

INVESTIGATORUL'S



*ȘOFERII PROFESIONIȘTI,
EXCEPTAȚI DE LA NOILE
MĂSURI DE CARANTINĂ*

PG.09



STAREA
TRANSPORTURILOR,
CU
PREȘEDINTELE
UNTRR
CONSTANTIN ISAC
PG.4



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

Director general :

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

Director Marketing & PR

Alina ANTON-POP
alina.anton@tirmagazin.ro

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



10 IVECO - VIZIUNEA CU
PRIVIRE LA GAZUL
NATURAL CA ȘI
COMBUSTIBIL ALTERNATIV
ÎN TRANSPORT



14 VOLVO TRUCKS -
INTERES CRESCUT
PENTRU GAZ, DREPT
COMBUSTIBIL
ALTERNATIV LA DIESEL



34 SCHMITZ CARGOBULL:
SEMIREMORCA
FRIGORIFICĂ S.KO COOL
SMART



38 ȘOFERII DE CAMION, 300 DE
LIRE AMENDĂ ÎN ABSENȚA
UNUI PERMIS DIGITAL
LA TRECEREA ÎN MAREA
BRITANIE



STAREA TRANSPORTURILOR, CU PREȘEDINTELE UNTRR CONSTANTIN ISAC

Constantin Isac, președintele Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) face o analiză la zi a principalelor probleme cu care se confruntă piața românească a transporturilor rutiere.

Președintele UNTRR răspunde la trei întrebări adresate de jurnaliștii revistei TIR Magazin, în cel de-al treilea episod al serialului STAREA TRANSPORTURILOR.

adapteze. În sensul că vor și trebuie să respecte prevederile. Firmele încearcă să își creeze programe pentru aducerea șoferilor acasă, așa cum prevede noul regulament.

O parte își adaptează programele de transport astfel încât șoferii să vină o dată cu camionul, să încarce și să ia noi comenzi. Mai sunt două părți importante!

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR revista TIR Magazin: *Care au fost reacțiile, pe piața românească de transport rutier, după intrarea în vigoare, începând cu 20 august 2020, a primelor prevederi din Pachetului Mobilitate 1?*

Constantin Isac, președinte

UNTRR: Este foarte clar că intrarea în vigoare a Pachetului Mobilitate 1 a impactat piața românească de transport, atât pe transportatori, dar și pe noi, ca asociație de reprezentare. Primul lucru pe care l-a făcut asociația noastră a fost să pregătească toate măsurile de a contesta aceste prevederi la Curtea Europeană de Justiție. Această pregătire este destul de laborioasă.

Ne-a luat destul de mult timp, dar ne vom încadra în termen. Separat de ceea ce întâmplă cu angajatorii, cu transportatorii, care trebuie să se miște în fiecare zi în această piață modificată prin aceste prevederi. Din toate semnalele noastre, majoritatea încearcă să se



Una care caută soluții prin intenția de relocare a afacerii și a firmei în zonele unde vor avea alte condiții - vorbim de vestul Europei.

Ultima categorie este cea care va fi nevoită să se retragă din această piață, restricționată pentru ei din cauza costurilor din ce în ce mai mari pe care le generează acest business.

Într-un cuvânt, putem spune că măsurile restricționiste promovate de Comisia Europeană își produc efecte extrem de negative pentru transportul rutier românesc.

Cum credeți că vor reuși transportatorii români să se descurce cu obligația întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni și cu perioada de restricționare a cabotajului la 4 zile, prevederi ale Pachetului Mobilitate 1 care se aplică din 21 februarie 2022?

Și aceste prevederi, conținute de Pachetul Mobilitate 1, vor impacta negativ transportul rutier românesc, bine dezvoltat în ultimii ani pe piața vest-europeană. Ceea ce deocamdată ne bucură este că vom mai avea un an, timp de reacție, astfel încât să obținem, așa cum ne-am propus ca asociație și cum am propus guvernului României, contestarea la Curtea Europeană de Justiție a noilor prevederi.

Acest răgaz pe care îl avem ne dă posibilitatea de a uza de aceste căi juridice, de a contesta reglementările și de a ne apăra drepturile.

Este foarte clar, pentru toți cei care văd din Est situația, că a fost vorba de un Pachet de protecție al transportului rutier pe piața vest-europeană, prin protejarea

transportatorilor vest-europeni în dauna celor est-europeni. Ce este de menționat aici, în toate demersurile noastre de contestare vom uza de faptul că nu a existat un studiu de impact privind poluarea. În momentul în care din cele 60.000 de camioane care lucrează, cel puțin pentru România, în vestul Europei, un număr de 2.000 de camioane vor fi zilnic pe drum, pe un sens sau altul. Ceea ce generează sute de mii de tone de dioxid de carbon. Pe de altă parte, ceea ce ne afectază pe noi ca angajatori, ca proprietari de flote, sunt costurile mari pe care le vor genera aceste curse, de cele mai multe ori în gol. Vom fi nevoiți, chiar dacă nu avem comenzi, să ne întoarcem acasă sau să luăm comenzi la tarife derizorii, așa încât să asigurăm întoarcerea acasă a camionului. În mod cert, până la intrarea în vigoare, ne vom lupta și sperăm să mișcăm lucrurile astfel încât să ne apărăm interesele.

Președintele României a anunțat că, dacă numărul de infecții cu Covid-19 crește foarte mult, va decreta din nou starea de urgență. Rezistă transporturile rutiere românești la un astfel de nou șoc?

Este adevărat că situația devine extrem de îngrijorătoare. Este a doua în decurs de numai câteva luni. Am trecut prin aceeași situație în primăvară și atunci am reușit, cu mari eforturi, să echilibrăm transportul rutier de marfă. În schimb, transportul de călători a fost blocat sută la sută, cu mari daune pentru cei care activează în acest domeniu. Cu experiența din primăvară, credem că vom reuși să menținem pe o linie de plutire transportul de marfă, mai ales generat de faptul că nu credem că toate statele, sau măcar o parte din ele, vor mai fi în situația de a bloca activitățile economice. Măsurile ce se vor lua vor fi, într-adevăr, extrem de restrictive, astfel încât să protejăm toți lucrătorii. Cu toate măsurile luate, sunt convins că vom funcționa în continuare. Evident, nu la capacitate de 100%, dar undeva la 75-80% putem funcționa. Este adevărat că și volumul de mărfuri transportate va scădea, pentru că el merge după consum. Vom avea mai puține comenzi, dar atâtea câte vor fi, le vom face față și vom menține pe linia de plutire transportul rutier până ce vom ieși din această situație critică.



**ÎN CURÂND ÎN ROMÂNIA,
NOUL MODEL MAN TGX!**

MHS Truck & Bus

www.man.ro





PROIECT: SALARIUL MINIM PENTRU ȘOFERII PROFESIONIȘTI - 3.000 DE LEI. SCUTIRI LA PLATA IMPOZITULUI PE VENIT TIMP DE 8 ANI

Senatul a adoptat, în calitate de primă Cameră sesizată, o propunere legislativă prin care se acordă unele facilități fiscale conducătorilor auto care își desfășoară activitatea în domeniile transport de călători și transport de marfă, printre care scutirea de impozitul pe venit și reducerea cu 3,75% a contribuției de asigurări sociale.

E nevoie de un vot final favorabil la Camera Deputaților și, apoi, legea trebuie promulgată de președintele Klaus Iohannis. Cel mai probabil, legea nu va intra în vigoare mai devreme de finalul anului. Au fost, însă, și inițiative legislative „uite” de parlamentari. Această inițiativă trebuie luată cu rezerve deoarece apare în plină campanie electorală, când se fac promisiuni ce, ulterior, nu se mai materializează.

Revista TIR Magazin a consultat atât documentul cât și motivele care au stat la baza acestei inițiative.

Este vorba de propunerea pentru Legea 462/2020, care se numește: „Propunere legislativă pentru modificarea și completarea unor acte normative privind acordarea de facilități conducătorilor auto care își desfășoară activitatea în domeniile transport de călători și transport de marfă.

Ea a fost inițiată de mai mulți senatori PSD.

CE SPUNE PROIECTUL DE LEGE

Care este salariul minim pentru un șofer

Artin (I) Prin derogare de la prevederile art. 164 alin. (1) din Legea nr. 53/2003 - Codul muncii, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în perioada cuprinsă între data intrării în vigoare a acestei legi și data de 31 decembrie 2028, inclusiv, pentru angajații în funcția de conducător auto, salariul de bază minim brut pe țară garantat în plată se stabilește în bani, fără a include sporuri și alte adaosuri, la suma de 3.000 lei lunar, pentru un program normal de lucru în medie de 167,333 ore pe lună, reprezentând 17,928 lei/oră.

Cine beneficiază de scutiri

Sunt scutiți de la plata impozitului pe venit următorii contribuabili:

■ persoanele fizice, pentru veniturile realizate din salarii și asimilate salariilor

prevăzute la art. 76 alin. (I)-(3), în perioada cuprinsă între data intrării în vigoare a prezentei legi și data de 31 decembrie 2028 inclusiv, pentru care sunt îndeplinite următoarele condiții:

a) angajatorii desfășoară activități în domeniile transport de călători sau transport de marfă care cuprind:

(i) activitatea de transport persoane definită de următoarele coduri CAEN:

- 4931 Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători;
- 4939 Alte transporturi terestre de călători n.c.a.;

(ii) activitatea de transport marfă, definită de următorul cod CAEN:

- 4941 Transporturi rutiere de mărfuri.

Reducere de 3,75% la asigurările sociale

Articolul 318 din Codul Fiscal se modifică adăugându-se:

Cotele de contribuții de asigurări sociale sunt următoarele:

„ - Prevederi speciale pentru domeniile transport de călători și transport de marfă

(1) În perioada cuprinsă între data



intrării în vigoare a prezentei legi și data de 31 decembrie 2028 inclusiv, pentru persoanele fizice care realizează venituri din salarii asimilate salariilor realizate în baza contractelor individuale de muncă încheiate cu angajatori care desfășoară activități în domeniile transport de călători sau transport de marfă, cota contribuției de asigurări sociale se reduce cu 3,75 puncte procentuale.

(2) Persoanele prevăzute la alin. (1) care datorează contribuția la fondul de pensii administrat privat reglementat de Legea nr. 411/2004 privind fondurile de pensii administrate privat, sunt scutite de la plata acestei contribuții.

Contribuția ajunge la zero

Articolul 154 din Codul Fiscal se modifică astfel:

„Categorii de persoane fizice exceptate de la plata contribuției de asigurări sociale de sănătate.

Următoarele categorii de persoane fizice sunt exceptate de la plata contribuției de asigurări sociale de sănătate:

r) persoanele fizice pentru veniturile din salarii și asimilate salariilor în baza contractelor individuale de muncă încheiate cu angajatori care desfășoară activități în domeniile transport de persoane sau transport de marfă și care se încadrează în perioada cuprinsă între data intrării în vigoare a acestei legi și dată de 31 decembrie 2028 inclusiv.”

Care este venitul minimal și maximal

„Veniturile brute lunare din salarii și asimilate salariilor, realizate de persoanele fizice pentru care se aplică scutirea, sunt cuprinse între 3.000 și 30.000 lei lunar inclusiv și sunt realizate în baza contractului individual de muncă”, potrivit formei inițiale a legii.

Ai lucrat, ești asigurat

Persoanele fizice care își desfășoară activitatea în baza contractelor individuale de muncă încheiate cu angajatori care desfășoară activități în domeniile transport de călători sau transport de marfă sunt asigurate, în perioada cuprinsă între dată intrării în vigoare a prezentei legi și dată de 31 decembrie 2028 inclusiv, în sistemul asigurărilor sociale de sănătate fără plata contribuției.

Perioadele lucrate în domeniile transport de călători sau transport de marfă de către persoanele de mai sus constituie stagiul de cotizare pentru stabilirea dreptului la indemnizație de șomaj și indemnizație pentru incapacitate temporară de muncă acordate în conformitate cu legislația în vigoare.

Expunerea de motive face o analiză a sectorului de transport rutier marfă

„În anul 2018, Agenția Națională pentru ocuparea Forței de Muncă din Germania avertiza că numărul șoferilor

profesioniști a scăzut în doar 4 ani cu peste 8 procente, iar ponderea șoferilor profesioniști care depășiseră vârsta de 55 de ani crescuse, de la 23% la 28%.

În același timp, Polonia înregistra un deficit imens de șoferi profesioniști de aproximativ 100.000, Franța de 15.000, aceeași situație problematică a deficitului de șoferi profesioniști regăsindu-se și în Spania, Marea Britanie sau Austria.

De altfel, arată studiile, pentru următorii ani, majoritatea șoferilor profesioniști se vor afla la vârsta pensionarii, în Spania, spre exemplu, 72% dintre aceștia fiind persoane cu vârste de peste 50 de ani, în timp ce, în Marea Britanie, vârsta medie a unui șofer profesionist este de 55 de ani, deficitul de personal din industria transporturilor din Marea Britanie crescând cu 50 de șoferi pe zi. Am făcut aceste trimiteri pentru că șoferii profesioniști din România se formează în țara noastră, în întreprinderile de la noi și migrează spre țările din vestul UE, pentru salarii mai mari. Totodată, aceeași mare

Polonia

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



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

Preferatii transporturilor agabaritice.



problemă, a deficitului de conducători auto profesioniști, este semnalată și în țară noastră, aceasta nefiind una nouă și pe care am semnalat-o încă de la începutul legislaturii actuale.

Conducătorii auto pleacă din țară din cauza salariilor mici iar întreprinderile nu au capacitatea financiară de a mari salariile, cu taxele aferente”, scriu inițiatorii.

„Pericolul” șoferilor străini

„Potrivit specialiștilor și reprezentanților industriei transporturilor din România, în prezent, ne lipsesc circa 45.000 de șoferi profesioniști și un număr considerabil de vatmani (în localitățile în care transportul local se efectuează cu autobuze și tramvaie) existând cazuri în care, din cauza lipsei de forță de muncă calificată, operatorii de transport, fie cei cu capital privat, fie cei cu capital public (mai ales în transportul local) nu pot opera cu întregul parc de autovehicule (autocare, autobuze, camioane, TIR-uri etc.), fiind nevoiți să țină în garaje între 10 și 15% dintre acestea.

De aici decurg consecințele privind diminuarea activității economice, potențial și a taxelor/impozitelor plătite la buget. Această tendință se va accentua în contextul crizei COVID19 care va antrena o criză economică ce se va manifesta dincolo de acest an. În aceste condiții, având în vedere prezenta legislație românească, precum și legislația europeană, suntem nevoiți

să apelăm la forță de muncă din afară Europei, din țări precum Nepal, India, Filipine, așa cum, spre exemplu, Polonia a angajat aproximativ 60.000 de șoferi din Ucraina.

În plus, la momentul actual, statele din cadrul Uniunii Europene caută pentru remedierea urgentă a acestei crize prin diverse măsuri și facilități pentru a atrage forță de muncă în sectorul transporturilor și cred că este mai mult decât urgent ca și noi să ne gândim la aplicarea unui set de măsuri care să soluționeze această criză cât mai repede cu putință.

Spre exemplu, în Germania, Executivul plătește o formă de alocații pentru copiii șoferilor, iar Ungaria a reușit să stabilizeze și să amelioreze criza personalului calificat din domeniul transporturilor prin reconversia profesională a șomerilor sau a persoanelor care au meserii mai puțin căutate pe piața muncii”, arată documentul.

Factorul COVID

„În plus, atunci când facem referire la acest sector al forței de muncă, este necesar să luăm în calcul faptul că reprezintă una dintre cele mai solicitante profesii, care prezintă numeroase neajunsuri prin stilul de viață al șoferului profesionist.

Un fapt care contribuie și accentuează criza forței de muncă. Revenind la cazul particular al țării noastre, trebuie să

conștientizăm de urgență criza acută de șoferi profesioniști și vatmani care are un impact negativ asupra competitivității și productivității acestui sector esențial al economiei și să identificăm acele măsuri și facilități imediate și la îndemână pe care le putem aplica cu titlu imediat.

Cu atât mai mult în condițiile crizei economice care deja s-a instalat. De asemenea, trebuie recunoscut faptul că sectorul transporturilor nu a cerut și nici nu a beneficiat niciodată de facilități. În ciuda acestui fapt, el s-a dezvoltat continuu, însă această situație nu va mai putea dura prea mult, având în vedere situația cât se poate de reală și măsurabilă a crizei forței de muncă. Iar de la criza forței de muncă se ajunge inevitabil și rapid la criza întregului sector, care va genera pierderi economice și financiare majore pentru întregul stat. Acest sector trebuie văzut ca un sector strategic național și tratat ca atare. O primă măsură de facilitare și de suport care trebuie și poate fi acordată este modificarea legislativă care propune ca, asemenea persoanelor care lucrează în industria IT, și șoferii profesioniști din România să beneficieze de subvenționarea impozitului pe venit”, încheie inițiatorii.



ȘOFERII PROFESIONIȘTI, EXCEPTAȚI DE LA NOILE MĂSURI DE CARANTINĂ

Conducătorii autovehiculelor de transport marfă cu capacitatea maximă autorizată mai mare de 2,4 tone sunt exceptați de la măsura carantinei, conform Hotărârii nr. 48 din 08.10.2020.

