

INVESTIGATORUL'S



*COMISIA EUROPEANĂ-
CLARIFICĂRI PRIVIND
PACHETUL MOBILITATE* PG.08



CRACIUN FERICIT!

&

LA MULȚI ANI!



DECEMBRIE 2020
9.9 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

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 IMMIDIO 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



15 IVECO ON INTRODUC
UN SERVICIU DE
PLATĂ PE UTILIZARE
PERSONALIZAT ÎN OFERTA
DE ÎNTREȚINERE ȘI
REPARAȚII



16 VOLVO TRUCKS VA
LANSA, ÎN EUROPA, O
GAMĂ COMPLETĂ DE
CAMIOANE ELECTRICE,
ÎNCEPÂND DIN 2021



20 VERSUS S02E07:
ALEGERILE DIN ROMÂNIA
ȘI TRANSPORTUL RUTIER



40 ȘOFERII ȘI-AU RUPT
MAȘINILE ÎNTR-O GROAPĂ
DE PE AUTOSTRADA
INAUGURATĂ DE KLAUS
IOHANNIS ȘI LUDOVIC
ORBAN



UNTRR: INDUSTRIA DE TRANSPORT RUTIER ȘI LOGISTICĂ DIN ROMÂNIA ESTE PREGĂTITĂ PENTRU DISTRIBUIREA VACCINULUI ANTI-COVID 19

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR semnalează Guvernului României faptul că industria de transport rutier și logistică din România este pregătită pentru distribuirea vaccinului Anti-Covid 19.

"Companiile românești specializate în logistica și transportul produselor din sectorul farmaceutic și de sănătate dețin toate capacitățile necesare pentru asigurarea distribuției vaccinului în condițiile frigorifice speciale specificate de producător și la standarde înalte de calitate. Transportatorii rutieri români operează camioane frigorifice cu temperatură controlată dotate cu tehnologii de ultimă generație, care pot transporta în condiții de maximă siguranță vaccinurile anti-Covid19. Camioanele frigorifice sunt dotate cu sisteme de urmărire conectate web ce furnizează date despre controlul temperaturii de la plecare până la destinație, folosind tehnologia microprocesoarelor pentru precizia refrigerării spațiului.

Transportul rutier va fi un element cheie în procesul de distribuție al vaccinului anti-Covid19. Suntem foarte aproape de demararea unei acțiuni logistice fără precedent care se va derula pe scară largă, fiind menită să pună capăt crizei economice, de sănătate și sociale actuale - distribuirea vaccinurilor anti-Covid19 la nivel european și național. Lanțul logistic va presupune, pe lângă zborurile cargo și sute de transporturi rutiere în fiecare zi. Chiar zilele acestea, a început operarea primelor zboruri prin care sunt aduse dozele de

vaccin anti-COVID-19 din SUA în Europa, la Bruxelles pentru a putea fi rapid distribuite în cazul în care sunt aprobate și omologate, marcând astfel un moment istoric în lupta globală împotriva pandemiei. Comisia Europeană a negociat cu statele membre, inclusiv cu România alocarea vaccinurilor anti-Covid19 și Președintele Comisiei, Doamna Ursula von der Leyen a anunțat recent că primii cetățeni europeni ar putea să fie vaccinați înainte de sfârșitul lunii decembrie 2020.

UNTRR își exprimă disponibilitatea de a colabora cu Guvernul României în stabilirea planurilor privind distribuirea vaccinurilor anti-Covid19 la nivel național. Precizăm că industria de transport rutier și logistică farmaceutică din România are o capacitate suficientă pentru efectuarea transporturilor rutiere sub temperaturi controlate, necesare distribuirii vaccinului anti-Covid19 în condiții de maximă siguranță și cu respectarea standardelor UE. Totodată, UNTRR face apel la autoritățile române și europene pentru facilitarea cadrului de reglementare în cazul transporturilor rutiere care asigură distribuția vaccinului anti-Covid19:

- Vămuirea prioritară și rapidă, cum ar fi păstrarea examinării fizice și/ sau eșantionarea mărfurilor de

către vamă numai în circumstanțe excepționale; asigurarea faptului că inspecțiile efectuate de alte agenții guvernamentale și inspecțiile vamale sunt coordonate și, dacă este posibil, efectuate în același timp;

- Organizarea specială a transportului rutier pentru distribuția vaccinurilor anti-Covid19, cum ar fi, cel puțin, semnalizare specială pentru camioanele dedicate și chiar desemnarea de convoaie speciale, eventual escortate de poliție;

- Distribuția trans-frontalieră coordonată a vaccinurilor anti-Covid19 și facilitarea trecerii frontierei;

- Asigurarea conectivității fiabile a datelor între părțile interesate din diferite moduri de transport (în special aerian/ rutier) pentru a asigura vizibilitatea completă a datelor în cadrul lanțului de distribuție;

- Alocarea unui regim special pentru aceste tipuri speciale de transport destinat distribuirii vaccinurilor anti-Covid19, pentru care ar trebuie să fie ridicate restricțiile de circulație;

- Controalele în trafic pentru acest tip de transport destinat distribuirii vaccinurilor anti-Covid19 nu ar trebui să fie permise.", se spune în comunicatul UNTRR din 30 noiembrie 2020.

