X-Way Natural Gas oferă o soluție care poate fi implementată fără compromisuri în planul performenței.

Un accent puternic pe șofer și confortul său, chiar și în operațiunile pe distanțe lungi
Atenția pe care IVECO o acordă

șoferului și experienței sale la bord se traduce în îmbunătățiri semnificative ale cabinei IVECO S-Way și X-Way, menite să maximizeze confortul și să îmbunătățească și mai mult experiența șoferului la bord și vizibilitatea. Confortul superior la bord derivă din noul design interior, un panou de bord personalizabil cu o selecție de materiale și culori, precum și un instrumentar



PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





de bord digital complet cu afișaj TFT, infotainment și camere care înlocuiesc oglinzile retrovizoare. Cabina AS IVECO S-Way și X-Way este apreciată pentru poziția excelentă a scaunelor, iar inginerii au rafinat și mai mult confortul prin oferirea unei poziții de conducere "ca într-un autoturism", printr-o ergonomie revizuită și un unghi de ajustare a volanului mult mai larg. Noul interior prezintă suprafețe contrastante și spații de depozitare suplimentare, în timp ce comutatoarele amplasate logic ridică fără efort ergonomia generală a șoferului la un nou nivel. Frâna de parcare electrică cu activare automată crește și mai mult spațiul interior.

Masa rabatabilă de pe partea pasagerului este ideală pentru sarcinile care necesită o suprafață de lucru plană, cu un port USB util

alături. Obiectele și documentele pot fi mai ușor organizate și depozitate în compartimentele suplimentare, în interior și sub cabina vehiculului. Două conexiuni USB sunt disponibile pe panoul de bord și o nouă opțiune de Mirrorcams oferă o vizibilitate și mai bună pentru șofer. În plus, aceste camere aerodinamice montate deasupra ușilor oferă o economie de combustibil de până la 1,5% în comparație cu o oglindă standard datorită rezistenței reduse la aer.

Echipe pentru orice misiune

IVECO S-Way și X-Way dispun acum de o nouă suspensie pneumatică frontală ranforsată cu perne de aer cu cursă mare și MMA de 9,0 tone. Această configurație pneumatică completă este oferită acum pe o gamă mai largă de variante de șasiu, inclusiv configurația ON+, 6x4 și 8x4 Tridem. Platformele 6x2 pot beneficia acum de o nouă punte spate portantă, ranforsată la 9,0t, utilă în special pentru colectarea deșeurilor și pentru macaralele montate pe consola spate.

Pentru misiuni mai grele, o nouă punte cu reducere simplă 18x și sistem de frânare nou poate susține până la 60t greutate totală, oferind cel mai bun compromis între robustețe, performanță și eficiență.

Personalizați aspectul vehiculului dumneavoastră

Clienții pot acum să-și personalizeze și mai mult IVECO S-Way și X-Way, crescându-și astfel sentimentul de apartenență la familia IVECO, cu o gamă de opțiuni noi de personalizare. În plus față de noul logo IVECO disponibil în crom sau negru mat, mai există alte opt opțiuni de grilă. Acestea includ finisaje lucioase, elemente metalice sau chiar opțiuni de culoare a caroseriei, permițând operatorilor să-și adapteze vehiculul pentru a reflecta identitatea de brand sau pentru a alege un stil care să-i diferențieze de ceilalți.





Tehnologia nouă oferă o interfață de vehicul prietenoasă, menită să asigure confort și să elimine stresul

Tehnologia inovatoare joacă un rol important în cabina noii game IVECO WAY. Un afișaj digital de 12 sau 10 inch oferă șoferului informații despre vehicul, cu posibilitatea de a configura ecranul în funcție de preferințe. Cu o interfață avansată ADAS (Sistem Avansat de Asistență a Șoferului) și o integrare completă a infotainment-ului, informațiile sunt

prezentate în mod clar, reducând sarcina cognitivă a șoferului. Toate ecranele de infotainment de 10 sau 7 inch sunt complet reconfigurabile și pun la îndemâna șoferului controlul asupra funcțiilor cheie, de la controlul climei până la experiența Alexa complet integrată. Apple CarPlay și Android Auto permit accesul la toate aplicațiile de pe smartphone-ul șoferului, în timp ce noul sistem permite, de asemenea, conectarea simultană a două telefoane prin Bluetooth. Gama IVECO WAY primește acum Sisteme Avansate de Asistență de Nivel 2, un mare pas înainte atât în ceea ce privește siguranța, cât și confortul la volan.



Caracteristici și servicii digitale noi și îmbunătățite, create pentru șoferi și managerii de flotă

În plus față de cabina reproiectată, IVECO se preocupă de siguranța șoferului prin funcții digitale noi și îmbunătățite, menite să facă viața la bord mai sigură și mai productivă.

Serviciul nou, Sănătatea Șoferului/ Driver's Health, monitorizează semnele vitale ale acestuia și le combină cu date generate de sistemele avansate de asistență pentru a preveni evenimente de sănătate bruște. Raportul Profesional de Siguranță/ Professional Safety Report a



Semiremorca basculantă S.KI cu izolație termică completă pentru transportul de asfalt la temperatură controlată. Bena basculabilă M.KI pentru transportul de materiale de construcții.

Schmitz Cargobull România SRL:
info.romania@cargobull.com,
www.cargobull.com/ro

Birouri: București 0723.266.287;
0721.250.751 - Iași 0727.770.326
Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315
Timișoara - tel. 0735.212.052

**SCHMITZ
CARGOBULL**



The Trailer Company.

Încărcare optimizată. Produse robuste.



fost îmbunătățit, folosind noile sisteme de asistență, pentru a furniza rapoarte automate mai avansate, care conferă și mai multă siguranță la drum. Companionul vocal al șoferului, IVECO Driver Pal, este acum complet integrat în sistemul de infotainment, pentru a oferi o experiență fără întreruperi și pentru a permite șoferului să folosească vocea pentru gestionarea funcțiilor. Aplicația Easy Way a fost actualizată cu funcții care economisesc timp și cresc productivitatea, cum ar fi lista de verificare digitală, comenzi la distanță și manualul interactiv de utilizare.

Conectivitatea IVECO S-Way a deschis și noi funcționalități pentru managerul de flotă. Portalul pentru Clienți IVECO ON a evoluat pentru a deveni centrul lor de

conectivitate, unde pot monitoriza și gestiona vehiculele și pot simplifica administrarea afacerii. Noile Comenzi la Distanță accesate prin portalul IVECO ON le permit să controleze numeroase setări ale vehiculului, asigurându-se că IVECO S-Way este condus mereu eficient și în siguranță. Serviciul Avansat de Diagnosticare Predictivă/ Advanced Predictive Diagnostics folosește algoritmi noi pentru a monitoriza starea de sănătate a vehiculului și durata de viață reziduală a componentelor sale complexe, cum ar fi sistemul post-tratare.

Servicii IVECO: pentru o soluție de mobilitate completă, adaptată nevoilor clienților

Gama IVECO Way vine cu un

portofoliu holistic de servicii dezvoltate pentru a îmbunătăți productivitatea și rentabilitatea afacerilor clienților prin maximizarea disponibilității și eficienței vehiculului, siguranța șoferului și protecția mediului. Scopul este de a oferi clienților o soluție de mobilitate completă, care să se potrivească perfect cu cerințele lor.

Serviciile Uptime sunt concepute pentru a minimiza timpul de inactivitate al vehiculului, evitând opririle neprevăzute prin monitorizare în timp real, diagnosticare la distanță și programe de întreținere. Serviciile de Productivitate și Eficiență ajută clienții să reducă consumul de combustibil, să optimizeze rutele și să îmbunătățească stilul de condus. Serviciile Driver Care și Safety & Security sunt concepute pentru a promova un stil de conducere mai sigur, pentru a monitoriza performanța șoferilor și pentru a crește siguranța lor.

Piese și Accesorii oferă o gamă extinsă pentru personalizarea vehiculului. În plus, IVECO CAPITAL oferă clienților o soluție financiară cuprinzătoare, inclusiv servicii de finanțare, leasing și asigurări pe toate piețele.

Abordarea modulară a ofertei de servicii IVECO facilitează clienților adaptarea serviciilor la cerințele lor specifice. De asemenea, IVECO a preambalat unele servicii pe baza experienței sale anterioare, începând cu pachetul Start Pack, care este conceput pentru a





simplifica gestionarea vehiculelor clienților cu ajutorul Portalului pentru Clienți IVECO ON pentru monitorizarea vehiculului și optimizarea eficienței flotei, Uptime Monitoring & Management pentru a maximiza timpul de funcționare al IVECO S-Way conectat și noua aplicație Easy Way pentru a ușura viața șoferului.

Clienții își pot personaliza soluția de servicii cu o gamă de pachete premium. PRODUCTIVITY Basic include IVECO ON Plus, care adaugă controlul de la distanță Eco Lock și actualizări de geolocalizare a vehiculului, precum și Professional Fuel Report pentru identificarea potențialelor câștiguri de eficiență.

PRODUCTIVITY Advanced acordă toate caracteristicile PRODUCTIVITY Basic, adăugând în același timp ECODRIVING, care ajută clienții să atingă obiectivele de sustenabilitate prin intermediul analizelor și al sesiunilor de instruire dedicate. Pachetul DRIVER ASSISTANT



extinde serviciile TomTom Live și Driver Pal pentru al treilea și al patrulea an. Pachetul Safety oferă Professional Safe Report pentru evaluarea și îmbunătățirea stilului de condus, pe lângă IVECO ON Plus. Adăugarea UPTIME Plus include IVECO Maintenance and Repair

pentru liniște, permițând costuri de întreținere fixe și scăzute, fără surprize neașteptate. Acest pachet include, de asemenea, IVECO TOP CARE, care asigură cele mai bune servicii atât pentru vehicul, cât și pentru șofer.



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

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

Alina Anton-Pop, director Marketing & PR Revista TIR Magazin:

Ce modalități ați găsit în firmă, pentru a vă fideliza personalul și pentru a contracara plecarea șoferilor profesioniști?