Conform HOTĂRÂRII nr. 48 din 08.10.2020 privind stabilirea excepțiilor de la măsura carantinei ce se aplică persoanelor care sosesc în România din țările/zonelor de risc epidemiologic precum și pentru suspendarea zborurilor către acestea,

"- sunt exceptate de la măsura carantinei următoarele categorii de persoane care nu prezintă simptome asociate COVID-19, cu respectarea prevederilor legale în vigoare privind utilizarea materialelor individuale de protecție împotriva COVID-19:

b) conducătorii autovehiculelor de transport marfă cu capacitatea

b) conducătorii autovehiculelor de transport marfă cu capacitatea maximă autorizată mai mare de 2,4 tone;

c) conducătorii autovehiculelor pentru transport persoane care au mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului;

d) conducătorii auto prevăzuți la lit. b) și lit. c) care se deplasează în interesul desfășurării profesiei din statul de rezidență al acestora într-un alt stat membru al Uniunii Europene sau dintr-un alt stat al Uniunii Europene în statul de rezidență, indiferent dacă deplasarea se face prin mijloace individuale sau în cont propriu;

e) membri ai Parlamentului European, parlamentari și personal aparținând

maximă autorizată mai mare de 2,4 tone;

c) conducătorii autovehiculelor pentru transport persoane care au mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului;

d) conducătorii auto prevăzuți la lit. b) și lit. c) care se deplasează în interesul desfășurării profesiei

din statul de rezidență al acestora într-un alt stat membru al Uniunii Europene sau dintr-un alt stat al Uniunii Europene în statul de rezidență, indiferent dacă deplasarea se face prin mijloace individuale sau în cont propriu;"

tap1sa

**ASIGURĂM TRANSPORTUL
FIECĂRUI GRAM DE MARFĂ ÎN
SIGURANȚĂ**

str. Târgoviștei nr. 9, Ploiești / office@tap1sa.ro / +4 0752 400 100





IVECO - VIZIUNEA CU PRIVIRE LA GAZUL NATURAL CA ȘI COMBUSTIBIL ALTERNATIV ÎN TRANSPORT

Thomas Hilse, președintele IVECO brand, a vorbit la cel de-al 8-lea Congres Gasnam și a evidențiat că „drumul companiei IVECO spre neutralitatea carbonului începe cu gazul natural, continuă cu LNG (Gaz Natural Lichefiat), podul către hidrogen, iar Bio-LNG este propulsorul până la destinația finală: o gamă completă de soluții pentru mobilitate ecologică.”

IVECO a participat la „Green Gas Mobility Summit”, ediția a 8-a a Congresului Gasnam, evenimentul anual la care se întâlnesc profesioniști din sector și jurnaliști, pentru a discuta despre situația gazelor naturale și regenerabile în Spania și în Europa. Gasnam este asociația care promovează utilizarea gazelor naturale și regenerabile -biometanul și hidrogenul- ca și combustibil pentru transportul rutier și maritim în Spania și Portugalia. În prezent are 135 de membri din numeroase sectoare: energie, industria automotive, inginerie, furnizori, transporturi și instituții. Cei peste 20 de expozanți care au participat la evenimentul virtual desfășurat pe 21, 22 și 23 septembrie au avut ocazia să analizeze avantajele și

performanțele pe care le oferă acest combustibil alternativ.

Iveco este un pionier și lider în tehnologia gazelor naturale, deținând o gamă completă de vehicule alimentate cu acest combustibil durabil și peste 35.000 de unități vândute. Fiind unul dintre participanții cheie la eveniment, IVECO și-a expus viziunea privind un viitor sustenabil pentru transportul rutier.

Thomas Hilse, președintele IVECO Brand, a fost unul dintre principalii vorbitori la eveniment. El a vorbit despre „Asistența clienților și alegerea căii către zero emisii pe piața camioanelor”. Hilse a explicat că: „Obiectivul final al transportului cu emisii zero va fi atins cu ajutorul a diferite tehnologii, în funcție de misiunile și aplicațiile clientului. Nu

există o soluție unică. Calea IVECO către neutralitatea carbonului începe cu gazul natural, continuă cu LNG, podul către hidrogen, iar Bio-LNG este propulsorul până la destinația finală: o gamă completă de soluții pentru mobilitate ecologică.”

Ángel Rodríguez Lagunilla, Global Manufacturing Director pentru vehicule comerciale și speciale în cadrul IVECO, a subliniat că „sustenabilitatea este un pilon fundamental pentru IVECO, după cum am demonstrat prin angajamentul nostru față de tehnologia alimentării cu gaz natural și prin gama noastră completă de vehicule alimentate cu gaz natural. Mai mult, toate acestea se realizează prin procese durabile, care sunt factori cheie pentru reactivarea industriei.”



În prima zi a acestui Congres, care a devenit un punct de referință consacrat pentru tehnologiile alternative pentru transportul rutier și maritim, Pablo Cebrián, Vicepreședinte Product Development și Engineering în cadrul IVECO, a participat la o masă rotundă unde s-a dezbătut „Mobilitatea cu hidrogen: un Viitor care este din ce în ce mai prezent”. El a subliniat că „toate tehnologiile existente și cele în curs de dezvoltare sunt necesare pentru a atinge obiectivul de reducere stabilit pentru 2030 și, bineînțeles, pentru a se poate face transport 100% fără CO2 până în 2050. „Hidrogenul este cea mai bună alternativă viitoare pentru transportul pe distanțe lungi; în următorii cinci ani vom vedea o intensificare enormă în

toate tehnologiile care vor înlesni utilizarea hidrogenului: generarea, distribuția, depozitarea la presiune înaltă în camioane și, mai ales, celulele de combustibil”.

IVECO: promovare activă a utilizării gazelor naturale în transportul rutier IVECO, un pionier în utilizarea și dezvoltarea alimentării cu gaz natural în transportul rutier, susține utilizarea acestui tip de combustibil durabil ca singura alternativă actuală, reală și disponibilă pentru transportul pe distanțe lungi și de călători, datorită echilibrului său energetic, performanței și reducerii emisiilor. Stocurile de gaz natural, precum și disponibilitatea, siguranța și costurile reduse fac din acest combustibil o soluție sigură care vine în întâmpinarea nevoilor

transportatorilor, indiferent de misiunea lor.

Cu peste 35.000 de unități vândute în întreaga lume, IVECO este lider de piață în domeniul tehnologiei vehiculelor comerciale alimentate cu gaz natural, la nivel global. Iveco este în prezent singurul producător care oferă o gamă completă de modele de gaze naturale, cu trei familii de motoare care variază de la 136 la 460 CP și produse variind de la 3,5 la 40 de tone - vehicule de pasageri, precum și vehicule comerciale ușoare și grele pentru transportul pe distanțe lungi. Oferta sa include camionul IVECO S-WAY NP 460, singurul vehicul de pe piață cu o autonomie de până la 1.600 km și putere a motorului de 460 CP.



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



STRATEGIA PENTRU TRANSPORTURI ADOPTATĂ DE G7 CA RĂSPUNS LA PANDEMIA DE COVID-19

Textul următoarei declarații a fost elaborat de guvernul Statelor Unite ale Americii, în calitate de președinte al G7, în încheierea discuțiilor cu partenerii din G7 privind restabilirea încrederii în transporturi și călătorii.

Recunoscând provocările continue reprezentate de pandemia COVID-19 și acționând ca răspuns la Declarația liderilor G7, publicată pe 16 martie 2020, experții din statele membre ale G7 au lansat o inițiativă pentru a revigora sistemul global de transport interconectat. G7 a stabilit obiectivele cheie pentru abordarea tuturor modurilor de transport - aerian, terestru și maritim. Ei au accentuat importanța de a lucra împreună, într-un mod transparent, de a comunica eforturile colective și de a ajuta la restabilirea încrederii în călătorii și turism. Ei au subliniat necesitatea unei coordonări între guverne, industrii și organizații internaționale pentru:

- a se asigura că rutele globale de transport și lanțurile de aprovizionare rămân deschise, sigure și în siguranță;
- restabilirea încrederii consumatorilor și a pasagerilor;
- importanța lucrătorilor din infrastructura de transport și a infrastructurii critice, a angajaților din acest domeniu ;
- integrarea măsurilor de sănătate publică în transporturi și călătorii;
- recunoașterea importanței transportului în facilitarea eforturilor de repatriere.

Pentru a sprijini coordonarea globală, G7 va împărtăși acest document cu membri G20, alți parteneri internaționali cheie și

organizații internaționale relevante, inclusiv Organizația Aviației Civile Internaționale și Organizația Maritimă Internațională.

G7 a aprobat următoarele principii la nivel înalt pentru: Siguranța, securitatea și sănătatea în transporturi

1. să se asigure un angajament ferm pentru siguranța, securitatea și sănătatea publică;
2. restabilirea încrederii pasagerilor și a operatorilor de transport în siguranța călătoriilor prin măsuri de sănătate publică compatibile la nivel global, care încorporează cele mai recente înțelegeri științifice și epidemiologice ale COVID-19;
3. recunoașterea faptului că situația din sistemul de sănătate este în continuă schimbare, astfel încât măsurile de atenuare ar trebui să se bazeze pe criterii de sănătate și riscuri pentru a permite monitorizarea continuă și pentru ajustarea măsurilor, după caz;
4. să transmită publicului mesaje clare și transparente cu privire la natura și scopul acțiunilor întreprinse în efortul de a reduce confuzia și de a restabili încrederea;

Creșterea economică și însănătoșirea sistemelor de transport interconectate

5. subliniază importanța măsurilor compatibile care se impun în transporturi ca răspuns la

provocarea COVID-19, pentru a evita o abordare neunitară a măsurilor de securitate și de sănătate și pentru a reduce la minimum barierele de acces pe piețe și a ușura sarcinile operatorilor de transport;

6. menținerea conectivității și a lanțurilor de aprovizionare globale, pentru a facilita circulația mărfurilor esențiale, a produselor medicale, a echipamentelor și a bunurilor agricole;

7. îmbunătățirea sistemelor globale ca răspuns la pandemia COVID-19 pentru toate modurile de transport de pasageri și mărfuri;

8. promovarea de soluții digitale inovatoare pentru o mai bună interconectare a sistemelor de transport;

9. recunoașterea transportului ca motor al redresării economice și rolul deosebit al aviației, în revitalizarea creșterii economice globale, a călătoriilor și a turismului;

Coordonare internațională și transparență

10. să se asigure că măsuri restrictive privind sănătatea publică, călătoria și transportul rezultate din COVID-19 sunt:

- transparente, proporționale, temporale și nediscriminatorii;
- bazate pe riscuri, continuu revizuite, monitorizate și adaptate, după caz;
- compatibile cu cele mai bune

practici internaționale;

- în concordanță cu obligațiile stipulate în acordurile internaționale;
- 11. împărtășește cele mai bune practici și descoperiri tehnologice, cum ar fi protocoalele de prevenire, igienizare și curățare;
- 12. promovează coordonarea globală a guvernelor și între guverne, organizații internaționale din sectorul privat, alte părți implicate;
- 13. încurajează schimbul de informații cu privire la eforturile de repatriere, astfel încât cetățenii să poată călători în țările lor de origine;
- 14. recunoșterea faptului că aceste principii nu alterează dreptul suveran al unui stat de a lua măsuri pentru a-și proteja siguranța și securitatea, în conformitate cu obligațiile internaționale;

Protecția echipajelor aeriene

- 15. Promovarea unei abordări internaționale strâns coordonate în ceea ce privește protecția echipajelor aeriene, în concordanță cu standardele de sănătate publică recunoscute, inclusiv testarea, îndeplinirea cerințelor de carantină, deplasarea către și de pe locul de muncă;
- 16. echipajele aeriene trebuie să respecte exigențele de sănătate pentru a evita infectarea pasagerilor;

- 17. să faciliteze sau să accelereze măsurile de screening pentru echipaje și să se asigure că metodele de depistare a infecțiilor sunt cât mai neinvazive;
- 18. menține un contact și o coordonare strânsă cu industria aviației pentru a obține informații actualizate cu privire la problemele actuale care afectează echipajele aeriene în timpul pandemiei COVID-19;

Protecția și abordarea în industria navigației

- 19. încurajează discuțiile între țări ca răspuns la focarele COVID-19 pe mare;
- 20. să promoveze o abordare internațională în ceea ce privește protejarea echipajelor maritime pentru a atenua munca navigatorilor, prin testare, carantinare, asigurarea călătoriei de la și spre locul lor de lucru;
- 21. respectarea solicitărilor de a trece o frontieră în scopul efectuării lucrărilor de construcție, reparație, reamenajare, întreținere sau inspecție/ certificării navelor;
- 22. să promoveze un loc de muncă sigur pentru navigatori și accesul acestora la îngrijiri medicale prompte și adecvate atât la bord cât și la mal.

Ce este G7

Grupul G7 (inițial G8) a fost înființat în 1975 ca forum informal reunind liderii principalelor națiuni industrializate din lume. De-a lungul anilor, summiturile anuale ale G7 au devenit o platformă pentru stabilirea direcției discursurilor multilaterale și a răspunsurilor politice la provocările globale. G7 completează rolul G20, grup considerat în general ca fiind cadrul pentru coordonarea economică globală.

Summitul reunește lideri din următoarele țări:

- Canada
- Franța
- Germania
- Italia
- Japonia
- Regatul Unit
- Statele Unite.

G7 poate stabili agenda globală, deoarece deciziile luate de aceste mari puteri economice au un impact real. Atunci când liderii G7 convin asupra direcției de urmat pe o anumită problemă de politică, decizia se propagă în multe alte organizații și instituții internaționale. Astfel, deși deciziile adoptate în cadrul G7 nu sunt obligatorii din punct de vedere juridic, ele exercită o influență politică puternică.

Ford Trucks, lider în segmentul vehiculelor pentru construcții.*

Mândri că ne-ați ales să vă fim parteneri.
Pregătiți să contribuim la succesul și competitivitatea afacerii tale.

Gamă completă de vehicule pentru construcții: Autobasculante 4142D
Mixere Beton 4142M | Pompe Beton 4142P | Autotractoare 3542D și 1842LR

Pentru mai multe detalii
www.ford-trucks.ro

Ford Trucks
Sharing the load



* Conform Rapoartelor de Înmatriculări comunicate de Poliția Română - DRPCIV / 2018-2019

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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



TRUCKS

Sharing the load



VOLVO TRUCKS VEDE UN INTERES CRESCUT PENTRU GAZ, DREPT COMBUSTIBIL ALTERNATIV LA DIESEL PENTRU OPERAȚIUNILE DE TRANSPORT DE MARE TONAJ DIN EUROPA

Transportatorii și beneficiarii serviciilor de transport sunt interesați din ce în ce mai mult de reducerea emisiilor de CO₂ și a costurilor, prin utilizarea gazului lichefiat refrigerat ca alternativă de combustibil. Din acest motiv, noile autocamioane Volvo FH și Volvo FM vor avea motoare care funcționează pe bază de gaz natural lichefiat și de biogaz și care oferă aceleași performanțe ridicate ca motoarele diesel.

Utilizarea biogazului face posibilă realizarea unui transport neutru din punct de vedere al emisiilor de carbon și permite reducerea corespunzătoare a acestora cu până la 100%.

Un Volvo FH LNG care funcționează cu biogaz permite realizarea unui transport neutru din punctul de vedere al emisiilor de carbon și reducerea emisiilor de CO₂ cu până la 100%.

Acordul de mediu al UE (Green Deal) indică clar direcția pe care trebuie să o urmeze industria transporturilor pentru un viitor mai curat, ceea ce înseamnă că trebuie să existe o dată limită pentru utilizarea combustibililor fosili. Prin urmare, transportatorii și beneficiarii serviciilor de transport caută din ce în ce mai multe alternative la diesel. „În prezent, autocamioanele pe bază de LNG reprezintă cea mai

viabilă alternativă comercială la combustibilul diesel obișnuit pentru operațiuni de transport de mare tonaj și de cursă lungă. Acest tip de combustibil este disponibil în cantități suficient de mari și la un preț competitiv. Folosirea mai multor autocamioane pe bază de gaz creează condiții favorabile pentru a face trecerea, în timp, la un consum mai mare de biogaz lichefiat”, spune Lars Mårtensson, Director pentru Mediu și Inovație la Volvo Trucks. Lanțul cinematic Volvo Trucks pentru biogaz lichefiat și gaze naturale are o eficiență energetică comparabilă cu cea a variantelor diesel echivalente, dar generează emisii de CO₂ semnificativ mai reduse. Utilizarea biogazului lichefiat, cunoscut și sub denumirea de Bio-LNG, reduce emisiile nete cu până la 100 la sută de la rezervor la roată (TTW), în timp ce utilizarea gazelor naturale reduce emisiile cu aproximativ 20 la sută (TTW) în comparație cu combustibilul diesel standard la nivel european.





Reducerea dependenței de combustibil diesel necesită investiții susținute

Obținerea de biogaz fără combustibil fosil necesită un număr mai mare de instalații de producție pentru prelucrarea anaerobă a deșeurilor, cu posibilitatea răcirii gazului în formă lichidă. Diversele studii au luat în calcul că peste 20% din combustibilul diesel din Europa ar putea fi înlocuit cu gaze regenerabile sub formă de bio-LNG până în 2030. Numărul stațiilor de alimentare cu gaz lichefiat este în continuă creștere și constituie deja o alternativă la combustibil diesel pe multe rute. Cu toate acestea, numărul stațiilor de alimentare trebuie să se extindă în continuare într-un ritm corespunzător creșterii numărului de autocamioane pe gaz. „Investind în autocamioane cu LNG, scoatem în evidență faptul că bio-LNG reprezintă o alternativă importantă pentru a reduce dependența de combustibil fosil. Cu toate acestea, pentru a accelera tranziția către transportul neutru din punct de vedere climatic, este necesară realizarea în continuare

de investiții în stațiile de alimentare cu gaz lichefiat și introducerea de măsuri care să faciliteze investițiile masive în soluții de transport de mare tonaj pe bază de biogaz”, subliniază Lars Mårtensson.

Necesitatea unui mix de combustibili continuă

Deoarece niciun distribuitor individual de energie nu este capabil să facă față tuturor provocărilor legate de schimbările climatice, diferitele tipuri de combustibili și de lanțuri cinematice vor coexista mai departe în viitorul apropiat. „Adoptarea noilor tehnologii va fi cheia pentru atingerea standardului de neutralitate climatică. Ponderele autocamioanelor cu LNG va crește treptat în Europa. Însă autocamioanele pe gaz nu vor putea face față tuturor provocărilor de transport. Electromobilitatea va juca un rol important la nivel local, dar și regional, iar dezvoltarea bateriilor și a infrastructurii de încărcare vor constitui factori importanți în extinderea acestui concept”, explică Lars Mårtensson. Electromobilitatea, care folosește

celule de combustibil cu hidrogen, are potențialul de a reduce nevoia de baterii în transportul de cursă lungă, pe termen lung.