UNTRR: STUDIUL COMANDAT DE C.E. DESPRE ÎNTOARCEREA CAMIOANELOR - IRELEVANT

UNTRR avertizează că studiul CE de evaluare a impactului obligației de întoarcere acasă a camioanelor ar putea conduce la concluzii prestabilite de Europa de Vest.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR își exprimă îngrijorarea cu privire la abordarea firmei de consultanță Ricardo care realizează studiul Comisiei Europene de evaluare a impactului obligației de întoarcere acasă a camioanelor la 8 săptămâni prin includerea unor date distorsionante legate de transportatorii vestici și transporturile internaționale bilaterale care ar putea fi folosite pentru a conduce de fapt la concluzii prestabilite în conformitate cu abordarea Europei de Vest, în dezavantajul transportatorilor rutieri români.

Reamintim că obligația întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni a fost introdusă prin Regulamentul 1055/2020 de modificare a regulilor de acces la profesie și la piața de transport rutier de mărfuri în UE, parte a Pachetului Mobilitate 1 publicat pe 31.07.2020 și ale cărui prevederi se vor aplica din 21 februarie 2022. La publicarea Pachetului Mobilitate 1, pe 31.07.2020, Comisia Europeană a declarat că regretă faptul că noul set de reguli include elemente precum obligația întoarcerii acasă a camioanelor care nu sunt în concordanță cu ambițiile Pactului Ecologic și nu au făcut parte din propunerile Comisiei adoptate la 31 mai 2017 și nici nu au făcut obiectul unei evaluări a impactului, precizând că va evalua



îndeaproape impactul acestor aspecte și dacă este necesar, Comisia Europeană își va exercita dreptul de a prezenta o propunere legislativă specifică înaintea intrării în vigoare a obligației întoarcerii acasă a camioanelor.

În acest context, CE a desemnat firma Ricardo Energy & Environment să desfășoare un sondaj al principalelor părți interesate din toate cele 27 de state membre ale UE, inclusiv operatorii de transport rutier, expeditori de mărfuri și sindicatele naționale/ sindicatele lucrătorilor. Obiectivul declarat al acestui

studiu este de a identifica și evalua impactul obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni asupra climei și mediului, asupra congestiei traficului și asupra pieței economice și interne.

UNTRR face apel la Comisia Europeană să se asigure că studiul realizat de firma de consultanță Ricardo va evalua corect impactul obligației de întoarcere acasă a camioanelor.

Deși UNTRR a salutat declarațiile Comisarului de Transport UE și a promovat activ participarea transportatorilor români la studiul Comisiei Europene de evaluare a impactului obligației întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni, avertizăm că formularea întrebărilor adresate în cadrul studiului de către firma de consultanță Ricardo riscă să conducă la concluzii pre-stabilite în conformitate cu abordarea Statelor Europei de Vest. Este foarte probabil ca firma Ricardo, care realizează acest studiu de impact pentru Comisia Europeană, va arăta că obligația întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni este deja o facilitate în situația în care din studiu rezultă că acestea se întorc oricum cu o frecvență mai ridicată de 6 ori pe an. Acest aspect va fi posibil prin faptul că respondenții la chestionar sunt și din țările Europei de Vest – ale căror firme nu sunt afectate de această

**SIMPLY MY TRUCK.
SIMPLY THE BEST.**
www.man.ro



**Noul MAN TGX.
International Truck
of the Year 2021.**





obligatie, precum și prin faptul că firma Ricardo include în analiză și camioanele care operează transport rutier internațional bilateral, în condițiile în care, prin definiție, acestea se întorc acasă după fiecare cursă, deci nu ar trebui să fie subiectul acestui studiu de impact.

Considerăm că numărul de camioane implicate în transportul bilateral (care, prin definiție, se întorc în mod regulat acasă după fiecare cursă) nu este relevant pentru acest studiu care vizează evaluarea impactului obligației de întoarcere regulată a vehiculului în statul membru de stabilire. În consecință, considerăm că acest studiu ar trebui să se concentreze asupra vehiculelor care sunt utilizate numai pentru transportul internațional cross-trade și cabotaj și nu amestecate cu transportul internațional bilateral. În acest sens, precizăm că transportul internațional bilateral este, de asemenea, exclus din noile reguli de detașare introduse de Pachetul Mobilitate 1. UNTRR a solicitat consultanței CE să nu amestece transportul internațional bilateral cu transportul internațional cross-trade, pentru că, în acest caz, întregul studiu CE devine irelevant. Întoarcerea acasă a vehiculului nu se aplică transportului bilateral - deoarece aceste vehicule merg și se întorc la fiecare cursă.