George Niță, director general Holleman:

Încercăm să avem o fluctuație a personalului cât se poate de mică. Șoferii sunt interesați de venituri cât mai mari. Este și firesc pentru munca pe care o prestează. Și noi încercăm să avem autotractoare și trailere cât mai noi, cât mai puțin uzate moral. Să le asigurăm o întreținere tehnică adecvată astfel încât șoferul să se simtă în siguranță. Să creăm o atmosferă de lucru cât se poate de bună, reciproc avantajoasă, astfel încât toată lumea să fie mulțumită.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

În firmă am aplicat mai multe măsuri. Una dintre ele este cea a bonusării șoferilor în funcție de numărul de ani petrecuți în firma noastră. Practic, sunt încurajați cei care au mai mulți ani de vechime în firmă și sunt bonusați în consecință. Încercăm iarăși să oferim condiții optime de muncă prin înlocuirea camioanelor care sunt mai vechi cu camioane noi, investind aproape în fiecare an în camioane noi, pe care le comandăm de la producători. Și, trei, printr-un dialog permanent cu șoferii, să vedem care sunt doleanțele dâșilor, să vedem cum putem să venim în întâmpinarea acestor doleanțe pe care le au, pe orice plan ar fi ele.

Alexandru Păun, director general Blue River:

Am încercat, în primul rând, să avem o apropiere față de conducătorii auto. De fapt, nu numai de conducător auto ci, în general, de toți colegii noștri. La noi există un management pe orizontală. Suntem o

companie care abordează problemele cu democrație, cred eu, mult prea lejeră, dacă pot spune așa!

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

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

George Niță, director general Holleman, Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics și Alexandru Păun, director general Blue River, sunt protagoniștii celor șapte episoade ale

noului sezon din show-ul executivilor din transporturile rutiere românești.

VERSUS este un serial produs în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin. În fiecare dintre cele șapte episoade ale show-ului, trei executivi ai unor firme de transport rutier răspund la câte o întrebare lansată de jurnaliștii revistei TIR Magazin.

Cele șapte întrebări sunt formulate după o minuțioasă analiză a celor mai importate subiecte de business, care îi preocupă în cea mai mare măsură în prezent pe transportatorii români.

Episodul 01

Ce ar trebui să facă autoritățile din România pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști? - aceasta este întrebarea primului episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

Alina Anton-Pop, director



Marketing & PR Revista

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

George Niță, director

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

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

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

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

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

Alexandru Păun, director general Blue River:

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

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

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



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

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

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

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





AIC TRUCKS - IMPORTATOR ȘI DISTRIBUTOR AL MĂRCII PIAGGIO COMMERCIAL ÎN ROMÂNIA

- **AIC Trucks anunță lansarea activităților sale ca cel mai nou importator și distribuitor al brandului Piaggio Commercial – o gamă de camioane ușoare pentru oraș în segmentul <2,8t**
- **Piaggio este o companie de renume mondial, cunoscută clienților români în ultimii ani, noul model Piaggio NP6 fiind lansat pe piața locală în 2021**
- **AIC Trucks va oferi clienților Piaggio Commercial servicii post-vânzare, furnizare de piese și servicii de finanțare a vânzărilor**
- **Din 2017, AIC Trucks importă și distribuie în România, în exclusivitate, marca Ford Trucks, începând cu anul 2023 adăugând în portofoliu brandul Otokar; compania deține și una dintre cele mai mari activități de comerț cu camioane second-hand multimarca din România**

Importator și distribuitor exclusiv

AIC Trucks anunță lansarea oficială a activităților sale ca importator și distribuitor exclusiv Piaggio Commercial în România, acoperind astfel segmentul de până la 2,8 t, reprezentat de camionul urban Piaggio NP6.

AIC Trucks are o vastă experiență, de peste 28 de ani, în distribuția de vehicule comerciale și autobuze, precum și în servicii integrate care adaugă valoare clienților săi: rețea extinsă de servicii proprii, servicii financiare, divizie de vehicule comerciale second-hand multibrand. După lansarea cu succes a mărcii Ford Trucks în România, cu peste 3.500 de unități livrate până în prezent -lider de piață pe segmentul vehiculelor de construcții

și specializate- și a mărcii Otokar (autobuze și camioane ușoare Atlas), AIC Trucks își extinde acum portofoliul de produse din gama de produse Piaggio NP6.

Portofoliul AICT oferă astfel clienților soluții comerciale pentru o gamă largă de greutatea transportate: până la 2,8 T GVW cu Piaggio Commercial, între 7-15 T GVW cu Otokar Atlas, respectiv peste 18 T GVW cu Ford Trucks. Pentru transportul de persoane, portofoliul include și gama de autobuze, oferită de Otokar.

Piaggio NP6, considerat pe bună dreptate un City Truck, constă dintr-o gamă extrem de versatilă, care oferă peste 440 de opțiuni de echipare. În plus, oferă un motor ecologic (motoare bi-combustibil verzi), cea mai bună sarcină

utilă din gamă (până la 1600 kg), manevrabilitate de top, costuri reduse de achiziție și operare. Toate acestea au ca rezultat cel mai mic TCO de pe piață din segmentul său, împreună cu mai multă siguranță și confort la bord. Conceput pentru profesioniști, poate fi personalizat exact în funcție de nevoile și misiunea clienților.

„Mă bucur că m-am alăturat echipei AIC Trucks, pentru a reprezenta în continuare produsele Piaggio Commercial în fața clienților din România. Ne dorim un accent puternic pe logistica urbană și regională, tot ceea ce înseamnă transport pe distanțe scurte sau medii, în industrii precum construcții, salubritate, agricultură/viticultură, ateliere mobile, transport produse perisabile, tâmplărie, lucrări publice,



întreținere parcuri și spații verzi etc.", a declarat Florin Pârvu, Brand Manager Piaggio Commercial – AIC Trucks.

„Suntem onorați să începem parteneriatul cu Piaggio Commercial și să continuăm tradiția pe care o are acest brand în România și la nivel internațional. Credem cu tărie în sinergiile dintre rețeaua noastră de vânzări și post-vânzare și acest brand valoros în beneficiul clienților noștri. Cu gama de produse Piaggio NP6, completăm gama de vehicule comerciale pe mai multe segmente, pentru a răspunde nevoilor clienților noștri”, a declarat Stefano Albarosa, CEO AIC Trucks.

Despre AIC Trucks

Compania are o istorie de 28 de ani în sectorul auto românesc, ca furnizor de produse și servicii integrate pentru lumea transportatorilor profesioniști, fiind cunoscută ca unul dintre cei mai mari distribuitori de vehicule utilitare. AIC Trucks este orientată către client și își adaptează constant strategia pentru a satisface cerințele clienților și pentru a adăuga valoare afacerilor lor prin oferte integrate de produse și servicii.

Din 2017, AIC Trucks este importatorul exclusiv al Ford Trucks în România.

Ford Trucks este lider de piață în România, atât pe segmentul de vehicule specializate, cât și pe cel de construcții, cu un plan ambițios de extindere a cotei de piață pe segmentul de camioane de transport internațional.

Cefin Trucks, divizia de camioane second-hand, parte a AIC Trucks, integrează servicii de cumpărare,

schimb și vânzare de camioane și semiremorci second-hand multi-marcă.

AIC Financial Services, este divizia de consultanță în servicii financiare care găsește rapid soluții de finanțare personalizate și competitive pentru clienți.

AIC Service Network, parte a Grupului AIC, este cea mai mare rețea proprie de service pentru camioane din România și una dintre cele mai importante din Europa Centrală și de Est, cu 8 locații deținute. Oferă servicii complexe mecanice, electrice, cositorit și vopsire pentru toate tipurile de vehicule comerciale și semiremorci.

Despre PIAGGIO

Grupul Piaggio este un jucător important pe piața vehiculelor comerciale ușoare cu 3 și 4 roți pentru transportul de pasageri și mărfuri. Printre mărcile Grupului din acest sector se numără Porter cu 4 roți și iconicul și versatilul Ape cu trei roți. Grupul a implementat un important program internațional de dezvoltare a vehiculelor comerciale care a început odată cu consolidarea recentă a prezenței sale pe piețele cu potențial ridicat din America Latină, Africa și Asia. La sfârșitul lunii ianuarie 2021, Grupul Piaggio a prezentat o nouă gamă de vehicule utilitare ușoare cu 4 roți, Porter NP6, echipate cu motoare ecologice pe benzină/GPL sau pe benzină/metan. Noua gamă Porter NP6 este produsă în uzina Pontedera a Grupului Piaggio din Italia și distribuită în principalele țări europene printr-o rețea de dealeri specializată în vânzarea și suportul de vehicule comerciale, axată pe

satisfacția maximă a clienților.

Fondat în 1884, Grupul Piaggio este cel mai mare producător de scutere și motociclete din Europa și unul dintre liderii mondiali în industrie. Matteo Colaninno este președinte executiv; Michele Colaninno este Chief Executive Officer, fondator și președinte al filialei de robotică a Piaggio Fast Forward.

Piaggio este listată la bursa italiană din 2006, iar din 2003 este controlată de Immsi S.p.A., un holding industrial listat la bursa italiană și condus de Matteo Colaninno, care este președinte. Directorul executiv și directorul de operațiuni al Grupului Immsi este Michele Colaninno. În decembrie 2004, Piaggio a intrat în afacerea cu motociclete prin achiziționarea mărcilor Aprilia și Moto Guzzi.

Astăzi, Grupul Piaggio are divizii de afaceri separate:

- mașini cu două roți, scutere și motociclete de la 50 cmc la 1.100 cmc, cu 516.200 de vehicule livrate în 2022. Printre mărcile Grupului se numără: Vespa, Piaggio (cu Liberty, Beverly, Medley, MP3 și Piaggio e-scooter1), Aprilia (care concurează în campionatul MotoGP cu echipa Aprilia Racing), Moto Guzzi, Gilera și Derbi.
- vehicule utilitare ușoare, cu Ape și Porter. În 2022, Grupul a vândut aproximativ 103.900 de vehicule comerciale ușoare în întreaga lume. În 2021, Piaggio Commercial a lansat Porter NP6, o nouă gamă de vehicule comerciale ușoare (fabricate în Italia).
- divizia de robotică cu Piaggio Fast Forward, grupul de mobilitate al viitorului centru de cercetare din Boston.