„Deși s-a înregistrat o evoluție promițătoare în ceea ce privește tehnologia cu celule de combustibil pe bază de hidrogen, mai trebuie încă depășite obstacole practice și financiare înainte de a putea oferi beneficii semnificative pentru climă în domeniul transportului de mare tonaj”, spune Lars Mårtensson. În ciuda tuturor progreselor tehnice la nivel de electromobilitate, îmbunătățirea continuă a eficienței motoarelor cu ardere va continua să joace un rol esențial în reducerea impactului climatic în anii următori. „Se pot face deja multe pentru a reduce impactul climatic folosind motoarele actuale. De exemplu, atât autocamioanele diesel noi, cât și cele mai vechi, de la Volvo, pot funcționa cu HVO, un biocombustibil care generează emisii foarte scăzute de CO2. Provocarea este disponibilitatea biocombustibililor care rămâne, în continuare, limitată”, concluzionează Lars Mårtensson.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





MERCEDES BENZ LANSEAZĂ NOILE MODELE ACTROS F ȘI ACTROS EDITION 2

Fie că este vorba de eficiență, siguranță sau confort, Mercedes-Benz Actros stabilește standarde înalte pentru camioanele grele începând cu anul 1996.

Ultimele modele ale sale, lansate în 2018, au venit cu o multitudine de inovații. Mercedes-Benz aduce pe piață noul Actros F, în ianuarie 2021, în 24 de țări din UE și pe anumite piețe din afara UE. Acesta este un model special conceput pentru funcționalitate pură. Noul Actros F se potrivește perfect clienților care caută pur și simplu un camion funcțional. Acești clienți nu au neapărat nevoie de toate inovațiile prezente în cea mai recentă generație Actros (cea lansată în 2018, n.red). Actros F este un camion cu un raport preț-performanță atractiv și ADN-ul autentic Mercedes-Benz Trucks. Cu alte cuvinte: un vehicul care întruchipează valorile definitorii Mercedes-Benz, cum ar fi calitate superioară, fiabilitate, eficiență, funcționalitate, siguranță și valoare de exploatare ridicată.

Combinatia perfectă între confort și funcționalitate

Disponibil în 17 versiuni de asamblare și numai cu volan pe stânga, Actros F este ideal pentru transportul regional pe distanțe lungi. În acest scop, s-a pus un accent deosebit pe confortul ridicat al șoferilor, pe lângă funcționalitatea maximă pentru operatorii de flote.

Cabina nou proiectată în variantele StreamSpace sau BigSpace, cu lățimea de 2,5 metri și trei trepte, îi permite șoferului intrarea și ieșirea ușoară. Noul Actros F vine, în echiparea standard, cu Classic Cockpit (cabina clasică) dar și cu oglinzi laterale convenționale din sticlă. Modelul dispune de sistem de navigație, controlul climatizării, ecran multimedia, ușor de utilizat, volan multifuncțional, toate din actuala generație Actros. Noul Predictive Powertrain Control poate fi comandat opțional. În ceea ce privește sistemele de siguranță, în dotarea standard va fi cea de-a cincea generație Active Brake Assist și Lane Keeping Assist. Opțional, noul Actros F poate fi echipat și cu Sideguard Assist.

Cu Mercedes-Benz Uptime și Mercedes-Benz CompleteMile, conectivitatea și serviciile merg mână în mână

Actros F vine echipat cu Fleetboard, soluția standard de conectivitate, ce asigură un nivel ridicat de eficiență. Având date în timp real, transportatorii sunt întotdeauna la curent cu privire la vehiculele lor și își pot conduce

flotele mai economic având informații inteligente.

În cursele de zi cu zi, este important ca operatorii flotei să identifice și să rezolve eventualele probleme în timp util. Prin urmare, când vine vorba de conectivitate, Actros F oferă, de asemenea, asistență pentru clienți prin Mercedes-Benz Uptime. Telediagnosticul complet automatizat monitorizează continuu starea mai multor sisteme din camion în timp real. Pentru întreținere și service, Mercedes-Benz oferă imediat asistență individuală. Pachetele de servicii configurabile individual, precum și soluțiile de leasing, finanțare și asigurare adaptate clienților completează spectrul de servicii pentru Actros F. Mercedes-Benz Trucks s-a bazat întotdeauna pe soluții inovatoare. Contractul de service Mercedes-Benz CompleteMile, disponibil începând din martie 2021 pentru toate modelele Actros, Arocs și Atego de pe piețele europene, exemplifică acest lucru. La fel ca Mercedes-Benz Complete, contractul de service flexibil acoperă intrarea în service și consumabilele. Conceptul său aduce o noutate: rata lunară depinde de kilometrii efectivi parcurși. Este foarte bun pentru cei care

utilizează camioanele sezonier, cum ar fi în construcții sau în agricultură.

Mercedes lansează Actros Edition 2 cu efectul "wow"

Echiparea de serie a Actros Edition 2 conține următoarele șase pachete:

- Safety Package cu sisteme active de asistență a șoferului;
- Comfort Package cu iluminare ambientală LED, oglindă de bărbierit, frigider și multe alte facilități pentru o viață confortabilă;
- Driving Package cu volan din piele, parasolar electric și multe altele;
- Sight Package cu faruri bi-xenon, senzor de ploaie și lămpi spate cu LED-uri;
- Media Package cu sistem de sunet, suport pentru notebook, priză suplimentară;
- Extra Line cu lumini de poziție LED în MirrorCam, indicatoare LED și lumină de întâmpinare.

În timp ce, cu noul Actros F, Mercedes-Benz Trucks se concentrează în special asupra clienților care doresc de la camionul lor, în principal, cea mai mare funcționalitate posibilă, Actros Edition 2, care poate fi comandat din ianuarie 2021, se adresează unui grup țintă diferit: șoferi profesioniști iubitori de inovație și transportatori interesați de conducerea automată, care pun mare preț pe confortul ridicat. Șoferii Actros Edition 2 vor dezvolta o puternică legătură emoțională cu vehiculul lor. Cele 40 de opțiuni suplimentare pentru interior și exterior, precum și elementele de design, conferă Actros Edition 2, limitată la 400 de vehicule, un caracter inconfundabil. Rezultatul: un Actros premium cu efect „wow” și caracteristici care îl deosebesc foarte mult de modelele de serie ale gamei.

Conduceți, lucrați și locuiți într-un mediu luxos

O gamă întreagă de caracteristici ale echipamentelor evidențiază luxul Actros Ediția 2. Interiorul elegant are un tablou de bord superb și mânerurile ușilor acoperite cu piele nappa, mai multe părți interioare au aspect de fibră de carbon, precum și o trapă pe acoperiș cu iluminare ambientală. Patul are o lățime de 900 milimetri. O perdea de jur împrejur -bej migdalat în interior, negru în exterior- asigură intimitatea. Exteriorul camionului include, printre altele, gravuri pe peretele lateral cu sigla Mercedes și inscripția "Edition 2"



În parasolarul lăcuit, emblema Actros în față, inscripția Actros în partea superioară a peretelui din spate al cabinei, patru spoturi LED suplimentare în parasolar, precum și trei lumini de lucru LED în spatele cabinei. Din lateral, treptele de intrare din oțel inoxidabil sunt deosebit de vizibile.

Actros Ediția 2 este oferită cu cabine GigaSpace și BigSpace. Vopseaua cabinei poate fi aleasă în funcție de preferințele clientului, în timp ce partea din față a vehiculului este întotdeauna vopsită în culoarea gri metalic, pentru o recunoaștere facilă.

Ediția 2 este echipată cu asistentul de frânare de urgență Active Brake Assist din a cincea generație (ABA 5), Active Drive Assist (ADA) pentru conducere parțial automatizată, MirrorCam, precum și asistența laterală pentru detectarea pietonilor și a bicicliștilor. Împreună cu

aceste sisteme de asistență, Predictive Powertrain Control este impresionant.

Sistemul economisește mult combustibil Truck Data Center este elementul central al Fleetboard și al altor soluții de conectivitate pentru vehicule. Dispozitivul primește datele de la senzori, camere și dispozitive de direcție din camion și le analizează pentru o serie de aplicații. Truck Data Center nu numai că stă la baza numeroaselor servicii Fleetboard, ci și la Mercedes-Benz Uptime, serviciul care te ajută să sporești gradul de disponibilitate al vehiculului.

Pentru a limita numărul defecțiunilor, reviziile necesare sunt recunoscute din vreme, în timp ce clientul primește asistență pentru organizarea unei vizite la service.





INOVÂND INDUSTRIA CONSTRUCȚIILOR CU NOUL MERCEDES-BENZ AROCS

Noul Mercedes-Benz Arocs are toate calitățile necesare pentru a fi partenerul perfect pentru transportul în construcții: motoare puternice, configurații variate și un șasiu robust.

Arocs le permite clienților să își proiecteze propriile soluții de transport care să răspundă cerințelor fiecăruia. Oferind cea mai recentă generație de tehnologii, cum ar fi Predictive Powertrain Control (PPC), Sideguard Assist, Active Brake Assist și inovativele MirrorCam și Multimedia Cockpit, la care se adaugă platforma de conectivitate Truck Data Center (TDC), Arocs stabilește standardul pentru eficiență, digitalizare, siguranță și conectivitate.

Inovator și eficient datorită Predictive Powertrain Control

Mercedes-Benz Arocs beneficiază acum și de controlul avansat de croazieră

și transmisie Predictive Powertrain Control. PPC și-a dovedit fiabilitatea în traficul interurban, iar camioanele Arocs, care rulează frecvent pe drumurile rurale sau în off road urmează să se bucure de progrese majore realizate prin PPC în reducerea consumului de combustibil.

Pe lângă sistemul de poziționare bazat pe GPS, noua generație de PPC folosește hărți rutiere digitale care conțin date legate de topografie, dinamica intersecțiilor și sensurilor giratorii, precum și poziționarea semnelor de circulație. Arocs este capabil să găsească întotdeauna treapta potrivită de viteză și viteza adecvată pentru un consum optim, atunci când camionul

navighează pe drumurile grele sau rurale.

Circulând off road, Arocs este cu până la cinci la sută mai eficient din punct de vedere al consumului de combustibil, în comparație cu modelele care nu sunt echipate cu Predictive Powertrain Control.

PPC este acum disponibil și pentru camioane grele de până la 120 de tone, vehicule cu tracțiune integrală și vehicule cu transmisie hidraulică auxiliară (Hydraulic Auxiliary Drive HA HAD).

În combinație cu MirrorCam, economiile de combustibil sunt și mai bune datorită aerodinamicii optimizate a carcasei cabinei. Aceasta înlocuiește oglinzile convenționale principale, la noul Arocs. Sistemul opțional cuprinde două camere orientate spre spatele vehiculului, ale căror imagini apar pe două panouri de afișare mari de 15 inch. Arocs este primul camion de construcții care include acest sistem.

Siguranță maximă datorită MirrorCam și sistemelor de asistență inovatoare

Aerodinamica optimizată este doar una din caracteristicile MirrorCam. Tehnologia camerei oferă, de asemenea, avantaje în ceea ce privește manipularea și siguranța camionului. Dispozitivul face mai ușoară munca șoferului, atât pe drum, cât și în afara acestuia, la numeroasele puncte de descărcare.

Absența oglinzilor, pe de o parte, a îmbunătățit considerabil vizibilitatea generală. Șoferul are o vizibilitate



excelentă chiar și în diagonală, într-un unghi care, altfel, ar fi fost ascuns de carcasa oglinzii. Nu mai există posibilitatea ca șoferul să își regleze incorect oglinda. MirrorCam oferă o imagine completă.

MirrorCam îi oferă șoferului o serie de funcții auxiliare. Când manevrează sau schimbă banda, afișajul îl ajută pe șofer să estimeze distanța față de vehicule. Din iunie 2021, va exista un alt sistem de asistență pentru siguranță disponibil pentru numeroase variante ale modelului Arocs: Active Sideguard Assist. Noul sistem nu doar avertizează șoferul cu privire la mișcarea bicicliștilor sau pietonilor aflați pe partea copilotului, așa cum este cazul sistemului Sideguard Assist. El poate declanșa

șoferului o imagine de ansamblu clară asupra tuturor condițiilor de conducere și de funcționare a camionului. Aceasta include și informații despre toate sistemele de asistență. Cabina multimedia este disponibilă în două modele și include întotdeauna un sistem de infotainment radio.

Mercedes-Benz Uptime și Fleetboard. Serviciul Uptime verifică starea fluidelor și a pieselor consumabile. Dacă se apropie timpul pentru o reparație sau o lucrare de întreținere acest lucru este imediat raportat la service-ul Mercedes-Benz de către camion. Datele sunt analizate în timp real și transmise rapid. Dacă există riscul de defecțiune, se ia legătura cu clientul care primește o programare în service.

Arocs - diferite configurații

Datorită gamei largi de cabine, motoarelor eficiente - gradate de la o putere de 175 kW (238 CP) la 460 kW (625 CP) -, împreună cu variantele de tracțiune și configurațiile de roți, Arocs poate îndeplini cerințele clienților. Indiferent dacă este vorba de mărfuri, aprovizionare cu materiale de construcție sau transportul celor mai grele mașini de construcții - Arocs este echipat pentru a face față tuturor acestor sarcini.

Sistemul de acționare hidraulică auxiliară (Hydraulic Auxiliary Drive - HAD) a redus considerabil volumul de lucru chiar și în șantierele de construcții și în cariere. Sistemul de acționare auxiliară hidraulică (HAD) funcționează la o viteză de până la 30 km/h și face față chiar și suprafeței alunecoase a pantelor dificile.

„Nimic nu este imposibil” este motto-ul din spatele Arocs. Programul extins Arocs cuprinde configurații de roți de la 4x2 și 4x4 la vehiculele cu trei axe 6x2, 6x4 și 6x6. Vehiculele cu patru axe sunt disponibile ca 8x2 cu axă de remorcare, ca 8x4, 8x4 cu axă de remorcare, 8x6 și 8x8. Gama include suspensii pneumatice, cadre diferite în funcție de utilizare, pe șosea sau off road, cabine pentru lucru de o zi sau pentru distanțe lungi, precum și trei sisteme de tracțiune integrală.

și frânarea automată la o viteză de virare de 20 km/h până când vehiculul se oprește, în cazul în care șoferul nu reacționează la avertismentele sonore. Active Sideguard Assist previne orice coliziune. Mercedes-Benz Trucks este primul producător de camioane din lume care a introdus un astfel de sistem cu funcție de frânare activă, contribuind astfel la reducerea numărului de accidente grave sau chiar decese produse când vehiculele întorc.

Mercedes-Benz Trucks este primul producător cu o cabină multimedia (Multimedia Cockpit) complet integrată

Avertizarea asupra pericolelor și furnizarea altor informații importante într-un mod care să nu a copleșească șoferul a fost un alt aspect important avut în vedere în timpul dezvoltării noului Arocs. Cabina Multimedia joacă un rol important, înlocuind clasicele instrumente. Multimedia Cockpit îi oferă

Opțional Multimedia Cockpit Interactive are un grup de instrumente pe un panou de 12 inch în locul ecranului de 10 inch. În plus, există două opțiuni de afișare („Clasic” și „Avansat”), un sistem de navigație Remote Online, precum și recunoașterea semnelor de circulație.

Truck Data Center facilitează serviciile inteligente și telematică

Mercedes-Benz Arocs este întotdeauna online. Acest lucru le oferă companiilor avantaje considerabile. Modulul Truck Data Center (TDC) se află în centrul acestei rețele online. TDC primește date, de exemplu, de la senzori și camere din camion și le folosește ca bază pentru comunicarea între vehicul și sistemele externe, cum ar fi serviciul





VERSUS S02E05 - PORTRETUL ȘOFERULUI PROFESIONIST ROMÂN

"Ați putea să faceți un portret al șoferului profesionist român, cu bune și cu rele?"- aceasta este întrebarea episodului 05 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

George Niță, director general Holleman, Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics, Cosmin Pândaru, director general TAP 1 SA, și Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp, sunt protagoniștii celor 7 episoade ale noului sezon din show-ul executivilor din transporturile rutiere românești.

Alina Anton-Pop, PR&Marketing Manager revista TIR Magazin:

Ați putea să faceți un portret al șoferului profesionist român, cu bune și cu rele? Aceasta este întrebarea pe care le-am adresat-o mai multor transportatori.

George Niță, director general Holleman: Șoferul profesionist român este la fel ca poporul român, cu bune și rele, cu temperament mai puternic sau mai slab, mai pregătit sau mai puțin pregătit. Nu aș putea generaliza, pentru că am și șoferi foarte buni, cu care fac treabă foarte bună, un nucleu

deosebit de oameni cu experiență, alături de firmă în toate situațiile. Cum am și oameni care vizează doar bani, situații, nu au grijă de mașini, nu își fac îndatorirea de bază, de șofer și cu care putem lucra mai mult sau mai puțin.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics: Șoferii români se pot adapta la condițiile de muncă, mai bune sau mai rele, în funcție de locul unde își desfășoară activitatea. În România, infrastructura fiind deficitară, au condiții grele pentru a-și desfășura activitatea. Au puține parcuri, puține locuri unde se pot odihni în condiții de siguranță și nici nu se întrevăd, în viitorul apropiat, îmbunătățiri ale acestor condiții. Pe extern, este o altă infrastructură, este un mediu mult mai bun pentru a-și desfășura activitatea. De aceea, mulți dintre ei optează pentru transportul intracomunitar.

Cosmin Pândaru, director general TAP 1 SA: Apreciez șoferul profesionist datorită muncii prestate în condiții foarte grele, din pricina drumurilor foarte proaste și a traficului foarte aglomerat din România.

Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp: Meseria de șofer profesionist nu este deloc ușoară, nu o poate face oricine. Șoferii români sunt, de foarte multe ori, catalogați greșit. Li s-au pus, de-a lungul timpului, tot felul de etichete. Eu știu exact ce înseamnă această meserie și știu ce sacrificii presupune. De aceea, șoferii profesioniști merită tot respectul nostru.

VERSUS este un serial produs în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin. În fiecare dintre cele 7 episoade ale show-ului, patru executivi din firme de transport rutier răspund la câte o întrebare lansată de jurnaliștii revistei TIR Magazin. Cele 7 întrebări sunt formulate după o minuțioasă analiză a celor mai importate subiecte de business, care îi frământă în prezent pe transportatorii români.

S02E04 - SOLUȚIA: ADUCEREA DE ȘOFERI EXTRACOMUNITARI?

"Există voci care susțin că aducerea de extracomunitari reprezintă în acest moment singura soluție pentru criza șoferilor profesioniști. Împărtășiți această opinie?"- aceasta este întrebarea episodului 04 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.



NOUL VOLVO FM

Soluția noastră pentru
transport regional



Volvo FM face față oricăror activități: distribuția de produse alimentare pe distanțe medii, transporturi de produse chimice, containere, materiale de construcții etc. Probabil că este cel mai versatil model din gama noastră.

Noul FM este echipat cu o cabină complet nouă, ce aduce îmbunătățiri mediului de lucru al șoferului, cu inovații și tehnologie inteligentă și care oferă un nivel mai ridicat de confort, siguranță și productivitate.

Volumul interior a crescut cu până la 1 mc, oferind confort și mai mult spațiu de lucru. Vizibilitatea este acum și mai bună datorită geamurilor mai mari, liniei coborâte a ușilor și oglinzilor retrovizoare noi, camerei video de pe oglinda din dreapta. Zona șoferului dispune acum de o interfață complet nouă, digitală, pentru informații și comunicare, iar volanul are funcție de înclinare și comenzi încorporate.

Șase dimensiuni de cabină. Două până la cinci punți. Șasiu foarte jos sau foarte înalt. O gamă largă de opțiuni de lanț cinematic.

Adăugați șasiul Volvo Trucks extrem de flexibil pe o listă aproape interminabilă de opțiuni, iar ceea ce obțineți este capacitatea noului Volvo FM de a se adapta nevoilor specifice.

Aflați mai multe pe www.volvotrucks.ro.

TRANSPORT REGIONAL

Volvo Trucks. Driving Progress





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

Există voci care susțin că aducerea de extracomunitari reprezintă în acest moment singura soluție pentru criza șoferilor profesioniști. Împărtășiți această opinie?

George Niță, director general Holleman:

Da, împărtășesc opinia. Cred că și România trebuie să facă, cum fac și alte state mai dezvoltate. Dacă sunt doritori, să vină din alte țări unde sunt salarii mai mici. Ar trebui să îi primim, iar autoritățile să sprijine procesul. Examenul să se poată desfășura în limba engleză pentru ca acei oameni să se poată pregăti și să poată răspundă întrebărilor, să fie instruiți. Sunt exemple foarte bune, cum ar fi Polonia, care a încurajat foarte mult ucrainenii. Ei au acum foarte mulți șoferi din această țară, iar lucrurile se desfășoară în bună regulă. Pot fi și din alte țări, de orice nație, religie, important e să fie oameni care își fac treaba.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Aducerea de șoferi extracomunitari poate fi o soluție pentru a rezolva parțial această problemă. Considerăm că trebuie insistat pe calificarea șoferilor din România, a celor care trăiesc și muncesc în România și mai puțin pe partea de extracomunitari care, sigur, reprezintă o soluție de compromis pentru firmele de transport.

Cosmin Pândaru, director general TAP 1 SA: Este o soluție strict de moment. Ca firmă de transport, am prefera să lucrăm cu șoferi români.

Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp:

Pentru noi, aducerea de șoferi extracomunitari nu este o soluție. Îmi mențin opinia: putem evita criza de șoferi, ținând aproape șoferii români.

S02E03 - AUTORITĂȚI, PATRONATE, SINDICATE ȘI TRANSPORTUL RUTIER

"Ce credeți că ar trebui să facă autoritățile, patronatele, sindicatele și firmele de transport rutier pentru a rezolva, chiar și parțial, criza șoferilor profesioniști?" - aceasta este întrebarea episodului 03 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

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

Ce credeți că ar trebui să facă autoritățile, patronatele, sindicatele și firmele de transport rutier pentru a rezolva, chiar și parțial, criza șoferilor profesioniști?

George Niță, director general Holleman:

Trebuie să existe un dialog și o explicare mai concretă a ceea ce înseamnă să fii șofer. Și o explicație asupra veniturilor. Trebuie ca toate firmele de transport, cei care decid nivelul salarial, să știe că șoferul trebuie plătit pe un anumit nivel al pieței. Dacă este plătit, poate face treabă. Autoritățile, sindicatele dacă își pot aduce contribuția în vreun fel, de exemplu de a reduce din taxare, cum s-a întâmplat în construcții, sau poate au idei mai bune, sunt binevenite. Dar, soluțiile sunt întotdeauna în domeniul privat. Firmele de transport sunt firme care își decid singure soarta și au știut să se adapteze la mediul înconjurător.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:

Ar trebui mers pe două componente. Una ar fi partea de fiscalitate, în sensul că diurnele pe parcursul intern să fie impozitate ca cele de pe parcursul extern. Adică la 87 euro diurna externă, ar trebui să fie și la intern același tratament fiscal. Pe a doua componentă, ne referim la faptul că ar trebui dezvoltate școlile profesionale și în special partea care vizează domeniul transporturilor. Este o criză nu doar pe partea de șoferi dar și de service, mentenanță. Există o problemă generală.

Cosmin Pândaru, director general TAP 1 SA:

Autoritățile ar trebui să vină în sprijinul firmelor de transport, așa cum au făcut în domeniul construcțiilor, reducând taxele salariale pentru șoferii profesioniști cât și mărirea diurnei pe România.

Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp:

Sunt câteva măsuri esențiale care ar trebui puse în practică în perioada imediat următoare. Avem nevoie de investiții majore în infrastructură, unele cu un impact major. Altfel, nu putem anticipa demersurile noilor aleși, dar sperăm că ele să fie într-o zonă pozitivă.

S02E02 - MIGRAREA SPRE VEST A ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI ROMÂNI

"În ultimii ani, firmele de transport rutier se confruntă cu o criză profundă de șoferi profesioniști. Credeți că intrarea în vigoare, în 2020, a Pachetului Mobilitate 1 va duce la o migrare mai accentuată a șoferilor spre Vest?" - aceasta este întrebarea episodului 02 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

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

În ultimii ani, firmele de transport rutier se confruntă cu o criză profundă de șoferi profesioniști. Credeți că intrarea în vigoare, în 2020, a Pachetului Mobilitate 1 va duce la o migrare mai accentuată a șoferilor spre Vest?

George Niță, Director General Holleman:

Cred că nu va fi o migrare mai accentuată. Oamenii vor migra de la firmele românești spre firmele străine pentru că ei deja știu ce e de făcut, aud de la colegi cum se lucrează la firmele



străine din Vest. Europa nu vrea să plece șoferii din Europa de Vest. Europa vrea să plece firmele românești din Europa de Vest și atunci șoferii nu cred că vor avea de pierdut. În cealaltă parte este problema, la firme.

Mircea Mănescu, Director General Ahead Logistics:

Migrarea șoferilor va rămâne constantă, considerăm noi, din cauză că, pe intern, nu putem oferi aceleași condiții ca cele de pe transportul intracomunitar. Automat, se va produce această migrație, care se va intensifica cu plecarea șoferilor către condiții mult mai bune.

Cosmin Pândaru, Director General TAP 1 SA:

Cu siguranță, șoferii vor migra către firmele din Vest din cauza condițiilor salariale oferite de firmele din Occident, față de firmele din România. Asta pentru că firmele din Occident practică alte tarife față de cele din România.

Cristian Dolofan, Director General Dolo Trans Olimp:

Pachetul de Mobilitate nu are ca efect negativ doar migrarea șoferilor noștri în Vest, care se va intensifica, cu siguranță. A fost o mișcare gândită în detaliu și cu urmări pe măsură. Șoferii care aleg să lucreze pentru companiile din Vest își vor lua cu ei familiile, membrii acestora. Ei reprezintă o forță de muncă, pentru vestici, cu costuri zero. Așadar, beneficiile acestor măsuri se vor amplifica.

S02E01- ANUL 2020

"Care sunt așteptările și prognozele dumneavoastră în legătură cu piața românească a transporturilor rutiere

pentru anul 2020?" - aceasta este întrebarea care a deschis cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

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

Am întrebat mai mulți transportatori care sunt așteptările și prognozele lor în legătură cu piața românească a transporturilor rutiere pentru anul 2020.

Georghe Niță, Director General Holleman:

Transporturile urmează tendința economiei. Dacă există probleme în economie, apar probleme în transporturi. Iar transportatorii simt între primii problemele din economie, pozitive sau negative. Simt creșterile, simt crizele. Din ceea ce știu, din analizele pe care le-am ascultat, recent, pentru anul 2020 nu sunt vești prea bune. Europa are destule probleme în multe țări și, în mod deosebit, în Germania, care stagnează. Economia României este legată de economia

Germaniei și prevăd că vor fi mai puține comenzi de transport. Acest fapt trebuie să ne alerteze și să ne determine să fim atenți la activitatea noastră, la modul în care dispunem de resurse, la modul în care găsim clienți la momentul oportun. Așa vom putea contrabalansa aceste tendințe care par negative.

Mircea Mănescu, Director General Ahead Logistics:

Prognozele noastre pentru 2020 sunt în aceeași zonă ca și cele pentru anul acesta. În sensul că nu vedem schimbări majore pe piață, nu vedem scăderi de volume, doar, poate, niște mici creșteri de volume pe transportul intern.

Cosmin Pândaru, Director General General TAP 1 SA:

Statisticile financiare preconizate pentru anul 2020 arată o ușoară scădere de 3,2% preconizată pentru România, astfel încât creșterea salariului minim pe economie pentru 2020 va merge tot în consum. Economia României, fiind bazată pe o economie de consum, piața transporturilor nu va suferi o modificare în 2020. Preconizăm o oarecare creștere a activității de transport.

Cristian Dolofan, Director General Dolo Trans Olimp:

Din 2017 până astăzi, ne-am confruntat cu numeroase modificări legislative. Cu toate acestea, piața de logistică și transport rutier a avut o creștere constantă. Investițiile semnificative în domeniu se simt. România a devenit unul dintre cei mai activi jucători de pe piața de transport de mărfuri la nivel european. Numărul companiilor noi de transport a crescut de la un an la altul. Consider că se va menține și în 2020 același trend ascendent în domeniu.





VIDEO. CONTROALELE ISCTR S02E04: "NU VORBESC MOLDOVENEȘTE!"

În cel de-al patrulea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", trei șoferi profesioniști sunt verificați de inspecții.

Un rus moldovean are o înregistrare pe tahograf care se bate cap în cap cu o adeverință care spune că în acea perioadă era în concediu de odihnă. Apoi, un șofer de autobuz nu poate prezenta un contract de închiriere în baza căruia face cursele. Și, la final, asistăm la un control complet al unui șofer profesionist care transportă mărfuri ADR.

"Nu vorbesc moldovenește!"

Inspectorii ISCTR opresc un camion în trafic și îl întreabă pe șofer dacă știe românește.

Șofer: Nu vorbesc moldovenește!

Inspector: Deci, nu ești român. Șofer din Ucraina?

Inspectorul îi cere, în rusă/ucrainiană să prezinte documentele pentru camion și remorcă. Șoferul se supune. I se cer documente de călătorie și certificatul privind inspecția tehnică.

Inspectorul verifică documentele și, apoi, îi cere documentele CMR-ul. Șoferului i se cere cardul digital. Documentele par, într-o primă fază, în regulă.

Apoi, i se cere discul de la tahograf.

Șoferul scoate discul din tahograf și i-l oferă inspectorului ISCTR.

Inspectorul vede, din documente, că din 10 mai până pe 30 mai, șoferul s-a aflat în concediu de odihnă.

Inspectorul se îndepărtează de camion cu toate documentele și începe verificarea lor. Inspectorul are o discuție

de kilometri.

Pe baza CMR-ului, rezultă că a plecat din Mersin, Turcia, ieri (pe 2 iunie,



cu șoferul, apoi le spune reporterilor că șoferul înțelege, de fapt, orice limbă.

Inspectorul explică: șoferul are un formular de atestare a activităților din care rezultă că, din 10 mai până pe 30 mai, a fost în concediu de odihnă. Dar, în cutia cu diagrame, există o diagramă de pe data de 22 mai, cu numele lui, prin care este atestat că a condus 500

n.red.). „Dânsul mi-a dat dovada de staționare, ieri, la Ruse, azi tot la Ruse. Nu pot să fac dovada că a fost dânsul aici. Este sancționat contravențional pentru că nu a prezentat această diagramă la control (probabil cea din mai, n.red.), iar cealaltă nu este conformă cu realitatea” (inspectorul indică o hârtie-document, n.red.). Inspectorul îi oferă indicații pentru completarea documentelor. „Scrie-ți numele pe hârtie”. Șoferul primește documentele înapoi. Șoferul continuă să spună că nu vorbește "moldovenește".

Lipsește contractul de închiriere

Inspectorii ISCTR îl opresc pe un șofer de autobuz pentru control.

Aceștia îi cer șoferului contractul de închiriere a vehiculului.

Șoferul nu găsește contractul de închiriere. Inspectorul insistă să îi fie prezentat. „Ați putea face dovada dacă sunați la firmă?”, întreabă inspectorul. Șoferul merge la autobuz pentru a-și lua telefonul. Sună. Se întoarce și spune că „nu răspunde nimeni”.

Inspector: Cu cine ai contract? Ai cui oameni îi transporti dumneata?





Persoanele sunt angajate la firma asta?

Șofer: Da, toate sunt angajate la firma asta.

Inspector: O legitimație de serviciu, un tabel, vă rog.

Inspectorul caută pe calculator și găsește șoferul în baza de date.

Inspector: Amenda este pe firmă, de la 250 la 1.000 de lei. Acesta e un formular de control, vă rog să îl semnați. Timpii dumneavoastră de conducere și de odihnă, pe care i-am constatat, sunt în regulă. Iar aici este o notă cu deficiențe în care am scris că, la momentul controlului, conducătorul auto nu avea la bordul autobuzului contractual de închiriere. Ceva de obiectat ?

Șoferul: Nimic.

Inspector: Amenda va veni la sediul operatorului de transport.

Controlul unui transport ADR

Inspectorul ISCTR oprește încă un șofer de camion în trafic.

Inspector: Prezentați echipamentul ADR, stingătorul de două kilograme pentru camion, pe urmă verificăm restul documentelor. Vă rog să îmi deschideți și mie remorca pentru a vedea ce transportați.

Șoferul îi prezintă stingătorul de cabină. Se constată că este în regulă.

Inspectorul îi cere să prezinte echipamentul ADR, trusa. Șoferul coboară din camion și prezintă trusa ADR. Inspectorul o analizează și spune că este incompletă, lipsind trusa medicală și cele două triunghiuri reflectorizante pentru față și spate și două cale.

Șoferul îi prezintă calele și apoi urcă în camion de unde scoate trusa medicală și o lampă. Șoferul găsește încă o lampă intermitentă și mai are nevoie să găsească două triunghiuri. Găsește și cele două triunghiuri.

Șoferul pune lucrurile la loc și îi arată ce transportă, deschizând remorca. Inspectorul urcă în spatele camionului

pentru a verifica cum e prinsă marfa. Șoferul spune că a încărcat în Austria. Marfa pare în regulă.

I se cere copia conformă, atestatul profesional și atestatul ADR, cartela tahograf.

Inspectorul analizează documentele prezentate de șofer. Inspectorul îi înmânează actele și un raport de control spunându-i că este totul în regulă.

Șoferul s-a declarat mulțumit de control.

Despre serial

Primul sezon al serialului CONTROALELE ISCTR a fost filmat pe raza Inspectoratului Teritorial nr. 1- municipiul București și județul Ilfov. Cel de-al doilea sezon vă prezintă situații din activitatea de zi cu zi a inspectorilor de trafic din județul Giurgiu (Inspectoratul Teritorial nr. 7).

Vă întâlniți astfel cu situații în care șoferii profesioniști controlați sunt găsiți în regulă din punct de vedere legal, dar și cazuri în care sunt amendați.

SEZONUL 02 EPISODUL 03

Patru șoferi profesioniști sunt verificați de inspectori în cel de-al treilea episod al sezonului 02 al serialului viral

"CONTROALELE ISCTR".

Un șofer de camion primește o amendă de 1.000 de lei pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă.

"Cine nu muncește, nu greșește!", concluzionează conducătorul auto.

Un șofer de autobuz se alege cu o amendă de 600 de lei.

Un șofer turc închide lista amenzilor, cu 300 de lei. El face scandal că trebuie să își plătească amenda la bancă sau la poștă și că nu poate să plătească întreaga sumă cu cardul.

Cel de-al patrulea șofer profesionist scapă neamendat dar are și el o serie de nemulțumiri legate de starea drumurilor din România.

SEZONUL 02 EPISODUL 02

În cel de-al doilea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", aveți întâlnire cu trei șoferi profesioniști.

Primul a luat o amendă de 1.000 de lei după ce s-a încurcat în explicații despre cum a ajuns, în mod "miraculos", din Grecia până în România, pe camion, cu <<colegu' și șefu'>>.

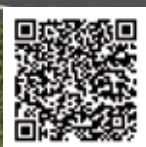
Un șofer turc a fost amendat tot cu 1.000 de lei pentru că nu a respectat timpii de odihnă.