Este evident că obligația întoarcerii regulate a vehiculului în statul membru de stabilire nu afectează camioanele din vestul UE și transportatorii rutieri din vestul UE, cu toate că aceștia sunt incluși în studiul de impact al Comisiei Europene. Reamintim că obligația

întoarcerii acasă a camioanelor a fost introdusă în noua legislație europeană din domeniul transporturilor rutiere sub presiunea Statelor Europei de Vest, deși nu a fost propusă de Comisia Europeană și nu a fost fundamentată pe o analiză de impact, fapt evidențiat și de Comisarul de Transport UE. Estul UE și țările periferice precum România sunt cele mai afectate de noua obligație de întoarcere regulată a vehiculului în statul membru de stabilire. UNTRR a semnalat în numeroase rânduri instituțiilor europene faptul că deși noile reguli aduse prin Pachetul Mobilitate 1, precum întoarcerea acasă a camioanelor, se vor aplica teoretic în condiții egale tuturor Statelor Membre, în realitate impactul acestora este semnificativ diferit. Operatorii de transport români și estici vor fi cei mai afectați, întrucât propunerile din Pachetul Mobilitate 1 duc la imposibilitatea de a efectua transport rutier internațional în Europa de Vest de către companiile din Europa de Est. În consecință, considerăm că studiul CE ar trebui să se concentreze asupra evaluării impactului obligației de întoarcere regulată acasă a camioanelor pentru transportatorii rutieri din estul UE și țările periferice, pentru a fi relevant și a nu conduce în mod eronat la concluzii prestabilite în conformitate cu abordarea Europei de Vest.

Impactul obligației de întoarcere regulată acasă a vehiculului este semnificativ pentru transportatorii rutieri români și pentru economia României.

Conform Studiului KPMG - Analiza de impact a modificărilor Pachetului Mo-

bilitate 1 asupra sectorului de transport rutier de marfă solicitat de UNTRR, întoarcerea obligatorie acasă a celor 60.650 de camioane românești implicate în transport internațional cross-trade și cabotaj va duce la curse goale de 9.800 km/ camion/ an și, în consecință, la costuri suplimentare semnificative pentru companiile românești, generând pierderi anuale de venituri de 524 milioane euro. Aceste pierderi de venituri și creșteri ale costurilor vor determina mulți dintre transportatorii rutieri de mărfuri din România fie să-și întrerupă activitatea, fie să își mute operațiunile în alte State Membre, estimându-se că veniturile din transportul rutier internațional de marfă din România vor scădea cu 4,5 miliarde euro, ceea ce reprezintă o diminuare de 1,4% a produsului intern brut național. Pe de altă parte, emisiile suplimentare de CO₂ estimate ca urmare a curselor goale se ridică la aproximativ 456886 t, ceea ce reprezintă o creștere cu 7,7% a emisiilor totale de CO₂ provenite din transportul rutier cu camioane și autobuze.

UNTRR a contestat la Curtea Generală a Uniunii Europene prevederile discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1, care restricționează grav activitatea transportatorilor români în UE, solicitând CJUE anularea prevederilor Regulamentului 1055/2020 privind obligația întoarcerii acasă a camioanelor la 8 săptămâni.", se spune în comunicatul UNTRR din 23 noiembrie 2020.



MANUALUL CU INSTRUCȚIUNI POST-BREXIT PENTRU ȘOFERII DE CAMION VA APĂREA CU ÎNTÂRZIERE

Un manual al transportatorilor, realizat de guvernul Regatului Unit, care ar trebui să conțină informații cheie despre burocrăția suplimentară pe care o implică BREXIT-ul, va fi complet gata doar după 7 decembrie, cu mare întârziere.

Președintele organizațiilor logistice din Marea Britanie, David Wells, a declarat, în acest context: „În acest moment (cu puțin peste 30 de zile lucrătoare rămase până la sfârșitul perioadei de tranziție Brexit), afacerile au nevoie de îndrumare și decizii ale guvernului. Întâlnirile la care suntem invitați sunt doar un paravan de fum pentru a acoperi lipsa de preocupare a guvernului asupra problemelor care vor afecta puternic Marea Britanie la 1 ianuarie 2021.

Am colaborat îndeaproape cu guvernul pentru a clarifica problemele ce vor apărea în lanțul de aprovizionare care, în cele din urmă, ne vor afecta afacerile. După un an în care ne-am exprimat îngrijorarea față de guvern, acest nou grup de lucru care tocmai a fost înființat nu reprezintă decât o tactică pentru a ascunde eșecul administrației în a înțelege problemele pe care noi și membrii noștri le ridicăm de aproape 12 luni”.