REZULTATELE UNUI AN DE UTILIZARE ALE UNUI CAMION ELECTRIC SCANIA

Un studiu arată că încă din primul an de funcționare camioanele electrice le depășesc pe cele diesel în ceea ce privește reducerea impactului asupra climei.

Conform unui studiu recent realizat de Scania, un camion electric poate avea o amprentă de carbon mult mai mică decât un camion diesel încă din primul an de funcționare.

Cât de mult trebuie să conduci un camion electric pentru ca impactul general asupra climei să fie mai mic decât cel al unui vehicul diesel? Și care este potențialul de reducere a emisiilor de CO2 pentru vehiculele electrice cu baterii comparative cu vehiculele pe combustibil fosil?

Acestea au fost întrebările pe care Scania a vrut să le investigheze într-un studiu recent care a calculat amprenta de carbon de la nașterea la moartea unui camion electric cu o masă maximă în ansamblu de 40 de tone, pentru transport regional, comparativ cu camion diesel.

Punct de break-even CO2 la 37.000 de kilometri de operare

David Algsten, împreună cu colegul său de cercetare Dora Burul în cadrul Scania Research & Development, a fost responsabil pentru noul studiu care ar putea surprinde.

„Dacă există acces la energie electrică verde, punctul de break-even este deja la aproximativ 37.000 de kilometri pentru vehiculele din studiu”, spune Algsten.

„Și cu amestecul actual de rețea europeană, punctul de break-even CO2 este de aproximativ 59.000 de kilometri.” „Aceste cifre de kilometraj scăzut i-ar

putea surprinde pe unii, deoarece demonstrează că, deja în primul an de funcționare, impactul general asupra climei al BEV (vehicul electric cu baterie) este mai mic decât cel al unui vehicul diesel, chiar dacă nu alegeți în mod activ energie electrică verde.”

Vehiculele grele electrice oferă beneficii semnificative pentru climă

Cu doi ani în urmă, Scania a realizat o evaluare completă a ciclului de viață (LCA), comparând impactul ambiental total al două camioane de distribuție, unul electric cu baterie și unul diesel. Noul studiu confirmă rezultatele studiului anterior.

„Vom vedea în mod constant tendințe similare atunci când comparăm BEV-urile cu ICEV-urile (vehicule cu motoare cu ardere internă)”, spune Algsten. „Vehiculele grele electrice oferă beneficii semnificative pentru climă, cu energie electrică verde care îmbunătățește creșterea.”

Potențial de reducere a CO2 de aproximativ 90%

În noul studiu Scania, un factor cheie a fost să se analizeze impactul asupra climei al diferitelor faze ale ciclului de viață al vehiculelor, de la producție la utilizare, întreținere și sfârșitul vieții. „În faza de producție, acoperim totul, de la extracția materiilor prime, la fabricarea pieselor și asamblarea vehiculelor, inclusiv bateriile”, spune Algsten.

Studiul a constatat că producția de vehicule electrice cu baterii generează aproximativ de două ori impactul asupra climei comparativ cu un camion diesel echivalent - 52 de tone de CO2 față de 25 de tone.

Cu toate acestea, Algsten spune că, datorită emisiilor de carbon mai scăzute în timpul utilizării, vehiculele electrice pot obține o reducere a potențialității de aproximativ 90% când sunt încărcate cu energie electrică cu emisii scăzute.

„Iar dacă sunt încărcate cu amestecul actual de rețea europeană, potențialul de reducere a duratei de viață a vehiculului este de aproximativ 56%”, spune el.

Studiu pentru a încuraja tranziția la electric

Cercetătorii Scania concluzionează că studiul oferă dovezi convingătoare ale beneficiilor de mediu ale vehiculelor grele electrice și, prin urmare, sunt promițătoare din perspectiva afacerilor de transport.



NAE ALEXANDRU

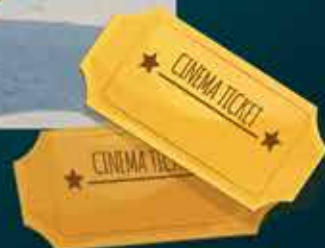


EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





ZECE STAȚII GNC DESCHISE ÎN ROMÂNIA

Zece stații de alimentare cu gaz natural comprimat au fost deschise pe coridorul Arad – Constanța, unul dintre cele mai tranzitate trasee rutiere din România, în urma unei investiții de 6,5 milioane EUR.

Demersul are ca obiectiv creșterea sustenabilă a transporturilor și reducerea poluării în marile aglomerări urbane. În acest moment, ecosistemul de transport cu CNG este complet - de la mașini de transport, la infrastructura de alimentare necesară.

Investiția de 6,5 milioane EUR, cu o cofinanțare de 4,4 milioane EUR de la Comisia Europeană, a fost implementată de firma Denisson Energy prin deschiderea a nouă noi stații CNG în Arad, Timișoara, Deva, Sibiu, Pitești, București, Constanța, Drobeta-Turnu Severin și Craiova. Acestea vin în completarea stației deja existente din Râmnicu Vâlcea, prima din România.

„Din 2027, România va fi un hub energetic. Vrem să transformăm țara noastră într-o sursă activă de energie în viitorul apropiat. Există legislație prin Cadru național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante în România”, a declarat secretarul de stat în cadrul Ministerului Energiei, Pavel-Casian Nițulescu, în cadrul evenimentului „Energie de Tranzitie”.

Gazul natural și-a consolidat poziția ca energie de tranziție, în special

odată cu votul din 6 iulie 2022 din Parlamentul European, când Comisia Europeană a decis ca energia nucleară și gazele naturale să fie acceptate în tranziția spre economia verde. Transportul cu gaz natural comprimat (CNG) a început să se dezvolte în Europa, în anii '90. Pe continent sunt deja peste 4.000 de stații de alimentare cu CNG, dintre care cele mai multe în Italia, 1444.

„În comparație cu vehiculele care consumă combustibil tradițional, combustibilii alternativi ajută la reducerea semnificativă a emisiilor. La nivelul Europei, opțiunea CNG este una viabilă încă din anii '90. Potențialul de reducere a emisiilor datorat vehiculelor cu CNG și biometan, până în 2030, este de înjumătățire. Dar problema poluării trebuie privită mai departe de granițele Europei, iar consensul în reducerea emisiilor provocate în urma transportului, trebuie să fie o prioritate”, a menționat Maria-Rosa Baroni, președinte World Gas Mobility Council.

„Denisson Energy, firma membră a NGVA România, își dorește să continue dezvoltarea rețelei de stații de CNG, în prima fază câte una în Cluj-Napoca și Brașov, plus alte două în București. Dezvoltarea

stațiilor este vitală pentru stabilitatea ecosistemului de transport din România, mai ales că, în acest moment, țara noastră este pe locul doi în Europa în ceea ce privește rezervele de gaze naturale și pe primul loc în Europa Centrală și de Est. Odată cu exploatarea resurselor din Marea Neagră, România își propune să ajungă cel mai mare producător din Europa, în 2027”, a subliniat Dumitru Becșenescu, președintele NGVA România.

România ocupă un loc fruntaș în UE, la poluare, cu o medie anuală a emisiilor de particule fine (PM 2,5) de 16,4 lg/m³, depășind media europeană de 12,6 lg/m³. Conform Agenției Europene de Mediu (AEM), poluarea cu particule fine (PM 2.5) cauzează cel puțin 238.000 de morți premature în Uniunea Europeană și 25.000 în România. Rata mortalității din cauza poluării este de zece ori mai mare decât în cazul accidentelor rutiere. Transportul contribuie semnificativ la emisiile de CO₂ în România, cu 15,1 milioane tone anual. Autovehiculele pe CNG reduc emisiile de CO₂ cu peste 25% și emisiile de particule fine cu 99%, față de cele pe benzină.

„Uniunea Europeană are drept țintă ca până în 2025 emisiile de CO₂

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



să fie reduse cu 15%, comparativ cu 2019, iar până în 2030, acest procent să se dubleze. Scania și-a impus proprii termeni, mai precis, până în 2025, reducerea cu 20% a dioxidului de carbon emis de produsele noastre. Avem în oferta Scania o gamă variată de produse ce folosesc combustibili alternativi precum gaz natural, biogaz sau biodiesel. În prezent, în Bulgaria sunt peste 119 stații CNG, 21 dintre ele fiind localizate doar în Sofia, în timp ce în România existau, până în prezent, doar trei stații publice. Cu toate acestea, Scania Black Sea Unit a vândut în ultimii 5 ani peste 350 de vehicule CNG, în România și Bulgaria, iar clienții noștri, din ambele țări, au fost mulțumiți de fiabilitatea acestora", a declarat Benoit Tanguy, managing director al Scania România și Bulgaria. „Ne aflăm într-o revoluție tehnologică care ne va schimba pentru totdeauna viața și lumea transportului rutier de marfă. În acest sens, IVECO urmărește atingerea obiectivului de emisii de

carbon NET ZERO până în 2040, anticipând cu zece ani obiectivul deja ambițios stabilit de Comisia Europeană, în cadrul Green Deal. Acest obiectiv se aplică atât emisiilor directe, datorate funcționării directe a IVECO GROUP, cât și emisiilor indirecte, celor care provin de la partenerii noștri și de la produsele noastre în exploatare. Suntem conștienți că schimbările climatice nu așteaptă, ci necesită luarea de măsuri acum. Suntem pregătiți”, a declarat Andrei Gagea, Business Director IVECO România. Dincolo de avantajele de mediu, utilizatorii se pot bucura și de prețuri mai mici. Transportatorii din România care folosesc camioane alimentate cu combustibili alternativi economisesc între 5.000 – 7.000 euro pe an, doar din reducerea taxelor de drum, aferente rutelor dintre România și Franța, Germania sau Benelux. La acestea se adaugă și economiile provenite din reducerea costului cu combustibilul. „Primele rezultate ale achiziției flotei

pe CNG au constatat în reducerea cheltuielilor operaționale. Cu aceeași cantitate de combustibil, poți parcurge distanțe cu până la 15% mai mari, dacă alimentezi cu gaz natural comprimat. Și prețul este mai mic. Am militat pentru avantajele soluției și, în acest moment, flota transportului public din Râmnicu Vâlcea este cu CNG”, a declarat directorul general al companiei de transport ETA S.A., Andi Davidescu.