Al treilea șofer profesionist se declară mulțumit de firma la care lucrează, în special pentru că ajunge în fiecare seară acasă, la familie.

SEZONUL 02 EPISODUL 01

Serialul viral "CONTROALELE ISCTR" a revenit, la finalul anului 2019, cu un nou sezon. În deschiderea sezonului 02, Florin Gagea, inspector de stat șef al Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), a răspuns "tirului" întrebărilor jurnaliștilor TIR Magazin.





MERCEDES-BENZ TRUCKS PREZINTĂ INOVAȚII LA NIVEL MONDIAL PENTRU MAI MULTĂ SIGURANȚĂ PE DRUM

Când a venit vorba de creșterea siguranței vehiculelor și șoferilor, Mercedes-Benz Trucks a fost întotdeauna un pionier în industrie.

Compania a investit sute de milioane de euro pe an în cercetare și dezvoltare, pentru sisteme care să ofere asistență și mai mare siguranță în munca lor și să sporească siguranța tuturor utilizatorilor de drumuri.

Cele mai recente exemple sunt Active Sideguard Assist cu funcție de frânare automată și Active Drive Assist 2 cu funcție de oprire automată de urgență, ambele disponibile din iunie 2021. Pentru mai multă siguranță în trafic, sistemele de asistență care pot sprijini în mod activ șoferul în situații periculoase sunt de o importanță crucială. De exemplu, în urmă cu ani de zile, Asociația Federală Germană pentru Transportul de Marfă, Logistică și Asociația Comercială pentru Industria Transporturilor (Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung și, respectiv, Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft), precum și compania de asigurări Kravag au demonstrat, într-o testare pe teren cu peste 1000 de vehicule, următoarele: camioanele echipate cu sisteme de asistență a șoferului au avut o probabilitate cu 34 la sută mai mică de a face accidente decât vehiculele de același tip, dar care nu erau dotate cu sisteme de asistență.

Cu sisteme precum asistența de urgență la frânare din generația a cincea Active Brake Assist (ABA 5), Sideguard Assist pentru detectarea pietonilor și a bicicliștilor, Active Drive Assist pentru conducerea parțial automatizată (SAE nivel 2), precum și cu ajutorul MirrorCam în locul oglinzilor clasice, Mercedes-Benz a mărit considerabil nivelul de siguranță al camioanelor sale. Acest lucru este valabil mai ales pentru actuala generație Actros, precum și pentru o mare parte a modelelor Arocs.

Nou: Active Sideguard Assist cu funcție de frânare automată

A fi pe drum cu un camion greu, fie în oraș, fie pe drumuri înguste și cu intersecții multiple este o provocare pentru mulți șoferi profesioniști. Acest lucru se aplică în special la manevrele de virare și întoarcere. Șoferul trebuie să acorde atenție semafoarelor, precum și traficului din față și lateral, pietonilor și bicicliștilor.

Problema: participanții la trafic, deseori, nu știu că un șofer de camion poate să nu-i vadă în anumite situații. În plus, camioanele grele cu ampatament mare sau remorci se opresc într-un mod care nu este înțeles de către ceilalți participanți la trafic.

O funcție activă de frânare poate însemna salvarea vieții în anumite circumstanțe

În astfel de situații, Sideguard Assist, dezvoltat de Mercedes-Benz Trucks și disponibil pe multe dintre modele Actros, Arocs și Econic încă din 2016, poate interveni într-un mod util. Sideguard Assist poate avertiza șoferul, printr-un proces în mai multe etape, în timpul unui viraj la dreapta, atunci când sistemul recunoaște prezența unui pieton sau a unui biciclist în zona de monitorizare. Din iunie 2021, Mercedes-Benz va oferi Active Sideguard Assist (ASGA) în plus față de Sideguard Assist - cu o funcție suplimentară care poate salva vieți. Noul sistem nu numai că poate avertiza șoferul cu privire la depasarea pietonilor sau a bicicliștilor pe partea pasagerului, dar poate iniția o manevră de frânare automată la viteze de până la 20 km/h până la oprirea vehiculului în cazul în care șoferul nu răspunde la semnalele de avertizare.

Prin unghiul de virare, ASGA poate recunoaște necesitatea unei astfel de manevre de frânare și poate preveni o posibilă coliziune. Mercedes-Benz Trucks este primul producător de camioane din întreaga lume care oferă un astfel de sistem cu funcție de frânare automată și, prin urmare, dorește să contribuie la reducerea în continuare a numărului de accidente.

Nou: Active Drive Assist 2 cu funcție de oprire de urgență

Active Drive Assist (ADA) reprezintă, de asemenea, un pas înainte în ceea ce privește siguranța și transformă noul Actros în primul camion din lume care poate fi condus parțial automat (nivelul 2 SAE). În anumite condiții, acesta sprijină în mod activ șoferul în depasarea longitudinală și laterală a camionului și poate menține automat distanța față de vehiculul din față, accelera și, de



NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





asemenea, conduce în cazul în care există marcaje rutiere clar vizibile. Dacă șoferul se apropie prea mult de un vehicul din față, ADA poate frâna automat camionul până când se restabilește distanța minimă predeterminată. Dacă este cazul, sistemul poate apoi să reacelereze camionul până la viteza prestabilă. Disponibilă din iunie 2021, cea mai nouă generație ADA 2 poate face chiar mai mult: sistemul este capabil să inițieze o oprire de urgență dacă recunoaște că șoferul nu a fost implicat activ în procesul de conducere o perioadă mai lungă de timp, de exemplu din cauza problemelor de sănătate. Mai întâi, sistemul solicită șoferului, prin semnale optice și acustice, să își așeze mâinile pe volan.

Dar, dacă el nu răspunde după 60 de secunde, chiar și după multiplele avertismente, sistemul poate frâna până când camionul se oprește în siguranță pe banda sa, în timp ce avertizează următoarele vehicule folosind luminile de avarie.

Manevra de oprire de urgență inițiată de sistem poate fi oprită de șofer în orice moment. Dacă, însă, camionul se oprește, sistemul poate acționa automat noua frână de parcare electronică. În plus, ușile sunt deblocate, astfel încât

paramedicii pot ajunge direct la șofer în caz de urgență medicală.

nu trebuie confundate cu funcția de frânare de urgență Active Brake Assist



Active Brake Assist 5 - asistență la frânarea de urgență pe autostrăzi și în traficul orașului

Frânarea automată prin Active Sideguard Assist și oprirea automată de urgență prin Active Drive Assist 2

5. ABA 5 funcționează ca o combinație de sisteme radar și camere. Comparativ cu ABA 4, poate răspunde în cazul persoanelor aflate în mișcare cu o manevră automată de frânare completă până la o viteză a vehiculului de 50 km/h.

În cazul în care ABA 5 recunoaște pericolul unui accident cu un vehicul, cu un obstacol staționar sau cu un pieton care se apropie, trece sau se oprește brusc, o avertizare optică sau acustică poate fi emisă mai întâi șoferului. Dacă șoferul nu răspunde în mod adecvat, sistemul poate iniția apoi o manevră de frânare parțială, cu o reducere a vitezei de până la trei metri pe secundă. Dacă, totuși, o coliziune este iminentă, sistemul poate efectua o manevră automată de frânare de urgență. După ce camionul s-a oprit, se poate acționa noua frână de parcare electronică.



CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



PRODUCȚIA DE SERIE A eACTROS VA ÎNCEPE ÎN 2021 LA FABRICA MERCEDES-BENZ WÖRTH

„Now & Next” este tema sub care Mercedes-Benz Trucks își prezintă noile produse la uzina Wörth, prin care oferă o perspectivă asupra viitorului mobilității durabile.

Printre produsele expuse se numără un prototip eActros pentru transportul greu de distribuție; este aproape de vehiculul de serie și oferă o impresie foarte tangibilă al viitorului model. Producția de serie urmează să înceapă în 2021 la uzina Wörth. eEconic, conceput special pentru uz municipal, se bazează pe Mercedes-Benz eActros și este destinat să-l urmeze în producția de serie în 2022.

Producție flexibilă de camioane: modele electrice și convenționale pe o singură linie de producție

Modelele de camioane electrice urmează să fie asamblate alături de camioanele convenționale într-un proces flexibil. Construcția diferitelor tipuri de vehicule ar trebui, în principiu, să fie integrată cât mai mult posibil. Structura de bază a vehiculului va fi construită pe o singură linie, indiferent dacă va primi un motor convențional cu combustie sau un grup de propulsie electric. Anumite modificări vor fi aduse în procesul de producție pentru a se adapta diferitelor tipuri de vehicule. Instalarea diferitelor componente de acționare neconvenționale va avea loc într-un proces separat: elementul central al procesului de fabricație pentru eActros va avea loc în clădirea 75 a fabricii Wörth. De aproximativ un an, se lucrează la pregătirea clădirii pentru noile procese de producție.

eActros în producția de serie: performanțe remarcabile

La IAA în 2016, Mercedes-Benz Trucks a devenit primul producător din lume

care a prezentat un camion electric de mare tonaj. În toamna anului 2018, Mercedes-Benz eActros a fost supus unor teste practice intensive cu clienții. Vehiculele pentru testare au fost construite într-un efort de colaborare între fabricile Wörth, Mannheim și Stuttgart.

Feedback-ul clienților, în urma testelor efectuate au fost introduse direct în dezvoltarea ulterioară a prototipului, ajungând în cele din urmă pe vehiculul de serie. eActros, complet electric, alimentat cu baterie, este vehiculul ideal pentru o distribuție durabilă și pentru sarcini grele. Atunci când este utilizat în traficul urban, pe autostrăzi, eActros nu este inferior unui camion diesel convențional.

Autonomia prototipului, de aproximativ 200 de kilometri, s-a dovedit a fi perfect realistă - indiferent de sarcină, traseu sau topografie. Clienții au menționat experiența plăcută de conducere. Când camionul este condus atent, energia electrică poate fi recuperată la frânarea motorului.

Investiții în viitor: eEconic va fi, de asemenea, electric

Din 2022 și Mercedes-Benz eEconic va fi asamblat de pe linia de producție de la Wörth. Acesta este un alt pas important făcut de Daimler Trucks pe drumul către electrificarea camioanelor. eActros va oferi baza tehnică pentru eEconic. În acest fel, producția în serie a modelelor electrice poate fi extinsă fără probleme. Cu calitățile sale ergonomice și caracteristicile de siguranță, eEconic este ideal ca vehicul de colectare a deșeurilor pentru uz municipal, mai

ales în traficul urban. Această utilizare se potrivește foarte bine vehiculelor electrice cu baterii datorită traseelor relativ scurte și strict programate de aproximativ 100 de kilometri.

Producția în Wörth, neutră în materie de CO2

Daimler Trucks & Buses pregătește calea pentru producția „verde” în Germania și Europa. Este planificat ca toate fabricile germane și europene să fie alimentate cu energie neutră din punct de vedere al CO2 până în 2022. Aceasta înseamnă că energia electrică achiziționată de fabricile de camioane și autobuze existente va fi primită doar din surse regenerabile.

Despre fabrica Mercedes-Benz Wörth

Cea mai mare fabrică de asamblare a camioanelor Mercedes-Benz Trucks a fost fondată la Wörth am Rhein în 1963. Ea produce camioanele Mercedes-Benz Arocs și Atego - precum și Actros, cel mai de succes camion greu din lume, de mai bine de 20 de ani. Aici sunt construite și camioanele speciale Mercedes-Benz Econic, Unimog și Zetros. Până la 470 de camioane personalizate în funcție de cerințele clienților părăsesc Wörth în fiecare zi.





VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



CNH INDUSTRIAL ȘI NIKOLA - CO-SPONSORI AI DEZBĂTERII POLITICO: „DECARBONIZAREA TRANSPORTULUI GREU ȘI ROLUL HIDROGENULUI”

CNH Industrial N.V. (NYSE: CNHI / MI: CNHI) și Nikola Corporation (NASDAQ: NKLA) au sponsorizat evenimentul organizat de Politico: „Decarbonizarea transportului greu și rolul hidrogenului”.

Evenimentul, care a avut loc la 1 octombrie 2020, a reunit factori politici din UE, experți din industrie și reprezentanți ai organizațiilor interguvernamentale pentru a discuta despre cea mai bună cale de decarbonizare a transporturilor grele și rolul pe care îl poate avea hidrogenul în aceste eforturi continue.

Gerrit Marx, președintele Commercial & Specialty Vehicles la CNH Industrial și membru al Consiliului de administrație Nikola, a prezentat observațiile introductive ale evenimentului.

„Suntem încântați de oportunitățile oferite de transformarea transportului pe distanțe lungi, cu emisii zero, într-o realitate. Ne bucurăm să fim parte a modului în care hidrogenul poate

contribui la decarbonizarea industriei de transport greu”, a spus Marx. „Această transformare a început deja, iar CNH Industrial este deschizător de drumuri. Lucrăm alături de Nikola pentru a contribui la finalizarea Tre BEV, astfel încât să putem începe producția la fabrica noastră JV din Ulm, Germania, până în al patrulea trimestru al anului viitor.”, a adăugat Gerrit Marx.

„Suntem încrezători că Nikola Tre va stabili standardul pentru camioanele cu emisii zero”, a declarat Mark Russell, director executiv al Nikola.

„Am fost mândri să sponsorizăm acest eveniment, întrucât Comisia Europeană are planuri ambițioase pentru ca Europa să devină neutră din punct de vedere al emisiilor de carbon

până în 2050. Credem că Nikola, în parteneriat cu CNH Industrial, poate juca un rol semnificativ în a ajuta piața transporturilor grele să atingă acest obiectiv.”, a spus directorul executiv al Nikola.

CNH Industrial N.V. (NYSE: CNHI / MI: CNHI) este un lider global în sectorul bunurilor cu o experiență industrială consolidată, o gamă largă de produse și o prezență mondială. Fiecare dintre mărcile individuale ce aparțin companiei reprezintă o forță internațională majoră în sectorul său industrial specific: Case IH, New Holland Agriculture și Steyr pentru tractoare și utilaje agricole; Case și New Holland Construction pentru construcții; Iveco pentru vehicule comerciale; Iveco Bus și Heuliez Bus pentru autobuze și autocare; Iveco Astra pentru vehicule de carieră și construcții; Magirus pentru vehicule de stingere a incendiilor; Iveco Defence Vehicles pentru apărare și protecție civilă și FPT Industrial pentru motoare și transmisii.

Nikola Corporation urmărește să transforme, la nivel global, industria transporturilor. În calitate de proiectant și producător de vehicule fără emisii (cu baterii electrice și hidrogen), Nikola este determinat să revoluționeze impactul economic și de mediu al comerțului așa cum îl cunoaștem astăzi. Fondată în 2015, Nikola Corporation are sediul în Phoenix, Arizona.



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.





SCHMITZ CARGOBULL: SEMIREMORCA FRIGORIFICĂ S.KO COOL SMART

• Eficient, uniform, robust - noul sistem de distribuție a aerului • Comunicare de înaltă performanță: noul sistem de interfață Cargobull (CIS). • Factor de siguranță: TrailerConnect® KeyPad. • Imprimantă (înregistrator) de temperatură cu funcții noi •

Caracteristici inteligente pentru încărcături păstrate la rece

Semiremorca frigorifică S.KO COOL SMART cu înregistrator digital de temperatură și sistemul telematic TrailerConnect® montate din fabrică au avut lansarea la IAA 2018. De atunci, și-a dovedit eficiența în materie de transporturi cu temperaturi controlate. Acum, inginerii Schmitz Cargobull au îmbunătățit sistemul de distribuție a aerului pentru o mai

mare eficiență, uniformitate și robustețe. Scopul principal al acestor îmbunătățiri a fost acela de a împiedica formarea „cuiburilor de căldură” și de a simplifica manipularea pentru a îmbunătăți eficiența în transportul de zi cu zi. Acoperitoarea, realizată din material flexibil și rezistent la coliziuni, asigură legătura dintre unitatea de răcire și conducta de aer. Designul flexibil oferă, de asemenea, protecție împotriva deteriorării la coliziuni. Ghidarea direcționată a

debitelor primare și secundare în conductele de aer optimizează fluxul și circulația aerului în remorcă. Dispunerea optimă a conductelor direcționează aerul către partea din spate și înapoi spre față. Această circulație uniformă a aerului în întreaga structură asigură că mărfurile sunt menținute, întotdeauna, la o temperatură corespunzătoare.

Noul sistem de distribuție îmbunătățește eficiența manipulării



Pentru transportul MultiTemp, peretele despărțitor poate fi acum poziționat fără nicio altă intervenție suplimentară. Peretele despărțitor sigilează conductele de aer, distribuind aerul doar în zona frontală până la peretele despărțitor. Montarea inovatoare a conductelor de aer folosind conexiuni cu eliberare rapidă permite o curățare ușoară și igienică. Fiabilitatea noului sistem de distribuție a aerului a fost confirmată oficial: DEKRA a certificat procedura pentru distribuția uniformă a aerului la încărcare. De asemenea, este garantată o siguranță fiabilă și eficiență a sarcinii. Grinzile de fixare a sarcinii verticale pot fi poziționate rapid și ușor.

Noul Cargobull Interface System (CIS) asigură o comunicare de înaltă performanță între șofer și remorcă. Unitatea de control CIS oferă trei funcții esențiale: Servește ca un sistem de monitorizare a bateriei, care oprește consumatorii suplimentari dacă tensiunea unității frigorifice conectate scade sub un nivel specificat. De asemenea, oferă informații proactive portalului web TrailerConnect® și aplicației



beUpToDate. În plus, CIS asigură detectarea unităților cap-tractor. Sistemul folosește algoritmi stocați pentru a recunoaște în mod fiabil ce remorcă este cuplată și la ce cap tractor. Acest lucru asigură că posibilele daune sau chiar infracțiuni pot fi urmărite rapid și fiabil. Un alt avantaj al recunoașterii cap-tractorului și remorcii este că acest cuplu camion și remorcă nu este gestionat de portal, ci mai degrabă printr-o soluție hardware RFID fără fir. Rezultatul: o cuplare foarte fiabilă pentru camioane și remorci.

