

INVESTIGATORUL'S



**TRANZITUL PRIN BRENNER-
UNTRR CERE MĂSURI
ÎMPOTRIVA AUSTRIEI** PG.04



**CONSTANTIN ISAC,
PREȘEDINTELE
UNTRR
PG.16**

DECEMBRIE 2021
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR

Alina ANTON-POP
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



08 UNTRR- MĂSURI PENTRU REDUCEREA TIMPILOR DE AȘTEPTARE A CAMIOANELOR LA FRONTIERE



10 UNTRR: DESPRE PROTESTUL DIN DATA DE 17 NOIEMBRIE 2021



12 UNTRR - STIMULENTE PENTRU ACHIZIȚIA DE VEHICULE COMERCIALE GNC/GNL



24 SCHMITZ CARGOBULL LANSEAZĂ O NOUĂ SEMI-REMORCĂ PENTRU MARFĂ USCATĂ: S.KO PACE SMART



UNTRR CERE MĂSURI ÎMPOTRIVA AUSTRIEI PENTRU TRANZITUL PRIN BRENNER

UNTRR, alături de industria europeană de transport și logistică solicită Președintelui Comisiei UE von der Leyen să ia măsuri împotriva Austriei pentru problemele create la tranzitul prin Brenner.



"Politica Austriei de a limita transportul rutier de mărfuri în regiunea Tirol afectează semnificativ capacitatea de a furniza servicii și de a deplasa mărfuri printr-unul dintre cele mai importante coridoare de tranzit din UE, cu un trafic de aproximativ 7.000 de camioane pe zi.

Urmare deteriorării situației, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR)

alături de Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU) și asociații de transport și logistică din întreaga UE- AISÖ (Austria), ANITA (Italia), CESMAD BOHEMIA (Republica Cehă), BGL e.V. (Germania), FNTR (Franța), ITD (Danemarca), LVH Südtirol (Italia), MKFE (Ungaria), NLA (Danemarca, Norvegia, Suedia), TLN (Olanda), ZMPD (Polonia) și-au exprimat îngrijorarea cu privire la dificultățile

în transportul rutier de mărfuri prin Tirol, într-o scrisoare trimisă pe 01.12.2021 președintelui Comisiei UE, Ursula von der Leyen. Asociațiile au reiterat solicitarea transmisă Comisiei Europene de a-și îndeplini rolul de gardian al tratatelor UE și de a opri măsurile ilegale anti-tranzit ale Austriei. Încă din martie 2021, cele 13 asociații europene de transport și logistică au scris președintelui Comisiei Europene arătând necesitatea intervenției urgente a Comisiei Europene și lansarea unei proceduri de infringement împotriva Austriei pentru încălcarea dreptului comunitar. Această scrisoare nu a primit niciun răspuns, iar de atunci președintele Comisiei Europene a rămas surd la apelul industriei. Scrisoarea din 01.12.2021 oferă exemple critice ale impactului politicii de tranzit a Austriei, cum ar fi verificările în bloc ale camioanelor în Tirol, ajungându-se ca, în urma unei coliziuni grave cu un camion cisternă săptămâna trecută, să fie închisă autostrada A8, în ambele sensuri, timp de 24 de ore, ceea ce a determinat zeci de kilometri de cozi în Bavaria. Mai mult, datorită faptului că ferestrele de timp în care camioanele au voie să circule peste Pasul Brenner sunt și mai scurte, aglomerația masivă de trafic, cu cozi de până la 70 de km, a devenit recent un eveniment obișnuit în Bavaria. Această situație a dus la o poluare



nerezonabilă pentru locuitori și mediul în partea germană a Văii Inn. În plus, șoferii de camion implicați sunt nevoiți să aștepte în condiții precare, fără acces la facilități sanitare, ceea ce creează din nou probleme unei profesii esențiale confruntată cu o criză dramatică de forță de muncă.

În 2020, pe autostrada Brenner au trecut 2,31 milioane de camioane. Pentru a le transfera pe calea ferată, ar fi necesare 428 de trenuri (RoMo) pe zi. În prezent, doar aproximativ 30 de trenuri RoMo circulă pe zi peste Brenner. Transportul feroviar nu va oferi suficientă capacitate pentru a transfera transportul rutier de marfă în viitorul apropiat, deoarece finalizarea tunelului Brenner nu este așteptată mai devreme de 2032, iar finalizarea rutelor de acces pe partea germană și italiană va dura probabil decenii. În consecință, industria de transport și logistică solicită Comisiei Europene să ia măsuri imediat pentru a opri această situație economică și socială insuportabilă și să ofere soluții care să permită acum continuitatea transportului rutier de marfă în Tirol.", se spune în comunicatul UNTRR din data de 02 decembrie 2021.



Problema

- 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.



UNTRR - DEMERSURI URGENTE PENTRU AMÂNAREA APLICĂRII PREVEDERILOR PACHETULUI MOBILITATE 1

UNTRR solicită Guvernului României demersuri urgente către C.E. pentru introducerea unui moratoriu privind amânarea aplicării prevederilor Pachetului Mobilitate 1 din februarie 2022 – întoarcerea acasă a camioanelor și detașarea șoferilor profesioniști, precum și demersuri suplimentare la CJUE pentru suspendarea aplicării întoarcerii acasă a camioanelor până la o decizie privind anularea acestei obligații.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Guvernului României demersuri urgente la nivel european pentru stabilirea de către Comisia Europeană (C.E.) a unui moratoriu privind amânarea aplicării prevederilor Pachetului Mobilitate 1, din februarie 2022, referitoare la întoarcerea acasă a camioanelor și detașarea șoferilor profesioniști, precum și demersuri suplimentare la Curtea de Justiție UE pentru suspendarea aplicării întoarcerii acasă a camioanelor până la o decizie privind anularea acestei obligații.

Precizăm că aplicarea prevederilor discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1, precum obligația întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni, amenință grav competitivitatea și chiar supraviețuirea industriei transporturilor rutiere din România, principalul contribuitor la exportul de servicii al României, care doar în ultimii 4 ani a avut o contribuție la exportul de servicii de peste 22,3 miliarde euro. La nivel european, România este a opta piață de transport rutier din Uniunea

Europeană și se poziționează pe locul 3 în UE la operațiunile de transport rutier internațional de tip cross-trade (10,5%) și cabotaj (8,2%), după Polonia și Lituania, deși suntem de-abia a cinsprezecea economie ca mărime din UE. Transportul rutier generează circa 5% din PIB-ul României și angajează peste 350.000 de persoane.

I. UNTRR SOLICITĂ MORATORIU C.E. PRIVIND AMÂNAREA APLICĂRII OBLIGAȚIEI ÎNTOACERII ACASĂ A CAMIOANELOR DIN FEBRUARIE 2022 ȘI DEMERSURI LA CJUE PENTRU SUSPENDAREA APLICĂRII ÎNTOACERII ACASĂ A CAMIOANELOR PÂNĂ LA O DECIZIE PRIVIND ANULAREA ACESTEI OBLIGAȚII

Obligația întoarcerii acasă a camioanelor a fost introdusă prin Regulamentul 1055/2020 de modificare a normelor de acces la profesie în sectorul transporturilor rutiere UE, parte a Pachetului mobilitate 1. Conform noilor reguli, aplicabile începând cu 21 februarie 2022, camioanele trebuie

să se întoarcă la centrul operațional al companiei cel puțin o dată la opt săptămâni.

UNTRR și transportatorii români au contestat această obligație în fața Curții de Justiție a UE, iar acțiunea UNTRR a fost susținută de Guvernul României. Totodată, România și mai multe State Membre au contestat la Curtea de Justiție a Uniunii Europene - CJUE această obligație și o serie de cauze judiciare sunt în curs.

Conform Studiului KPMG - Analiza de impact a modificărilor Pachetului Mobilitate 1 asupra sectorului de transport rutier de marfă, solicitat de UNTRR, obligația întoarcerii acasă a camioanelor va genera o pierdere de venituri și o creștere a costurilor firmelor românești de transport rutier, estimându-se că peste 50% din firmele de transport românești fie își vor înceta activitatea, fie vor migra în alte state europene. Consecințele Pachetului Mobilitate 1 vor avea un puternic impact negativ asupra economiei României, Studiul KPMG estimând o scădere cu 4,5 miliarde de euro a veniturilor din transportul rutier

internațional de marfă din România, ceea ce ar determina o scădere a PIB cu 1,4%.

De asemenea, studiul Comisiei Europene privind întoarcerea acasă a camioanelor, publicat anul acesta, confirmă impactul negativ major al acestei măsuri asupra transportatorilor rutieri Est-Europeni și asupra mediului, semnalat de UNTRR instituțiilor europene.

Studiul Comisiei Europene evidențiază faptul că noile curse suplimentare de întoarcere acasă a camioanelor ar putea genera o creștere a costurilor de până la 11.000 EURO pe vehicul pe an (o creștere de aproximativ 10% față de situația actuală) - în medie pentru transportatorii stabiliți în țările din Europa de Est care operează în țările din Europa de Vest. Deși în urma publicării studiului CE privind întoarcerea acasă a camioanelor, DG MOVE a pregătit o propunere de modificare a regulilor de acces la profesie, această inițiativă nu a avut niciun rezultat, așteptându-se decizia CJUE.

UNTRR semnalează faptul că Decizia CJUE este așteptată pentru a doua jumătate a anului 2022/2023, deci după intrarea în vigoare a măsurii întoarcerii acasă a camioanelor din februarie 2022. În acest context, UNTRR solicită Guvernului României acțiuni urgente la nivel european împotriva aplicării măsurii discriminatorii a întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni, aducând prejudicii grave transportatorilor români și economiei României, respectiv:

1. Solicitare moratoriu C.E. privind amânarea aplicării obligației întoarcerii acasă a camioanelor din februarie 2022, până la o decizie a CJUE privind anularea acestei obligații.
2. Demersuri suplimentare la CJUE pentru suspendarea aplicării întoarcerii acasă a camioanelor din februarie 2022, până la o decizie CJUE privind anularea acestei obligații – în coordonare cu celelalte state membre afectate.

II. UNTRR SOLICITĂ MORATORIU C.E. PRIVIND AMÂNAREA APLICĂRII REGULILOR DETAȘĂRII ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI DIN FEBRUARIE 2022, PÂNĂ LA CLARIFICAREA ȘI APLICAREA ARMONIZATĂ ȘI TRANSPARENTĂ A REGULILOR NAȚIONALE DIN FIECARE STAT MEMBRU

Directiva 1057/2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier este unul dintre dosarele problematice ale Pachetului Mobilitate 1, care cuprinde prevederi discriminatorii pentru transportatorii români, precum aplicarea regulilor detașării la transporturile rutiere internaționale de tip cabotaj și cross-trade, generând o creștere semnificativă a costurilor de operare pentru transportatorii români și estici.

UNTRR semnalează cu îngrijorare faptul că, la data de 2 februarie 2022, Statele membre UE au atât obligația de a adopta dispozițiile necesare pentru a se conforma acestei directive, cât și obligația de a aplica dispozițiile respective începând cu aceeași dată, situație în care operatorii de transport rutier români nu vor avea timp să se informeze și să se pregătească pentru respectarea noilor prevederi de aplicare a detașării în fiecare Stat Membru UE, care ar putea fi aplicate de Statele Membre imediat ce vor fi publicate.

Mai mult, la nivel european se discută interpretări îngrijorătoare ale Statelor vestice privind prevederile Directivei 1057/2020, care ar putea conduce la o aplicare nearmonizată și la controale abuzive ale unor state membre împotriva transportatorilor români. De asemenea, CE și Statele Membre trebuie să clarifice aplicarea Directivei 1057/2020 în cazul transporturilor rutiere internaționale din/către țări din afara UE. UNTRR atenționează că actuala întârziere a Statelor Membre UE în transpunerea Directivei 1057/2020 și în publicarea transparentă a informațiilor relevante privind detașarea șoferilor



profesioniști în fiecare Stat Membru poate conduce la amenzi abuzive aplicate transportatorilor rutieri români din februarie 2022.

În acest context, UNTRR solicită Guvernului României acțiuni urgente la nivel european pentru stabilirea de către Comisia Europeană a unui moratoriu privind amânarea aplicării Directivei 1057/2020, referitoare la detașarea șoferilor profesioniști din februarie 2022, până la publicarea transparentă a regulilor aplicabile în fiecare Stat Membru și asigurarea aplicării armonizate a acestora.

Statele Membre și autoritățile europene trebuie să asigure industriei transporturilor rutiere accesul transparent la toate informațiile naționale relevante, traduse în toate limbile de circulație UE, precum și suficient timp pentru a se pregăti, având în vedere povara administrativă semnificativă legată de aplicarea de către un transportator rutier român, în special IMM, a noilor reguli în cele 27 State Membre UE.", se spune în comunicatul UNTRR din 11 noiembrie 2021.

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





UNTRR- MĂSURI PENTRU REDUCEREA TIMPILOR DE AȘTEPTARE A CAMIOANELOR LA FRONTIERE

UNTRR solicită măsuri urgente pentru reducerea timpilor de așteptare pentru vehiculele comerciale de transport mărfuri, în special la frontierele României cu Ungaria, dar și cu Bulgaria.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR este deosebit de îngrijorată de situația de la punctele de trecere a frontierei dintre România și Ungaria în care se înregistrează, constant, timpi de așteptare foarte mari pentru șoferii profesioniști, fapt care afectează și perturbă serios operațiunile internaționale ale transportatorilor români.

Ca urmare a implementării unei noi aplicații la controlul de frontieră de către autoritățile de frontieră maghiare și a numărului mare de mijloace de transport prezente în punct, în mod special pe sensul de ieșire din țară, în anumite zile ale săptămânii, în punctele de trecere a frontierei Nădlac, Borș, Petea - cu 14 km de cozi și timpi de așteptare de 12 ore și mai mult. Situația este similară și în celelalte puncte de trecere ale frontierei, de la Calafat și Giurgiu, unde se înregistrează timpi ridicați de așteptare pe arterele de circulație destinate traficului de autocamioane.

UNTRR consideră că prin apartenența României la Uniunea Europeană, controalele de la frontierele interne ar trebui limitate la minim, în pofida faptului că

încă nu suntem parte a spațiului Schengen. În felul acesta s-ar evita timpii îndelungați de așteptare la punctele de trecere a frontierei. Totodată, dorim să tragem un semnal de alarmă referitor la practicile de control ale părții ungare, care nu fac decât să coboare România pe lista opțiunilor investitorilor străini, care oricum preferă Ungaria - unde volumul investițiilor străine directe anual a fost și este de 2 până la 4 ori mai mare decât în România. În ultimii 15 ani, Ungaria a atras 170 miliarde de euro investiții străine directe, în timp ce România, o țară de două ori mai mare și cu populație dublă, a reușit să atragă 54,4 miliarde de euro investiții străine directe. În mărimi raportate pe cap de locuitor, Ungaria a atras de 6 ori mai mulți bani per capita în aceeași perioadă. Statele membre colaborează, dar trebuie reținut că se află într-o permanentă competiție pentru atragerea investitorilor și dezvoltarea proprie. Simplul fapt că România a fost primită la masa UE nu înseamnă că va primi ceva degeaba. Statele membre UE sunt precum o națională sportivă într-o competiție europeană sau mondială, fiecare vrea să cucerească primul

loc.

UNTRR solicită autorităților române să realizeze demersuri pentru aderarea cât mai rapidă a României la spațiul Schengen, pentru a nu mai penaliza economia României prin aceste blocaje care au devenit o regulă. Timpii de așteptare pentru vehiculele comerciale sunt monitorizați distinct de traficul autoturismelor prin www.politiadefrontiera.ro și www.sixfold.com.

Mai jos puteți regăsi câteva imagini video și timpii de așteptare din data de 8 decembrie 2021, o zi de lucru obișnuită, și care nu a fost precedată de zile cu restricții de circulație astfel încât să se strângă trafic mare de camioane.

Video cozi camioane la frontieră:

08.12.2021 - Coadă de camioane pe 14 km pe sensul de ieșire din România la Nădlac - <https://youtu.be/HZALXlaEDRw>

08.12.2021 - Coadă de camioane pe 3,4 km la Borș - <https://youtu.be/pyMGTXi9VNc> ", se spune în comunicatul UNTRR din 09 decembrie 2021.