Despre fiabilitatea și avantajele transportului cu CNG a punctat și Alexandru Păun, co-fondator Blueriver, compania cu cea mai mare flotă locală de camioane alimentate cu gaz natural comprimat. „Am achiziționat primul camion alimentat cu gaz natural comprimat încă din 2019 și lipsa infrastructurii a fost o mare provocare pentru noi. Suntem fericiți că nu mai avem această problemă. Credem că gazul va rămâne o soluție de tranziție către reducerea CO2 în anii următori, ținând cont că piața mașinilor electrice nu este pregătită să ofere soluții de transport pe distanțe lungi. În prezent, CNG este cel mai profitabil combustibil, cu un preț cu cel puțin 15% mai mic decât motorina. Adăugând și capacitatea de a parcurge distanțe mai mari cu aceeași cantitate de combustibil, CNG este ingredientul care face linia noastră de business foarte profitabilă.”. Declarațiile au fost făcute în cadrul evenimentului “Energie de Tranziție”, din București, în prezența a 70 de participanți.





VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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

ANDREI GAGEA, ȘEFUL IVECO ROMÂNIA: "NE AFLĂM ÎNTR-O REVOLUȚIE TEHNOLOGICĂ CARE NE VA SCHIMBA PENTRU TOTDEAUNA VIAȚA"

Andrei Gagea, Business Director IVECO România, a susținut o prezentare în cadrul evenimentului "Energie de Tranziție", care a avut loc, pe 25 octombrie 2023, în București.

"Mulțumim pentru invitație și salutăm acest eveniment deoarece noi, IVECO, am fost de-a lungul anilor alături de acest proiect și de NGVA România și credem ca este esențial să se dezvolte parteneriate valoroase cu părți interesate pentru a activa noi lanțuri valorice, dezvoltând ecosistemul gazului și creând valoare suplimentară pentru clienți și utilizatori finali. IVECO oferă o gama completă de

vehicule comerciale care lucrează în toate segmentele, de la LCV la HCV, utilizate atât ON ROAD, cât și OFF ROAD. Încă de la început, compania s-a angajat să asigure o mobilitate sigură, eficientă și durabilă, investind în dezvoltarea și implementarea sistemelor de propulsie alternative de peste 25 de ani. Acest angajament a fost amplificat odată cu nașterea Grupului IVECO, compania

nou născută din SPIN OFF de la CNH Industrial, prin care se urmărește atingerea obiectivului de emisii de carbon NET ZERO până în 2040, anticipând cu 10 ani obiectivul deja ambițios stabilit de Comisia Europeană în cadrul Green Deal. Acest obiectiv se aplică atât emisiilor directe (datorate funcționării directe a IVECO GROUP), cât și emisiilor indirecte (cele care provin de la partenerii noștri și de la produsele noastre în exploatare).

În special în ceea ce privește acest din urmă aspect, IVECO are o foaie de parcurs clară pentru introducerea și implementarea în timp a unor propulsii alternative, în funcție de tehnologii, de game și de aplicațiile clienților. Strategia noastră se bazează pe trei piloni: GAS (Gaz Natural Comprimat), BEV (Battery Electric Vehicle), FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle). Considerăm că toate cele trei tehnologii vor coexista împreună pentru a decarboniza transportul rutier de marfă. În special, contribuția gazelor naturale și a vehiculelor de tip FCEV ar fi necesară pentru a reduce amprenta de carbon din segmentul aplicațiilor de transport pe distanțe lungi. Acesta reprezintă peste 60% din volumul industriei și 80% din totalul emisiilor de CO2. Acceptăm această provocare cu un simț al urgenței - calitatea AERULUI și schimbările climatice nu AȘTEAPTĂ și necesită luarea de măsuri acum.

După cum vă puteți imagina, ne aflăm într-o revoluție tehnologică care ne va schimba pentru totdeauna viața și lumea transportului rutier de marfă. Dacă ne uităm la evoluția mixului de propulsoare IVECO, vom asista la o schimbare fără precedent, în care propulsia diesel va fi înlocuită progresiv cu EV, care va fi implementată de BEV pentru LCV și atât BEV, cât și FCEV în segmentul HDV. Dacă, pe de o parte, profilul misiunii LCV va permite o tranziție mai ușoară către electrificare, pentru aplicațiile



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



pentru vehicule grele, gazul va continua cu siguranță să își păstreze un rol relevant în mixul nostru de motorizări datorită biometanului. Este o tehnologie complementară electrificării în atingerea obiectivelor de decarbonizare. În timp ce se așteaptă ca motorul diesel să scadă sub 50% în favoarea adoptării vehiculelor electrice, care ar putea ajunge la o penetrare de 20-40% până în 2030, se așteaptă ca vehiculele grele pe gaz să-și revină și să continue să crească pe termen mediu și lung. Într-adevăr, camioanele pe gaz alimentate cu biometan reprezintă o soluție gata de utilizare care sprijină tranziția energetică și care este recunoscută ca o alternativă solidă în misiunile dificil de eliminat. Înainte de a intra în detalii, permiteți-mi să reamintesc moștenirea puternică a IVECO în domeniul mobilității pe GAZ, fiind pionier în acest segment, cu peste 25 de ani de experiență și peste 55.000 de vehicule vândute la nivel european. O poziție de lider recunoscută de piață, cu un MARKET SHARE mai mare de 50% în fiecare gamă. În segmentul vehiculelor grele, penetrarea camioanelor pe bază de gaz a avut o tendință constantă de creștere până în 2021, când înmatricularea camioanelor pe bază de gaz în UE a atins aproape 4% din volumul total al industriei. În același an, aproape 25% din vânzările de camioane IVECO au fost camioane pe gaz, iar fiecare al doilea autotractor a fost unul pe LNG. În a doua jumătate a anului 2021, prețul TTF a început să crească în mod impresionant, influențând prețul la pompă și, în consecință, costul total al proprietății pentru clienții noștri, cu consecințe notabile asupra afacerii. Astăzi, nu există nicio îndoială că ne confruntăm în continuare cu o situație critică, după cum se poate observa din contracția pieței care pierde 1pp față de anul precedent, însă criza energetică afectează fiecare tip de combustibil și energia electrică, de asemenea. Prin urmare, camioanele pe gaz reprezintă în continuare cea mai viabilă alternativă la motorină. În pofida dificultăților specifice,

continuăm să înregistrăm un interes foarte mare din partea clienților care se angajează în favoarea sustenabilității și a celor mai sensibili la costurile totale de exploatare, cum ar fi marile companii de logistică sau chiar municipalitățile. Fără nicio îndoială, nu vedem în mod clar sfârșitul mobilității pe gaz pentru aplicațiile grele. Dimpotrivă, ne așteptăm la un viitor mai luminos pentru grupul nostru motopropulsor pe gaz, având în vedere disponibilitatea progresivă a biometanului. Într-adevăr, camionul pe gaz alimentat cu biometan reprezintă o soluție gata de utilizare care sprijină tranziția energetică și este recunoscută ca o alternativă puternică în misiunile dificil de abandonat. Un autocamion alimentat cu biometan, printre propulsoarele alternative, oferă:

- Îndeplinirea obiectivelor misiunii fără compromisuri față de Diesel, fără abateri în ceea ce privește autonomia, sarcina utilă și timpul de realimentare.
- Reducerea emisiilor de CO2 până la un nivel negativ al emisiilor de carbon; numai biometanul poate oferi acest lucru!
- TCO - competitivitate față de motorină, deoarece deja astăzi biometanul este mai competitiv față de gazele fosile și este caracterizat de un lanț valoric mult mai stabil, mai puțin supus volatilității uriașe înregistrate în ultimele 12 luni în sectorul energetic.

Autocamioanele noastre sunt 100% compatibile cu biometanul și pot fi alimentate cu biometan pur sau în amestec cu gaz natural fosil. Biometanul este, de asemenea, un factor cheie în cadrul proiectelor de economie circulară. În condițiile în care ne aflăm într-o eră a penuriei de materii prime, este esențial să ne concentrăm asupra materiilor prime durabile care să permită transformarea deșeurilor și reziduurilor în resurse prețioase. Aș dori să comentez una dintre obiecțiile privind cererea de biometan pentru transportul de mărfuri grele: disponibilitatea. Este adevărat că producția totală actuală de biometan

este de aproximativ 3 miliarde de metri cubi pe an, dar este adevărat și că biometanul are un potențial uriaș de scalabilitate care poate fi valorificat. Noi, ca IVECO, am salutat obiectivul de 35 de miliarde de metri cubi pentru 2030 stabilit de planul REPOWER al UE, dar, dacă facem o proiecție a parcului de vehicule GAS HD în circulație, presupunând o tendință de creștere constantă, pentru a alimenta întregul parc de vehicule în circulație am avea nevoie de doar 5 miliarde de metri cubi, adică mai puțin de 15% din producția preconizată. Prin urmare, va exista suficient biometan, din care o parte poate fi destinată transporturilor, ca soluție complementară pentru decarbonizare. De fapt, pentru a vizualiza contribuția biometanului în ceea ce privește decarbonizarea, alimentând un IVECO S-WAY cu biometan, putem obține aceleași reduceri de CO2 ca și în cazul a 72 de mașini electrice alimentate cu electricitate verde. Cu biometanul, neutralitatea emisiilor de dioxid de carbon este la îndemână și, în anumite cazuri, putem merge dincolo de atingerea negativității emisiilor de dioxid de carbon, dacă provine din gunoi de grajd, după cum a demonstrat recent un studiu realizat de CNR (Centrul Național de Cercetare din Italia), care a dus la o reducere a emisiilor de CO2 de -120% față de motorină în cazul unei metode de măsurare WTW (Well-to-Wheel), astfel încât biometanul poate deschide cu adevărat era transportului fără emisii de dioxid de carbon. În ceea ce privește tranziția energetică, un autocamion alimentat cu biometan nu acceptă niciun compromis în ceea ce privește autonomia MISIUNII, de fapt, un IVECO S-WAY GAS, cu motorul său puternic și cu o autonomie de 1.600 km, reprezintă o alternativă viabilă la motorul diesel. În Europa, biometanul poate profita de infrastructura de realimentare deja bine dezvoltată, care numără peste 4 000 de stații de GNC și peste 600 de stații de GNL, ceea ce face ca mobilitatea

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.





pe biometan să fie încă odată soluția pregătită pentru atingerea obiectivului de decarbonizare. În plus, conform NGVA Europe, în 2020, 25% din gazul distribuit pentru aplicații rutiere este deja biometanul, ceea ce înseamnă că procesul de decarbonizare a fost deja început.