Sute de mii de exemplare

„Am făcut presiuni asupra guvernului pentru clarificarea lucrurilor în ceea ce privește ieșirea Marii Britanii din UE de la 1 ianuarie 2021, dar nu a fost suficient. De exemplu, există întârzieri semnificative în livrarea manualului transportatorului. Acesta este destinat să ofere îndrumări clare și vitale șoferilor și, prin urmare, să minimizeze lungimea cozilor la vamă și în porturi.

Wells a continuat: „Data lansării acestui manual pentru șoferii profesioniști a fost 18 noiembrie dar este o versiune semi-completă și 7 decembrie pentru o versiune completă - cu mai puțin de patru săptămâni înainte ca Regatul Unit să părăsească UE. Acest manual trebuie apoi tradus și distribuit la sute de mii de transportatori din Europa, astfel încât aceștia să poată să-l citească și să-l înțeleagă și să se pregătească pentru 1 ianuarie 2021”.

Mai e timp pentru un acord?

Negociatorul șef al UE pentru încheierea unui acord post-Brexit cu Regatul Unit, Michel Barnier, a reluat tratativele cu guvernul britanic privind relația comercială post-Brexit ajunse într-un stadiu critic. „Nu suntem departe de momentul "take it or leave it" (acceptă sau nu)", a spus Barnier în cursul unei reuniuni desfășurate cu reprezentanții statelor UE. El a repetat ce a spus în ziua precedentă și președinta

Comisiei Europene, Ursula von der Leyen, și anume că încă nu putem să știm dacă vom avea sau nu un acord la încheierea perioadei de tranziție post-Brexit.

În acest timp, negociatorul șef britanic David Frost a afirmat că se va strădui să obțină un acord cu UE până când va deveni clar că nu există condițiile pentru încheierea acestuia, insistând că orice înțelegere trebuie să respecte suveranitatea Regatului Unit. Principalele puncte de divergență rămân legate de solicitările UE privind menținerea accesului pescarilor europeni în apele britanice, stabilirea unor norme care să prevină concurența neloială din partea companiilor britanice pe piața europeană și crearea unui mecanism de soluționare a diferendelor în cadrul viitorului acord.

Foto: Europa

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



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

Preferenții transporturilor agabaritice.



C.E. LASĂ LA ALEGEREA ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI UNDE SĂ ÎȘI EFECTUEZE ODIHNA LEGALĂ

UNTRR salută clarificările Comisiei Europene privind Pachetul Mobilitate 1, prin care CE ține cont de drepturile omului și lasă la alegerea șoferilor profesioniști unde să își efectueze odihna legală.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR salută publicarea de către Comisia Europeană - CE a primului set de clarificări referitoare la noile prevederi ale Pachetului Mobilitate 1, prin care CE ține cont de drepturile omului și lasă la alegerea șoferilor profesioniști unde să își efectueze odihna legală. Totodată, Comisia Europeană reconfirmă precizările transmise UNTRR și IRU – Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere încă din 2019, conform cărora autoritățile naționale de control nu pot solicita șoferilor să prezinte documente care să dovedească faptul că repausul lor săptămânal normal care precedă inspecția rutieră nu a fost efectuat în vehicul.

Pe 30.11.2020, Comisia Europeană a publicat primul set de răspunsuri care oferă clarificări la o serie de întrebări ridicate de UNTRR alături de IRU și de alte părți interesate cu privire la interpretarea Regulamentului (UE) 2020/1054 privind timpii de conducere și odihnă ai șoferilor profesioniști. Comisia Europeană arată că prevederile noului Pachet Mobilitate 1 referitoare la obligația întoarcerii acasă a șoferilor și interdicerea

repausului săptămânal normal în cabina camionului, acoperite de clarificările CE recent publicate, fac în prezent obiectul procedurii de anulare în fața Curții de Justiție UE, precizându-se că numai Curtea de Justiție a Uniunii Europene este competentă să interpreteze în mod autoritar dreptul Uniunii.

Principalele clarificări aduse de Comisia Europeană privind Pachetul Mobilitate 1 – Regulamentul 1054/2020:

- Firmele de transport au obligația de a organiza întoarcerea acasă a șoferilor la centrul operațional al firmei sau la locul de reședință al șoferului, însă în final este alegerea șoferilor

profesioniști unde să își efectueze odihna legală. CE arată că locul în care șoferul își petrece în cele din urmă odihna este alegerea acestuia, exemplificând că un șofer își poate informa angajatorul cu privire la decizia sa de a merge în alt loc decât centrul operațional al angajatorului sau rezidența sa, de exemplu pentru o vacanță. În timp ce șoferul își poate alege locul de odihnă, acesta nu are nicio posibilitate de a elibera angajatorul de obligațiile sale de a organiza munca care să permită întoarcerea regulată „acasă”. Această obligație a întreprinderii de transport rămâne, indiferent de declarația conducătorului auto. Cu toate acestea, Comisia Europeană nu a răspuns încă întrebărilor adresate



de transportatorii români, precum clarificarea "locului de reședință" și a posibilității de organizare a întoarcerii acasă a șoferilor în centrele logistice deținute de firmele românești de transport în Europa de Vest. UNTRR a reluat aceste aspecte în setul 2 de întrebări care urmează să fie adresate CE, alături de IRU.