PROGRAMUL DE LOIALITATE "CLUB PRO BY MICHELIN"

Michelin a lansat anul acesta, pe 1 iunie, în România, programul de loialitate "CLUB PRO by Michelin" care se desfășoară pe tot parcursul anului.

CLUB PRO by Michelin, noul program de loialitate pentru utilizatorii profesioniști de anvelope pentru camioane, autoutilitare, autobuze și autocare este disponibil pentru dumneavoastră și pregătit să vă răsplătească loialitatea pe termen lung! În CLUB PRO by Michelin, achizițiile dumneavoastră se transformă în recompense. Acum aveți posibilitatea de a încărca facturile pe platformă și de a fi recompensat lună de lună cu un BONUS CASHBACK special pentru fiecare anvelopă, după cum urmează:

		
75 lei	75 lei	50 lei
Anvelope MICHELIN pentru jante de 22.5" și toate dimensiunile remorcilor	Anvelope MICHELIN cu jante de 17.5" și 19.5" pentru osile direcție și motrică	Gumele MICHELIN Agilis

OBȚINEȚI CASHBACK ÎN 5 PAȘI SIMPLI:

1. Creați sau accesați-vă contul MyPortal la myportal.michelingroup.com.
2. Accesați secțiunea promoțională pentru a vă conecta la CLUB PRO by Michelin.
3. Înregistrați fiecare achiziție de anvelope Michelin în termen de 30 de zile de la data emiterii facturii.
4. Furnizați detaliile contului bancar al companiei dumneavoastră.
5. Asta e tot! Solicitați și obțineți cashbackul dumneavoastră!

CONTINUAȚI SĂ CUMPĂRAȚI ANVELOPE MICHELIN PENTRU CAMIOANE ȘI AUTOUTILITARE ȘI OBȚINEȚI RECOMPENSE!

Linkul către descrierea programului de pe site-ul Michelin este acesta: <https://business.michelin.ro/club-pro-by-michelin>
Accesul la CLUB PRO nu se face direct, ci mai întâi flotele trebuie să își deschidă cont în platforma Michelin MyPortal la myportal.michelingroup.com.

Transporturile rutiere sunt o industrie cu oameni activi, care se bazează întotdeauna

pe interacțiunea umană pentru a-și duce treaba la bun sfârșit.

MyPortal de la Michelin este esențial pentru ei, deoarece le oferă mai multe beneficii:

- acces la gestionarea procesului de soluționare a reclamațiilor, precum și a garanțiilor împotriva daunelor accidentale disponibile pentru gamele Michelin X Multi și X Works;
- acces la programul CLUB PRO by Michelin;
- oferte personalizate pentru afaceri specifice.

Michelin se angajează să fie partenerul dumneavoastră de mobilitate durabilă

Transport de marfă, transport de pasageri, construcții, manipulare, minerit, agricultură și multe altele.

Sunteți o companie?

Indiferent de domeniul de activitate, Michelin vă oferă o gamă de produse și servicii adecvate. De mai bine de un secol, Michelin colaborează cu companiile pentru a oferi o mobilitate mai sigură, mai curată, mai accesibilă și mai eficientă. Echipele de cercetare și dezvoltare ale companiei sunt esențiale pentru acest progres. Acestea valorifică toată experiența și entuziasmul pentru a oferi tehnologii care îndeplinesc standarde de performanță tot mai ridicate.

Inovația este esențială scopului companiei, iar grupul Michelin utilizează toate cunoștințele pentru a asigura longevitate, siguranță și mobilitate, astfel încât toate companiile să poată alege, fără compromisuri, dintr-o gamă de anvelope proiectate la cele mai înalte standarde de performanță și durabilitate. Grupul Michelin colaborează cu dumneavoastră pentru a vă ajuta la dezvoltarea activității, datorită anvelopelor puternice, fiabile și multifuncționale, care oferă o durată lungă de viață și maximizează disponibilitatea. Michelin vă oferă, de asemenea, posibilitatea de a face o alegere care îndeplinește cerințele economice ale activității dumneavoastră și o nouă modalitate de a realiza economii de carburant suplimentare. Alegerea Michelin înseamnă, de asemenea, adoptarea unei game întregi de servicii

CLUB PRO
by Michelin

premium, pentru a îmbunătăți productivitatea și performanțele companiei dumneavoastră: soluții de gestionare a presiunii, de întreținere și de asistență, fără a exclude o serie de noi dezvoltări în tehnologia anvelopelor conectate.

Fie că sunteți operator, manager de flotă, șofer de vehicule grele, de autobuz sau de șantier și fie că lucrați în domeniul transportului de mărfuri sau de persoane, agriculturii, mineritului, gestionării carierelor sau orice altă ramură industrială, profitați de serviciile inovatoare Michelin: instrumente eficiente care vă ajută în activitățile de zi cu zi, pentru a economisi timp și a optimiza și păstra un control mai atent al costurilor organizației, îmbunătățind, în același timp, siguranța activității.

Mediul înconjurător este o problemă de mare actualitate și este un punct cheie de îmbunătățit. De mulți ani, Grupul Michelin lucrează intens pentru a-și reduce cât mai mult posibil amprenta asupra mediului. Michelin ajută transportatorii să reducă emisiile de CO2 și consumul de carburant, cu anvelope cu rezistență redusă la rulare. Proiectează anvelopele să poată fi folosite pe termen lung, astfel încât să poată fi utilizate până la atingerea limitei legale de uzură* și apoi reșapate: unul dintre principalele moduri în care grupul asigură reducerea consumului de resurse.

Misiunea Michelin este aceea de a "oferi tuturor un mod mai bun de a avansa", iar viziunea sa strategică este aceea de a avea un Michelin "Total sustenabil" și de aceea dezvoltă anvelope eco-responsabile care contribuie la reducerea emisiilor de CO2. Michelin investește în proiecte de cercetare cum ar fi cele pentru dezvoltarea hidrogenului ca o formă de combustibil alternativ și are un obiectiv bine definit, pe termen lung, privind reducerea emisiilor de CO2 – net zero emisii la siturile Michelin până în 2050.



UNTRR: DESPRE PROTESTUL DIN DATA DE 17 NOIEMBRIE 2021

UNTRR anunță amânarea protestului din data de 17 noiembrie 2021 pentru o dată ulterioară, ca urmare a lipsei unui partener de dialog real disponibil.

"Ca urmare a faptului că, în acest moment, contextul politic din România este unul care nu permite a avea un partener de dialog real disponibil care să ia decizii și să demareze acțiuni concrete în vederea soluționării revendicărilor industriei de transport rutier, asociațiile patronale ale transportatorilor rutieri – UNTRR, FORT, ATM Bucovina – anunță amânarea protestului din 17 noiembrie 2021. Principalele revendicări ale industriei, reîncadrarea diurnei ca venit salarial, criza de pe piața RCA și carantinarea șoferilor profesioniști, riscă să rămână în continuare fără rezolvare atâta vreme cât există un Guvern interimar cu puteri restrânse, iar criza guvernamentală se prelungește afectând serios orice demers întreprins de industrie. Totodată, ca urmare a revendicărilor anterioare, marți, 16.11.2021, Comisiile raportoare din Senat, și anume Comisia pentru buget, finanțe, activitate bancară și piață de capital și Comisia pentru muncă, familie și protecție socială au invitat asociațiile patronale la dezbateră Proiectului de Lege (L455/2021) pentru anularea unor obligații fiscale (diurna) și pentru modificarea și completarea unor acte normative pentru susținerea amendamentelor transmise. Observăm

că doar prin oficializarea unor proteste industria reușește să atragă o reacție

din partea autorităților.

Legat de RCA, reamintim că Guvernul



ar fi trebuit să discute cu ASF pentru a se asigura că procedura de clasificare a asiguraților cu risc ridicat de la BAAR funcționează în mod real pentru a preveni derapajele din piață. Reamintim că, în cazul în care un client primește de la cel puțin trei asigurători diferiți oferte ale căror prime de asigurare RCA sunt cu 36% (factorul N) mai mari față de tariful de referință, aferent segmentului de risc din care face parte, este încadrat în categoria asiguraților cu risc ridicat, potrivit Legii nr. 132/2017. Astfel, acesta se poate adresa BAAR pentru o ofertă RCA.

În plus, România rămâne singurul stat din UE în care șoferii profesioniști sunt carantinați la intrarea în țară. România este a opta piață de transport rutier din Uniunea Europeană și se poziționează pe locul 3 în UE la operațiunile de transport rutier internațional de tip cross-trade (10,5%) și cabotaj (8,2%), după Polonia și Lituania, deși suntem de-abia a cinsprezecea economie ca mărime din UE. Transportul rutier și activitățile conexe generează circa 5% din PIB-ul României și angajează peste 350.000 de persoane.", se spune în comunicatul UNTRR din 15 noiembrie 2021.



Sărbătorim împreună!

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

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

Ford Trucks
Sharing the load



2000

Vehicule
Ford Trucks
în România

Oameni
puternici
în mișcare

Afaceri de
succes

* în cuantum de 600 litri



TRUCKS

Sharing the load

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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



UNTRR - STIMULENTE PENTRU ACHIZIȚIA DE VEHICULE COMERCIALE GNC/GNL

UNTRR solicită Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor acordarea de stimulente pentru achiziția de vehicule comerciale GNC/GNL- primul pas către tranziția verde în industria transporturilor rutiere.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR solicită Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor introducerea unui program de stimulare pentru achiziționarea de vehicule comerciale licențiate de transport rutier de marfă (peste 2,5 tone) și persoane (peste 1+9 locuri) pe bază de gaz natural comprimat/lichefiat (GNC /GNL), reprezentând primul pas către tranziția verde pentru industria transporturilor rutiere. Deși această solicitare a fost adresată de UNTRR încă din 2019 Administrației Fondului de Mediu, până în prezent transportatorii rutieri români nu au beneficiat de niciun program de stimulare pentru achiziția de vehicule GNC/GNL, așa cum beneficiază transportatorii rutieri din alte State Membre UE.

Având în vedere obiectivele europene ambițioase ale Pactului Verde European și ale pachetului „Pregătiți pentru 55” (Fit for 55), presiunea asupra sectorului de transport este foarte mare. În vara

acestui an, UE a publicat o Propunere de Regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, parte a pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” (Fit for 55) , angajându-se să reducă emisiile cu cel puțin 55% până în 2030, ca pas intermediar către atingerea obiectivului Pactului verde European privind neutralitatea climatică UE până în 2050. Propunerea legislativă UE prevede utilizarea unui mix de combustibili alternativi care servesc ca substitut pentru sursele de petrol fosil la furnizarea de energie pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acestora și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, incluzând atât „combustibili alternativi pentru vehicule cu emisii zero”, precum energia electrică și hidrogenul, cât și „combustibili fosili alternativi” pentru o etapă de tranziție, precum gazul natural în stare gazoasă (gaz natural comprimat — GNC) și lichidă (gaz natural lichefiat — GNL). GNC /GNL reprezintă primul pas către tranziția verde în industria transporturilor rutiere

Motoarele pe GNC produc 25% mai puțin dioxid de carbon decât benzina și cu 35% mai puțin decât motorina. La acest moment, singura soluție fezabilă pentru transportatorii rutieri sunt vehiculele pe gaz natural comprimat (COMPRESSED NATURAL GAS - GNC) sau gaz natural lichefiat (LIQUIFIED NATURAL GAS - GNL) care este diferit de GPL - Gaz Petrolier Lichefiat (LPG- liquefied petroleum gas).

În timp ce UNTRR sprijină prevederile Pachetului „Pregătiți pentru 55” (Fit for 55) privind dezvoltarea de stații de reîncărcare electrice (prevăzute și în PNRR) pentru vehiculele comerciale ușoare destinate transportului urban și inter-urban, precizăm că vehiculele electrice nu sunt însă o soluție viabilă din punct de vedere economic pentru transportul rutier pe distanțe lungi. Echivalentul energetic al unui rezervor de motorină de 1200 l - uzual pentru transportul rutier pe distanțe lungi, este dat de 24 tone de baterii - ceea ce reprezintă sarcina utilă pentru un camion standard în UE, conform tehnologiilor actuale.

De asemenea, cu toate că Hidrogenul este viitoarea soluție avută în vedere de CE pentru transportul rutier de marfă pe distanțe lungi, precizăm că astăzi nu este disponibil niciun camion pe hidrogen la vânzare - sunt proiecte pentru viitor, iar oricum costurile sunt de 3 ori mai mari decât pentru un camion tradițional. În acest context, camioanele pe GNC /GNL sunt un prim pas către tranziția verde în industria transporturilor rutiere. Sistemele de alimentare cu gaz natural comprimat/lichefiat sunt compatibile pentru conversia ulterioară la hidrogen (“hydrogen ready”). Totodată, precizăm că 6 din cei 7 producători de camioane europeni au modele disponibile pe gaz natural iar România are mari rezerve de gaze naturale, putând folosi resursele proprii de gaz natural pentru transporturile operate cu vehicule CNG/LNG. În prezent, gazul natural este cel mai



rentabil mod de reducere a emisiilor de CO₂, iar bio CNG /LNG, produse din deșeuri, vor ajuta România să își reducă amprenta de carbon și să devină un contribuitor important la economia circulară europeană, unul dintre obiectivele tranziției verzi.

Necesitatea unui program de stimulare a achiziției de vehicule comerciale GNC/ GNL pentru impulsivarea pieței din România, similar stimulentele acordate în alte țări

Transportatorii rutieri români doresc să investească în vehicule ecologice, însă au nevoie de sprijinul autorităților române pentru implementarea soluțiilor ecologice de transport, atât pentru dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu combustibili alternativi prin alocarea finanțărilor europene disponibile prin PNRR și Fit for 55, cât și pentru stimularea achiziției de vehicule ecologice, iar în prezent vehiculele GNC/GNL și, pe termen lung, cele pe hidrogen oferă singura alternativă viabilă la motorină, în special pentru transportul rutier pe distanțe lungi, unde vehiculele electrice nu sunt viabile din punct de vedere economic.

Impulsivarea pieței se poate realiza prin acordarea de subvenții transportatorilor români de până la 50% din costul vehiculului, similar celor acordate transportatorilor din alte State Membre pentru achiziționarea vehiculelor GNC/GNL:

- În 2018, Germania a introdus un program de subvenționare a achiziției de camioane GNC/GNL acoperind până la 40% din costul vehiculului. Anul trecut, Germania a prelungit exceptarea vehiculelor GNC/GNL de la plata taxelor de drum până în 2023.

- În septembrie 2020, Franța a instituit un nou bonus ecologic la achiziția de vehicule ecologice sau pentru finanțarea prin leasing operațional a vehiculelor grele electrice/pe hidrogen, care poate fi cumulat și cu stimulentele acordate de



stat pentru achiziționarea unui vehicul cu propulsie alternativă, combinația celor două ajutoare ajungând la 100.000 euro.

Stimularea achiziționării de vehicule comerciale GNC/GNL în România trebuie corelată cu alocarea de finanțare europeană pentru dezvoltarea infrastructurii de stații de alimentare GNC/GNL pentru vehiculele de transport rutier în România, iar, conform prevederilor pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” (Fit for 55), România, în calitate de Stat membru, trebuie să se asigure că, până la 1 ianuarie 2025, un număr corespunzător de puncte de realimentare cu GNL accesibile publicului este instalat, cel puțin de-a lungul rețelei centrale TEN-T existente, pentru a permite autovehiculelor grele care funcționează cu GNL să circule în întreaga Uniune. Ca în situația autostrăzilor, și la infrastructura GNC/GNL România este cu mult rămasă în urmă față de Europa. Motivul pentru care celelalte țări nu mai cer finanțare pentru GNC/GNL la Bruxelles este datorat faptului că au aceste rețele deja mature. În timp ce majoritatea Statelor Membre UE și-au dezvoltat o rețea de stații de alimentare GNC /GNL, iar în prezent, în Europa sunt 4000 stații GNC - în România sunt numai 3 stații GNC. Totodată, în timp ce în Europa sunt 400 stații GNL, România

nu deține nicio stație de alimentare GNL.