În încheiere aș dori să vă împărtășesc principalele priorități pentru o tranziție robustă și viabilă din punct de vedere economic de la gazele fosile la biometan:

- Protejarea ecosistemului de gaze ca factor cheie pentru o mobilitate cu emisii de carbon NET ZERO.
- Dezvoltarea conștientizării biometanului: Trebuie să dezvoltăm și să diseminăm cazuri de utilizare avantajoasă. Am vorbit deja despre BIOLNG pentru decarbonizarea aplicației pe distanțe lungi, dar trebuie să ne concentrăm și asupra municipalităților. Gândiți-vă cât de puternic ar fi un "caz de utilizare circulară a unui camion de colectare a deșeurilor alimentat cu BIO-CNG produs din fracția organică a deșeurilor municipale".
- Sprijin pentru politici: nu există un glonț de argint pentru decarbonizare

și avem nevoie de soluții acum. Este urgentă recunoașterea oficială a rolului gazului, în special a biometanului ca soluție complementară în reglementarea amprentei de carbon pentru HDV.

• Parteneriat: Trebuie să ne unim forțele cu partenerii pentru a dezvolta un ecosistem solid. Suntem conștienți de faptul că provocările viitorului sunt foarte complexe și că niciun jucător, indiferent cât de mare sau de puternic este, nu poate reuși de unul singur. Așadar, pentru noi, cheia este colaborarea și lucrul împreună.

Ca dovadă că IVECO mizează în continuare pe gazul natural, pot confirma în avanpremieră că, luna viitoare, cu ocazia lansării noilor produse IVECO care va avea loc la Barcelona, alături de clasicele propulsii cu motorină, IVECO va prezenta noile generații de vehicule cu propulsie alternativă, printre care se află și cele alimentate cu gaz natural comprimat. Aș dori să închei această prezentare mulțumindu-vă pentru atenția acordată și subliniind angajamentul companiei IVECO de a continua să construiască parteneriate puternice în România. Așa cum am arătat, suntem hotărâți să lucrăm îndeaproape cu NGVA

România pentru a alinia țara la politicile de încurajare a gazului natural, deja implementate cu succes în alte state. Sunt încrezător că prin colaborarea noastră vom reuși să îndeplinim obiectivele comune și să contribuim la un viitor mai bun. Vă mulțumesc încă o dată pentru încredere și sper să continuăm dialoguri constructive.", a declarat Andrei Gagea.

Rezumat

În ciuda tensiunilor actuale de pe piața gazelor, intensificate și de tensiunile geopolitice și de războiul din Ucraina, mobilitatea GAS va continua să fie un pilon esențial pentru atingerea obiectivului de decarbonizare, fiind relansată printr-o nouă propunere de valoare pentru clienți. Autocamioanele alimentate cu biometan reprezintă soluția gata de utilizare pentru decarbonizarea segmentului greu de redus al aplicațiilor HDV, asigurând acoperirea misiunilor fără compromisuri față de motorină, reducerea emisiilor de CO₂ și un TCO stabil și competitiv, în comparație cu alte tehnologii alternative de propulsie. Conform viziunii IVECO, nu va exista un glonț de argint pentru a gestiona tranziția energetică, iar contribuția gazului, în special a biometanului va rămâne vitală. De fapt, biometanul va avea un rol strategic în următorii ani, dovadă fiind obiectivul de producție de 35 miliarde de metri cubi până în 2030 stabilit de Comisia Europeană în cadrul planului REPOWER EU. Unirea forțelor cu partenerii și diseminarea celor mai bune practici vor fi elemente-cheie pentru a crește gradul de conștientizare și pentru a construi un ecosistem favorabil, pentru a face posibilă tranziția către un transport de marfă decarbonizat.





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**



BENOIT TANGUY, ȘEFUL SCANIA ROMÂNIA: "AVEM MAI MULTE SOLUȚII DE COMBUSTIBILI ALTERNATIVI"

Benoit Tanguy, managing director al Scania România și Bulgaria, a avut o prezentare în cadrul evenimentului "Energie de Tranziție", care a avut loc pe 25 octombrie 2023 în București.

"Credem cu tărie în importanța dezvoltării parteneriatelor valoroase, drept urmare vă mulțumim pentru invitație și mai ales pentru oportunitatea de a vă fi alături. Împreună, conducem către schimbare. La Scania, suntem dedicați dezvoltării sustenabile și promovării soluțiilor inovatoare în domeniul de transport greu. Și suntem încântați să facem parte din acest proces de transformare. Vă mulțumim pentru invitație și așteptăm cu nerăbdare să contribuim la dezvoltarea acestui ecosistem vital pentru un viitor sustenabil. Cele mai multe emisii de carbon sunt cauzate de camioane, autobuze și autocare. Deoarece schimbările climatice sunt din ce în

ce mai frecvente, emisiile de CO₂ fiind una dintre principalele cauze pentru acestea. De aceea, UE a luat o serie de măsuri legislative privind Emisiile de CO₂. Sunt stabilite mai multe date limită pentru atingerea unor obiective în acest caz:

- În 2025, o reducere de 15%, comparativ cu 2019.
- În 2030, o reducere de cel puțin 30%, comparativ cu 2019 (ținta indicativă, fiind reevaluată în 2022).

Pe lângă aceste termene/măsuri, Scania și-a propus propriile măsuri pentru reducerea Emisiilor de CO₂, respectiv: reducerea cu -20% a CO₂ emise de produsele noastre până în 2025 (având ca referință anul 2015). Pentru a ne atinge acest obiectiv de reducere, avem mai multe soluții de combustibili alternativi: Gaz

natural și Biogaz (biometan). Plus cele două tipuri de biodiesel: FAME (ester metilic al acizilor grași) și HVO (Ulei vegetal hidrogenat). Gazul natural are o performanță ușor mai bună decât combustibilul diesel în ceea ce privește gazele cu efect de seră, iar prețul pentru o alimentare este mai mic. Este mai eficient să se transforme biogazul disponibil în biometan pentru a înlocui combustibilul diesel, decât să se producă energie electrică direct din biogaz. Performanțe excelente în ceea ce privește gazele cu efect de seră. Esterul metilic al acizilor grași este un combustibil ieftin și ușor de produs, dar care necesită îndeplinirea unor exigențe. Motorul diesel și sistemul de tratare a

gazelor arse necesită anumite modificări.

Uleiul vegetal hidrogenat necesită un proces de producție avansat, cu performanțe posibile foarte bune în privința gazelor cu efect de seră și are proprietăți aproape identice cu cele ale motorinei.

Utilizând aceste soluții, impactul asupra emisiilor CO2 este diminuat de la 15% până la 90%. Gazul natural are o performanță ușor mai bună decât combustibilul diesel în ceea ce privește gazele cu efect de seră, astfel încât emisiile de CO2 pot fi reduse până la 15%.

Scania a proiectat noi motoare cu aprindere prin scânteie, alimentate cu gaz, cu puteri cuprinse între 280 și 410 cai putere. Acestea pot fi folosite atât pe camioanele Scania, cât și pe autobuzele Scania. Noul motor Scania alimentat cu gaz este proiectat pentru aplicații pe distanță lungă, construcții și aplicații urbane. Mai silențios decât un motor diesel și respectând standardul PIEK

pentru limitarea zgomotului, este ideal pentru aplicații urbane, cum ar fi colectarea deșeurilor; în cazul nostru, Romprest este un partener care a ales să achiziționeze 20 de astfel de vehicule.

Sistemul modular Scania ne permite să alegem mai multe variante de rezervare pentru gazul natural, putând dimensiona autonomia în funcție de nevoile clientului. Oferta Scania pentru vehicule cu gaz cuprinde majoritatea cabinelor disponibile, motoarele cu gaz fiind disponibile atât pentru autocamioane articulate sau rigide, cât și pentru autobuze.

În ultimii 5 ani, Scania Black Sea Unit, format din România și Bulgaria, a vândut peste 340 de unități CNG, la nivel de Business Unit, pentru diverse aplicații.

De exemplu, camioane pentru distribuție urbană de mărfuri generale, capete tractor pentru distribuție regională, dar și gunoierie, hooklift-uri și mixere.

Chiar dacă aceste cifre au fost obținute în ciuda numărului scăzut de stații de încărcare din România, situația se va schimba.

La momentul actual, în Bulgaria există mult mai multe stații, doar în Sofia fiind amplasate 19 stații.

La nivel european, situația este mult mai bună, în partea de Vest existând și stații de LNG.

Încheiere:

Scania s-a angajat ferm în reducerea emisiilor de CO2 prin oferirea de soluții inovatoare, inclusiv motoare alimentate cu gaz natural și biogaz, pentru camioane, autobuze și nu numai.

Cu utilizarea acestor soluții, emisiile de CO2 pot fi reduse semnificativ, având un impact de la 15%, până la 90%, iar Scania se adaptează nevoilor clienților prin oferirea unei game variate de vehicule alimentate cu gaz.", a declarat Benoit Tanguy.





„VIITORUL PORNEȘTE AZI” PENTRU TINERII DIN INDUSTRIA AUTO

Campania „Viitorul Pornește Azi” este un Proiect de Modernizare a Învățământului Profesional în România. Șapte licee vor primi echipamente și materiale de ultimă generație pentru predare și practică.