- Șoferii nu trebuie să prezinte niciun document pentru a proba respectarea interzicerii efectuării repausului săptămânal normal în cabina camionului.

În clarificările publicate, Comisia Europeană reconfirmă precizările transmise UNTRR și IRU încă din 2019, conform cărora autoritățile naționale de control nu pot solicita șoferilor să prezinte documente care să dovedească faptul că repausul lor săptămânal normal care precede inspecția rutieră nu a fost efectuat în vehicul, iar șoferii pot fi amendați pentru nerespectarea acestei interdicții numai atunci când sunt prinși efectuând un repaus săptămânal normal în interiorul autovehiculului la momentul controlului.

Cu toate acestea, UNTRR continuă să solicite CE să se asigure că toate autoritățile de control naționale aplică proceduri corecte și armonizate de controlare a respectării interdicției de efectuare a repausului săptămânal normal de peste 45 h în cabină, pentru a stopa controalele și amenziile abuzive ale autorităților franceze și belgiene privind repausul

săptămânal normal al șoferilor din ultimii ani. De asemenea, până la încetarea pandemiei COVID-19, UNTRR a solicitat CE să se permită șoferilor profesioniști să își efectueze repausul săptămânal normal în cabină, pentru a le proteja sănătatea.

În documentul publicat recent de Comisia Europeană, sunt clarificate și aspecte legate de efectuarea compensărilor în cazul efectuării a două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive, regula feribotului, depășirea excepțională a timpilor de conducere, conducerea în echipaj, înregistrarea trecerii frontierei. UNTRR lucrează alături de IRU - Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere, la pregătirea unui al doilea set de întrebări pentru a fi transmise Comisiei Europene, în scopul clarificării tuturor prevederilor Regulamentului 1054/2020 privind timpii de conducere și de odihnă, precum și a prevederilor celorlalte dosare din Pachetul Mobilitate 1, și anume detașarea lucrătorilor, cabotajul și accesul la profesie. Invităm transportatorii români să semnaleze UNTRR (office@untrr.ro) toate aspecte neclare ale noilor reguli europene pentru situațiile reale din practică. Considerăm important demersul Comisiei Europene de clarificare a aspectelor legate de aplicarea noilor reguli în sectorul transporturilor rutiere din UE, pentru a evita pauperizarea adițională a industriei de transport rutier din România prin plata de amenzi legate de noile prevederi discriminatorii ale Pachetului Mobilitate 1.

În același timp, reamintim că UNTRR a solicitat la Curtea de Justiție a UE- CJUE anularea obligației întoarcerii acasă a șoferilor și a camioanelor, precum și anularea interzicerii repausului săptămânal normal în cabină. Totodată, UNTRR a solicitat suspendarea aplicării obligației întoarcerii acasă a șoferilor și interzicerii repausului săptămânal normal în cabină, până la o decizie privind anularea acestora. Având în vedere publicarea clarificărilor Comisiei Europene privind obligația întoarcerii acasă a șoferilor, precizările recente ale CE indică o coordonare preliminară cu CJUE, care a luat decizia de a respinge solicitarea de suspendare înaintată de UNTRR.", se spune în comunicatul Uniunii din 1 decembrie 2020.



tap1sa

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

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





POLIȚELE RCA SE SCUMPESC, CU 40% PENTRU ȘOFERII CARE PRODUC ACCIDENTE

Primele de asigurare pentru RCA ar putea crește semnificativ dacă proiectul prezentat de Autoritatea de Supraveghere Financiară va fi adoptat.

Șoferii găsiți vinovați pentru accidente soldate cu victime vor avea de pățimit nu numai cu poliția și justiția. Autoritatea de Supraveghere Financiară (ASF) a pus în dezbatere publică un proiect privind asigurările auto, care prevede creșterea cu 40% a prețului la asigurarea auto obligatorie (RCA) pentru șoferii care au făcut accidente soldate cu victime. Proiectul ASF modifică sistemul bonus-malus din legislația RCA în ceea ce-i privește pe asigurații care se fac vinovați de producerea unui accident în care s-a înregistrat decesul sau vătămarea sănătății și integrității personale a unui terț.

În prezent, șoferii vinovați sunt penalizați numai cu 2 clase de malus, indiferent de consecințele accidentului.

Dacă proiectul va fi adoptat, în Art. 32 din actuala Normă RCA se vor produce următoarele schimbări:

(3) Asigurații sunt penalizați prin aplicarea unui malus, respectiv majorarea primei de asigurare, în funcție de caz, astfel:

a) cu două clase pentru fiecare eveniment din care au rezultat numai prejudicii materiale;

b) cu patru clase pentru fiecare eveniment soldat cu vătămarea sănătății și a integrității corporale ori decesul uneia sau mai multor persoane."