Pentru a da șansa și firmelor și cetățenilor României să folosească autovehicule GNC/GNL, soluții mature în Europa în mai toate țările, inclusiv în Bulgaria, care are o rețea de 121 stații de alimentare GNC/GNL și Moldova – 21 stații, UNTRR a solicitat la începutul acestui an Guvernului României alocarea a 5 mld. Euro prin Planul Național de Redresare și Reziliență – PNRR pentru sectorul transporturilor rutiere în următorii 3 ani, pentru digitalizare și reînnoirea a jumătate din flota României de vehicule comerciale licențiate de transport rutier de marfă (peste 2,5 tone) și persoane (peste 1+9 locuri) pe bază de gaz natural comprimat/lichefiat(GNC /GNL) și pentru dezvoltarea a 100 de stații de alimentare GNC/GNL în România. Spre deosebire de industria de transport rutier din România, solicitările noastre nu se regăsesc în actualul PNRR și de aceea ar trebui să fie incluse în Pachetul Fit for 55, pentru ca fondurile europene alocate pentru decarbonizarea transporturilor rutiere din România să fie alocate prioritar pentru dezvoltarea infrastructurii de stații de alimentare GNC /GNL și achiziția de vehicule comerciale GNC /GNL.", se spune în comunicatul UNTRR din 23 noiembrie 2021.



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



INFORMATICIANUL GRINDEANU ȘI-A ÎNCEPUT MANDATUL CU O SERIE DE ERORI

Informatician la bază, Sorin Grindeanu va ocupa funcția de ministru al Transporturilor din partea PSD.

El nu are nicio tangență cu acest domeniu. Sorin Grindeanu nu a lucrat în domeniul transporturilor și nu are studii în domeniu.

Grindeanu, care a fost pentru șase luni premierul României în 2017, a reușit să declanșeze în stradă cele mai mari proteste post-Revoluție, odată cu adoptarea OUG13 pentru amnistierea unor fapte penale. Grindeanu este primul și singurul premier dat jos prin moțiuni de cenzură de către propriul partid. Sorin Grindeanu este născut pe 5 decembrie 1973 (48 de ani) în Caransebeș, județul Caraș-Severin. Tatăl său a fost director al Colegiului Național "C.D. Loga" și inspector școlar general, în același timp fiind și președintele PSD Caransebeș. Sorin Grindeanu a ocupat, în ultimii 20 de ani de carieră politică, mai multe funcții publice, atât la nivel local în Timișoara, unde a și fost vicepreședinte al CJ Timiș, cât și la nivel central ca ministru al Comunicațiilor, deputat, premier sau șef foarte bine plătit la ANCOM.

Studii Sorin Grindeanu:

2012: Curs de perfecționare în „Securitate, diplomatie și politică externă”, la Institutul Diplomatic Român.

1999: Bursă Tempus în „Perfecționare în domeniul statisticii sociale Universitatea Bologna – Italia”.

1997 – 1998: Studii postuniversitare de specialitate Specializare Baze de date Universitatea de Vest Timișoara.

1992 – 1997: Facultatea de Matematică Specializare Informatică Universitatea de Vest Timișoara. Grindeanu a devenit membru în PSDR în 1996, cu un an înainte să termine Facultatea de Matematică, specializarea Informatică, la Universitatea de Vest din Timișoara. Timp de doi ani a făcut studii postuniversitare de specialitate pe "baze de date" la aceeași universitate, iar tot pe atunci a devenit vicepreședinte al organizației de tineret a PDSR Timiș. Între 1998 și 2001 a lucrat ca preparator și asistent universitar la Facultatea de Sociologie și Psihologie - Universitatea de Vest Timișoara. În 1999 a mai făcut un curs de perfecționare în domeniul statisticii sociale, iar în 2012 a făcut un curs cu specializarea "Securitate, diplomatie și politică externă" la Institutul Diplomatic Român. În politică Grindeanu a trecut rapid de la tineretul PDSR din Timiș, la funcții în biroul executiv județean al partidului, iar în 2008 a devenit pentru șase ani președinte al PSD Timișoara. Din 2014 până în 2017 a fost președinte al PSD Timiș. În același timp cu ascensiunea sa în rândurile politicii locale, Grindeanu a ocupat diverse funcții publice

precum Director la Direcția pentru Tineret și Sport din Timiș, consilier local în Timișoara și, timp de patru ani (2008-2012), a fost viceprimar al municipiului reședință de județ. A urmat apoi un an (2014-2015) ca Ministru al Comunicațiilor, în paralel cu un mandat aproape complet ca deputat (2012-2016). A demisionat din Parlament pentru a fi ales ca Președinte al CJ Timiș în iunie 2016. N-a rămas mult timp în această funcție pentru că, în ianuarie 2017, și-a dat demisia pentru a putea fi numit premier al PSD, condus la acea dată de Liviu Dragnea.

Locuri de muncă Sorin Grindeanu

- Decembrie 2014 - Noiembrie 2015: Ministru al telecomunicațiilor,
- 2012: Deputat,
- Iunie 2008 - Decembrie 2012: Viceprimar Primăria Timișoara,
- Martie - Iunie 2008: Director SC Ahm Smartel SRL,
- Ianuarie 2005 - Martie 2008: Director general adjunct SC Delpack Invest SRL,
- Iunie 2004 - Iunie 2008: Consilier local Consiliul Local Timișoara,
- Noiembrie 2001 - Ianuarie 2004: Director Direcția pentru Tineret și Sport – Timiș,
- Octombrie 2000 - Decembrie 2001: Asistent universitar Facultatea de Sociologie și Psihologie - Universitatea de Vest Timișoara,

- Octombrie 1988 - Noiembrie 2000:
Preparator universitar Facultatea
de Sociologie și Psihologie -
Universitatea de Vest Timișoara.
Ministrul Transporturilor, Sorin
Grindeanu, a declarat, după
preluarea mandatului, că statul
român este dator românilor cu
proiecte de infrastructură și că a
văzut multe proiecte și desene,
dar că acestea nu au fost puse în
practică.

Primele declarații, primele erori

Sorin Grindeanu a declarat că nu este mulțumit de stadiul lucrărilor la centura de sud a municipiului Timișoara și că urmează să facă o vizită pe șantier.

„În mult la proiectul legat de centura sud, știți că, în 2017, în cele 6 luni cât am fost premier, am reușit să impulsionez acest proiect, sunt total nemulțumit de stadiul lucrărilor care este 40%. Vreau să stau de vorbă, acolo va fi și constructorul. Vreau să văd angajamente ferme și vă asigur că din două în două săptămâni o să vreau să văd cum avansează acest șantier”, a declarat Sorin Grindeanu, care a mai anunțat că a adus cu el, de la Ministerul Transporturilor, omologarea noului tramvai al Timișoarei.

Grindeanu a mai declarat că a avut o discuție și cu directorul Aeroportului din Timișoara, Dorel Grădinaru, și că i-a cerut acestuia să îi transmită un raport de autoevaluare.

Ministrul Transporturilor s-a referit și la construcția de autostrăzi, dar a făcut o serie de erori.

„E primul an din ultimii 10 în care se dau mai puțini kilometri de



autostradă în folosință, decât în anul precedent. Tot timpul s-au dat mai mulți kilometri în folosință.”, a spus ministrul.

Calculul lui Grindeanu este eronat. În 2017 el era prim ministru, iar Răzvan Cuc ministru al Transporturilor. În acel an nu s-a deschis niciun kilometru de autostradă.

Pasajul care e centură ocolitoare

„Aseară am venit cu mașina la de București, am ajuns târziu, știu tot calvarul de pe Valea Oltului și de pe Dealul Negru între Pitești - Vâlcea. Cred că trebuie să îi dăm drumul, chiar dacă va fi restricționată pe 1-2 km, e noaptea minții să ai 25 km gata, să nu îi inaugurezi, să nu cauți o soluție și să stai cu acest lot închis până la primăvară, când încep lucrările. Dacă va fi siguranță asigurată a celor din trafic, vom da drumul la acest lot, îmi voi asuma acest lucru. Mai e o lucrare aproape gata, măreață, 6 km Giurgiu - Vama Giurgiu, sunt 4 benzi acolo. O să vedem dacă vor termina”, a declarat Grindeanu.

Drumul Giurgiu – Vama Giurgiu a fost construit în 2020 – 2021 când

PSD era plecat de la guvernare. Grindeanu a anunțat că „azi se dă drumul la pasajul de la Mihăilești. Punct, nu stăm să...”, a anunțat el înainte de a fi corectat de reporteri că este vorba despre o centură, totuși, nu de un pasaj.

O eroare și pe Sibiu - Pitești

„Sunt un utilizator al drumurilor patriei. Inclusiv în acest weekend am parcurs Valea Oltului la volan și știu necesitatea de a avea aceste autostrăzi care să lege provinciile istorice, fie că vorbim de Moldova spre Transilvania, unde sunt mai multe variante care sunt prinse în următoarea decadă, fie că vorbim de PNRR, fie că vorbim de viitorul exercițiu bugetar, fie că vorbim de ce v-am spus mai devreme, și anume Valea Oltului, unde se lucrează în acest moment la acel tronson Sibiu-Boița. Eu am toată convingerea că la anul vom da drumul la ceea ce înseamnă licitație și la toate etapele care trebuie parcurse pentru loturile 2 și 3 de pe acea bucată.” a spus Grindeanu. Loturile 2 și 3 ale Autostrăzii A 1 sunt deja în licitație, chiar cu o singură ofertă depusă pentru lotul 2.

Procedura



Noul MAN TGX.
International Truck
of the Year 2021.

**SIMPLY MY TRUCK.
SIMPLY THE BEST.**

www.man.ro





STAREA TRANSPORTURILOR, CU CONSTANTIN ISAC, PREȘEDINTELE UNTRR

Președintele Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), Constantin Isac, expune principalele probleme cu care se transportă transportatorii români. Într-un nou episod din serialul STAREA TRANSPORTURILOR, președintele UNTRR răspunde la trei întrebări formulate de jurnaliștii revistei TIR Magazin.

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

Potrivit prevederilor Pachetului Mobilitate I, începând cu 2 februarie 2020 se va aplica Directiva detașării pentru operațiunile de cabotaj și pentru cele de cross-trade peste numărul exceptat. Adică, două operațiuni. Tot din februarie 2022, apare obligația întoarcerii acasă a camioanelor o dată la opt săptămâni. Ce înseamnă aceste lucruri pentru transportatorii români și cât de pregătiți sunt pentru ele?

Constantin Isac, Președinte UNTRR:

Începând cu februarie 2022, vor intra în aplicare două reglementări extrem de importante ale Pachetului Mobilitate, adoptat în 2020. Și anume, Regulamentul 1055, care se referă la întoarcerea camioanelor acasă odată la opt săptămâni. Întoarcere la sediul operațional, în România. Fapt care ne va aduce costuri suplimentare, pentru fiecare firmă de transport, de 11.000 euro pe an, după un studiu al Comisiei Europene. În februarie, va intra în

aplicare și Directiva detașării 1057, care ne obligă să plătim șoferii la tranzitarea statelor europene la salariul minim din țara respectivă. Va trebui să respectăm obligațiile minime pe care le are fiecare țară tranzitată. Acest lucru va conduce la grevarea costurilor de transport și pentru transportatorii mici și mijlocii la probleme foarte mari. Ei se confruntă și cu alte probleme. Este adevărat că UNTRR a făcut demersuri pentru împiedicarea aplicării acestor reglementări pentru transportatorii români, însă, fără

succes deocamdată. Am efectuat o ultimă acțiune, un apel către guvern ca să apeleze Comisia Europeană pentru amânarea aplicării Pachetului Mobilitate, cel puțin până când celelalte state europene vor avea aduse la zi reglementările pe acest domeniu sau până când Curtea Europeană de Justiție se va pronunța pe cauza prin care am solicitat anularea Pachetului Mobilitate.

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

În urma protestelor din această toamnă, guvernul a făcut promisiuni legate de reîncadrarea de către ANAF a diurnelor șoferilor ca venituri de natură salarială. S-a vorbit de o amnistie fiscală. În ce stadiul se află rezolvarea acestei probleme deosebit de delicate?

Constantin Isac, Președinte

UNTRR: Reîncadrarea diurnei ca venit salarial, de către ANAF, a fost bomba care a explodat anul acesta în curtea transportatorilor și care a generat proteste mari. Proteste, care au culminat cu cel din 29 septembrie, în urma căruia am reușit să obținem promovarea unui proiect de lege prin care să fie acordate facilități fiscale, cu referire în principal la această diurnă acordată șoferilor, în transportul internațional în special și în transportul rutier, în general. Acest proiect de lege a fost avansat pe procedura de legiferare în Comisiile de buget și de muncă ale Senatului, unde UNTRR a introdus



MEC DIESEL
SPARE PARTS SPECIALIST



Expertiză unică în România

Specialistul tău în motoare și piese de schimb
pentru autovehiculul tău comercial!



Prețuri super
competitive



Rețea națională
cu 13 depozite și
birouri comerciale



Programe de loialitate
pentru clienții finali și
partenerii de service



Acces la
specificații tehnice



Consiliere
profesională



Peste 18 000 de
repere unice în stoc

www.mecdiesel.ro

webshop.mecdiesel.ro

contact@mecdiesel.ro



amendamente importante. Unul este acela de racordare a acestor reglementări cu cele din Pachetul Mobilitate. Un alt amendament este crearea unui ghid practic, care să armonizeze poziția ANAF și ITM, astfel încât transportatorii să știe exact cum trebuie plătită diurna, când, în ce cuantum, ca să nu mai fie în afara legii și să se repete istoria din zilele noastre. E foarte clar că ceea ce vom obține va fi o gură de oxigen pentru industria de transport românească, care este pusă la colț de legislația europeană și extrem de dezavantajată de reglementările protecționiste din Pachetul Mobilitate. Oamenii politici au înțeles că această industrie este importantă pentru România. A generat în ultimii trei ani un aport, în exportul de servicii, de peste cinci miliarde de euro.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR TIR Magazin: Într-un comunicat al UNTRR se spunea că guvernul penalizează

transportatorii pentru gradul mic de vaccinare a populației României. În ce măsură carantinarea șoferilor profesioniști reprezintă, în continuare, o problemă pentru industria românească de transport rutier?

Constantin Isac, Președinte UNTRR: Reprezintă o problemă importantă, în continuare, pentru că, din păcate, suntem singura țară care impune carantinarea șoferilor la trecerea frontierei spre casă. Nicio altă țară nu mai aplică această măsură, sub motiv că un șofer din transportul de marfă stă 95% din timp izolat în cabină, fără să interacționeze cu cineva. În toate centrele logistice unde descarcă sau încarcă sunt măsuri severe, astfel încât el să fie protejat. Ceea ce înseamnă că există un risc mic ca șoferul să fie îmbolnăvit cu COVID. Am solicitat guvernului să excludă carantinarea șoferilor și pentru că suntem într-un deficit mare de șoferi. Ne va fi foarte greu când vom carantina o parte din ei să îi putem

înlocui. Nu avem resurse pentru înlocuirea lor. Asta înseamnă că se întrerupe lanțul de aprovizionare. Numai când acest lanț se va întrerupe va vedea lumea ce înseamnă să nu ai transport rutier care să îți aducă marfa în magazin. Reluăm solicitările la noul guvern, cu speranța că o să fie cineva mai îngăduitor cu această situație. Suntem de acord cu vaccinarea, îi încurajăm pe toți șoferii să se vaccineze. Solicităm excluderea de la carantinare. Sunt coridoare verzi pe care merg camioanele. Sunt constituite, la nivel european, ca să fie cât mai puțin expuși. Carantinarea este o măsură exagerată și trebuie să renunțăm la ea. După protestul din 29 septembrie, au dat o hotărâre prin care au acceptat necarantinarea în schimbul prezentării testului RT PCR ceea ce este în neregulă. Pentru că e greu ca un șofer să își facă un test în drum spre casă.

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





VIDEO. TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII, EPISODUL 04: FIDELIZAREA ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI

Ce metode folosiți pentru a vă fideliza angajații cei mai buni, șoferii și alte categorii de personal? - aceasta este întrebarea celui de-al patrulea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

Ioan Domnariu, director general Total NSA, și Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia, sunt protagoniștii celor 7 episoade ale celui mai nou show cu executivi din transporturile rutiere românești.