VARTA, una dintre mărcile de top ale liderului mondial în producția de baterii de joasă tensiune Clarios, în colaborare cu Inter Cars, anunță lansarea proiectului „Viitorul Pornește Azi”, un proiect dedicat atât experților, cât și debutanților din industria auto. Această inițiativă își propune să îmbunătățească metodele de predare și să ofere materiale moderne școlilor profesionale din România, favorizând creșterea tinerelor talente în profesia de mecanic auto.

O continuare firească a competiției „Young Car Mechanic” organizată de Inter Cars, proiectul „Viitorul Pornește Azi” are același scop: atragerea interesului tinerilor cu privire la ocupația de mecanic auto, împărtășirea experienței și a metodelor de învățare, în vederea modernizării sistemului educațional de profil în România și încurajarea tinerelor

talente.

Anul acesta, peste 140 de elevi din 34 de școli profesionale din 8 județe s-au întrecut la concursul „Young Car Mechanic”, trecând prin trei etape dificile: două etape teoretice și una practică. Așa au fost selecționați 10 concurenți care au luat parte la Finala Competiției „Young Car Mechanic” din cadrul EXPO Inter Cars 2023 – desfășurată la Academia Hagi, în perioada 16- 17 iunie 2023.

Podiumul din acest an a fost ocupat de Ethan Daniel Ciucă (Liceul Tehnologic “Vlădeasa”, Huedin), Alexandru Nicolae Târșă (Liceul “Dimitrie Leonida”, Constanța) și de Ștefan Drăgan (liceul “Alexandru Borza”, Cluj-Napoca, ocupantul locului 1), iar primul clasat a avut onoarea de a-și reprezenta colegii români la Finala Internațională desfășurată în Ungaria.

Ca urmare a succesului acestei competiții în rândul tinerilor, Clarios, producătorul mărcii VARTA și partener internațional al proiectului „Young Car Mechanic” a ales ca, în România, să își extindă implicarea și în afara programului competițional.

Astfel, VARTA și Inter Cars România și-au unit forțele din nou și și-au propus să facă un prim pas în această direcție, și anume să pornească într-un tur de vizitare a școlilor finaliste Young Car Mechanic 2023.

“Toți conducătorii de mașini își doresc un specialist, un om de service bun. Însă nivelul de excelență în domeniu nu se dobândește atât de simplu. La nivel liceal, viitorii specialiști trebuie să aibă acces la informații și echipamente actuale, care să îi pregătească pentru cariera ce urmează să înceapă. Cum domeniul auto evoluează atât de rapid



și spectaculos în diferite direcții - oferind multiple soluții de mobilitate precum vehiculele de tip xEV - specialistul auto va fi într-un proces de învățare continuu pe parcursul întregii sale cariere, pentru că altfel nu va putea să mențină nivelul de performanță impus de complexitatea domeniului și de cerințele consumatorilor. Este un proiect pentru experți și debutanți deopotrivă”, a declarat Luiza Popa – Marketing Manager Adria, Bulgaria, România și Ungaria la Clarios.

În cadrul evenimentelor ce se vor desfășura în perioada 13-20 noiembrie 2023, elevii celor 7 instituții de învățământ se vor întâlni cu echipa Centrului de Training Inter Cars România și cu alți invitați speciali – reprezentanții VARTA în România – și vor avea parte și de câteva surprize. VARTA și Inter Cars România au pregătit și un kit de echipare pentru aceste unități de învățământ, compus din aparatura specifică pentru verificarea și diagnosticarea bateriilor auto. Astfel, pentru ca tinerii să aibă o carieră de succes în domeniu, este foarte important ca la școală conținutul de informații, echipamentele și metodele de învățare să fie mereu actualizate, iar pedagogii să fie cu adevărat încurajați să adapteze metodele de predare la vremurile moderne.

“În decursul acestui an, Echipa de Training Inter Cars a discutat cu peste 250 de unități de învățământ din sistemul profesional și dual,

identificând astfel nivelul de echipare și spațiile tehnice de care acestea dispun.”, a declarat Petrișor Covaciu - Training Manager Inter Cars.

Cu prilejul acelor evenimente, cei doi parteneri vor avea un dialog cu profesorii, dar mai ales cu viitorii specialiști, privind cerințele pieței auto.

„Având în vedere că în fiecare an peste 6.000 de elevi finalizează aceste cursuri, ne dorim să îmbunătățim nivelul de retenție în atelierele auto din România. În acest sens, oferim posibilitatea elevilor să participe la interviuri de angajare în rețeaua de ateliere de reparații Q-Service. Ne bucurăm că VARTA este primul partener care împărtășește viziunea noastră despre implicarea în acest segment educațional.”, afirmă Victor Gavronschi – Director Evenimente și Proiecte Speciale la Inter Cars România.

Despre Clarios

Clarios este lider mondial în soluții avansate de stocare a energiei. Colaborăm cu clienții noștri pentru a satisface cererea în creștere a pieței pentru aplicații avansate (smarter applications), la scară globală. Cei 16.000 de angajați ai noștri dezvoltă, produc și distribuie un portofoliu de tehnologii de baterii pentru aproape orice tip de vehicul, tehnologii care oferă performanță unică durabilă, de ultimă generație și aduc fiabilitate, siguranță și confort în viața de zi cu zi. Adăugăm valoare

la fiecare verigă a lanțului de aprovizionare, contribuind la progresul comunităților pe care le deservim și al planetei pe care o împărtășim cu toții.

În calitate de semnatar în 2020 al Pactului Global al Națiunilor Unite, Clarios se angajează să-și alinieze strategiile și operațiunile la principiile universale axate pe drepturile omului, muncă, mediu și anticorupție.

Clarios este o filială a Brookfield Business Partners.

Despre Inter Cars România

Inter Cars S.A. a fost înființată în 1990 în Varșovia (Polonia), de către Krzysztof Oleksowicz, Piotr Oleksowicz și Andrzej Oliszewski, fiind în acest moment cel mai mare distribuitor de piese și accesorii auto din Europa Centrală și de Est, cu o prezență în 22 de țări.

În anul 2008 a avut loc lansarea Inter Cars în România, prin deschiderea unui punct de lucru în Cluj-Napoca. În prezent sunt peste 2.000 de angajați în Inter Cars România și în rețeaua sa de parteneri francizați, care deservește un portofoliu de peste 60.000 de clienți din întreaga țară.

Aprovizionarea se face atât din depozitul central Inter Cars din Codlea, care este dispus pe 4 niveluri și se întinde pe o suprafață de 12.900 mp, cât și din alte 3 depozite din Polonia, ce însumează o suprafață de aproximativ 150.000 mp.



VOLVO TRUCKS- MAI MULT CUPLU ȘI MAI MULTĂ PUTERE PENTRU MODELUL FL

Volvo Trucks oferă acum pentru camionul de gamă medie, Volvo FL, un motor mai puternic, de 320 CP, care îi permite vehiculului să abordeze misiuni de transport mai dificile.

Volvo FL este camionul Volvo de gamă medie cu o masă brută maximă de până la 19 tone. Fiind deja disponibil cu multe opțiuni de cabină și șasiu, versatilitatea Volvo FL crește acum și mai mult, datorită motoarelor de 320 CP adăugate gamei. Acest lucru face modelul FL o opțiune mai atractivă pentru misiunile solicitante de transport, cum ar fi stingerea eficientă a incendiilor, operațiunile de salvare și aplicațiile din construcții.

„Acest model de camion este deja foarte popular, datorită versatilității sale pentru aplicațiile urbane. Acum, îl facem și mai atractiv, datorită noului motor, mai puternic, care îi oferă șoferului un cuplu suplimentar,

atunci când este necesar. Acest lucru înseamnă că poate opera în mod eficient echipamente precum pompe de dimensiuni mari și macarale, de pe vehicule de salvare,” spune Kenneth Ackerberg, Product Manager la Volvo Trucks. Noul motor de 320 CP oferă, de asemenea, beneficii pentru operațiunile de distribuție regională care ar putea necesita mai mulți cai putere, din cauza topografiei solicitante. Utilizând cutia automată de viteze cu 8 trepte, proiectată pentru un cuplu de 1200 Nm, pot fi setate moduri de conducere concentrate pe economie sau performanță, după preferințele șoferului.

Beneficiile cheie ale modelului Volvo FL includ cabine spațioase, o vizibilitate excelentă și transmisie integral automată. Sistemul eficient de combustie și filtrare a gazelor de eșapament cu tehnologie SCR (Reducție Catalitică Selectivă) și DPF (Filtru Diesel de Particule) contribuie la reducerea consumului de combustibil, la intervale lungi de service și la un nivel foarte scăzut de emisii.

Atât motoarele D8K320 (începând din luna decembrie a acestui an) cât și D5K240 sunt disponibile în versiuni proiectate să ruleze și pe biodiesel pur (B100). Motorul de opt litri este disponibil pentru mase brute de la 12 la 19 t, iar motorul de cinci litri, de la 10 la 16 t.



Date despre Volvo FL:
Motorizări: D5K cu 210 sau 240 CP. D8K cu 250, 280 sau 320 hp
Număr cilindri: patru sau șase
Cuplu: până la 1200 Nm
Masă brută a vehiculului: 10-19 t



UN DEFICIT DE 30% DE FORȚĂ DE MUNCĂ ÎN TRANSPORTUL RUTIER

Sectorul transporturilor rutiere, feroviare și maritime din Europa se confruntă cu un deficit de 30% în privința forței de muncă.

Acest deficit pune o mare presiune asupra desfășurării activității în acest domeniu, a declarat Adina Vălean, comisarul european pentru transporturi, la o întâlnire pe care a avut-o la sediul din Strasbourg al Parlamentului European.

Adina Vălean a spus: "Sectorul transporturi din Europa este sub un mare stres, pentru că s-au acumulat efectele unor crize succesive, pentru că sunt noi provocări. Efectele acestui stres sub care se află sectorul de transporturi se pot vedea în economia Uniunii Europene. Printre provocările cu care se confruntă acest sector se numără, în primul rând, forța de muncă. În tot sectorul transporturilor există un deficit de forță de muncă de aproximativ 30%. Sigur că deficitul de forță de muncă e întâlnit în general în toată economia, în sectoare importante, dar pentru transporturi are anumite particularități, deoarece vorbim de o vârstă medie de 50 de ani a

angajaților, ceea ce înseamnă că o parte din personal urmează să se pensioneze. Pentru a reduce riscurile, încercăm să atragem tinerii către acest sector.