Legislația actuală precizează numai că: „dacă în perioada de referință sunt înregistrate daune plătite, asigurații sunt penalizați prin aplicarea unui malus, respectiv majorarea primei de asigurare prin penalizarea cu două clase pentru fiecare eveniment pentru care s-a plătit o despăgubire."

ASF așteaptă observații față de acest proiect până la data de 5 decembrie 2020.

Creșteri de până la 180%

Sistemul bonus-malus a fost introdus în legislația RCA ca o măsura de responsabilizare, dat fiind că nu ar fi fost cinstit ca șoferii prudenți să plătească o primă de asigurare RCA similară cu cei care fac accidente.

Conform datelor ASF, sistemul

bonus-malus influențează prima de asigurare în funcție de daunalitatea înregistrată în anul în care ți-ai încheiat polița RCA.

În situația în care în perioada de referință nu au fost înregistrate daune plătite, la reînnoirea poliței RCA, asiguratul va beneficia de un bonus, respectiv o reducere a primei de asigurare. În situația în care în perioada de referință au fost înregistrate daune plătite, la reînnoirea poliței RCA, el va fi penalizat prin aplicarea unui malus, respectiv majorarea primei de asigurare. Malusul se aplică la reînnoirea poliței de asigurare în anul următor celui în care au fost plătite daune pe baza poliței RCA. Sistemul bonus-malus este format din 8 clase de bonus (B) și 8 clase de malus (M). Reducerea maximă (bonusul) de care un asigurat poate beneficia este de 50%, în timp ce penalizarea maximă (malusul) care poate fi aplicată este de 180%. La stabilirea unui malus contează data plății daunei și nu data producerii accidentului. Clasa B0 este atribuită unui asigurat nou, fără istoric de daune.



ÎNMATRICULĂRILE DE CAMIOANE, SCĂDERE DE 14%. CREȘTERE DE 15% LA REMORCI

Înmatriculările de autovehicule noi au scăzut în România cu aproape 28% în primele zece luni ale anului în curs, comparativ cu intervalul similar din 2019, arată datele Direcției Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor.

La categoria autoturisme rulate, cele 37.449 de unități înmatriculate în decursul lunii octombrie din acest an sunt cu doar 10,3% mai puține în comparație cu același interval din 2019. Pe ansamblul primelor zece luni din 2020 au fost înmatriculate 313.149 de unități, corespunzător unei scăderi totale de 15,6% față de aceeași perioadă din anul precedent.

Vehiculele comerciale, pe minus

Conform statisticii oficiale, în ceea ce privește înmatriculările de vehicule comerciale noi (LCV, HCV, Minibus și Bus), după un volum

de 1.554 de unități, înregistrat în luna octombrie a acestui an (-8,9 comparativ cu octombrie 2019), rezultă o scădere generală de 33,3% (de la începutul anului). Potrivit unei alte statistici, înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor au scăzut cu 20,3% în trimestrul III 2020, față de trimestrul III 2019, arată datele Institutului Național de Statistică (INS).

Conform statisticii, în trimestrul III 2020, comparativ cu trimestrul corespunzător din anul 2019, înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor au înregistrat scăderi la autobuze și

microbuze cu 3,9%.

În ceea ce privește înmatriculările de vehicule rutiere noi pentru transportul pasagerilor, au fost înregistrate creșteri la categoriile autobuze și microbuze cu 60%.

În ceea ce privește înmatriculările noi de vehicule rutiere pentru transportul mărfurilor, au fost înregistrate creșteri la categoriile remorci și semiremorci cu 15,3% și la autotractoare cu 11,3% și scădere la categoria autocamioane (inclusiv vehicule rutiere pentru scopuri speciale) cu 14,3% (comparativ cu trimestrul corespunzător din anul 2019).

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu



DOCUMENTE NECESARE ȘOFERILOR DE CAMION CARE VOR SĂ ÎNTRE ÎN UK DUPĂ 1 IANUARIE 2021

Regatul Unit și Uniunea Europeană încearcă să ajungă la un acord prealabil pentru o ieșire ordonată din UE. Cu toate acestea, rezultatele negocierilor nu sunt cunoscute. Există șanse foarte mari ca ieșirea Marii Britanii să se facă fără un acord.

Regimul de transport tranzitoriu va continua, sub aceleleași principii cunoscute, numai până la 1 ianuarie 2021.

Confruntat cu un posibil scenariu negru (fără acord post-Brexit) și pentru a efectua, în continuare, transport de marfă în Regatul Unit începând cu 1 ianuarie 2021, vă recomandăm să îndepliniți o serie de cerințe pentru vehicul, șofer și mărfuri.