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

Ce metode folosiți pentru a vă fideliza angajații cei mai buni, șoferii și alte categorii de personal?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: Folosim metode de a fideliza angajații în funcție de perioada angajării. La nivelul de șoferi s-au creat trei grupe: șofer debutant, șoferi care au peste trei ani vechime și șoferi cu peste opt ani vechime. La fel și nivelul salarial este defalcat în funcție de aceste grupe, în funcție de modul de a reacționa la cerințele

firmei și de modul de a păstra mașina.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

Prime, prime și iar prime. Toată lumea pleacă de acasă pentru bani. Pentru a-i stimula trebuie să le dăm prime. Este o perioadă foarte grea legată de încasări. Dar, din surse proprii, am încercat să le împărțim celor mai buni angajați anumite prime pentru a fi mulțumiți și pentru a veni cu drag la muncă.

Episodul 03

Ce ar trebui să facă autoritățile centrale și locale pentru ca transporturile din construcții să meargă mai bine?- aceasta este întrebarea celui de-al treilea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

Ce ar trebui să facă autoritățile centrale și locale pentru ca transporturile din construcții să meargă mai bine?

Ioan Domnariu, director general Total NSA:

Să facă infuzie de capital în proiectele în derulare. Să meargă pe linia de a demara alte noi proiecte, având în vedere că dezvoltatorii imobiliari din sectorul privat, în majoritate, au stagnat sau au renunțat la proiecte.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia:

Ține foarte mult de organizarea firmelor și de modul în care își gestionează lucrările și angajații. În construcții, cea mai mare problemă este lipsa șoferilor și a angajaților. Șoferii migrează, pleacă spre Vest.



este explicația acestei mențineri de volume? - aceasta este întrebarea primului episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

Pandemia a dus la o scădere a volumelor din transportul rutier de marfă și de persoane. Transportul de construcții la rămas la același nivel. Cum credeți că se explică acest lucru?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: Explicația că transportul de construcții nu a scăzut se datorează faptului că guvernul a făcut infuzie de capital în proiectele care se derulau. Cred că e o soluție foarte bună.

Episodul 02

Cât de diversificată este flota de vehicule pentru construcții a firmei dumneavoastră și care este nivelul de investiții pe care îl aveți în vedere pentru reînnoirea ei? - aceasta este întrebarea celui de-al doilea episod al noului serial TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII.

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

Cât de diversificată este flota de vehicule pentru construcții a firmei dumneavoastră și care este nivelul de investiții pe care îl aveți în vedere pentru reînnoirea ei?

Ioan Domnariu, director general Total NSA: Societatea noastră dispune de aproximativ 100 de basculante, din care 60 sunt cap tractor cu semiremorcă și 40 autobasculante 8X4. În acest an, am reînnoit flota cu aproximativ 15 basculante 8X4 din care 9 Ford și restul Volvo.

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: Avem o flotă de camioane pentru betoane, pentru asfaltări și dezăpezire. Avem utilaje diversificate, mașini, echipamente. Acum, înnoim flota și am început să cumpărăm vehicule de la Ford

Trucks, o flotă de 10 camioane. La anul sperăm să investim din nou cumpărând alte 10 camioane Ford Trucks.

Episodul 01

Pandemia a dus la o scădere a volumelor în transportul rutier de persoane și de marfă. Transportul din construcții nu a scăzut în 2020. Care credeți că

Marian Ciocazan Nedelcu, director general Construcții Generale Oltenia: În 2020 s-au început în forță lucrările de infrastructură. Foarte multe ministere au realocat bani către Ministerul Transporturilor. Fiind un an greu, o țară numai prin infrastructură își poate reveni dintr-o criză.





VIDEO. CONTROALELE ISCTR S02E05: UN PATRON DE FIRMĂ DE TRANSPORT RUTIER NEMULȚUMIT

Patronul-șofer al unei firme de transport rutier internațional de marfă este nemulțumit de câștigurile pe care le are, în cel de-al cincelea episod al sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR".

Un patron nemulțumit

Inspectorii ISCTR opresc un camion și cer actele șoferului: atestatul, buletinul, informații despre firma pentru care muncește. Este firma șoferului care este și patron. El are trei camioane iar acum transportă pepeni. I se cer documentele de proveniență a mărfii, copia conformă, verificarea tahograf. Inspectorul îl întreabă de ce tremură, de ce are emoții. I se cere legitimația de serviciu și să prezinte rovinieta. Poza de pe documentele șoferului cade. I se cere să scoată cartela tahograf pentru verificări. Marfa este transportată la București, fiind cumpărată de la Ruse. Inspectorul îi spune că îl așteaptă cu documentele la mașină. Șoferul spune că afacerea merge foarte greu, că are trei camioane. „Am angajați și din familie de care sunt foarte mulțumit. Transportăm mărfuri generale iar eu sunt patronul firmei din București”,



explică șoferul.

Patronul spune că este foarte greu, în România nu sunt autostrăzi, nu sunt parcări, sunt probleme mari cu timpii de conducere și odihnă.

„Aș vrea autostrăzi pentru a putea circula ca în UE. Am o afacere și rămân cu mai puțini bani decât un șofer. Muncesc pentru șoferi.

Prețurile oferite de bursele de transport, de intermediari sunt foarte mici. Am fost oprit în Franța și am fost felicitat pentru că sunt în regulă. Dacă ești serios poți face afaceri și în România. Dar viitorul nu sună bine. O să plecăm toți într-o zi. E vorba de banii cu care rămâi la final, foarte puțini, cât să îmi întrețin familia. Jumătate din banii câștigați îi bag în camion. Am dat 2.000 de lei pe un cauciuc, am luat două, am schimbat placa de la podea și anul acesta nu mai merg în vacanță”, spune patronul.

Șoferul a fost în regulă cu actele și a fost felicitat de inspectorul ISCTR.

Plăcuțe de înmatriculare nedemontabile

Angajații Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier îi rețin unui ucrainian plăcuțele de înmatriculare ale camionului.

Șoferul ucrainian nu vorbește nicio limbă străină. Inspectorul îi explică modul în care trebuie să ia pauza obligatorie. Îi spune că nu a făcut





pauza obligatorie și a condus non-stop. Inspectorul îi spune că a condus 10 ore fără nicio pauză. I se spune, de către inspector, că trebuie să plătească o amendă și că autocamionul va fi imobilizat timp de 9 ore. Plăcile camionului i se rețin. Dimineața, după odihna de 9 ore de pauză și plata amenzii, poate primi plăcuțele înapoi și să plece cu camionul.

Șoferul îl conduce pe inspector la camion și îi arată că plăcuțele de înmatriculare nu pot fi demontate. Inspectorul îi aplică amendă, iar șoferul semnează. Inspectorul îi spune că, a doua zi dimineața, după ce va achita și amendă, va primi toate actele camionului și va putea pleca mai departe.

Un șofer bulgar

La final, un șofer profesionist bulgar este amendat pentru că nu a respectat timpii de conducere și odihnă.

Inspectorul ISCTR cere toate documentele legate de cap-tractor și de remorcă. Îi cere și cartela tahograf. Șoferul ia la cunoștință că i s-a citit cartela tahograf. I se spune că va trebui să plătească o amendă la Giurgiu.

Inspector ISCTR: „Șoferul bulgar, în urma datelor analizate din cartela tahograf, nu a putut face dovada activității desfășurate în ultimele zile. A avut cartela retrasă din tahograful digital. Am întocmit proces verbal de contravenție pe baza înregistrărilor din ultimele 28 de zile. I-a fost imobilizat camionul până la plata contravenției”.

SEZONUL 02 EPISODUL 04

În cel de-al patrulea episod al

sezonului 02 al serialului viral "CONTROALELE ISCTR", trei șoferi profesioniști sunt verificați de inspectori. 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.

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

amendaților, 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.





SCHMITZ CARGOBULL LANSEAZĂ O NOUĂ SEMI-REMORCĂ PENTRU MARFĂ USCATĂ: S.KO PACE SMART

Schmitz Cargobull, principalul producător de semiremorci din Europa, a prezentat primul său produs ieșit din fabrica sa din Marea Britanie: S.KO PACE SMART - o semiremorcă complet modulară pentru transportul mărfurilor uscate, concepută pentru operatorii din Marea Britanie și Irlanda. Semiremorca are caracteristici specifice pieței.



Boris Billich, Chief Sales Officer și Membru al Comitetului Executiv, spune: „Lansarea S.KO PACE SMART reprezintă o dezvoltare semnificativă pentru piața de transport marfă uscată din Marea Britanie și Irlanda, datorită beneficiilor pe care le aduce operatorilor. Modelul este construit în Manchester. Costurile, emisiile de carbon și timpii de livrare vor fi reduse semnificativ. Sunt foarte încântat să extindem gama noastră de produse cu S.KO PACE, un produs care va oferi o valoare

adăugată remarcabilă pentru operatorii din Marea Britanie și Irlanda.”

S.KO PACE SMART se adresează în primul rând pieței livrărilor de colete și transportului de hrană uscată. Semiremorca utilizează panouri inovatoare STRUKTOPLAST tip fagure. Panourile ușoare fac ca fiecare remorcă să cântărească cu aproximativ 600 kg mai puțin decât modelele concurente. De asemenea, va reduce semnificativ emisiile de carbon pe durata de viață a remorcii, ceea ce înseamnă că operatorii se pot aștepta la facturi mai mici de combustibil.

Paul Avery, Managing Director Operations din Regatul Unit, explică: „S.KO PACE SMART oferă standardele înalte de calitate și durabilitate pe care clienții le așteaptă de la Schmitz Cargobull. Este construit pe șasiul MODULOS complet galvanizat de la Schmitz Cargobull și vine cu o garanție de 10 ani împotriva ruginii.”

S.KO PACE SMART este complet certificat EN 12642 cod XL și oferă

o varietate de opțiuni, inclusiv șine de asigurare a încărcăturii. În plus, osiile sale ROTOS au de o garanție de 1.000.000 km sau șase ani.

Poate fi echipat cu orice dispozitiv de securizare a încărcăturii pentru a proteja coletele, inclusiv plase sau porți de siguranță pentru coletele din spate. Are o rezistență standard a podelei de 5,5 tone, cu opțiuni de creștere la 7,1 tone sau 8,0 tone pentru cei care transportă încărcături mai grele. Sistemul telematic Schmitz Cargobull TrailerConnect® este oferit ca opțiune standard pentru a oferi conectivitate inteligentă și pentru a monitoriza toate componentele prin unitatea de control telematică.

Avery adaugă: „Deschiderea fabricii din Marea Britanie în acest an a fost o oportunitate fantastică și, ca echipă, suntem extrem de mândri de calitatea procesului de producție pe care l-am creat. Este incredibil de satisfăcător că am avut deja atât de multe comenzi plasate.”

Uzina Schmitz Cargobull din Manchester a creat până acum 40 de locuri de muncă în producție și



administrare și acum găzduiește întreaga echipă din Marea Britanie, formată din 62 de angajați.

Date tehnice

S.KO PACE SMART:

- Corp inovator, stabil, ușor, fabricat din STRUKTOPLAST;
- Trei înălțimi interioare ale caroseriei de la 2.600 mm și 2.800

până la 3.200 mm;

- Rezistența standard a podelei de 5,5 tone, cu opțiuni de creștere la 7,1 sau 8,0 tone;
- Volum maxim de încărcare de peste 108 mc;
- 100% SMART - Telematică TrailerConnect® ca standard din fabrică. Hardware-ul și serviciile de bază sunt incluse și pot fi utilizate

imediat;

- Mai multă sarcină utilă și mai puține emisii de CO2 datorită greutatei totale mai mici;
- Spații pentru paletă: 33 europaletă sau 26 paletă ISO;
- Șasiu MODULOS galvanizat cu 10 ani garanție împotriva ruginii;
- Unitate de osie ROTOS - cu 1.000.000 km sau 6 ani garanție.



The Strong Lightweight

S.CS X-LIGHT UNIVERSAL cu POWER CURTAIN este combinația perfectă: șasiul X-LIGHT cu greutate optimizată are un volum de încărcare mai mare, datorită unei greutăți reduse. Corpul sigur și convenabil POWER CURTAIN reduce timpii de raspuns și facilitează securizarea incarcaturilor. Mai multe informații pe : www.cargobull.ro

SCHMITZ
CARGOBULL 
The Trailer Company.



Ministerul Finanțelor Publice



ANAF
Agenția Națională de Administrare Fiscală

SENATUL A DECIS: ANAF NU VA PUTEA REÎNCADRA RETROACTIV DIURNELE TRANSPORTATORILOR

Senatul a adoptat toate amendamentele propuse de transportatori la proiectul de lege existent în Parlament.

„Senatul a aprobat fără nici un vot împotrivă, legea care protejează industria transportatorilor, clarificând impozitarea diurnei șoferilor și dând o amnistie fiscală pentru perioada trecută.

România este pe locul 3 în Europa la operațiunile de transport rutier internațional de tip cross-trade, după Polonia și Lituania, transportatorii contribuind la exportul de servicii cu peste 22,3 miliarde de euro, aproape 5% din PIB-ul României și angajând peste 350.000 persoane. Suntem aleși în Parlament să facem legi care să ajute nu care să încurce”, a anunțat senatorul PSD Robert Cazanciuc.

Proiectul va trebui adoptat și de către Camera Deputaților, care e for decizional. Dacă proiectul va intra în vigoare, ANAF nu va putea reîncadra diurnele retroactiv de la

data intrării în vigoare a legii, de la 1 iulie 2015. Astfel, sumele plătite de companiile de transport aferente recalculării diurnelor vor trebui restituite de către ANAF.

AMENDAMENTE ADMISE asupra propunerii legislative pentru anularea unor obligații fiscale și pentru modificarea și completarea unor acte normative (L455/2021)

ART. I - (1) Se anulează diferențele de obligații fiscale principale și/sau obligațiile fiscale accesorii, stabilite de organul fiscal prin decizie de impunere emisă și comunicată contribuabilului, ca urmare a calificării ulterioare de către organul fiscal a sumelor reprezentând indemnizații sau orice alte sume de aceeași natură, primite pe perioada

delegării, detașării sau desfășurării activității pe teritoriul altei țări, de către angajați ai angajatorilor români care și-au desfășurat activitate pe teritoriul altei țări, aferente perioadelor fiscale cuprinse între 1 iulie 2015 și data intrării în vigoare a prezentei legi și neachitate.

(8) Nu intră sub incidența prezentului articol, sumele menționate la alin.(1), pentru care instanțele judecătorești au stabilit, prin hotărâri judecătorești definitive, că sunt datorate bugetului general consolidat.

La articolul 76 alineatul (2), literele k) și m) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„k) indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate, precum și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului, pentru partea care depășește plafonul neimpozabil stabilit astfel:

i) în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație,
(ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă prin hotărâre a Guvernului pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 salarii de bază corespunzător locului de muncă ocupat. Plafonul aferent valorii a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat se calculează prin raportarea celor 3 salarii la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada de delegare/detașare.
Plafonul aferent valorii a 3 salarii de bază se calculează prin raportarea celor 3 salarii la numărul de zile

lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada de delegare/detașare.

Indemnizațiile și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare primite pe perioada deplasării, în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul desfășurării activității, astfel cum este prevăzut în raportul juridic, de către administratorii stabiliți potrivit actului constitutiv, contractului de administrare/mandat, de către directorii care își desfășoară activitatea în baza contractului de mandat potrivit legii, de către membrii directoratului de la societățile administrate în sistem dualist și ai consiliului de supraveghere, potrivit legii, precum și de către manageri, în baza contractului de management prevăzut de lege, pentru depășește stabilit plafonul astfel: partea neimpozabilă

[i] în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului pentru personalul autorităților instituțiilor publice;
[ii] în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă prin hotărâre

a Guvernului pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic. Plafonul aferent valorii a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic se calculează prin raportarea celor 3 remunerații la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada deplasării."

La articolul 76 alineatul (4), litera h) se modifică și va avea următorul cuprins:

"h) indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate, precum orice alte sume de aceeași natură, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului, în limita plafonului neimpozabil stabilit la alin. (2) lit. k), precum cele primite pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare.

La articolul 139 alineatul (1), literele j) și 1) se modifică și vor



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



avea următorul cuprins:

j) indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate, precum și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului, pentru partea care depășește plafonul neimpozabil stabilit astfel: (i) în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului pentru personalul autorităților și instituțiilor publice; (ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă prin hotărâre a Guvernului pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 salarii de bază corespunzător locului de muncă ocupat. Plafonul aferent valorii a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat se calculează prin raportarea celor 3 salarii la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar

rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada de delegare/ detașare.