TrailerConnect® KeyPad este montat pe peretele din partea stângă în direcția de deplasare și oferă un alt factor de siguranță ridicat. Accesul la bunurile încărcate este posibil doar prin introducerea unui cod PIN. Acest dispozitiv permite utilizatorului să introducă un cod de acces pentru a deschide sau

închide ușile, garantând o securitate excelentă pentru transportul de marfă și pentru șofer. Sistemul de blocare al ușilor funcționează pentru toate unitățile de răcire de la toți producătorii. Opțional, **S.KO COOL SMART**, cu dispozitivul telematic standard **TrailerConnect®**, poate fi echipat și cu imprimantă de temperatură (temperature printer). Această imprimantă poate imprima înregistrările de temperatură. Funcția oferă informații în 21 de limbi și despre ultimele douăsprezece luni. Aceste noi servicii sunt acum disponibile pentru toți clienții cu noua actualizare a imprimantei. Aceasta include configurarea unui istoric al temperaturii din ultimele 12 luni, care poate fi controlat direct prin imprimantă, prin afișajul unității de răcire S.CU sau prin intermediul aplicației beSmart.





ȘOFERII DE CAMION TREBUIE SĂ COMPLETEZE FORMULARE LA INTRAREA ÎN MAREA BRITANIE ȘI BELGIA

Toți cetățenii străini, cu infime excepții, trebuie să prezinte un formular de localizare al pasagerilor atunci când intră în Marea Britanie.

Informația a fost publicată pe site-ul guvernului britanic.

Toți cetățenii străini trebuie să prezinte dovada unui formular de localizare al pasagerilor ce trebuie completat la granița cu Marea Britanie.

Acesta se aplică persoanelor care intră în Marea Britanie din toate țările.

Se aplică rezidenților și vizitatorilor din Marea Britanie.

„Formularul ar trebui completat înainte de a intra în Marea Britanie.

Îl puteți completa oricând în perioada de 48 de ore înainte de a ajunge în Marea Britanie.

Dacă nu completați formularul înainte de a ajunge în Marea Britanie, este posibil să dureze mai mult să intrați în Regatul Unit.

Formularul este online. Veți avea nevoie de o conexiune la internet și să cunoașteți toate detaliile despre călătoria dumneavoastră pentru a-l completa.

Nerespectarea celor înscrise pe formular este o infracțiune.

Există un număr mic de oameni care nu trebuie să completeze formularul din cauza slujbelor pe care le au.

Este vorba de persoanele de pe zborurile interne și persoane care sosesc din Irlanda, Insula Mam.

Ele nu trebuie să completeze formularul”, arată oficialii britanici.

Șoferii de camion vor completa un formular de localizare dacă stau peste 48 de ore în Belgia



Întrebare: *Este necesar ca un șofer de camion străin sau unul belgian care se întorc în Belgia, să completeze acest formular?*

Da, dacă șoferii de camion în cauză stau mai mult de 48 de ore în Belgia. Formularul nu trebuie completat dacă se află pe teritoriul Belgiei cu treabă pentru mai puțin de două zile complete.

Formularul electronic de localizare a pasagerilor în domeniul sănătății publice a intrat în vigoare la 1 august. Acest formular electronic este disponibil la următoarea adresă: <https://dofi.ibz.be/sites/dvzoe/NL/Documents/PassengerLocatorForm.pdf>

Cum funcționează ?

Formularul online trebuie completat cu 48 de ore înainte de sosirea

în Belgia. Durează doar câteva minute. Odată finalizat, veți primi un cod de validare QR prin e-mail. Aceasta este dovada faptului că ați completat corect formularul. Pentru pasagerii care vin cu avionul: acest cod QR trebuie afișat în momentul îmbarcării.

Orice persoană care vine în Belgia cu avionul sau cu vaporul trebuie să completeze formularul. Persoanele care vin în Belgia prin alte mijloace de transport (autobuz, mașină, tren, camion etc.) trebuie să completeze formularul doar dacă au de gând să petreacă mai mult de 48 de ore în Belgia. Copiii cu vârsta sub 16 ani sunt înregistrați pe formularul părinților lor. Copiii neînsoțiți trebuie să completeze propriul formular sau să fie completat, în prealabil, de către un adult autorizat.

Datele vor fi păstrate timp de 28 de zile și apoi distruse, în conformitate cu dispozițiile generale pentru protecția datelor (GDPR).



MINISTERUL APĂRĂRII: VÂRSTA MINIMĂ PENTRU A OBTINE CARNET DE ȘOFER PROFESIONIST VA FI DE 18 ANI

Statul român este obligat să transpună în legislația internă o directivă europeană conform căreia scade vârsta la care o persoană poate obține permis de conducere pentru a deveni șofer profesionist.

Informația este importantă în contextul în care, zilele trecute, un șofer profesionist, care avea carnetul de doar un an a ucis trei persoane în accident.

O știre publicată de presamil.ro, publicație a Ministerului Apărării spune că: „Dacă până acum doar persoanele care au împlinit 21 de ani puteau deveni șoferi profesioniști, directiva europeană stipulează că în viitorul apropiat permisul pentru camion va putea fi obținut la împlinirea vârstei de 18 ani”.

Modificarea Codului rutier
Ministerul de Interne din România a pus deja în dezbatere publică un proiect de lege care va aduce modificările necesare Codului rutier. Sunt propuse următoarele modificări: vârsta minimă pentru eliberarea unui permis de conducere pentru categoriile C și CE este de 18 ani, cu condiția ca solicitantul să dețină un certificat de competență profesională pentru atestarea

unei calificări inițiale, acordat pe baza participării la un curs și a promovării unui test; vârsta minimă pentru eliberarea unui permis de conducere pentru categoriile D și DE este de 21 de ani, cu condiția ca solicitantul să dețină un certificat de competență profesională pentru atestarea unei calificări inițiale, acordat pe baza participării la un curs și a promovării unui test. Proiectul de lege trebuie, mai întâi, să fie dezbătut și aprobat de parlament, iar dacă trece de legislativ va urma să meargă la președintele țării pentru promulgare.

Ce e de făcut?

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România a mai pus pe masa decidenților de-a lungul timpului această soluție de scădere a vârstei pentru șoferii profesioniști. Radu Dinescu, secretarul general al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) declara, anul trecut, că este

necesară scăderea vârstei de la care un conducător auto poate să conducă un camion cu remorcă de la 21 la 18 ani, așa cum se întâmplă în 17 țări din UE, unde urmarea unui curs de formare profesională îi dă dreptul unui tânăr să-și ia permisul pentru camion cu trei ani mai devreme. „Cea mai mare problemă este lipsa forței de muncă. Vorbim despre o criză a conducătorilor auto profesioniști din ce în ce mai acută”, a declarat secretarul general al UNTRR.

Potrivit acestuia, sunt cazuri în care, din cauza lipsei de șoferi, firmele de transport nu pot opera întregul parc de camioane, fiind nevoite să țină în garaje 10-15% din vehicule. Potrivit acestuia, în țara în care circa 305.000 de oameni au atestate de conducători auto profesioniști, lipsesc circa 45.000 de șoferi pentru camioane. Și asta, deoarece mulți au plecat din țară și lucrează pentru firme din statele din Vestul Europei.





ȘOFERII DE CAMION, 300 DE LIRE AMENDĂ ÎN ABSENȚA UNUI PERMIS DIGITAL LA TRECEREA ÎN MAREA BRITANIE

Oricare ar fi forma unui acord Brexit, care încă se negociază între Bruxelles și Londra, oricare ar fi regulile privind drepturile de pescuit, ajutoarele de stat, comerțul sau normele vamale, companiile de transport trebuie să se adapteze la noi reguli de import/export.

Impunerea de noi granițe fizice între Regatul Unit și UE va face, probabil, ca firmele de transport să aibă nevoie de mai mult timp pentru a parcurge lanțurile de aprovizionare și livrările. Timpul suplimentar va trebui să acopere cele 400 de milioane de declarații vamale în plus de completat în fiecare an.

Cât de simple și limitate în timp vor fi aceste controale?

„Odată cu introducerea controalelor la frontieră, întârzierile livărilor din și în porturi vor crește. Restanțele la livrare vor crește, de asemenea”, a avertizat directorul general al CBI, Carolyn Fairbairn, într-un articol pentru Financial Times, publicat în iulie. Cu toate acestea, guvernul britanic insistă asupra faptului că, deși controalele la frontieră vor fi, prin definiție, obligatorii și necesare, se lucrează pentru a le face cât mai ușoare. Dar, în final, cât de

simple și limitate în timp vor fi aceste controale?

Membrul guvernului de la Londra Michael Gove a anunțat o investiție de 705 milioane de lire sterline pentru „a ne asigura că frontierele noastre sunt gata pentru traficul de după 1 ianuarie 2021”. Noua infrastructură, mai multe locuri de muncă și o tehnologie mai bună „vor face țara noastră mai sigură și cetățenii noștri vor trăi mai în siguranță... atunci când Marea Britanie va prelua controlul asupra propriilor granițe la 1 ianuarie 2021”. El a adăugat că are ambiția „de a construi cea mai eficientă frontieră a lumii până în 2025”.

Cozi de 16 mile

Anunțul a fost însoțit de publicarea modelului de operare la frontieră, detaliat într-un raport de 206 de pagini. În ceea ce privește frontiera fizică, 12 centre vamale sunt construite în jurul Marii Britanii pentru a sprijini porturile care nu dispun de spațiu sau de infrastructura necesară pentru efectuarea verificărilor și procesarea documentelor suplimentare. Cinci vor fi în Kent, cea mai folosită poartă de acces din Marea Britanie către continent, care se așteaptă să proceseze 10.000 de camioane pe zi de la Dover sau Folkestone la Calais sau Dunkerque.

Investiția include 235 milioane de lire

sterline pentru sisteme IT și angajarea de personal, incluzând încă 500 de noi angajați ai Poliției de Frontieră. O sumă de bani e direcționată pentru amenajarea spațiilor pentru camioane STOP24 de la Folkestone, Ashford International Truckstop și Ebbsfleet Station.

Guvernul sfătuiește companiile de transport să angajeze un intermediar vamal, deoarece „declarațiile vamale sunt complicate”.

Amendă dacă nu ești digitalizat

„Obiectivul nostru de bază va fi acela de a permite comerțul cu mărfuri să continue fără probleme între Marea Britanie și UE”, a declarat secretarul pentru transporturi, Grant Shapps. Dar a admis: „Există cel puțin inițial un risc de apariție a unor aglomerații la frontieră - mai ales dacă mărfurile sosesc fără a fi fost finalizate procesele vamale și alte procese necesare”.

Guvernul a anunțat, în august, pregătirile pentru a putea redirecționa 2.000 de camioane către UE pe o bandă a M20.

Totuși, întârzierile la frontieră sunt



practic inevitabile. Studiile arată că un timp de prelucrare suplimentar de două minute la Dover ar forma o coadă de 17 mile.

Astfel de întârzieri ar trebui evitate prin introducerea de către guvern a unui permis de acces digital (KAP), un document de 24 de ore pentru o singură cursă, solicitat de transportatori pentru a utiliza căile de acces desemnate. Acest permis le va fi emis șoferilor prin noul sistem guvernamental Smart Freight, conceput pentru a se asigura că mărfurile sunt gata să treacă frontiera înainte de începerea călătoriei lor.

Șoferii care nu dețin KAP la bord vor primi o amendă de 300 de lire sterline. Probleme uriașe vor apărea cu transportul animalelor, care ar putea muri din cauza întârzierilor post-Brexit. Un document sugerează că animalele vii și produsele perisabile ar putea pierde până la 60% din valoarea lor dacă nu ajung la destinațiile lor din UE „în decurs de una sau două zile”.

Modificările umane, logistice și tehnologice din domeniul vamal trebuie să meargă strună până în iunie 2021. „Toate aceste piese trebuie să fie la locul lor și să funcționeze perfect”, a spus un oficial britanic, „pentru a menține camioanele în cursă fără întârzieri în lanțul de livrare”.

Ghid pentru companii elaborat de Comisia Europeană

Brexit va afecta compania dumneavoastră dacă...

- ... aceasta vinde produse sau prestează servicii către Regatul Unit sau
- ... cumpără produse sau primește servicii din Regatul Unit sau
- ... tranzitează mărfuri pe teritoriul Regatului Unit sau
- ... utilizează materiale și produse din Regatul Unit pentru a efectua schimburi comerciale în temeiul unor regimuri preferențiale către țările partenere ale UE.

Aceasta înseamnă, de exemplu:

- Va trebui să depuneți declarații vamale atunci când importați sau exportați orice produs către/din Regatul Unit sau când vă tranzitați mărfurile pe teritoriul Regatului Unit.
- Pe lângă declarația vamală, este posibil să fie nevoie să furnizați date de securitate și siguranță.
- Veți avea nevoie de o licență specială pentru a importa sau exporta anumite produse (de exemplu, deșeuri, anumite

produse chimice periculoase, OMG-uri).

- Va trebui să îndepliniți formalități suplimentare în cazul importului sau al exportului de produse accizabile (alcool, tutun sau combustibil) către/din Regatul Unit.

- În general, va trebui să plătiți TVA în țara din UE în care importați produsele din Regatul Unit. Veți fi scutit de plata TVA în UE pentru orice produs pe care îl exportați către Regatul Unit, însă va trebui, ulterior, să respectați normele din Regatul Unit privind TVA aplicată importurilor.

- Pentru tranzacțiile cu Regatul Unit, va trebui să respectați norme și proceduri în materie de TVA diferite de cele aferente tranzacțiilor efectuate în cadrul UE.

Modificările ar putea fi și mai substanțiale în cazul în care nu se va încheia niciun acord UE-Regatul Unit până la sfârșitul perioadei de tranziție. În acest caz, pe lângă formalitățile de mai sus:

- Va trebui să plătiți taxe vamale pentru mărfurile pe care le aduceți în UE din Regatul Unit.

- Puteți fi afectat de cotele impuse pentru anumite mărfuri care intră în UE din Regatul Unit.

În plus, trebuie să fiți conștient de faptul că, dacă utilizați materiale sau procese din Regatul Unit, acestea nu vor mai fi considerate ca fiind „originare” în temeiul regimurilor preferențiale existente ale UE.

Cu cât mai devreme începeți să vă pregătiți pentru aceste schimbări, cu atât mai mic este riscul ca întreprinderea

dumneavoastră să se confrunte cu perturbări majore după perioada de tranziție.

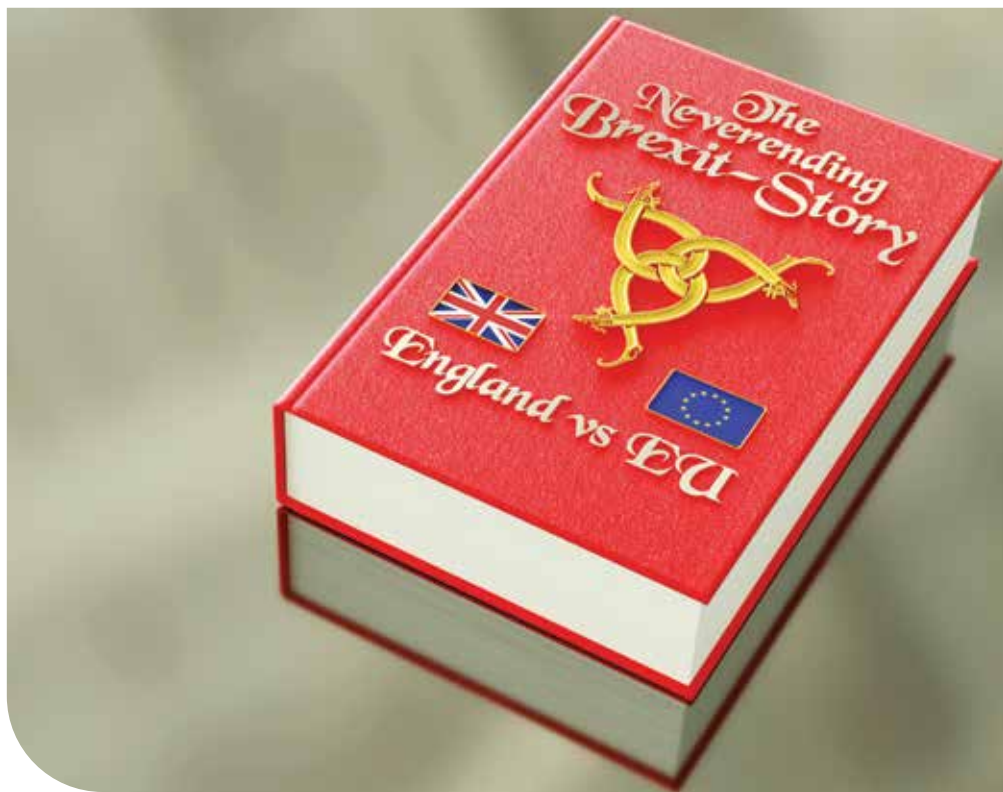
Lista de verificare de mai jos oferă câteva măsuri concrete pe care ar trebui să le luați pentru a fi pregătit:

- **DISCUTAȚI** cu partenerii dumneavoastră de afaceri. Sfârșitul perioadei de tranziție ar putea să aibă un impact inclusiv asupra lanțului dumneavoastră de aprovizionare, prin urmare trebuie să fiți conștient de implicațiile avute pentru furnizorii, intermediarii sau transportatorii dumneavoastră.

- **CONTACTAȚI** autoritățile locale și centrele de consiliere din țara dumneavoastră pentru a obține informații complete și explicații cu privire la ceea ce trebuie să fiți pregătit în perspectiva încheierii perioadei de tranziție.

- **CONSULTAȚI** pagina web a Comisiei Europene, unde veți găsi „comunicări privind gradul de pregătire” detaliate cu privire la o gamă largă de subiecte, menite să ajute întreprinderile să se pregătească pentru impactul deplin al Brexitului.