Cerințele au fost publicate de portalul diariodetransporte.com și au fost anunțate de autoritățile spaniole:

1. Pașaport

Șoferii trebuie să dețină un pașaport din țara europeană corespunzătoare. Consulatul General al Spaniei în Regatul Unit, de exemplu, recomandă șoferilor

să aibă și buletin de identitate și pașaport asupra lor.

2. Permis de conducere

Permisele de conducere eliberate în statele UE vor rămâne valabile.

3. EORI

Este recomandabil să solicitați înregistrarea în EORI. Numărul EORI este un număr unic în Uniunea Europeană, pe care autoritățile vamale sau alte autorități desemnate de către statele membre îl atribuie operatorilor economici și altor persoane interesate, în vederea utilizării acestuia începând cu 1 iulie 2009 la toate operațiunile vamale derulate de acestea pe întreg teritoriul Uniunii Europene.

4. Document de însoțire a tranzitului (TAD)

Regatul Unit va solicita ca toate mărfurile importate în această țară să fie supuse declarației vamale sau mișcărilor de tranzit (CTC). Acest lucru înseamnă că șoferul trebuie să transporte în vehicul Documentul de însoțire a tranzitului (TAD) care trebuie să conțină MRN (numărul de referință al operațiunii/mișcării) și EORI-ul comerciantului.

5. Permis de acces în Kent (KAP)

Șoferii care folosesc drumurile din Kent și care se îndreaptă spre

Portul Dover și/sau Eurotunnel trebuie să dețină un „permis de acces Kent” (KAP). Fiecare KAP ar fi valabil 24 de ore pentru a acoperi o singură călătorie. Pedepsa pentru conducerea fără permisiunea menționată va fi de 300 GBP (332,97 €).

Permisul va fi solicitat prin „Check an HGV is Ready to Cross the Border” și va consta dintr-o „declarație on-line” care va include datele camionului, destinația, data preconizată de călătorie, datele de expediere și o serie autodeclarații pentru a confirma că documentația vamală și de import/export este corectă și că se află la bordul camionului.

Aplicația va fi publicată în decembrie 2020. Găsiți o formă demonstrativă la: <https://check-an-hgv-is-ready-to-cross-the-border-demo.fbplatform.co.uk>

6. Controale sanitare și fitosanitare

Anumite fructe, legume proaspete, carne, pește și flori vor fi supuse controalelor sanitare și fitosanitare. Pentru mai multe informații, consultați departamentele oficiale. Găsiți informații la:

<https://www.gov.uk/guidance/importing-and-exporting-plants-and-plant-products-from-1-january-2021>

5 ANI ÎNCHISOARE ȘI 30.000 EURO AMENDĂ PENTRU ȘOFERII CARE INTRODUC MIGRANȚI DIN FRANȚA ÎN ANGLIA

Ministerul de Externe a lansat o atenționare șoferilor de camion care ar putea cădea în păcatul de a trece migranți clandestin din Franța în Anglia.

Referitor la fenomenul migranților clandestini, care încearcă să treacă ilegal din Franța în Marea Britanie în camioanele transportatorilor, MAE precizează faptul că prevederile Codului Penal francez impun pedepse de până la 5 ani de închisoare și amendă de până la 30.000 euro persoanelor care sprijină, direct sau indirect, intrarea, circulația sau șederea ilegală a unui străin în Franța. Autoritățile franceze

aplică aceste pedepse în situația în care există o contribuție sau o culpă a transportatorilor.

În ultima perioadă s-au intensificat tentativele de intrare ilegală în Marea Britanie, prin strecurarea frauduloasă a unor călători clandestini în autovehiculele ce se îmbarcă pe feribot în Franța, la Calais, pentru a călători în Marea Britanie. Intrările clandestine în autovehicule au loc îndeosebi în parcuri sau pe o porțiune de șosea în apropiere de punctul de îmbarcare Calais (Franța), unde autovehiculele sunt obligate să reducă viteza până la 10 km/oră înainte de a se opri la un semafor. Urcarea clandestină este facilitată de traficanți specializați în spargerea încuietorilor/sigiliilor.

Ministerul Afacerilor Externe recomandă cetățenilor români să utilizeze parcuri securizate, să se supună tuturor controalelor de frontieră, inclusiv



celor opționale și să nu accepte sub nicio formă să transporte persoane necunoscute, în caz contrar fiind pasibili de închisoare cu executare. Totodată, MAE atenționează transportatorii români asupra prevederilor din legislația franceză care impun amendarea transportatorului în cazul în care, în urma unui control vamal, se constată că bagajele transportate au conținut ilegal. Răspunderea asupra mărfurilor/bagajelor transportate cade în sarcina transportatorului.