1) indemnizațiile și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare primite pe perioada deplasării, în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul desfășurării activității, astfel cum este prevăzut în raportul juridic, de către administratorii stabiliți potrivit actului constitutiv, contractului de administrare/ mandat, de către directorii care își desfășoară activitatea în baza contractului de mandat potrivit legii, de către membrii directoratului

de la societățile administrate în sistem dualist și ai consiliului de supraveghere, potrivit legii, precum și de către manageri, în baza contractului de management prevăzut de lege.

[i] în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului pentru personalul autorităților și instituțiilor publice; (ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă prin hotărâre a Guvernului pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic. Plafonul aferent valorii a 3 remunerații prevăzute în raportul



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.



juridic se calculează prin raportarea celor 3 remunerații la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada de delegare/ detașare.

La articolul 142, litera g) se modifică și va avea următorul cuprins:

g) indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare, precum și orice alte sume de aceeași natură, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului, în limita plafonului neimpozabil prevăzut la art. 76 alin. (2) litera k), precum și cele primite pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare;

Punctul 5 se modifică și va avea următorul cuprins:

m) indemnizația de delegare, indemnizația de detașare, inclusiv indemnizația specifică detașării transnaționale, prestațiile suplimentare primite de salariați în baza clauzei de mobilitate, precum și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare, primite de salariați potrivit legislației în materie, pe perioada desfășurării activității în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul serviciului, pentru partea care depășește plafonul neimpozabil stabilit astfel: (i) în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului pentru personalul autorităților instituțiilor (ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă prin hotărâre a Guvernului pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar, în limita a 3 salarii de bază corespunzător locului de muncă ocupat. Plafonul aferent valorii a 3 salarii de bază corespunzătoare locului de muncă ocupat se calculează prin raportarea

celor 3 salarii la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din perioada de delegare/ detașare.

o) indemnizațiile și orice alte sume de aceeași natură, altele decât cele acordate pentru acoperirea cheltuielilor de transport și cazare primite pe perioada deplasării, în altă localitate, în țară sau în străinătate, în interesul desfășurării activității, astfel cum este prevăzut în raportul juridic, de către administratorii stabiliți potrivit actului constitutiv, contractului de administrare/ mandat, de către directorii care își desfășoară activitatea în baza contractului de mandat potrivit legii, de către membrii directoratului de la societățile administrate în sistem dualist și ai consiliului de supraveghere, potrivit legii, precum și de către manageri, în baza contractului de management prevăzut de lege, pentru plafonul astfel:

i) în țară, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru indemnizație, prin hotărâre a Guvernului pentru personalul autorităților publice;

ii) în străinătate, 2,5 ori nivelul legal stabilit pentru diurnă prin hotărâre a Guvernului pentru personalul român trimis în străinătate pentru îndeplinirea unor misiuni cu caracter temporar în limita a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic.

Plafonul aferent valorii a 3 remunerații prevăzute în raportul juridic se calculează prin raportarea celor 3 remunerații la numărul de zile lucrătoare din luna respectivă, iar rezultatul se multiplică cu numărul de zile din

perioada deplasării.”

Ce urmărește propunerea

Propunerea legislativă are ca obiect de reglementare anularea unor obligații fiscale, precum și modificarea Legii nr.227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare și a Legii nr. 16/2017 privind detașarea salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale, cu modificările și completările ulterioare, cu referire la impozitarea indemnizațiilor acordate pe perioada detașării sau a delegării angajaților. Astfel, prin propunerea legislativă vor fi anulate diferențele de obligații fiscale principale și/sau obligațiile fiscale accesorii, neachitate, stabilite de organul fiscal prin decizie de impunere emisă și comunicată contribuabilului, ca urmare a reîncadrării sumelor reprezentând indemnizații sau orice alte sume de aceeași natură, primite pe perioada delegării, detașării sau desfășurării activității pe teritoriul altei țări, de către angajați ai angajatorilor români care și-au desfășurat activitatea pe teritoriul altei țări, aferente perioadelor fiscale cuprinse între 1 iulie 2015 și data intrării în vigoare a prezentei legi. Consiliul Legislativ a avizat favorabil propunerea legislativă. Consiliul Economic și Social a transmis aviz favorabil, cu observații. Comisia economică, industriei și servicii, Comisia pentru drepturile omului, egalitate de șanse, culte și minorități au transmis avize favorabile. Comisia juridică, de numiri, disciplină, imunități și validări a transmis un aviz favorabil, cu amendamente.

Anexa nr. 1 la Raportul comun nr. XXII/597/2021 nr. XXVII / 232/2021			
AMENDAMENTE ADMISE			
asupra propunerii legislative pentru anularea unor obligații fiscale și pentru modificarea și completarea unor acte normative			
(L455/2021)			
Nr. crt.	Text propunere legislativă L455/2021	Amendamente admise	Observații
1.		La articolul I, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins: ART. I - (1) Se anulează diferențele de obligații fiscale principale și/sau obligațiile fiscale accesorii, stabilite de organul fiscal	Amendament de tehnică legislativă, observat de Consiliul Legislativ. Amendament admis cu



UE CERE PATRULĂ DE POLIȚIE ÎN PARCĂRILE DE CAMIOANE ȘI PROTEJAREA ȘOFERILOR ÎMPOTRIVA HOȚILOR

Parlamentul European a adoptat rezoluția „Siguranța parcarilor de camioane în Europa”. Prin rezoluție se cere Comisiei Europene, UE și statelor naționale să protejeze șoferii de camion. Revista TIR Magazin vă prezintă textul complet.

A. Întrucât Comisia pentru petiții a primit petiția nr. 0549/2021, semnată de 22.735 de persoane, care ridică îngrijorări cu privire la zonele de parcare a camioanelor din rețeaua rutieră a UE și solicită măsuri preventive pentru a reduce riscul și amploarea problemelor de siguranță a camioanelor din zonele de parcare;

B. Întrucât grupurile criminale organizate sunt adesea implicate în furturi de mărfuri și vizează frecvent produse de mare valoare, cum ar fi produsele electronice, tutunul și produsele farmaceutice, provocând pierderi economice semnificative, care s-au ridicat la aproximativ 52 de milioane EUR între 2017 și 2019; întrucât aceste cifre nu sunt complete din cauza lipsei de raportare și de schimb de date relevante privind infracțiunile de încărcare;

C. Întrucât aceste grupuri infracționale devin din ce în ce mai organizate, folosesc tehnologie de ultimă oră, iar utilizarea violenței de către infractorii implicați în activități grave și organizate de criminalitate în UE par să fi crescut, victimele fiind vizate fără discriminare, fără a ține cont de implicarea sau statutul lor, provocând adesea vătămări celor nevinovați;

D. Întrucât Uniunea Europeană ar trebui să combată criminalitatea și crima organizată pe rețeaua rutieră a UE și ar trebui să promoveze circulația mărfurilor

într-un mod sigur și fără costuri suplimentare legate de supraexpunerea la riscul de agresiune;

E întrucât șoferii de transport rutier internațional petrec perioade mai lungi departe de casă și de familie, ceea ce înseamnă că infrastructura de parcare sigură, securizată și bine echipată din UE este de o importanță crucială pentru sănătatea lor fizică și psihică;

F. Întrucât perioadele de muncă, de odihnă și de pauză ale șoferilor de transport internațional de marfă fac obiectul unor reguli stricte care vizează crearea unui sector de transport rutier sigur, eficient și responsabil din punct de vedere social în Uniunea Europeană; întrucât este responsabilitatea atât a instituțiilor UE, cât și a statelor membre

să furnizeze o infrastructură de parcare adecvată și accesibilă la nivelul UE, care să facă normele privind timpul de lucru și de odihnă proporționale și fezabile;

G. Întrucât condițiile precare de odihnă și riscul ridicat de infracțiuni și agresiune sunt principalii factori care fac ca profesia de șofer să fie atât de neatractivă; întrucât lipsa de conducători este o problemă din ce în ce mai mare care provoacă funcționarea ineficientă a pieței unice, a lanțurilor logistice și de aprovizionare și a altor sectoare, cum ar fi producția și comerțul cu amănuntul;

1. Reamintește că un studiu al Comisiei din 2019 subliniază că în UE există o lipsă a aproximativ 100000 de locuri de parcare pentru noaptea pentru camioane,



În timp ce acest deficit este și mai mare pentru zonele de parcare securizate certificate 1;

2. Declară că zonele de parcare pentru camioane (SSTPA) securizate și sigure sunt necesare pentru a asigura condiții echitabile din punct de vedere social pentru șoferii profesioniști atunci când aceștia se odihnesc obligatoriu; reamintește că industria transportului rutier suferă de o penurie acută de șoferi; invită Comisia să monitorizeze îndeaproape disponibilitatea unui număr suficient de SSTPA de înaltă calitate și aplicarea proporțională a sancțiunilor de către statele membre; subliniază necesitatea de a lua măsuri în cazul oricărei forme de tratament inechitabil sau de discriminare a transportatorilor de camion și a companiilor de transport din UE;

3. Regretă atacurile asupra transportatorilor din zonele de parcare a camioanelor, inclusiv atacurile mortale, și reamintește că aceste atacuri sunt adesea comise de bande bine organizate și bine echipate care uneori fură bunuri la comandă și folosesc adesea veniturile din aceste infracțiuni pentru a finanța alte forme de infracțiune gravă;

4. Regretă faptul că aceste atacuri ar putea avea un aspect xenofob sau rasist;

5. Recunoaște că infracțiunile asupra camioanelor sunt din ce în ce mai mult de natură transfrontalieră și reprezintă principala amenințare de securitate pentru șoferii de camioane; subliniază faptul că este necesară o cooperare consolidată pentru a aborda în mod corespunzător aceste infracțiuni și solicită un schimb structural de informații și o coordonare operațională între autoritățile de aplicare a legii din statele membre, cu sprijinul Europol;

6. Invită statele membre să raporteze în mod sistematic infracțiunile către Europol pentru a asigura răspunsuri coerente prin sprijin operațional și analitic și invită Comisia să consolideze în continuare capacitățile Europol în acest domeniu prin creșterea resurselor și a personalului acestuia;

7. Invită Comisia să încurajeze creșterea locurilor de parcare pentru camioane și să le îmbunătățească calitatea, siguranța și conectivitatea utilizând inițiative legislative, programe europene structurale și de investiții, mecanisme de promovare a cooperării între autoritățile competente ale statelor membre și alte instrumente disponibile; instrumente, cum ar fi programul de finanțare al Facilității Conectarea

Europei;

8. Îndeamnă Comisia și Consiliul să ia măsurile necesare pentru a stabili și a dezvolta cooperarea polițienească care să implice autoritățile competente din toate statele membre pentru prevenirea, detectarea și investigarea infracțiunilor pe drumuri și în zonele de parcare;

9. Invită Comisia și statele membre să includă obiective și abordări de creștere a numărului de SSTPA în acordurile finale de parteneriat privind fondurile structurale și de investiții europene și în programele pentru aceste fonduri;

10. Salută înființarea Grupului de experți al Comisiei pentru siguranța infrastructurii rutiere, care va solicita consilierea și expertiza statelor membre și a altor părți interesate relevante pe această temă, inclusiv pentru pregătirea actelor nelegislative; îndeamnă Comisia să accelereze lucrările în acest domeniu și să se coordoneze cu statele membre pentru a obține îmbunătățiri concrete pentru șoferii de camioane din UE;

11. Subliniază importanța implementării proiectelor care vizează promovarea cooperării naționale și internaționale în lupta împotriva furtului de mărfuri, crearea unei imagini de ansamblu asupra procedurilor în derulare și optimizarea activității de caz la nivel operațional;

12. Reamintește importanța asigurării unei finanțări prioritare pentru crearea și modernizarea SSTPA-urilor în UE, prin utilizarea tuturor programelor de finanțare disponibile ale UE și ale statelor membre;

13. Invită statele membre să își asume responsabilitatea principală pentru îmbunătățirea siguranței zonelor de parcare a camioanelor prin strategii naționale bine stabilite de siguranță rutieră și măsuri concrete prevăzute în planuri de acțiune și planuri de implementare, care stau la baza unei veritabile UE; cultura siguranței rutiere;

14. Invită Comisia și statele membre să își unească forțele pentru a îmbunătăți calitatea serviciilor în zonele de parcare

pentru camioane, inclusiv prin oferirea de funcții de bază la prețuri accesibile, și pentru a îmbunătăți securitatea acestora,;

15. Regretă faptul că persistă interpretări divergente în ceea ce privește securitatea și standardele de siguranță în parcare și cerințele de certificare și subliniază importanța creării unui standard armonizat al UE care să conțină reguli clare și lipsite de ambiguitate privind nivelurile de siguranță și confort;

16. Invită Comisia să își îndeplinească angajamentele consacrate în Regulamentul (UE) 2020/1054 de a stabili standarde și proceduri de certificare pentru locuri de parcare pentru camioane sigure și securizate în UE;

17. Subliniază că standardele UE care detaliază nivelul de serviciu și securitate al SSTPA și procedurile de certificare a unor astfel de zone de parcare trebuie să devină obligatorii pentru a asigura și a oferi o definiție coerentă a zonelor de parcare sigure pentru camioane și un cadru legislativ coerent;

18. Solicită îmbunătățirea acoperirii și eficacității serviciilor de urgență și de răspuns imediat și introducerea sistemelor de apel pentru notificarea autorităților competente în toate limbile oficiale; îndeamnă statele membre să pună în aplicare un sistem de răspuns imediat atunci când o infracțiune împotriva unui șofer sau a unui camion este comisă în jurisdicția lor națională și să evite cazurile în care șoferul nu primește asistență în timp util din partea autorităților naționale de securitate publică din cauza unor bariere lingvistice sau din orice alte motive;

19. Solicită introducerea unor patrulare regulate de securitate/poliție în zonele de parcare în care serviciile de securitate nu pot fi furnizate în mod constant, dar au fost raportate atacuri asupra transportatorilor;

20. Subliniază importanța consolidării mecanismelor de colectare a datelor, a



NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





schimbului de informații și a sprijinului analitic și invită statele membre să pună în aplicare modele eficiente de colectare, prelucrare și partajare automată a datelor pentru a îmbunătăți răspunsul operațional al forțelor de poliție la criminalitatea transfrontalieră;

21. Informațiile despre locația SSTPA ar trebui să fie transmise într-un mod ușor de utilizat șoferilor și întregului lanț logistic prin instrumente digitale și solicită Comisiei să atingă acest obiectiv prin stabilirea unei baze pentru soluții TIC interoperabile care să permită șoferilor să găsească și să rezerve locuri de parcare securizate și să planifice călătoriile în consecință;

22. Invită Comisia și statele membre să promoveze sistemele de siguranță existente la bordul vehiculelor și orice fel de instrument inteligent de avertizare și legătura acestora cu poliția și serviciile de urgență;

23. Invită Comisia să propună măsuri pentru revizuirea Regulamentului delegat (UE) nr. 885/2013 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013;

24. Invită Comisia și statele membre să exploreze și să propună măsuri concrete pentru protecția victimelor infracțiunilor comise în zonele de parcare pentru camioane neprotejate, cum ar fi accesul la asistență medicală, consiliere juridică, un interpret etc.;

Cum s-a ajuns rezoluția pentru parcări

Adriana Mureșan este stabilită în Spania. Ea este șofer de camion și a pus bazele Asociației civice „Voluntari în Europa”. Adriana a înaintat o petiție către Parlamentul European după asasinatul șoferului român Mihai Spătaru într-o parcare din Franța, în luna mai, în care cerea mai multă siguranță pentru șoferii profesioniști. Petiția a fost semnată de peste 26.000 de persoane. Rezoluția „Siguranța parcarilor de camioane în Europa” a apărut în urma semnării acestei petiții. „Asociația VOLUNTARI ÎN EUROPA a demarat o campanie de strângere de semnături în vederea depunerii lor la Parlamentul European împreună cu solicitarea modificării legislației pentru a

garanta siguranța șoferilor în parcările europene.