Ce măsuri se iau

De aceea am luat măsuri, de exemplu pentru sectorul rutier, în legătură cu condiționalitățile pentru obținerea permisului de conducere pe diverse categorii utile, astfel încât să-i putem cuprinde mai devreme pe cei care doresc să lucreze în acest domeniu. S-au luat măsuri și au fost modificate regulamente pentru a spori calitatea condițiilor de muncă. Cu toate acestea, rămâne un sector dificil. Avem mare deficit în toate modurile de transport: rutier, feroviar (conducători de tren) și maritim. Îmbătrânirea personalului plus dificultatea condițiilor de muncă face acest sector mai puțin atractiv. Pe lângă aceasta, sigur, avem toate provocările care au rămas în urma Covidului. Foarte mulți lucrători

specializați nu s-au mai întors către respectiva profesie".

Vălean a precizat că asupra transporturilor și-au pus amprenta și conflictele din regiune, și în primul rând ceea ce se întâmplă în Ucraina.

Comisarul european pentru transporturi a arătat că: „Situația din Ucraina adaugă un stres suplimentar pe rutele și coridoarele de transport și în interiorul Uniunii Europene. Sunt coridoare care sunt blocate cu măsuri, cum este cazul pasului Brenner în Austria, care creează dificultăți mari pe culoarul de transport pentru Italia și Germania, iar în general pentru bunul mers al transportului în piața internă”.

Probleme în lume și în România

În lume lipsesc peste 2,6 milioane de șoferi profesioniști și această cifră va crește anul următor cu patruzeci la sută, avertizează



organizația de transport.

În Europa, deficitul de șoferi a crescut cu 42% din 2020 până în 2021. Cel mai mare deficit e înregistrat în Germania, cu aproape 100.000 de locuri de muncă neocupate. După ea urmează Polonia, cu o lipsă de aproximativ 80.000 de șoferi. Pe locul trei e România, cu posturi de șoferi vacante ajungând la 71.000. În total, aproximativ 400.000 de șoferi de camion lipseau în Europa la sfârșitul anului trecut. Pe urmă, când Rusia a atacat Ucraina, încă 166.000 de șoferi au dispărut de pe piața europeană a muncii, crescând deficitul la aproape 600.000.

Lipsa de șoferi pune presiune

Numărul mare al posturilor neocupate este rezultatul creșterii cererii de transport. Acest lucru expune economiile și comunitățile deja stresate la un risc mai mare de inflație, probleme de mobilitate socială și prăbușiri ale lanțului de aprovizionare. Firmele de la noi caută să angajeze aproape 70 de mii de conducători auto, dar pentru că nu îi găsesc, unele stau cu camioanele parcate.

Deci șoferii sunt foarte căutați, și ei știu faptul acesta. Așadar cererile lor sunt mai mari, cu o poziție mai tare. Aceasta îngreunează situația între firme și angajați. Criza le permite șoferilor să ceară nu numai salarii mai mari, ci pe lângă bani și dotări moderne ale vehiculelor comerciale (de exemplu, s-au cerut și boxe multiple de audio cu performanță mare).

Probleme demografice

Europa are cea mai mare medie de vârstă a șoferilor, de 47 de ani. Diferența tot mai mare de vârstă este mai gravă în cazul transportului de persoane. În Europa, doar 3% dintre șoferii de autobuz și autocar au mai puțin de 25 de ani, ceea ce reprezintă jumătate din procentul înregistrat în întregul sector al transporturilor. Șoferii de peste 55 de ani reprezintă 32% din forța de muncă, cu o medie de vârstă de 50 de ani. Tineretul nu mai e atras de meseria aceasta. Șoferii tineri reprezintă doar o minoritate, doar câteva procente din totalul șoferilor profesioniști. Femeile și mai puțin. Mai puțin de 3% dintre șoferii

de camioane sunt femei în toate regiunile. Rata femeilor șoferi de autobuz și autocar în Europa este mai bună, de 12%.

Ce urmează?

Criza de șoferi din Europa se va tripla până în 2026, în lipsa unor acțiuni concrete. Numai puțin de 30% dintre șoferii profesioniști actuali se vor pensiona până în 2026, însă rata înlocuirilor post pe post este de patru până la șapte ori mai mică, în funcție de țară. În aceste condiții, deficitul de conducători auto ar putea depăși două milioane până în 2026, atenționează Uniunea Transporturilor Rutiere Internaționale (IRU). Vârsta minimă de calificare este încă de 21 de ani, pentru șoferii de camion din cinci țări din Uniunea Europeană și între 21 și 24 de ani, pentru majoritatea rolurilor de șofer de autobuz și autocar din UE, o barieră uriașă pentru cei care abandonează școala. Fără acțiuni care să facă profesia de șofer mai accesibilă și mai atractivă, deficitul de șoferi de peste două milioane, estimat până în



2026, va avea impact numai puțin de jumătate din toate mișcările de mărfuri și milioane de călătorii de pasageri.

Așadar, criza de șoferi de camioane, autobuze și autocare în Europa scapă de sub control, alimentată de cererea crescută de transport și de o populație de șoferi îmbătrâniți. Prăpastia tot mai mare dintre șoferii pensionari și noii conducători auto va tripla rata posturilor neocupate la transportul de marfă, aceasta urmând să ajungă la 60% până în 2026, și va crește de peste cinci ori pentru șoferii de autobuz și autocar, la aproape 50%.

În cele din urmă, în noiembrie, având în vedere viitoarea revizuire a Directivei UE privind permisul de conducere, programată să înceapă la începutul anului 2023, IRU a înaintat un set complet de propuneri pentru a revizui directiva și a reduce penuria de șoferi în UE, inclusiv prin reducerea decalajului dintre școală și roată.

Prin aprobarea propunerilor industriei în timpul revizuirii, este de așteptat ca ponderea actuală a tinerilor șoferi sub 25 de ani (6%

pentru marfă și 5% pentru pasageri) să crească la 10% până în 2030, plasând industria transportului rutier pe o poziție solidă, calea de întinerire pe termen lung.

Lucrurile sunt proaste și în Marea Britanie

O nouă analiză realizată de SNAP, piața digitală a industriei de transport rutier de mărfuri, arată că cererea crescută de livrări online și lipsa de noi șoferi care să se alăture industriei a creat un "punct de cotitură", cu un număr insuficient de șoferi calificați pentru a face față cererii actuale de transport rutier de mărfuri.

Datele relevă că peste jumătate (55%) dintre șoferii de camion au vârste cuprinse între 50-64 de ani, iar vârsta medie în Marea Britanie este de 53 de ani, ceea ce înseamnă că mulți șoferi de camion se vor îndrepta spre pensionare în următorul deceniu.

Myra McPartlin, șefa departamentului comercial al SNAP, spune: "Există de mult timp o provocare în ceea ce privește păstrarea șoferilor de camion în

Marea Britanie, iar când combini acest lucru cu provocările cu care se confruntă Brexit și cu o creștere a cererii de servicii de livrare de la pandemie, industria devine în mod natural nesustenabilă. Numărul de șoferi noi în scădere și cel al celor care părăsesc industria înseamnă că ne aflăm într-un punct critic."

Creșterea cererii se datorează în parte afluxului de cumpărături online și de livrări de alimente, datele arătând că, până în 2023, până în prezent, în Regatul Unit au avut loc 39,2 milioane de livrări de mese și 24,2 milioane de livrări de produse alimentare, urmând ca aceste cifre să crească la 50,6 milioane și, respectiv, 31,2 milioane până în 2027.

În ciuda nevoii de mai mulți șoferi, cifrele Nomis, furnizate de Oficiul Național de Statistică (ONS), arată că în Marea Britanie au existat cu 6.000 de șoferi de livrări și curierat mai puțin în perioada aprilie 2022 - martie 2023 față de aceeași perioadă a anului precedent. Iar locurile de muncă în sectorul "transport, logistică și depozite" încă nu sunt în scădere.



În ciuda faptului că este mai mic decât maximum istoric din 2021, numărul de locuri de muncă disponibile este în creștere, cu 150 la sfârșitul lunii mai, 166 la sfârșitul lunii iunie și 169 la sfârșitul lunii august.

Myra McPartlin, șefa departamentului comercial al SNAP, spune: "Există de mult timp provocarea de a păstra șoferii de TIR în Marea Britanie, iar când combini acest lucru cu provocările cu care se confruntă Brexit și cu o creștere a cererii de servicii de livrare de la pandemie, industria devine în mod natural nesustenabilă. Numărul de șoferi noi în scădere și cel al celor care părăsesc industria înseamnă că ne aflăm într-un punct critic."

Un răspuns guvernamental

În ciuda nevoii de mai mulți șoferi, cifrele Nomis, furnizate de Oficiul Național de Statistică (ONS), arată că în Marea Britanie au existat cu 6.000 de șoferi mai puțin pentru livrări și curierat în perioada aprilie 2022 - martie 2023 față de aceeași perioadă a anului precedent. Iar locurile de muncă în sectorul "transport, logistică și depozite" încă nu sunt în scădere. În ciuda faptului că este mai mic decât maximum istoric din 2021, numărul de locuri de muncă disponibile este în creștere, cu 150 la sfârșitul lunii mai, 166 la sfârșitul lunii iunie și 169 la sfârșitul lunii august. Guvernul britanic a răspuns la

nevoia crescută de șoferi de camion în timpul vârfului pandemiei, introducând diverse tactici și scheme pentru a ajuta la reducerea deficitului de șoferi:

- restricțiile privind livrările nocturne au fost relaxate până în septembrie 2022 pentru a oferi o mai mare flexibilitate operațională;
- 4.700 de șoferi de camion au fost adăugați la sistemul de vize suplimentare;
- au fost lansate stagii de ucenicie și tabere de pregătire suplimentare pentru a pregăti mai multe persoane;
- a revizuit parcările și facilitățile pentru vehiculele grele de marfă
- aceasta a inclus încurajarea Autostrăzilor Naționale să ia în considerare spații de parcare suplimentare la nivel național și să ajute consiliile locale să identifice zonele în care este nevoie de parcări pentru vehiculele grele de marfă.