- **ACȚIONAȚI** acum! Nu așteptați până la încheierea perioadei de tranziție pentru a reflecta asupra modului în care trebuie să vă adaptați. Unele dintre procesele și procedurile pe care trebuie să le urmați necesită timp, prin urmare ar trebui să începeți pregătirile în cel mai scurt timp, pentru a evita întâmpinarea unor dificultăți inutile pentru întreprinderea dumneavoastră.



AUTOSTRADA PITEȘTI-SIBIU, DIN 2027, CENTURA BUCUREȘTI ARE TERMEN ÎN 2022

Ministerul Finanțelor a întocmit lista proiectelor de investiții publice semnificative prioritizate, în baza datelor transmise de către nouă ministere, potrivit unui Memorandum al Guvernului.

Cele nouă ministere au transmis informații legate de 160 de proiecte de investiții prioritare, cu o valoare actualizată de 216,26 miliarde lei și un rest de finanțat pentru finalizarea acestora de 146,85 miliarde lei. Vezi lista cu marile investiții care ar trebui finalizate în următorii ani.

Transporturile sunt „fruncea”

Lista cuprinde proiectele, cu valoarea lor estimată, stadiul în care se află, anul în care ar urma să fie finalizate și indicatorii de eficiență economică.

Din cele 160 proiecte de investiții publice aflate în curs de implementare, 46 de proiecte au un stadiu fizic de 0%.

Dintre acestea, 17 proiecte sunt proiecte noi, o parte fiind introduse în Programul de Investiții Publice (PIP) pentru anul 2020, iar celelalte urmează să fie introduse în PIP în anul 2021.

Alte 143 proiecte sunt proiecte în continuare, din care 47 proiecte au stadiul fizic 100%, respectiv lucrările de execuție sunt finalizate, iar 96 proiecte sunt în implementare.

Ca număr de proiecte de investiții publice semnificative gestionate, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor se situează pe primul loc cu un număr de 130 proiecte, cu o valoare actualizată totală de 197.087.910 mii lei și un rest de finanțat până la finalizarea acestora de 130.891.914 mii lei. Dintre acestea, - 11 proiecte sunt noi, cu o valoare actualizată totală de 6.148.058 mii lei, respectiv - 119 proiecte sunt în continuare cu o valoare actualizată

totală de 190.939.852 mii lei, din care 73 proiecte sunt în implementare, iar 46 proiecte au stadiul fizic de realizare 100% cu o valoare actualizată totală de 29.347.340 mii lei. Pentru aceste proiecte mai sunt necesare plăți pentru: sentințe civile, costuri aferente procedurii DAB, sentințe arbitrale, certificate finale, asistență juridică, audit de siguranță rutieră, litigii, etc. Ordonatorii principali de credite, după stingerea obligațiilor de plată, vor face demersurile necesare, în condițiile legii, pentru închiderea financiară a acestora, în vederea decongestionării spațiului fiscal, se arată în Memorandum. Printre cele mai scumpe proiecte de la Transporturi sunt Autostrada Sibiu-Pitești (18,5 miliarde lei) și reabilitarea liniei de cale ferată Curtici-Simeria (10,9 mld lei).

Lista completă a proiectelor de infrastructură:

Legătură Centură Oradea (Girație Calea Sântandrei) – Autostrada A3 (Biharia), județul Bihor. Stadiu fizic. 0%. Cost: 719 milioane lei. Termen finalizare: 2023.

Autostrada Sibiu - Pitești. Stadiu fizic. Lucrările au început în mai 2020. Cost: 18 miliarde lei. Termen finalizare: 2027.

Autostrada de Centură a Municipiului București - Sector Centura Nord km 0+000 - 52+700, Stadiu fizic. 0%. Cost: 4, 2 miliarde. Termen finalizare: 2022.

Construcția Autostrăzii Lugoj –

Deva. Stadiu fizic. 85%. Cost: 5,5 miliarde. Termen finalizare: necunoscut.

Autostrada Brașov- Cluj – Borș. Stadiu fizic. 30%. Cost: 28 miliarde. Termene finalizare: Tg. Mureș - Ogra Lot 1: 2021; Tg. Mureș - Ogra Lot 2: finalizat decembrie 2018; Ogra - Câmpia Turzii Lot 1: finalizat decembrie 2018; Ogra - Câmpia Turzii Lot 2: 2020; Ogra - Câmpia Turzii Lot 3: 2020; Câmpia Turzii - Gilău: 2010; Pod Someș: 2018; Gilău - Nădășelu: 2017; Nădășelu-Mihăești: 2023; Mihaești- Suplacu de Barcău: 2023; Suplacu de Barcău - Borș: 2022.

Autostrada de Centură a Municipiului București - Sector Centura Sud km 52+770 - 100+900, Stadiu fizic. 0% (lucrările abia au început). Cost: 3,9 miliarde. Termen finalizare: 2022.

Drum expres Craiova-Pitești și legăturile la drumurile existente. Stadiu fizic: 4%. Cost: 4,8 miliarde. Termen finalizare: 2021.

Drum expres Brăila – Galați. Stadiu fizic: 0%. Cost: 883 milioane lei. Termen finalizare: 2023.



ȘEFA CNAIR, MARIANA IONIȚĂ – CÂȘTIGURI DE 3.500 EURO PE LUNĂ. 23.000 EURO, ÎNTR-UN CONT DIN BELGIA

Angajații care sunt plătiți de la bugetul de stat și-au publicat noile declarații de avere așa cum prevede legea.

Această obligativitate s-a aplicat și angajaților din Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere. Mariana Ioniță este directorul general al CNAIR.

Potrivit celei mai recente declarații de avere, Mariana Ioniță a câștigat, anul trecut, suma de 25.400 de lei ca Director Direcția Reglementări Tehnice și Autorizații de Construire. A încasat suma de 32.266 de euro ca atașat pentru transporturi, din 27 august 2018 până în 31 august 2019. La care se adaugă suma de 14.808 lei. În total, în 2019, a câștigat puțin peste 40.000 de euro pe an, adică 3.350 de euro pe lună. Mariana Ioniță nu dispune de terenuri, dar deține un apartament de 60 metri pătrați, cumpărat în 1999. Are un autoturism Skoda din 2018 și 22.300 de euro într-un cont din Belgia. Economii personale sunt de 8.000 euro. Nu are rate la bancă.

Este inginer constructor

Reamintim că, din luna februarie 2020, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) are un nou director general - interimar, după ce Consiliul de Administrație a decis numirea Mariane Ioniță și revocarea lui Sorin Scarlat, care ocupa această funcție din iulie 2019.

Mariana Ioniță, cu experiență în



domeniul infrastructurii de Transport, deținea funcția de Director al Departamentului de Strategie în Ministerul Transporturilor.

Mariana Ioniță este de profesie inginer constructor, absolventă a Universității Tehnice de Construcții București și are o vastă experiență în dezvoltare politicilor publice și al managementului programelor naționale din domeniul infrastructurii și al transporturilor.

Mariana Ioniță are experiență în domeniul infrastructurii de transport, ocupând de-a lungul timpului diverse funcții în cadrul ministerului, de la consilier de ministru și până la director

general. Aceasta a făcut parte de-a lungul timpului din Consiliile de Administrație sau din Adunările Generale ale Acționarilor ale mai multor companii subordonate MT, precum CNADNR (actuala CNAIR), CFR Marfă, Metrorex, Electricitate CFR, APDM Galați, Spitalul CF nr.2 din Capitală, Spitalul CF din Pașcani. A deținut inclusiv funcția de director de investiții la CFR SA, compania care administrează infrastructura feroviară. Înaintea numirii la șefia CNAIR, aceasta ocupa funcția de Director al Direcției Reglementări Tehnice și Autorizații de Construire din cadrul Ministerului Transporturilor.





UMBRĂRESCU, REGELE ASFALTULUI RENĂSCUT DIN PROPRIA CENUȘĂ: CONTRACTE DE MILIARDE ÎNTR-O LUNĂ

Cele trei firme controlate de familia Umbrărescu-Tehnostrade, Spedition UMB și SA&PE Construct-reușesc, în ultima vreme, să câștige contract după contract. În 2016, Umbrărescu anunța că se retrage din construcția de autostrăzi și drumuri.

Considerat un abonat al contractelor de infrastructură, Dorinel Umbrărescu a avut mari probleme în anii de după plecarea de la Cotroceni a lui Băsescu. Acum, a revenit în forță și câștigă contract după contract. Cunoscut ca fiind „unul dintre cei trei regi români ai asfaltului” – alături de Dan Besciu (Euroconstruct Trading '98) și Costel Cășuneanu (Pa&Co International), împreună cu care a lucrat la construcția tronsonului Moara Vlăsiei-Ploiești, parte din autostrada București-Ploiești –, Dorinel Umbrărescu este singurul care a reușit să-și țină firmele pe linia de plutire și să evite insolvența. Trei contracte în valoare de 3 miliarde de lei și-au adjudecat în iunie firmele de construcții deținute de familia Umbrărescu: lotul Zimbor-Poarta Sălajului, parte din Autostrada Transilvania, pentru care s-a și semnat contractul de proiectare și execuție, și tronsoanele 3 și 4 din Drumul expres Craiova-Pitești, unde contractele vor fi semnate luna

aceasta, dacă rezultatele licitațiilor nu sunt contestate.

Contracte câștigate de firmele familiei Umbrărescu în iunie

Autostrada Transilvania lotul Zimbor-Poarta Sălajului. Lungime: 12,24 km. Valoarea contractului: 680,4 milioane lei fără TVA. Contractul a fost semnat pe 20 iunie.

Drumul expres Craiova-Pitești – Tronsonul 3. Lungime: 31,75 km. Valoarea contractului: 670,71 milioane lei fără TVA. Constructorul a fost desemnat pe 26 iunie

Drumul expres Craiova-Pitești – Tronsonul 4. Lungime: 31,88 km. Valoarea contractului: 617,08 milioane lei fără TVA. Constructorul a fost desemnat pe 30 iunie.

Încă un contract în iulie
Dar povestea de succes continuă. Asocierea de firme românești ale lui Dorinel Umbrărescu -

SA&PE Construct - SC Spedition - SC Tehnostrade va proiecta și construi varianta ocolitoare Galați. Contractul a fost câștigat la licitație pentru circa 705 milioane de lei și presupune realizarea a 33,6 km de drum nou cu câte o bandă pe sens care va ocoli municipiul Galați pe de la vest la est pe partea de nord. „Ofertantul desemnat câștigător este - SA&PE Construct - SC Spedition - SC Tehnostrade, cu prețul de 705.282.636,69 lei fără TVA și un punctaj total de 100 puncte, din care 50 de puncte pentru componenta financiară și 50 de puncte pentru componenta tehnică”, a anunțat Compania Națională de Drumuri. Durata contractului este de 12 luni, perioada de proiectare, 42 luni perioada de execuție a lucrărilor. Perioada de garanție a lucrărilor este de 120 de luni. CNAIR amintește că semnarea contractului va avea loc după expirarea perioadei de contestații. Lungimea Variantei de Ocolire Galați, este de 33,6 km.



Licitația pentru VO Galați a fost lansată în octombrie 2019 și avea o valoare estimată la circa 900 de milioane de lei.

Potrivit caietului de sarcini, „viteza de proiectare a traseului, atât în plan orizontal cât și în plan vertical, este de 100 km/h”, arată CNADNR. Spedition UMB SRL/ Tehnostrade este administrată de omul de afaceri Umbrărescu Dorinel și soția lui Umbrărescu Mirela. Presa a scris că societatea a înregistrat primul succes în guvernarea PSD, la începutul anilor 2000, atunci când Miron Mitrea (PSD) era Ministrul Transporturilor. Tehnostrade este deținută, de asemenea, de către Umbrărescu.

Făt Frumos din vremea lui Năstase

Astfel, dacă totalul afacerilor derulate în perioada 1999-2005 a fost de 698,2 milioane de euro, în perioada 2001-2004, când la cârma Ministerului Transporturilor s-a aflat tandemul Miron Mitrea - Sergiu Sechelariu, grupul de firme al lui Umbrărescu a derulat afaceri de 507,4 milioane de euro. De asemenea, profiturile nete

înregistrate de firmele lui Umbrărescu, în această perioadă, au fost de 102,4 milioane de euro, ceea ce reprezintă 71,78% din profitul total înregistrat în perioada 1999-2005 de întregul grup de firme.

Pornind de la un profit de 66,6 euro în 1999, firma de bază a lui Umbrărescu, Spedition UMB SRL, a înregistrat în 2001, primul an al mandatului PSD, un profit de 8,6 milioane de euro, adică de aproape 130.000 de ori mai mult.

Cum avea să se demonstreze ulterior, Dorinel Umbrărescu a fost unul dintre răsfățații guvernului Adrian Năstase, prin reprezentanții săi Miron Mitrea și Sergiu Sechelariu, primul în calitate de ministru al Transporturilor, iar cel de-al doilea în calitate de secretar de stat la același minister.

Trecerea în tabăra câștigătoare a alegerilor din 2004 s-a făcut lin. Președintele Traian Băsescu a intervenit, în 2005, la ministrul Transporturilor de atunci, Gheorghe Dobre, pentru achitarea unor datorii de peste 4.500 de miliarde lei pe care ministerul le avea față de câțiva oameni de afaceri. Printre

beneficiarii acestei intervenții prezidențiale a fost și Dorinel Umbrărescu.

Un miliard în epoca Băsescu

"Era firma lui Umbrărescu, celebrul <<rege al asfaltului>>. Avea neîncasați 1.600 de miliarde (lei vechi, n.red.) la 1 ianuarie 2005. Ar fi fost o nebulie să distrugi o asemenea firmă neplătind-o", a declarat ulterior Băsescu.

Companiile sale, Spedition UMB și Tehnostrade, au primit în perioada 2007- 2013 contracte de peste 1,1 miliarde de euro, toate de la CNAIR: 104 milioane în mai 2007 pentru reabilitarea DN 2D Focșani, 67,9 milioane de euro în august 2007 pentru consolidarea DN 7, alți 59 de milioane de euro în aprilie 2013 pentru Autostrada Transilvania etc.

Adio, dar rămân pe drumuri

În 2015, Umbrărescu declara că, după finalizarea contractelor în derulare, intenționează să închidă firmele de construcții, reclamând că pe piața construcțiilor de șosele nu mai este loc pentru firmele românești. La acea dată, lucra pe tronsonul Gilău-Nădășelu din Autostrada Transilvania și pe lotul 4 din Autostrada Lugoj-Deva. Umbrărescu declara că acest lot este ultima sa lucrare de infrastructură.

După ce și-a anunțat retragerea, în anul 2015, și a lipsit în ultimii ani de la licitațiile pentru construcția de drumuri, regele asfaltului Dorinel Umbrărescu s-a întors în 2017.

Compania sa Tehnostrade a depus ofertă pentru lucrări suplimentare la Centura Rădăuți și apoi pentru toate tronsoanele din autostrada de centură de sud a Bucureștiului. Chiar dacă nu au fost cu noroc, anul acesta, însă, firmele sale au câștigat patru contracte.





GERMANIA. POLIȚIA A MONITORIZAT RESPECTAREA DISTANȚEI DINTRE CAMIOANE CU DRONELE: AMENZI ȘI PUNCTE DE PENALIZARE

Este o noutate: pentru prima dată, poliția germană a folosit o dronă pentru a controla distanțarea dintre șoferii de camioane de pe Autobahn 2.

Pentru prima dată a existat o acțiune coordonată de Cartierul General al Poliției de Vest, în care o dronă a poliției a survolat și înregistrat traficul pe Autostrada 2 lângă ieșirea Wollin. Scopul a fost înregistrarea și, apoi, pedepsirea încălcărilor legislației referitoare la păstrarea distanței regulamentare de către șoferii de camioane.

Și tahografele la control

Cu sprijinul Unității de Operațiuni Tehnice (TEE) a direcției „Servicii speciale”, poliția rutieră a Direcției de Poliție Vest a aplicat această măsură de control pe data de 9 septembrie.

Între orele 9.00 și 12.00, camera dronei, fără pilot, a înregistrat un număr de 22 de încălcări semnificative ale distanței care trebuia respectată între camioane (a se vedea exemplul de imagine din anexă). Motocicliștii de la poliția rutieră din vestul Brandenburgului s-au așezat apoi în fața camioanelor, le-au oprit și le-au îndrumat către următoarea parcare. Specialiștii din grupul de monitorizare au stabilit acolo un punct de control și au verificat, de



asemenea, eventualele defecte tehnice ale vehiculului. Au fost controlate: asigurarea corectă a încărcăturii și au fost inspectate tahografele pentru a vedea dacă s-au încălcat timpii de conducere și de odihnă.

Alte cinci încălcări ale legii au fost constatate din cauza nerespectării timpilor excesivi de conducere, arată site-ul poliției din Brandenburg.

Toți șoferii de camioane și companiile de transport de care aparțin trebuie să se aștepte acum la amenzi severe. Numai încălcarea distanței îl costă pe șoferul camionului o amendă de 80 de euro și un punct de penalizare. Camioanele trebuie să mențină o distanță minimă de 50 de metri de la o viteză de 50 km/h, care corespunde distanței dintre două

posturi de delimitare pe autostradă. Importanța menținerii distanței minime este, din păcate, demonstrată din nou și din nou de numărul de accidente grave. Cel mai adesea, șoferii de camioane se ciocnesc cu vehiculul din fața lor. Finalitatea: accidentele produc victime și daune materiale mari. În prima jumătate a anului 2020, 35 de astfel de accidente din cauza nerespectării distanței legale dintre camioane au fost înregistrate în vestul Brandenburgului.

În total, au existat deja 263 de accidente care au implicat camioane în prima jumătate a anului 2020. Dintre acestea, 179 au fost cauzate de șoferi de camioane.