În UE se transportă terestru, în fiecare zi marfă de miliarde de euro. Chiar dacă sectorul transport de marfă terestru este vital și chiar dacă spațiul Uniunii Europene este considerat un spațiu de libertate, securitate și justiție conform principiilor Tratatului de Funcționare a UE, condițiile oferite șoferilor pe parcursul traseului în parcările europene nu sunt deloc sigure, nu respectă demnitatea și securitatea acestora. Vom face referire mai ales la criminalitatea din parcările Europei în care doar furturile de motorină și combustibil ajung la suma de 8,2 milioane de euro pe an. Dar cel mai grav este că zeci de șoferi își pierd viața anual în aceste parcări, fiind uciși de bandele de hoți sau de bandele de migranți ilegali care încearcă să ajungă la destinația dorită urcându-se cu forța într-un camion. La ora actuală cea mai fierbinte țară în materie de criminalitate în parcările de camioane rămâne Franța, unde sunt raportate cele mai multe furturi de motorină, marfă, acte și valori din cabină, atacuri violente ale migranților asupra camioanelor cu destinația Anglia. În cursul zilei de... 17.05.2021 unul dintre colegii noștri a fost înjunghiat mortal. Acesta este cel mai recent caz de acest gen însă nu este primul



șofer ucis în parcările din Europa. Viețile șoferilor sunt în pericol și, deși mai multe asociații de transport din diverse țări au semnalat de ani buni aceste probleme, ele continuă fără să se intervină eficient și efectiv

pentru stoparea asalturilor. Solicităm Parlamentului Uniunii Europene să ia măsuri urgente de modificare a legislației în domeniu pentru a garanta siguranța șoferilor și a bunurilor materiale.

Regulamentul (UE) nr. 885/2013 referitor la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale este inefficient și inaplicabil atât timp cât astfel de cazuri au loc. Solicităm Parlamentului Uniunii Europene să intervină de urgență cu un pachet de măsuri juridice care să garanteze siguranța vieților șoferilor și să denunțe pasivitatea cu care acționează autoritățile franceze în cazurile de criminalitate în parcările de camioane de pe întregul teritoriu francez și întreg teritoriul UE.

Solicităm:

- iluminarea tuturor zonelor destinate parcarii camioanelor;
- supraveghere video în zonele rezervate parcarii camioanelor și interzicerea intrării restului vehicule în aceste spații;
- crearea de urgență a unei aplicații pentru sesizarea furturilor în parcări, aplicație care să transmită în timp real geolocalizarea direct poliției.”, se arată în PETIȚIE.

O crimă revoltătoare

Un șofer român de camion a fost înjunghiat mortal de un atacator necunoscut pe o autostradă din Franța în mai 2021.

S-a întâmplat într-o parcare din nordul țării, iar procuratura din Amiens a anunțat deschiderea unei anchete. Mihai Spătaru se afla într-o parcare de pe autostrada N28 din Franța, alături de soția sa.

Tânărul i-a spus soției că merge la toaletă și să verifice încărcătura. După ce a coborât și a ajuns în spatele camionului, Mihai a fost atacat cu sabia de un individ. Soția sa a fost martoră la tragedie, dar până să intervină, criminalul a fugit. Un șofer de camion a povestit într-o postare pe Facebook tragicul incident și, spune el, strigătele de ajutor ale femeii ar fi fost auzite de ceilalți șoferi aflați în parcare, însă niciunul nu a coborât pentru a sări în ajutor.



CRIZA ȘOFERILOR DE CAMION ÎI LASĂ FĂRĂ ALCOOL PE BRITANICI DE SĂRBĂTORI

Marea Britanie ar putea să se confrunte cu probleme în aprovizionarea cu băuturi alcoolice în perioada sărbătorilor de Crăciun, dacă Guvernul nu își intensifică eforturile pentru a remedia deficitul de șoferi de camion, a avertizat o asociație reprezentativă din industria vinului și băuturilor spirtoase.

Posibilitatea raționalizării vânzărilor de alcool vine după ce achizițiile de panică au creat cozi la benzinăriile din Marea Britanie, tot ca urmare a lipsei șoferilor care să conducă camioanele cisternă de la rafinării la stațiile de alimentare. Marea Britanie are nevoie urgent de 100.000 de șoferi de camion, rezultat al unei combinații de factori precum șoferii care au părăsit industria, Brexit și pandemie, o criză care a provocat haos de-a lungul lanțurilor de aprovizionare și cozi la benzinării.

Scrisoarea „alcoolicilor” către guvern

Asociația comercianților de vin și băuturi spirtoase din Marea Britanie (WSTA) a anunțat că un număr de 49 de firme, inclusiv Moët Hennessy UK, Laurent-Perrier UK, Pernod Ricard UK, C&C Group și Matthew Clark, și-au pus numele pe o scrisoare trimisă ministrului Transporturilor, Grant Shapps, în care îi cer să ia măsuri urgente pentru a rezolva problema deficitului de șoferi de camioane de mare tonaj și perturbările în traficul de marfă.

„Există îngrijorări serioase în rândul membrilor noștri potrivit cărora, dacă nu se vor lua măsuri de urgență, vom aluneca și mai mult în haos. Vedem deja mari întârzieri în timpul de livrare a vinurilor și băuturilor spirtoase, ceea ce majorează costurile și limitează

gama de produse disponibile pentru consumatorii britanici”, apreciază directorul WSTA, Miles Beale.

E nevoie de 15 zile pentru a procesa unele livrări

Asociația susține că membrii săi se confruntă în prezent cu perioade de așteptare de cinci ori mai mari la importul produselor, comparativ cu situația din urmă cu un an, iar firmele care anterior puteau acoperi comenzile în două-trei zile au acum nevoie de 15 zile pentru a procesa unele livrări. În plus, costurile pentru transportul de marfă au crescut și ele cu 7%, după ce firmele de livrări au fost nevoite să majoreze salariile șoferilor. În aceste condiții, WSTA vrea ca ministrului Transporturilor, Grant Shapps, să prelungească, pentru cel puțin un an, o schemă de acordare de

vize temporare pentru șoferii de camion, în ideea de a reduce presiunile cu care se confruntă industria. De asemenea, WSTA vrea ca Ministerul Transporturilor să faciliteze o mai bună direcționare a mărfurilor dinspre porturi, pentru cursele pe distanțe scurte. Pentru rezolvarea deficitului de șoferi de camion, executivul de la Londra a decis că un număr de 5.000 de șoferi de camion de mare tonaj vor putea veni în Marea Britanie pe baza unor vize temporare, valabile pe o perioadă de trei luni, din octombrie până în decembrie. Cu toate acestea, transportatorii britanici au avertizat că aceasta este doar o soluție pe termen scurt și nu va rezolva deficitul acut de șoferi de camion. De asemenea, reprezentanții sectorului transporturilor au avertizat că șoferii de camion din Europa ar putea să nu mai dorească să muncească în Marea Britanie după Brexit.





ȘOFERII DE CAMION, NEMULȚUMIȚI DE EXTINDEREA DE 860 MILIOANE EURO A PORTULUI CALAIS

După șase ani de modernizare, portul Calais aproape și-a dublat dimensiunea.

S-au realizat noi facilități pentru camioane și pasageri, atât la sosire, dar și la plecare. Acestea au fost concepute pentru a gestiona creșterea traficului. Trafic, care este extrem de perturbat de Brexit și de pandemie. Noile docuri, concepute în 2002, includ cheiuri și terminale noi, echipate pentru feriboturi gigantice, precum și îmbunătățiri în gestionarea camioanelor și pasagerilor. S-a dorit o mână de ajutor după ce frontiera vamală a fost reimpusă prin plecarea Marii Britanii din Uniunea Europeană în ianuarie. Noile magazine duty-free, cu o suprafață de 1.000 mp, servesc călătorilor cu feribotul care vor să facă achiziții la prețuri mai reduse. Portul și-a închis duty-free-ul acum 22 de ani. Extinderea și modernizarea portului a costat 863 milioane de euro.

Există și șoferi de camion nemulțumiți

Erori de calculator, cabine considerate periculoase, lipsa semnalizării. Dat în funcțiune în urmă cu câteva săptămâni, noul port Calais se pare că necesită unele ajustări.

Există cozi între diferitele puncte

de control, a declarat un sindicat al transportatorilor. „Atât de lent în trecerea camioanelor prin Calais. Atât de multe camioane au ratat îmbarcarea. Aproape cinci ore pentru următorul vapor... Ce dezamăgire”, a spus un alt șofer de camion.

Situația portului Calais a fost zugrăvită într-o interpelare din Parlamentul European din 2015 (anul în care a început modernizarea portului): „În ultimele săptămâni, situația din portul Calais din Franța s-a înrăutățit iar personalul umanitar

avertizează cu privire la situații catastrofale. În primele șase luni din 2015, circa 7 500 de migranți -de două ori mai mulți decât anul trecut- au fost prinși încercând să se strecoare în mod ilegal în camioane și ambarcațiuni, adesea riscându-și siguranța și chiar viața. În plus, aproximativ 4.000 de migranți aflați într-o tabără de refugiați din apropierea orașului Calais vor încerca, de asemenea, să traverseze Canalul Mânecii utilizând această metodă. În esență, conducătorii auto se tem pentru viețile lor, deoarece migranții îi atacă





atât pe ei, cât și camioanele lor, în încercarea de a se strecura ilegal în Marea Britanie. Aceștia sparg ușile încuiate ale camioanelor sau sar în interiorul acestora. Șoferii de camion sunt desperați; ei nu sunt în măsură să se apere, nici pe ei, nici camioanele, nici încărcătura. Mulți dintre ei deja refuză să transporte bunuri către Marea Britanie sau să utilizeze portul Calais”, arată interpelarea.

Lucrurile s-au înrăutățit în ultimii ani

Calais a devenit poarta de „îmbarcare” a migranților. Cuțite, pietre și adidași împotriva prelatelor, parbrizelor și motoarelor: este arsenalul folosit de migranții ilegali în noul război ciudat care se desfășoară, deja de ani buni, în apropiere de Calais, la granița dintre

UE și UK, în ceea ce a devenit Vestul Sălbatic al lumii moderne. Cuțitele sunt folosite pentru a tăia prelatele camioanelor de mărfuri, iar pietrele pentru a sparge parbrizele mașinilor care refuză să oprească. Pantofii sport sunt esențiali pentru alergări (după camioane sau de poliție, după caz). De altfel, termenul de „adidași” pare să fi devenit noul eufemism prin care unii șoferi români de camion au ales să-i boteze pe migranții ilegali. Orice tirist știe că atunci când vede „adidași” în oglinda retrovizoare, e semn că mașina pe care o conduce e pe cale de a fi cucerită de acele persoane disperate să treacă dincolo, la Dover, în aparent acest Tărâm al Făgăduinței cu numele de Regat Unit.

Mai protejați ca șoferii

Scenele cu migranți ilegali care blochează autostrăzile din nord-vestul Franței și încearcă să intre în camioane pentru a trece în Anglia au devenit zilnice. Odată cu „defrișarea junglei de la Calais” -cum era cunoscută până în 2016 tabăra de migranți ilegali din regiune

și Brexit- s-a schimbat radical și atitudinea autorităților franceze față de aceștia. „În privința migranților, francezii își doresc să scape de ei și de aceea nu desfășoară acțiuni de control. Prin 2016, migranții străini efectiv au fost mutați cu taberele lor. Acum, autoritățile franceze nu fac nimic în această privință. Migranții sunt mai protejați decât noi”, a spus Andrei, un șofer român care lucrează pe camion de 6 ani.

Șoferul e vinovat

Adriana Mureșan, șofer de camion, spune că șoferii români se confruntă de peste 10 ani cu astfel de probleme.

„Am o colegă care a făcut 9 luni de pușcărie pentru o familie de emigranți pe care i-a găsit-o vama franceză în remorcă. Cu toate probele depuse la judecată - ea oprise în benzinărie, ziua în amiaza mare, în pompă s-au urcat în camion și se vede pe înregistrare. A făcut 9 luni de pușcărie dintr-un an de condamnare, pentru trafic de persoane. Asta s-a întâmplat acum 7 ani”, spune Adriana.





AUTOSTRADA SEBEȘ-TURDA, DESCHISĂ CIRCULAȚIEI ÎNAINTEA ZILEI NAȚIONALE A ROMÂNIEI

Începând din data de 30 noiembrie 2021, ora 15.00, se circulă pe Lotul 2 al autostrăzii A10, Sebeș-Turda.

"Vă rugăm circulați cu atenție și respectați semnalizarea rutieră temporară montată în zonele cu restricții", au transmis reprezentanții CNAIR în ziua deschiderii circulației. În zona dealului Oiejdea, pe un sector de 1,5 km, circulația rutieră se desfășoară pe o singură cale în ambele sensuri, în regim de DN, iar viteza este limitată la 60 de km/h. Limita maximă de viteză pe restul Lotului 2 al A 10 este limitată la 100 km/h, până la finalizarea lucrărilor, termenul asumat de Anteprenor fiind luna aprilie 2022.

Ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu a anunțat, luni, 29 noiembrie 2021, într-o conferință de presă, că a fost să verifice ce se întâmplă pe Lotul 2 Sebeș-Turda și că, în urma unei discuții pe care a avut-o cu reprezentanții CNAIR, marți, 30 noiembrie, după-amiază, se va da drumul circulației pe acest segment de autostradă, cu restricțiile anunțate de vineri, 26 noiembrie, și anume un kilometru și jumătate unde circulația se va desfășura pe o singură bandă. Sebeș-Turda are doar 70 de kilometri, dar face legătura între două autostrăzi importante, care

încă nu sunt neterminate: A1 și Autostrada Transilvania. Trei loturi ale autostrăzii erau deja deschise. Mai puțin lotul doi, care are 24 de kilometri, și unde constructorul a întâmpinat diverse probleme. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a transmis că "deschiderea circulației nu va însemna însă că antreprenorul va fi

scutit de finalizarea tuturor lucrărilor, așa cum prevede contractul". Deschiderea circulației s-a făcut conform Planului de Management de Trafic aprobat de către CNAIR și IGPR.

Traficul va rămâne restricționat pe o bandă pe sens, pe o distanță de 1,5 km, până în luna aprilie-mai 2022. În zona Dealului Oiejdea, unde au apărut alunecări de teren, una dintre



căi nu este încă finalizată. Ca atare, pe acest sector, se va circula în ambele sensuri, dar pe o singură cale, în regim de Drum Național. Situația a impus limitarea vitezei la 60 km/h în zona respectivă, dar și limitarea la 100 de km/h pe restul lotului 2.

Construcătorul va trebui să monteze toate elementele de siguranță și să semnalizeze prin marcaje provizorii zonele unde acestea nu sunt definitivare. Pentru că Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și CNAIR pun pe primul loc interesul public au luat decizia deschiderii circulației anul acesta, dar cu restricțiile impuse de situația din teren, mai spune ministerul, precizând că "deschiderea circulației nu va însemna însă că Antreprenorul va fi scutit de finalizarea tuturor lucrărilor, așa cum prevede contractul".

"Deși se află în întârziere, antreprenorul și-a asumat că încheie toate lucrările, până în aprilie 2022", mai afirmă Ministerul Transporturilor.

Autostrada 10 ne permite acum să ajungem de la Sibiu la Cluj-Napoca în două ore. Șapte ani a durat construcția, iar probleme au fost la fiecare pas.

În zilele premergătoare deschiderii, pe Lotul 2 al Autostrăzii Sebeș-Turda, între Alba Iulia și Aiud era mobilizare generală. Se asfalta, se montau parapetele, se trasau marcaje.

Autoritățile au dorit ca, în cinstea zilei de 1 Decembrie, să dea drumul traficului pe porțiunea de 24 de kilometri de șosea de mare viteză care leagă Alba-Iulia de Aiud, ceea ce va face ca A10 Sebeș-Turda să devină prima autostradă complet finalizată din România de la Revoluție până în prezent.

Deschiderea acestui lot le va permite șoferilor să circule pe autostradă de la Sibiu până dincolo de Cluj-Napoca, la Nădășelu.

Sunt aproape 200 de kilometri de autostradă fără întrerupere, dar cu o serie restricții.

Cristian Pistol, director general CNAIR a declarat că lotul dat în

circulație nu va fi și recepționat.

"Cum bine ați spus dumneavoastră, noi dăm în circulație. Deci lotul de autostradă nu va fi recepționat.

Recepția se va face după ce toate lucrările sunt finalizate. Noi estimăm că lucrările vor fi finalizate în jurul lunii aprilie a anului viitor.", a spus Pistol.

Mai sunt de finalizat lucrările pentru

parcări și cele aferente Centrului Integrat de Monitorizare.

Se estimează că lucrările vor fi finalizate până în luna aprilie a anului viitor.