Crește comerțul, criză în transporturi

Richard Owen-Hughes, director de marketing al grupului Driver Hire, a declarat: "Pe măsură ce Marea Britanie a ieșit din pandemie, o creștere bruscă a comerțului cu amănuntul online, completată de creșterea economică generală, a stimulat cererea de șoferi de camion. Industria vehiculelor grele de marfă este eroul necunoscut al economiei britanice, transportul rutier de marfă fiind responsabil

pentru transportul a 98% din produsele alimentare și agricole. "Cu toate acestea, industria se confruntă cu o provocare iminentă, deoarece majoritatea șoferilor se apropie de pensionare. Vârsta medie a șoferilor profesioniști de vehicule grele de marfă din Regatul Unit este de 55 de ani, ceea ce subliniază urgența atragerii de noi talente tinere, dar și a diversității, femeile șoferi reprezentând doar 2% din șoferii britanici. O inițiativă bună din ultimii ani a fost programul guvernamental "Skills Bootcamp". Acesta este disponibil pentru deținătorii actuali ai unui permis de categoria B (auto) cu vârsta de 19 ani sau mai mult. Acesta este genul de inițiativă pe care o salutăm, făcând o carieră de șofer profesionist de TIR mai accesibilă ca niciodată."

Myra McPartlin adaugă: "Ne-am bucurat să auzim că guvernul a lansat o revizuire a parcărilor și facilităților pentru vehiculele grele de marfă, dar, pe lângă asigurarea unor spații adecvate pentru parcare, trebuie să se țină cont și de siguranța șoferilor. Aceasta este o mare preocupare pentru șoferii din Regatul Unit și este citată ca fiind unul dintre principalele motive de ezitare în a se alătura industriei. Asigurarea siguranței șoferilor nu numai că îi va liniști pe aceștia, dar va contribui și la păstrarea angajaților.

I LOVE DRACULA, EP.01 - ȘERPĂRIA DE LA R.A.R.

Celebrul conte transilvănean Dracula, sătul de sutele de ani de nedreptăți, a decis să se alăture echipei care realizează "Coloana a cincea". În primul episod al serialului "I love Dracula", cunoscutul vampir vorbește despre felul în care sunt prăduți banii publici de la Registrul Auto Român (RAR).

"Dragi copii, adulți și pensionari, azi vorbim despre șerpăria de la Registrul Auto Român. De la înființarea sa, în 1991, RAR nu a fost cea mai curată instituție a statului român.

Șpaga muncitorească pe care o iau angajații Registrului pentru a trece cu vederea defecțiunile autoturismelor a devenit parte a istoriei regimului burghezo-moșiliesc.

Dar, în ultimii doi ani, de când RAR a fost prins în gheare de o grupare din PNL, lucrurile au scăpat complet de sub control.

De peste 30 de ani la conducerea instituției au fost doar profesioniști din domeniul autovehiculelor rutiere.

Până când gruparea penelelor a adus-o pe scaunul de director general pe Alina Niță, zisă Oaia, fostă subofițer la Pașapoarte, cu o facultate de economie făcută la

apelul bocancilor.

Prietenul și adevăratul șef al Alinei Niță este Viorel Grigore, zis Grobianu, patron de tavernă mohorâtă din comuna Gruiu, din



Sectorul Agricol Ilfov. El a aranjat cu fostul său asociat, penelistul-manelistul Iulică de la Prahova, să o



pună pe Mioriță pe funcție. Combinația s-a făcut cu concursul secretarului de stat Bogdan Mîndrescu, zis Șogonu, adevăratul șef de la Ministerul Transporturilor. Apoi, pe textul unei controversate Ordonanțe de Urgență și de conivență cu o obscură firmă de recrutare de personal, duo Grobi-Oaia a început să umple cu proprii lachei RAR-ul.

- Ion Alexandru Tănase, economist, a fost adus consilier personal la RAR în vara anului 2022 și



recent a fost numit șef la Direcția Infrastructură. Lui Ionică, de numai 32 de ani, acum i s-au dat puteri depline în această direcție care supervizează mare parte din achiziții.

-Ioan Ștefan, a fost adus în anul 2022 de la controversata Delta ACM și a fost numit Șef Serviciu Investiții. Achizițiile făcute de Departamentul Logistică (închirieri, pază, curățenie, echipamente de protecție, birotică) și achizițiile efectuate de Serviciul Investiții (clădiri, renovări, asfaltări, echipamente tehnice) se fac în ultimii ani la prețuri și de 10 ori mai mari față de cele de pe piață.

-Manuel Fărcaș, a fost adus la RAR în anul 2022 și numit Șef Departament IT deși este absolvent de geografie.

Omul nu se pricepe prea bine la

calculatoare dar poate să ne spună cu precizie în ce zonă a țării sunt ele amplasate!

-Milea Neti Brândușa, a fost adusă la RAR în 2023 de la o firmă care vinde săpunuri și a fost numită Șef Departament resurse umane. Neti "spală putina" atunci când vine vorba de meserie!

- Florentin Iordache a fost numit Șef Reprezentantă RAR București. El are marele talent de a fi fostul fin al lui Costel Dorin Ștefan, Președintele Consiliului de Administrație al RAR.

Toate sforile în instituție sunt trase de secretarul de stat Mîndrescu "Șogunu". El a impus-o la începutul anului 2022, pe Alina Niță la șefia Registrului.

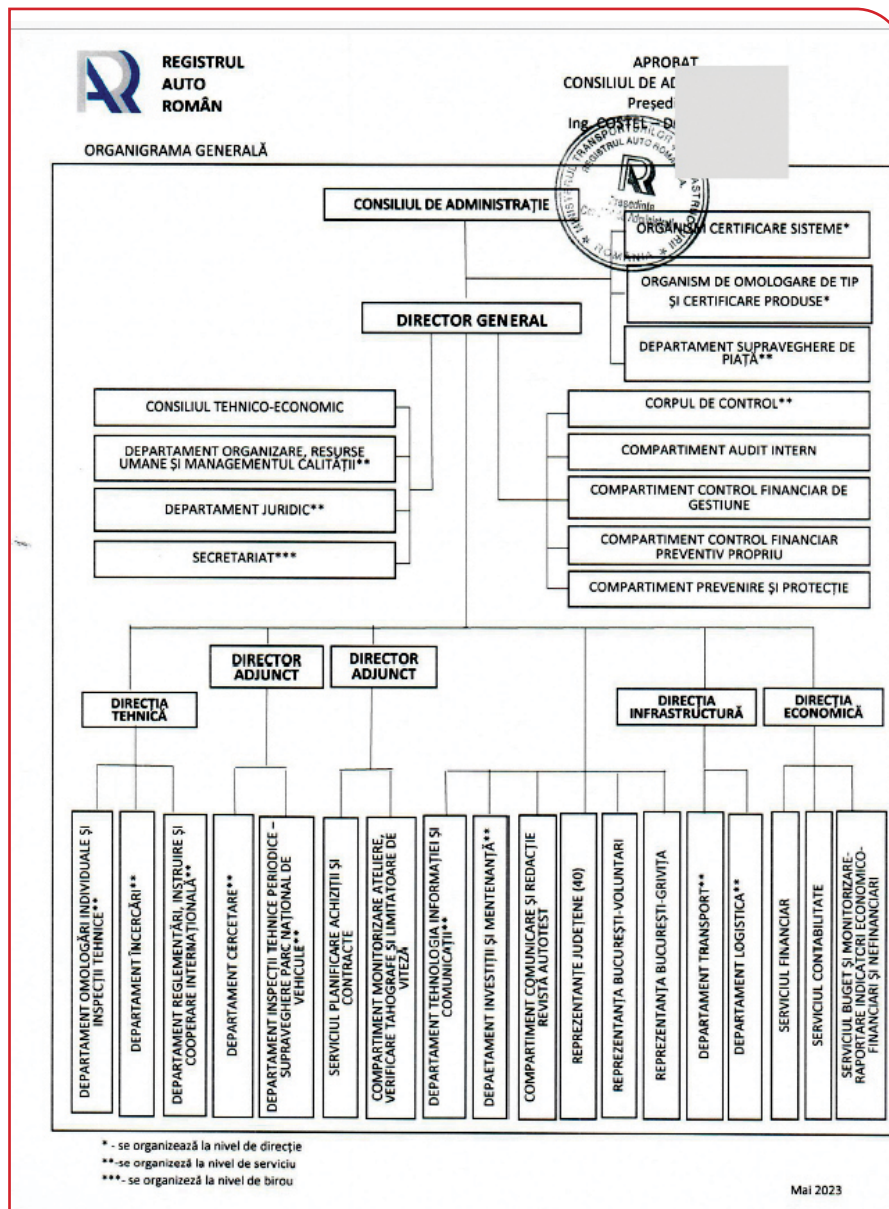
După ce s-a plictisit de silicoanele și botoxurile Oii, Șogunu l-a numit,



în august 2023, în locul ei, pe Mihai Alecu, zis "Pufu". Noul șef de la RAR este absolvent al unei facultăți de agroturism și excelează numai prin faptul că este fiul lui Niculae Alecu, traseist politic și primar al comunei dâmbovițene Odobești. Gurile rele, dar bune susțin că Pufu l-a cinstit gras pe Șogun pentru a primi șefia RAR și s-a angajat să rezolve toate nenorocirile în care Oaia nu avut curaj să le se bage. Oaia a fost păstrată ca director economic și stă toată ziua bot în bot cu noul ei șef. Astfel că Alecu semnează în continuare ca primarul pe combinațiile financiare ale patronului de la Taverna Gruiu. Deci, Groby, Șogunu și cu Niță îl fac de cap pe Pufiță!

Vă pup, mă!

S-auzim numai de... mine!!!", spune contele Dracula în videoclipul pe care vă invităm să îl vizionați pe site-ul nostru, 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