VICTORIE PENTRU ȘOFERII DIN EST. JUSTIȚIA A DECIS: CABOTAJUL NU POATE FI INTERZIS PE TERITORIUL GERMANIEI

O instanță germană a dat o sentință în favoarea firmelor din estul Europei care execută transporturi care pot fi încadrate la cabotaj.

Companiile de transport rutier marfă din Germania au organizat, săptămânile trecute, două manifestații la Berlin. La final, reprezentanții transportatorilor au depus două plângeri la Curtea Constituțională Federală din Karlsruhe pentru oprirea imediată a cabotajului. Instanța a decis să respingă ambele cereri ale transportatorilor germani. Specialiști în drept spun că cererea transportatorilor nemți de anulare a tuturor prevederilor care interziceau cabotajul nu avea nicio șansă de succes la instanța supremă germană. În Germania au existat două manifestații împotriva transportatorilor din Est, acuzați că practică dumpingul social. Pe 19 și pe 24 iunie 2020. Ei au lansat un apel și premierului Merkel dar fără niciun ecou.

Nemulțumiri din industria transporturilor

Inițiativa BLV pro a organizat, pe 24 iulie 2020, cel de-al doilea protest. Demonstrația a fost destinată să atragă atenția politicianilor asupra nemulțumirilor din industria transporturilor, se arată într-un comunicat de presă. Protestatarii atrăgeau atenția asupra încălcărilor reglementărilor de cabotaj, care ar pune pe butuci cel puțin 5000 de



companii de transport mici și mijlocii din Germania, cu aproximativ 150.000 de șoferi.

Transportatorii nemți spun că se îndreaptă spre faliment, urmare a concurenței neloiale venită din partea companiilor străine, în special din Europa de Est. În plus, statul și Oficiul Federal pentru Transportul de Marfă nu ar face nimic în acest sens, se arată în comunicat.

De unde a început protestul

Pe 20 iunie, a avut loc, în Germania, un prim protest simbolic al transportatorilor asupra concurenței neloiale făcută de firmele de transport din Europa de Est, pe care le acuză de dumping social. Din punctul de vedere al organizatorilor, protestul împotriva dumpingului social și practicilor prețurilor scăzute venite din partea companiilor de transport est europene a fost un succes. Peste

100 de camioane au venit la Berlin, în mare parte transportatori mici și mijlocii, care, din cauza unei situații concurențiale inegale la care contribuie firmele din Europa de Est și care există de ani buni este acum agravată de criza acută de coronavirus.

Cererile firmelor de transport germane, adresate în primul rând politicianilor care se ocupă de transportul din Germania, au fiecare propria lor justificare indiscutabilă, arată un comentariu de pe siteul eurotransport.de.

În primul rând s-a cerut un control mai bun al companiilor de transport din Europa de Est.

Autorul articolului spune că transportatorii din Est „merg” și cu 80 de cenți pe kilometru, în timp ce pentru transportatorul german profitul începe de la 1,25 de euro pe kilometru.



S-AU TREZIT CU LEMNELE PE BANCHETA DIN SPATE

Mai mulți bușteni s-au desprins din remorca unui autocamion într-o curbă și au căzut pe carosabil. În cădere, trunchiurile au rănit trei persoane: un bărbat, o femeie de 50 de ani și un minor de 10 ani. Evenimentul s-a produs sâmbătă, 18 iulie 2020, în jurul orei 16:00, între localitățile Frasin și Molid. Persoanele rănite se aflau pe marginea drumului, unde se opriseră mașina, deoarece aceasta se defectase. Lemnele au avariat și autoturismul.

La fața locului s-au deplasat pompierii militari cu o autospecială cu accesorii pentru descarcerare și o ambulanță SMURD, cu sprijinul a trei echipaje de la Serviciul de Ambulanță Județean. Cele trei victime erau conștiente și cooperante și prezentau multiple traumatisme.

Militarii au îndepărtat buștenii pentru a înlesni accesul la persoanele



rănite, iar personalul medical le-a acordat primul ajutor și i-a stabilizat. Ulterior, cele trei victime au fost transportate la Unitatea de Primire

Urgențe a Spitalului județean Suceava, pentru investigații suplimentare și tratament de specialitate.



ȘOFER PROFESIONIST, PRINS CU DOUĂ EXCAVATOARE ÎN SEMIREMORCĂ

Un român în vârstă de 37 de ani, șofer de camion, a fost reținut de poliția germană după ce a fost prins la graniță cu două excavatoare și alte unelte furate din Danemarca, în valoare totală de 50.000 de euro, informează un comunicat al Poliției din Kiel.

Potrivit sursei citate, la control, șoferul a prezentat documente de transport pentru o furgonetă și două excavatoare. Polițiștii au devenit însă suspicioși când au descoperit în furgonetă mai multe cutii cu unelte de înaltă calitate, pentru care șoferul nu a putut prezenta dovada achiziției. Polițiștii germani au descoperit în camionul românului cutii cu unelte Makita, Festool, Hilti, etc. Agenții germanii au telefonat pentru verificări poliției daneze, care a transmis că cele două excavatoare au

fost furate de lângă Copenhaga.

De asemenea, autoritățile daneze au anunțat că și uneltele au fost furate din Danemarca. Șoferul a fost arestat temporar sub suspiciunea de furt.





TRANSPORTUL ÎN VREMEA COVID: ȘOFERII, EXPLOATAȚI, PLĂTIȚI CU 600 EURO PE LUNĂ, FĂRĂ SIGURANȚA SANITARĂ

Comaniile de transport rutier exploatează pandemia de Covid-19 pentru a exploata, apoi, șoferii de camioane. Șoferii au circulat cu salarii reduse și nu li s-au garantat sănătatea și siguranța în Europa, a dezvăluit o anchetă publicată de itfglobal.org.

Noul raport dezvăluie faptul că traficul de persoane este în creștere în transportul european. De asemenea, se fac abuzuri șocante asupra drepturilor șoferilor, a declarat secretarul general al ITF, Stephen Cotton.

„Cu mult înainte de apariția pandemiei de Covid, industria europeană de transport rutier a fost afectată de exploatarea șoferilor și de abuzuri ale drepturilor omului. Pandemia a adâncit aceste abuzuri. Acest raport arată cum abuzurile au fost exacerbate de pandemie”, a declarat Cotton.

Ancheta a relevat faptul că unele firme de transport exploatează lipsa controalelor și a aplicării legilor de către autorități, lucru care s-a

întâmpat cu atât mai pregnant în timpul pandemiei.

Interviurile cu șoferi au descoperit practicile de exploatare din industria transporturilor și abuzurile la care au fost supuși șoferii ca urmare a crizei Covid-19.

Ce probleme s-au găsit

Șoferii din Ucraina, Belarus, Uzbekistan, Turcia, Filipine și alte țări din afara UE sunt angajați cu contracte din Europa de Est, în ciuda faptului că lucrează aproape exclusiv în Europa de Vest.

Conducătorii auto sunt obligați să semneze contracte în limbi pe care nu le cunosc.

Șoferilor li se plătesc salarii fixe medii de aproximativ 100-600 euro pe lună.

Angajatorii duc grupuri de șoferi cu microbuzul în Europa de Vest pentru a începe munca.

Șoferii sunt obligați să se odihnească, să doarmă, să mănânce și să locuiască în vehiculele lor luni întregi.

- Șoferilor li se oferă documente

false legate de statutul lor în cadrul companiei.

- Conducătorii auto sunt amenințați cu violența și sancțiuni financiare dacă alertează autoritățile cu privire la timpii de conducere și de odihnă, siguranță, plată și alte probleme.

- Companiile de transport exploatează criza Covid-19 pentru a reduce prețurile de transport și plata șoferilor.

Conducătorii auto au puțin sau deloc echipament individual de protecție (EIP).

- Excepțiile de la reglementările privind timpul de conducere și de odihnă (din timpul pandemiei de COVID) le-au permis angajatorilor să constrângă șoferii să lucreze peste program.

Șoferii, fiind obligați să rămână în vehiculele lor, nu aveau acces la apă curată, toalete sau instalații de salubritate funcționale.

- Șoferii nu primesc remunerații cât timp sunt bolnavi.

Desigur, nu toate companiile de transport procedează așa cum se arată în raport.





VIDEO: COMEDIA "DOI ȘOFERI" EP.07 - "CUM S-A ÎMBOGĂȚIT NEA GHIȚĂ"

După ce a vândut un porc cu 15.000 de dolari, la Cabana Trei Brazi, Nea Ghiță a descoperit o nouă oportunitate de afaceri. El s-a asociat în acest nou "bișniț" cu niște "ceobani" bețivi.



CONCEPTUL SERIALULUI

Serialul "DOI ȘOFERI" este o producție a CROWN COMMUNICATIONS, realizată în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro. Echipa serialului, devenit viral, "CONTROALELE ISCTR" s-a reunit pentru o nouă producție. De această dată, cu scopul de a le smulge un zâmbet tuturor celor care vizionează serialul pe www.TIRMagazin.ro sau pe [www.Facebook.com/TIRMagazin](https://www.facebook.com/TIRMagazin). În rolurile principale din acest serial

au fost distribuiți: Emil Mitrache, cunoscut publicului pentru rolul "Americanul" din serialul "La bloc" de la Pro TV, și Nae Alexandru, starul noii generații de actori ai Teatrului "Constantin Tănase" din București. Serialul prezintă episoade diferite din viața de zi cu zi a doi șoferi profesioniști, Ghiță și Liță. Pentru că își propune nu doar să amuze, ci și să sondeze preferințele tuturor celor care compun piața transporturilor rutiere din România,

fiecare episod vine cu un gen diferit de umor.

"Am considerat că acest experiment este util, dar și interesant, în același timp, pentru că publicul cărui i se adresează serialul este unul extrem de eterogen.

Umorul este o chestiune extrem de delicată. Nu râdem la același gen de glume. În funcție de nivelul de educație, de background-ul nostru socio-economic, putem să râdem la o anecdotă pe care ne-o spune cineva, putem doar să zâmbim, putem să fim indiferenți sau chiar să ne simțim ofensați!", a declarat Emil Pop, creatorul serialului "DOI ȘOFERI".

"Ne-am propus, din start, să venim cu un umor care să corespundă criteriului <<general audience>>, adică să fie safe pentru întreaga familie. Am eliminat orice fel de situație care să îl pună într-o situație neplăcută pe un părinte atunci când urmărește acest serial împreună cu copilul său.



Cu alte cuvinte, am decupat de la început din scenariul serialului "DOI ȘOFERI" așa-numitele "glume de autobază", chiar dacă pentru unii doar acesta este genul de umor pe care îl agreează.", a mai spus Emil Pop.

"Este un serial în care am evitat să pedalăm pe conflictele din lumea transporturilor rutiere. Ne-am propus să abordăm un umor general uman, pozitiv, despre ceea ce ne apropie unii de alții, într-un moment în care societatea românească este extrem de divizată, iar internetul gеме de hateri.", a adăugat Emil Pop.

Din echipa care a realizat serialul fac parte: Alina Anton-Pop, Production Manager, Dan Constantinescu, Director of Photography, și Petre Ardelean, Sound Manager.

Întregul serial a fost realizat în parteneriat cu CEFIN TRUCKS, dealerul din România al FORD TRUCKS, și Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR).

Episodul 01

"Liță aduce o veste care pare proastă. Ghiță îi cere să vorbească despre asta <<pe larg>>." - acesta este sinopsisul premierei primului serial de comedie din istoria transporturilor românești, cu episodul "LA LOC COMANDA".

Episodul 02

În cel de-al doilea episod al serialului "DOI ȘOFERI", "Soarele și pionierii", Ghiță îi povestește lui Liță despre cum era el "mare ștab" pe vremea lui Nea Nicu.

Episodul 03

În cel de-al treilea episod al serialului "DOI ȘOFERI", "Întreb pentru un prieten", Liță este îndrăgostit și Ghiță îl pregătește pentru prima întâlnire amoroasă.

Episodul 04

Ghiță și Liță se simt exploatați de Pistruiatul, patronul firmei de transport rutier la care sunt angajați, și decid să se răzbune.

În luna septembrie 2019, Pistruiatul

s-a întors, în cel de-al patrulea episod al serialului "DOI ȘOFERI". După 46 de ani, Costel Băloiu, actorul care a dat viață rolului "Pistruiatul", din serialul cu același nume, a revenit la actorie, în primul serial de comedie din istoria transporturilor românești.

Episodul 05

Ghiță și Liță nu sunt lăsați să doarmă în cabină de răcnetele unui om al străzii. Morți de oboseală, cei doi șoferi sunt siliți să își cumpere

cu bani tot mai mulți liniștea. GUEST STAR este, în episodul 05 al serialului, Cristian Simion, cunoscutul actor al Teatrului "Constantin Tănase" din București.

Episodul 06

Pentru că Liță a ratat o întâlnire cu Zambilica, Ghiță îi povestește despre cea mai de succes afacere din viața lui: cum a dus un porc de 350 de kilograme la Predeal și a făcut astfel o "căciulă" de bani.



FORMULAR PENTRU
 ABONAMENT LA
 REVISTA TIR



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

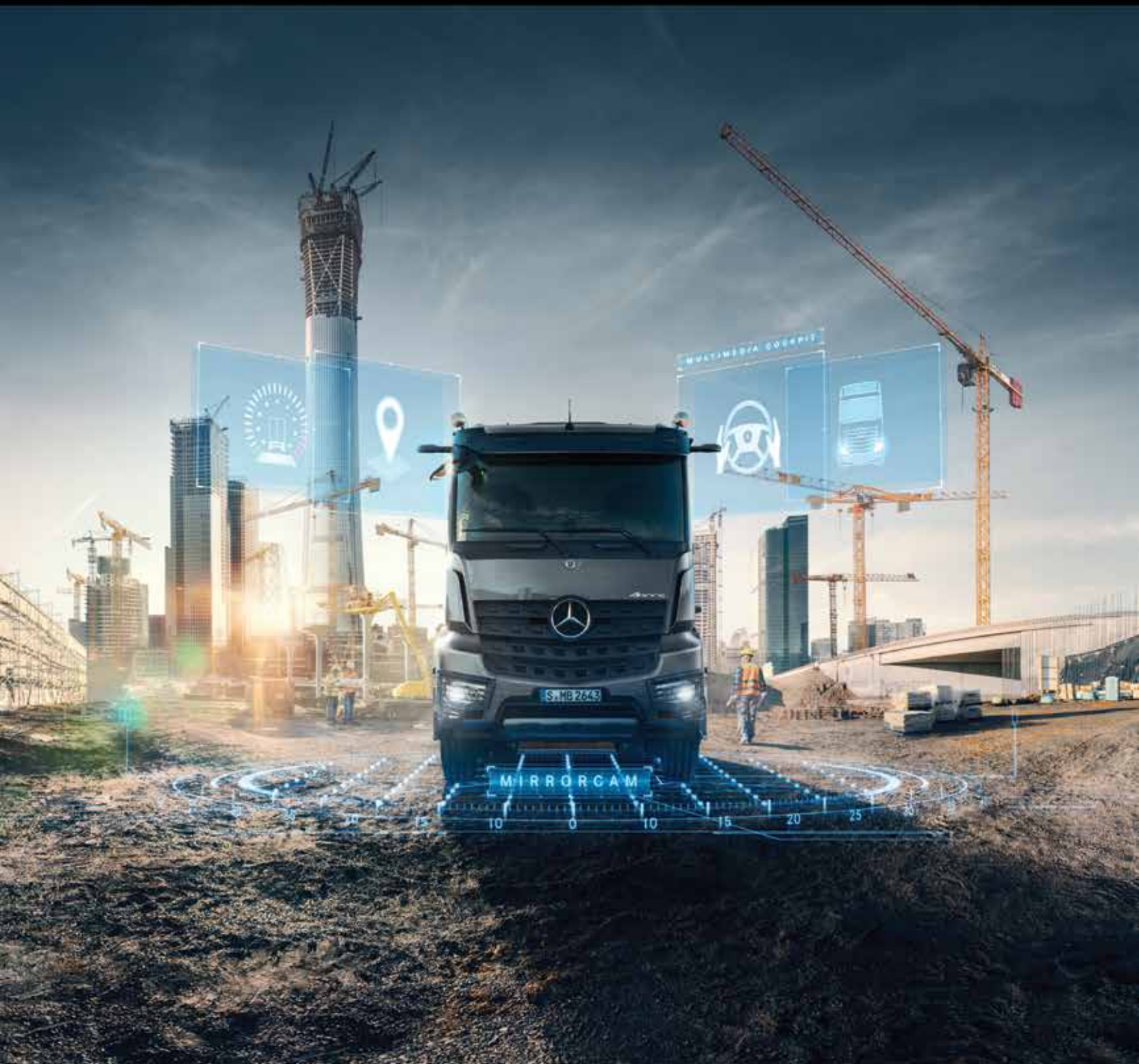
DENUMIRE FIRMĂ (sau nume pentru persoană fizică):
CUI FIRMĂ (sau serie și număr buletin sau carte de identitate pentru persoană fizică)
NUMĂR DE INREGISTRARE LA REGISTRUL COMERȚULUI:
COD IBAN:
BANCA:
ADRESA POȘTALĂ:
JUDEȚ:
LOCALITATE:
COD POȘTAL:
NUME ȘI PRENUME ABONAT:
NUMĂR TELEFON:
NUMĂR FAX:
ADRESĂ E-MAIL:
ADRESA LA CARE VREI SĂ PRIMEȘTI PUBLICAȚIA (în cazul în care este alta decât adresa de facturare):

**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**



Forța inteligentă din construcții.

Noul Arocs impresionează prin forță și inteligență. Chiar și într-un mediu rigid, detaliile fac diferența. Din acest motiv, Arocs impresionează, pe lângă robustețea sa, prin caracteristici noi și inteligente, precum sistemul inovativ MirrorCam și Multimedia Cockpit futurist. Prin acestea el pune bazele unei activități confortabile și pline de succes. Mai multe informații la adresa www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