Darea în trafic s-a făcut conform legislației în vigoare, respectând toate normele de siguranță a circulației.



CONSITRANS VA PROIECTA LĂRGIREA LA 4 BENZI A CELOR 1,2 KM DIN DN1A, ÎNTRE CENTURĂ ȘI INTERSECȚIA CU ȘOSEAUA CHITILA-MOGOȘOAIA

Consitrans, cea mai mare companie românească de proiectare din zona infrastructurii, a depus singura ofertă pentru proiectarea obiectivului Lărgire la 4 benzi DN 1A și măsuri de siguranță rutieră pe sectorul cuprins între Centura București și intersecția cu Șoseaua Chitila-Mogoșoaia.

Proiectul este o măsură suplimentară de creștere a capacității de transport în zona Centurii Bucureștiului.

"A fost depusă o ofertă din partea firmei CONSITRANS pentru proiectarea obiectivului Lărgire la 4 benzi DN 1A și măsuri de siguranță rutieră pe sectorul cuprins între Centura București și intersecția cu Șoseaua Chitila-Mogoșoaia. Tronsonul de drum național, cu o lungime de circa 1,2 km, traversează zona de intravilan a localității Mogoșoaia și este mărginit de proprietăți destinate rezidenței sau activităților comerciale", anunță secretarul de stat din Ministerul Transporturilor, Irinel Ionel Scioșteanu.

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a lansat, în luna aprilie, la licitație studiul de fezabilitate necesar lărgirii la patru benzi a unui tronson din DN 1A, cuprins între Centura București și Șoseaua Chitila-Mogoșoaia.

Valoarea estimată a contractului a fost între 292.079,45 și 344.275,71 lei fără TVA. Contractul de cinci luni urmează să fie finanțat din fonduri europene nerambursabile prin Programul Operațional Infrastructura Mare (POIM).

La începutul anului, fostul ministru al Transporturilor Cătălin Drulă spunea că proiectele de lărgire a drumurilor naționale la patru benzi nu mai reprezintă o soluție.

„Nu mai putem avea în România soluții de anii '50-'60, în anul 2021. Pentru rutele aglomerate, drumurile

naționale aglomerate, soluția nu mai este să lărgim aceste drumuri la patru benzi, prin mijlocul satelor. Se poate construi mai ieftin și mai rapid făcând drumuri expres în afara localităților. Și aici mă refer mai ales în zona de șes. Uitați-vă la drumurile care sunt la patru benzi, spre Giurgiu, sau în alte părți, unde sunt treceri de pietoni, sunt limite de viteză, giratorii, satele respective sunt rupte în două și nu se mai poate traversa. Chiar pe București – Târgoviște, la Chitila, cu parapete de beton pe mijloc. Uitați-vă și la Pitești – Câmpulung – Brașov, proiect similar pe documentație proastă, nu e gata, va fi reziliat și reluciat. Dacă ne uităm la Deva – Oradea, abia după 10 ani și nenumărate rezilieri și relucitări, va fi gata anul acesta", declara Drulă în ianuarie.





TURCII IAU CU ASALT AUTOSTRĂZILE DIN ROMÂNIA

O surpriză uriașă: un singur ofertant, fără istoric în realizarea de proiecte rutiere în România, s-a înscris pentru a construi cel mai costisitor proiect de infrastructură rutieră din România, lotul 2 al autostrăzii Sibiu-Pitești.

"Miercuri, 20.10.2021, a avut loc depunerea ofertelor pentru Etapa a II-a (Propuneri Tehnice și Propuneri Financiare) pentru procedura de atribuire a contractului Proiectare și Execuție "Autostrada Sibiu – Pitești, Secțiunea 2, Boița – Cornetu". Până la termenul limită de depunere a ofertelor s-a înscris următorul ofertant: Asocierea Mapa Insaat Ve Ticaret A.S. – Cengiz Insaat Sanayi Ve Ticaret A.S.

Menționăm faptul că Etapa I a procedurii de licitație restrânsă "Proiectare și Execuție "Autostrada Sibiu – Pitești, Secțiunea 2:Boița – Cornetu" a fost finalizată în data de 23.07.2021 fiind transmise totodată și invitațiile de participare la Etapa a II-a a procedurii – Etapa de depunere a ofertelor, către cei 6 candidați precalificați la prima etapă. Operatorii economici interesați au avut la dispoziție un termen inițial de două luni pentru pregătirea ofertelor (20.09.2021), care a fost ulterior prelungit cu încă o lună, până la data de 20.10.2021, fiind astfel asigurat un termen mai mult decât suficient pentru pregătirea ofertelor. **Valoarea estimată a contractului este de 4.635.473.646,00 Lei fără TVA.**

Traseul are o **lungime de 31.33 km**
Sursa de finanțare: **Fonduri**

Europene Nerambursabile.

Termenul de finalizare prevăzut este de **18 luni proiectare și 50 de luni execuție.**

Această secțiune conține ca principale lucrări:

- 49 de poduri și viaducte;
- 7 tuneluri cu lungimi cuprinse între 250 m și 1590 m;
- ecoduct în zona localității Lazaret.", a arătat CNAIR.

Un anunț cu mari semne de întrebare

Pentru că vorbim de un proiect de infrastructură de un miliard de euro, CNAIR a organizat, anterior, mai multe runde eliminatorii pentru a decide cine va construi lotul 2 Boița – Cornetu de pe Autostrada Sibiu – Pitești. Inițial s-au înscris peste 20 de companii. După o primă preselecție (în iulie 2021) au rămas șase companii.

CNAIR SA a calificat, atunci, în urma aplicării criteriilor de selecție, conform algoritmului de calcul aferent Criteriilor de selecție următoarele candidaturi pe primele șase locuri:

1. Asocierea Mapa Insaat Ve Ticaret A.S. – Cengiz Insaat Sanayi Ve Ticaret A.S.
2. Asocierea Makyol Insaat Sanayi Turizm Ve Ticaret A.S. – Gülermak Ağır Sanayi İnşaat Ve Taahhüt A.Ş.

– Yapi Merkezi İnşaat Ve Sanayi A.Ş. – Ozaltin İnşaat Ticaret Ve Sanayi A.S.

3. Asocierea Aktor S.A. – Rizzani De Eccher S.P.A.

4. Asocierea Strabag Srl – Acciona Construccion Sa

5. Impresa Pizzarotti & C S.P.A.

6. Astaldi Spa.

Doar turcii au acceptat condițiile de construcție ale CNAIR

Prin anunțul pe care l-am reprodus mai sus, CNAIR ne spune că o singură asociere din cele șase de mai sus și anume Asocierea Mapa Insaat Ve Ticaret A.S. – Cengiz Insaat Sanayi Ve Ticaret A.S. a depus o ofertă pentru proiectarea și construcția acestui tronson. Celelalte cinci companii s-au retras din cursă pentru că afacerea nu li s-a părut profitabilă. Altfel

zis, companiile - de la numărul 2 la numărul 6 de mai sus – au considerat că, la acești bani, nu pot realiza proiectul, extrem de complicat, prin munte.

O ipoteză extrem de credibilă a lansat presa, care susține că asociația de firme câștigătoare nici nu își propune și nici nu poate (costurile reale fiind mult mai mari) duce proiectul la capăt.

Suma prevăzută de CNAIR pentru



finalizarea proiectului, acceptată de Asocieria din Turcia, ar fi nerealistă, materialele de construcție scumpindu-se și cu 50%.

„Practica ultimilor ani a permis participarea la licitații a unor companii care își asumă contracte de execuție pe care nu le mai duc la îndeplinire, dar banii sunt luați. Cine rămâne bun de plată? România, țară europeană pe tărâmul căreia se petrec aceste grozăvii... S-a găsit un ofertant pentru acest proiect pentru că, dintre cei șase constructori precalificați, care au trecut în Etapa a II-a pentru depunerea ofertelor (patru firme europene și alte două firme turcești) doar asocieria Asocieria Mapa Insaat Ve Ticaret A.S. – Cengiz Insaat Sanayi Ve Ticaret A.S. a depus oferta pentru câștigarea contractului de proiectare și execuție a Secțiunii 2 din Autostrada Sibiu-Pitești pentru această valoare. Restul de cinci companii constructoare au solicitat, din informațiile pe care le deținem, amânarea acestei proceduri, motivat de faptul că bugetul alocat nu acoperă execuția lucrării, mai ales că studiul de fezabilitate realizat este contestabil, nerealizabil și nerealist, în opinia constructorilor... Compania STRABAG a solicitat amânarea cu 120 de zile a depunerii ofertelor, însă în zadar”, s-a scris în acel moment în presă.

O altă mare suspiciune: au câștigat niște necunoscuți în România

Cele cinci companii sau asocieri care au refuzat participarea la licitație în condițiile CNAIR au un istoric (mai bun sau mai rău)

în construcția de autostrăzi în România.

Makyol Insaat Sanayi Turizm ve Ticaret A.S a câștigat construcția liniei de metrou 1 Mai – Băneasa. Aktor lucrează pe Sebeș – Turda și pe Autostrada de Centură București. Strabag a terminat înainte de termen Pasajul Mogoșoaia de pe Centura București. Pizzaroti a terminat lotul 1 de pe Autostrada Sebeș – Turda, iar Astaldi a câștigat secțiunea 5 de pe Sibiu – Pitești. Singura companie care a depus o ofertă pentru lotul 2 Sibiu – Pitești și anume Asocieria Mapa Insaat Ve Ticaret A.S. – Cengiz Insaat Sanayi Ve Ticaret A.S. nu apare că ar lucra la vreun proiect de infrastructură din România. Acest lucru se poate vedea în documentul numit „Situația proiectelor de infrastructură octombrie” consultat de revista TIR Magazin.

- Mapa Insaat Ve Ticaret A.S nu lucrează la nicio autostradă, drum expres, reabilitare de drum european sau național.

- Cengiz Insaat Sanayi Ve Ticaret A.S. nu lucrează la nicio autostradă, drum expres, reabilitare de drum european sau național. Au depus oferte pentru construcția tunelurilor pentru urși de pe Autostrada Deva - Lugoj. Au depus oferte pentru Autostrada Moldovei.

Turcii vor să facă și „Tunelul Urșilor”

Miercuri, 27 octombrie 2021, CNAIR SA a finalizat procesul de evaluare a candidaturilor depuse în cadrul procedurii de atribuire Proiectare și execuție lucrări pentru obiectivul major de investiții Autostrada Lugoj –Deva (A1), Lot 2: km 27+620 - km

56+220 - Secțiunea E și finalizare Secțiunea D.

În urma aplicării criteriilor de selecție, conform algoritmului de calcul aferent, s-au calificat șase ofertanți. Cea mai bună ofertă a fost făcută chiar de Asocieria Mapa Insaat Ve Ticaret A.S. – Cengiz Insaat Sanayi Ve Ticaret A.S., care a câștigat și contractul pentru lotul doi al autostrăzii Sibiu – Pitești.

„În perioada imediat următoare, Autoritatea Contractantă va transmite Invitația de participare la Etapa a II-a a procedurii de atribuire - ETAPA DE DEPUEREA A OFERTELOR candidaților antemenționați. Termenul pentru depunerea ofertelor a fost stabilit pentru 31.01.2022, a anunțat CNAIR. Valoarea estimată a contractului este de 1.363.135.841,00 Lei fără TVA (circa 285 de milioane de euro) Traseul are o lungime de 9.13 km, din care 2,13 km de tunel”, arată CNAIR. Termenul de finalizare prevăzut este 10 luni proiectare și 28 de luni execuție. Este vorba de singura porțiune care lipsește pentru a avea autostrada de la Sibiu la Nădlac. Obiectivul principal îl reprezintă „tuneluri ale urșilor” care ar fi trebuit să fie terminat odată cu Autostrada Lugoj - Deva. Statul român a amânat să le construiască deoarece e o lucrare complexă și costisitoare. Licitația pentru celelate loturi ale Autostrăzii Lugoj - Deva a fost lansată în 2013. Chiar dacă se știa că era nevoie de o construcție specială - două tuneluri în deal de peste 2 kilometri - licitația nu a mai fost lansată. S-a vorbit de posibilitatea ca UE să ceară bani pentru toată construcția Autostrăzii Lugoj - Deva.



Sorin Grindeanu - "SUS-pusul" Transporturilor

O vorbă nouă "din bătrâni" spune că "omul e SUS-pus greșelii". Fost premier și actual ministru Sorin Grindeanu este o demonstrație vie a teoriei potrivit căreia, dacă nu te pricepi suficient de bine la nimic, "musai" trebuie să intri în politică.

În loc de concluzie: Sorinel a intrat!

Grindeanu - profil de politruc

Informatician la bază, Sorin "Dă-cu-capul-de" Grindeanu a fost pus, de către partidul pe care îl slujește din frageda tinerețe, pe funcția de ministru al Transporturilor. El nu are nicio tangență cu acest domeniu. Sorin Grindeanu nu a lucrat în domeniul transporturilor și nu are studii în domeniu. El a fost, pentru șase luni, premierul României, în 2017, și a reușit să declanșeze în stradă cele mai mari

proteste post-Revoluție, odată cu adoptarea "infamei" OUG 13 pentru amnistierea unor fapte penale.

Pentru cei care nu își mai amintesc, scopul acestei ordonanțe de urgență era să îl scape pe "micuțul dictator-infractor pesedist" Liviu Dragnea de "bulău".

După o plimbare pe la Sibiu, împreună cu soția, la una dintre cele șase case făcute "din meditații" (fără plata impozitelor legale!) de către Întâiul Faraon al țării, Grindeanu "a întors armele".

În loc de concluzie: La fel a făcut și Dragnea și așa se face că micuțul Sorinel este primul și singurul premier dat jos prin moțiuni de cenzură de către propriul partid.

Sorinel, "linoLEUL" transporturilor

Una dintre primele măsuri pe care Sorinel a anunțat că le va lua în calitate de ministru al

Transporturilor a fost să îl cheme la ordin pe șeful Aeroportului Timișoara. " Când vin de la București cu avionul, de obicei îl folosesc cel de seară. E câte o singură lampă deschisă pe hol, linoleul e de parcă a trecut războiul pe acolo.", și-a explicat Grindeanu decizia.

Supărarea lui Sorinel vine de fapt de la faptul că "șmecherașii" din PNL au reușit, în iunie 2020, să îl schimbe din funcție pe Dan Idolu, pesedelu care a condus, cu intermitențe, acel aeroport, în jur de 15 ani.

Peneleii l-au pus pe râvnita poziție pe un "gheneral" în rezervă, Dorel Grădinaru, fost șef al Inspectoratului de Aviație al Ministerului de Interne. Grindeanu a mai declarat că a avut și o discuție cu directorul aeroportului și că i-a cerut acestuia să îi transmită un raport de autoevaluare.

Sorin "Dă-cu-capul-de" Grindeanu împreună cu predecesorul său demonstrează că nu poți fi ministru al Transporturilor decât dacă ești un informatician ratat din specia "Incompetentus in integrum".

Aș vrea să îl informez pe fostul ministru Drulică Frânaru că vom continua politica lui de construcție de autostrăzi: una la Primărie, două la Prefectură și trei la Școala de fete!

SORIN MIRAI GRINDEANU
Viceprim-ministru
Ministru Transporturilor și
Infrastructurii

Suntem tentați să credem că treaba cu autoevaluarea a mers bine din moment ce "gheneralul" este în continuare pe funcție.

"Șefu', mai pun un bec și o pun pe Marioara să șteargă <<linoleul>> cu o cârpă!", i-a zis probabil "gheneralul" lui Sorinel și în felul acesta l-a convins că este potrivit pentru scaunul confortabil pe care l-au pus peneleii.

În loc de concluzie: Cei care spun "linoleumul" și nu "linoleul" este clar că au învățat acest cuvânt la școală, nu pe coridoarele PSD, ca Sorinel!

Pasaje, centuri "și alte alea"

"Sunt un utilizator al drumurilor patriei. Inclusiv în acest weekend am parcurs Valea Oltului la volan și știu necesitatea de a avea aceste autostrăzi care să lege provinciile istorice, fie că vorbim de Moldova spre Transilvania, unde sunt mai multe variante care sunt prinse în următoarea decadă, fie că vorbim de PNRR, fie că vorbim de viitorul exercițiu bugetar, fie că vorbim de ce v-am spus mai devreme, și anume Valea Oltului, unde se lucrează în acest moment la acel tronson Sibiu-Boița. Eu am toată convingerea că, la anul, vom da drumul la ceea ce înseamnă licitație și la toate etapele care trebuie parcurse pentru loturile 2 și 3 de pe acea bucată." a spus Grindeanu. Loturile 2 și 3 ale Autostrăzii A 1 sunt deja în licitație, cu o singură ofertă depusă pentru lotul 2.

Tot la început de mandat, Grindeanu a anunțat triumfător: „azi se dă drumul la pasajul de la Mihăilești. Punct, nu stăm să...”.

În loc de concluzie: "Pasajul" de la Mihăilești al LinoLEULUI este de fapt o variantă ocolitoare, adică o centură!

Zero autostrăzi și portul Constanța

"E primul an din ultimii 10 în care se dau mai puțini kilometri de autostradă în folosință, decât în anul precedent. Tot timpul s-au dat mai mulți kilometri în folosință.", a spus actualul ministru al Transporturilor.

E clar că Grindeanu nu se pricepe prea bine nici la statistici. În 2017, pe vremea când el era prim ministru, iar Răzvan Cuc ministru al Transporturilor, nu s-a deschis niciun kilometru de autostradă.

"Vă asigur de un singur lucru și să țineți minte: că Portul Constanța, sub mandatul meu, nu va fi privatizat sub nicio formă.", a declarat la audierile din Parlament Grindeanu, imediat după ce a fost propus pentru funcția de ministru al Transporturilor.

În loc de concluzie: Actualul ministru al Transporturilor a vorbit despre vânzarea Portului Constanța deși nu l-a întrebat nimeni. Vorba aceea: Gura LinoLEULUI invers decât adevărul grăiește!

"Dronistul" Grindeanu

"Una dintre primele măsuri pe care le voi lua atunci când o să vină bugetul este să vadă toți românii, nu doar Grindeanu sau secretarii de stat, cum merg șantierele în România. Țasta este un lucru care se face simplu cu tehnica actuală, cu drone care să transmită live pe site-ul Ministerului Transporturilor tot ceea ce se întâmplă pe șantierele aflate în lucru în România. Țasta e unul dintre primele lucruri pe care le voi face", a susținut Grindeanu, după audierile din cele două comisii de specialitate din Parlament, care l-au confirmat pe funcția de ministru.

Un lucru e cert din prima:

Grindeanu nu se pricepe nici la drone!

Ca să ții o dronă în aer 24 de ore din 24 și să transmiți live pe internet presupune să ai niște echipamente pe care nu le are probabil nici Department of Defense din SUA! Grindeanu merge însă pe același stil teribilist pe care a mers și fostul său coleg de partid Dan Șova. „O începem și o terminăm până în 2016, chit că mă mut pe ea. Mă mut cu cortul pe autostradă și tot o termin”, a declarat Șova, pe vremea când era ministru al Transporturilor, despre autostrada Comarnic-Brașov.

Această autostradă este și azi la capitolul "proiecte de viitor cu care ne mândrim pe hârtie".

În loc de concluzie: După mai bine de opt ani de la declarațiile sale fanteziste, peste Șova s-a pus mucegaiul de cât a stat la "pârnaie". Se pregătește LinoLEUL?

Drulă și declarațiile "mesianice"

Cătălin Drulă le-a dat tuturor impresia unui ministru al Transporturilor care vrea să facă treabă.

Cât de multe a reușit el să ducă la bun sfârșit în cele 8 luni și 14 zile cât a deținut funcția de ministru? Aceasta este o altă discuție!!! După ce partidulețul lui a fost scos "cu arme și bagaje" de la guvernare, Drulă iese constant public cu declarații stupide. Dacă a fi să ne luăm după ce spune el, la Ministerul Transporturilor și CNAIR nu s-a făcut absolut nimic nici înainte și nici după cele 8 luni de ministeriat ale lui.

Este evident că, după o scurtă perioadă de stat la putere, Cătălinaș s-a îmbolnăvit cronic de grandomanie.

În loc de concluzie: Ce nu știe fostul ministru este că aceeași laudători din Ministerul Transporturilor și USR-Plus care l-au poreclit, pe față, cu acordul lui, "Drulăul", prin spate, îl numeau "Drulică Frânarul"!

Drulă: blocaje imaginare

De 3 luni nu se mai întâmplă nimic pe acest proiect, pentru care am semnat contractul de proiectare în februarie, anunță ex-ministrul Transporturilor, Cătălin Drulă. „În 2021 trebuia să avem (cf. calendar contractual) traseul final aprobat și bătut în cuie, bazat pe cele două analize multi-criteriale faza 1 și faza 2. În plus, și investigațiile de teren preliminare realizate deja.

Nici măcar primul livrabil, analiza variantelor de traseu faza 1 (AMC1), nu a fost îndeplinit, deși, când am plecat de la minister, era programat

pentru 14 septembrie.

Cât am fost la minister, contractorii erau ținuti din scurt, cu termene urmărite și ședințe de progres.

Acum, pare că consultantul Consitrans își face de cap și e lăsat să ignore responsabilitățile contractuale.

Să aibă legătură asta cu numirea de către PNL ca președinte al Consiliului de administrație al CNAIR a omului lui Dan Voiculescu, chiar fostul director general timp de 6 ani al firmei Consitrans?

Dle. Grindeanu, poate între două interviuri și trei plimbări pe șantieri, vă ocupați puțin și de proiectele mari de investiții.

Mai ales că despre autostrada Ploiești-Brașov v-am întrebat la audieri și v-ați luat un angajament”, a spus Drulă.

În loc de concluzie: Și ce politicos e Drulică atunci când i se adresează lui Grindeanu!!!

Luptă și declarații politice

Declarația lui Drulă poate fi văzută în contextul luptei politice dintre cei doi informaticieni din partide diferite, dintre care unul a condus până de curând, iar altul conduce în prezent Ministerul Transporturilor.

Ipocrizia fostului ministru Cătălin Drulă reiese din faptul că, pentru că a fost în funcție până la data de 08 septembrie 2021, știe foarte bine cu ce probleme se confruntă proiectantul pe acest contract, "Completare/Revizuire Studiu de Fezabilitate, elaborare Proiect Tehnic, pentru "Autostrada București – Brașov, tronson Ploiești-Brașov".

Contractul a fost semnat în data de 16 februarie 2021 și a primit ordin de începere la 07 martie 2021, adică ambele în mandatul de ministru al Transporturilor al lui Drulă.

În loc de concluzie: Cătălin este când Drulău, când Drulică!

Nici usturoi n-a mâncat!

Cele mai multe probleme ale derulării acestui contract au apărut în timpul ministeriatului lui, așa cum

reiese din documentele Consiliului Județean Prahova, o instituție implicată total în realizarea acestui tronson de autostradă.

Să enumerăm mai întâi obstacolele apărute în timpul ministeriatului lui Drulă:

- CNAIR avea în derulare o procedură de achiziție publică pentru proiectare și execuție VO Comarnic, dar, din motive discutabile, a întârziat semnarea contractului;
- au existat probleme în realizarea studiului de trafic, astfel încât a fost nevoie să se realizeze corecții cu privire la volumul de trafic recenzat; din cauza pandemiei a crescut și volumul de trafic pe calea ferată, astfel încât datele primite inițial a fost necesar să fie actualizate;
- analiza de traseu a fost modificată, în 23 iulie 2021, din cauza depozitului SEVESO al firmei germane de logistică Dachser, la km 73, care, ca urmare a propunerilor de traseu ale proiectantului, a modificat planul de Securitate ISU, pus la dispoziție de CJ Prahova;
- la ședința de lucru din 23 iulie 2021 de la CJ Prahova, reprezentanții acestei din urmă instituții au adus, în format .kmz, traseele proiectelor care se suprapun peste traseul autostrăzii;
- imediat după această întâlnire, la finalul lunii iulie, CNAIR a fost notificată în legătură interferențele dintre proiectul autostrăzii și proiectele CJ Prahova; Compania Națională de Drumuri a trebuit să ia decizii cu privire la modalitatea de abordare a lucrărilor, întrucât, pe sectoare de drum, trebuie realizate lucrări care vor coexista cu proiectele CJ Prahova;
- la sfârșitul lunii iulie, toate instituțiile implicate în proiect au primit Studiul de trafic, Activități preliminare referitoare la arheologie, Geotehnica preliminară și Raportul de mediu preliminar. Mai era în lucru doar Studiul Schimbărilor climatice.
- CNAIR a organizat o ședință comună cu CJ Prahova în 30

- august 2021, în prezența lui Cătălin Drulă, la acea oră ministru al Transporturilor, și i-a cerut proiectantului să realizeze AMC (analiza multi-criterială, care îți permite să alegi varianta optimă după mai multe criterii: mediu, trafic, impact social, etc.) fără a ține cont de investițiile CJ Prahova;
- MAPN a transmis, în luna august, că nu sunt interferențe cu obiective militare în județul Prahova. O lună mai târziu, în data de 20 septembrie 2021, MAPN a revenit și a anunțat că există suprapuneri cu terenurile de instrucție de la Predeal și Râșnov și solicită modificarea traseelor;
- în luna septembrie 2021, tot personalul departamentului de mediu al proiectantului s-a îmbolnăvit de coronavirus, CNAIR a fost notificată cu privire la aplicarea forței majore, iar activitatea a fost reluată doar în data de 11 octombrie.

Problemele erei "post-Drulă":

- în data de 23 octombrie 2021, CJ Prahova a solicitat o nouă întâlnire cu privire la coexistența traseelor autostrăzii cu obiectivele lor de investiții;
 - a fost realizată ridicarea topografică de detaliu pentru zona km 168+800 – 173+300 și zona nodului rutier cu DN1 la Codlea. Din informațiile noastre, în acest moment, din cauza multiplelor schimbări de trasee și soluții tehnice solicitate de MAPN și CJ Prahova, AMC (analiza multi-criterială) pentru proiectul Ploiești-Brașov este finalizată și urma să fie transmisă către CNAIR pe 10 decembrie 2021.
- În loc de concluzie:** Drulică... deci se poate!!!

Demonizarea Băsișă

Dacă fostul președinte Traian Băsescu se pricepea cu adevărat la ceva, acest lucru se numește "demonizarea adversarului". Unul dintre cei "demonizați" este Dan Voiculescu, pentru faptul că televiziunile din proprietatea acestuia din urmă au fost constant

(justificat sau nu!) în opoziție cu politica dură a fostului președinte. Și, după ce "diavolul a fost creat", s-a mers pe strategia de a-i discredita pe toți cei care au avut, în vreun moment sau altul al vieții lor, vreo legătură cu Voiculescu.

Faptul că patronul Antenelor a avut, de-a lungul timpului, mii de angajați nu îi deranjează deloc pe "profesioniștii mânjitorilor".

În această categorie se încadrează Cătălin Drulă atunci când îl în numește pe președintele Consiliului de administrație al CNAIR drept "omul lui Dan Voiculescu".

Drulă știe foarte bine că "omul" a ieșit complet din politică și a plecat de la Dan Voiculescu cu zeci de ani în urmă. Dar, pentru că și el e politician, supărat că i s-a luat "ciocolata", fostul ministru userist "deversează vidanță".

Pe Drulă îl mai scoate din sărite și faptul că actualul președinte al CA al CNAIR a fost, "timp de 6 ani", director general al unei firme de proiectare de drumuri, adică este validat de piață și, prin urmare, este competent.

În loc de concluzie: În opoziție, Cătălin Drulă este doar un informatician ratat, ajuns ministru al Transporturilor doar prin "validarea meritelor sale de politruc".

"Miserupiștii" de la ACI

Angajații CNAIR de la Giurgiu au blocat circulația camioanelor ca să mănânce.

Șoferii de camioane care vin la Vama Giurgiu sunt nevoiți să aștepte ore întregi dacă ajung chiar în momentul în care angajații de la ACI Giurgiu sunt în pauza de masă. Supărați că așteaptă prea mult la Vama Giurgiu, șoferii s-au dus să ceară le ceară socoteală angajaților CNAIR de la cântar din punctul de frontieră.

Toți angajații de la ACI Giurgiu servesc masa în același timp, astfel că orice camion ajunge acolo pentru cântărire trebuie să aștepte până când angajații termină de mâncat. „Eram încărcat cu camionul frigorific cu marfă la -20 de grade, frigul

mergea, dâșii mâncau și nu voiau să ne încaseze banii ca să putem să mergem. Au închis barierele și ne-au spus că o oră nu o să lucreze pentru că sunt la masă”, spune unul dintre șoferii profesioniști care s-a dus personal să îi întrebe pe angajați de ce nu vor să încaseze banii și îi lasă pe șoferi să aștepte cu orele.

În loc de concluzie: La ce pierderi uriașe generează anual prin lenea și miserupismul lor, indolenții de la ACI Giurgiu ar trebui arestați și judecați pentru subminarea economiei naționale!

O nouă victimă a Pasajului Unirii

Un camion cu semiremorcă înscrispionată cu numele firmei arădene Filip Spedition a suferit, pe 19 noiembrie 2021, în jurul orei 15.00, daune semnificative atunci când a încercat să treacă prin Pasajul Unirii din București.

Șoferul camionului era un asiatic cu fizionomie tipică celor din India, Pakistan sau Nepal. Omul a fost păcălit de indicatorul de înălțime de la intrarea în pasaj și a făcut praf structura superioară a unei semiremorci cu prelată.

După accident, prima reacție a șoferului a fost să dea camionul cu spatele și să îl scoată din pasaj.

Apoi, vizibil jenat, omul a început să fixeze, atât de bine cât se putea, elementele de susținere ale prelatei rămase intacte.

Nu este foarte clar dacă ansamblul de vehicule aparține firmei Filip Spedition, în măsura în care capul tractor Volvo are numărul de înmatriculare HD19MCA și semiremorca B83WUO.

Este foarte posibil ca semiremorca să fie cumpărată de la Filip Spedition de o altă firmă, care nu s-a mai sinchisit să șteargă inscripțiile de pe prelată vehiculului second-hand.

Prima reacție a celor care au văzut accidentul a fost să îl învinovătească pe șoferul asiatic de incapacitatea de a înțelege inscripțiile românești.

Pe de altă parte, revista TIR Magazin v-a prezentat un caz asemănător, petrecut pe data de 30 octombrie 2021, tot la Pasajul Unirii. Atunci, un camion înmatriculat în Turcia a intrat cu viteză și a rămas efectiv blocat în pasaj.

Șoferul camionului s-a orientat după indicatoarele de la intrarea în pasaj care arătau care trebuie să fie înălțimea maximă a unui autovehicul astfel încât să nu rămână blocat.

Doar că limita de înălțime de pe indicatoare nu mai coincide demult cu cea reală, din pricina asfaltărilor





haotice.

"Probabil șoferul s-a luat după limita de înălțime de la intrarea în pasaj, neștiind că la noi treaba se face cu c... și se pune asfalt peste asfalt sau asfalt de 50 cm (ca să iasă parandaratu'), iar distanța dintre sol și tavan se micșorează", a comentat atunci unul dintre martorii oculari. Rămâne un mare semn de întrebare!

Ne confruntăm cu primele probleme create de primul val de șoferi profesioniști aduși din zone extracomunitare?

Sau de vină sunt autoritățile bucureștene? Acestea din urmă au acceptat lucrările de calitate proastă ale unei firme de construcții, care, atunci când a asfaltat, a turnat noul strat de asfalt peste cel vechi și astfel s-a micșorat distanța dintre carosabil și tavanul pasajului.

În loc de concluzie: "Multe semiremorci sunt modificate și supraînălțate cu 20 de centimetri! În special cele care cară mobilă sau polistiren expandat! Am dat sute de amenzi și AST pentru asta! Alta cauză depistată în trafic: marfa în exces pe cele trei osii din spate face ca fața semiremorcii să se ridice până la 25cm! Alta, practică de patroni: pun cauciucuri de iarnă mai

mari!", ne-a scris un prieten de-al nostru din CNAIR pe această temă.

Genul programului: PAMFLET!

Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare. Le mulțumim tuturor prietenilor

noștri care ne sprijină cu informații.

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



FORMULAR PENTRU ABONAMENT LA REVISTA TIR



Asigură-te ca revista ta preferată ajunge la tine lună de lună în plic. Pentru numai **238,9lei**(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**



TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII



**IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA**



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

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