Ford Trucks, lider în segmentul vehiculelor pentru construcții.*

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

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

Pentru mai multe detalii
www.ford-trucks.ro

Ford Trucks
Sharing the load



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

CEFIN
TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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





BREXIT: CAMIOANE VERIFICATE ÎN 70 DE SECUNDE, COZI DE MII DE VEHICULE COMERCIALE

Cozi de camioane care s-au întins pe o distanță de cinci mile au apărut, în mod neașteptat, în Kent, pe 24 noiembrie 2020, în ziua în care francezii au început un proces de verificare și simulare post-Brexit.

Cele două părți speră în continuare să ajungă la un acord, prin care să evite o perturbare, la sfârșitul lui decembrie, a schimburilor comerciale, în valoare de 1.000 de miliarde de dolari, anual. Cozile aruncă o privire asupra modului cum vor evolua lucrurile din ianuarie, indiferent dacă este încheiat sau nu un acord cu guvernul britanic. Luna trecută, oficialii au avertizat că se vor forma cozi de 7.000 de camioane pe principalele rute de autostradă către Eurotunnel și spre feriboturile din Dover.



Dezastrul e aici

Întârzierile au fost cauzate după ce Poliția Aux Frontières, echivalentul Forței de poliție de Frontieră britanice, a repetat noile proceduri de verificare la intrarea în țară aplicabile după 1 ianuarie 2021. Conform acordului Le Touquet, autoritățile franceze efectuează controale în partea britanică a tunelului și a portului.

Un purtător de cuvânt al Highways England a declarat că a fost încercat un nou software pentru controalele la frontieră. Toate vehiculele grele au fost verificate de la 6:00 până la 15:00, ca și cum ar fi în epoca post-BREXIT, acest aspect fiind responsabil pentru întârziere.

În timpul controalelor li s-a solicitat șoferilor de camioane să prezinte pașapoarte și li s-a cerut să facă dovada că au documente pe bunurile transportate, destinația și durata șederii. Procesul poate dura până la 70 de secunde de camion.

Șoferii de camioane se vor confrunta, din ianuarie, cu întârzieri suplimentare pentru verificarea produselor alimentare, a băuturilor și a produselor agricole la vamă, în ambele direcții.

Mai e mult până departe

Președinta Comisiei Europene (CE) Ursula von der Leyen a anunțat că încheierea unui acord post-Brexit între Uniunea Europeană (UE) și Regatul Unit necesită "încă multă muncă", în pofida unor "progrese" înregistrate în ultimele zile, relatează AFP.



"După săptămâni dificile, cu progrese foarte lente, am observat în ultimele zile progrese mai bune, mai multă mișcare în dosarele importante", a declarat ea într-o conferință de presă. "Este un lucru bun", și-a exprimat președinta CE mulțumirea.

IVECO ON INTRODUC UN SERVICIU DE PLATĂ PE UTILIZARE PERSONALIZAT ÎN OFERTA DE ÎNTREȚINERE ȘI REPARAȚII

IVECO introduce pentru gama DAILY o nouă abordare a planului de servicii care este exact adaptată afacerii și operațiunilor desfășurate de client.

Pachetul de întreținere și reparație cu plată pe utilizare/ Maintenance & Repair Pay-per-use este un serviciu premium ce oferă un abonament bazat pe datele vehiculului colectate prin intermediul Connectivity Box, cum ar fi misiunile finalizate și kilometrajul parcurs. Prin urmare, costurile de întreținere vor reflecta exact utilizarea vehiculului de către client, constituind astfel un avantaj pentru afacerea lor.

Monica Bertolino, Head of TCO Services & Marketing After Market Solutions, a declarat: „Noua formulă Maintenance & Repair Pay-per-use este exemplul perfect al abordării IVECO focusate pe nevoile clienților, aplicată pachetelor de servicii planificate. Prin intermediul acestui serviciu dezvoltăm potențialul conectivității DAILY, iar abordarea personalizată atinge astfel cel mai înalt nivel. Toate companiile au fluctuații în activitatea lor. Noua noastră formulă arată o reflectare exactă a costurilor de întreținere și reparații ca urmare a utilizării vehiculului. În perioadele în care vehiculul este mai puțin utilizat sau este folosit în misiuni mai puțin solicitante, clientul va cheltui mai puțin pentru service.”.

Noul serviciu Maintenance & Repair Pay-per-use extinde portofoliul de servicii digitale IVECO ON. Cu abordarea sa unică, adaugă un grad suplimentar de personalizare ofertei de întreținere și reparații corespunzătoare gamei DAILY.



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



VOLVO TRUCKS VA LANSA, ÎN EUROPA, O GAMĂ COMPLETĂ DE CAMIOANE ELECTRICE, ÎNCEPÂND DIN 2021

Anul viitor, transportatorii din Europa vor putea comanda versiuni complet electrice ale camioanelor grele produse de Volvo Trucks. Intențiile remarcabile ale companiei în privința electrificării marchează un pas major înainte pe calea unui transport independent de combustibili fosili.

Volvo Trucks desfășoară, în prezent, teste cu camioanele sale grele electrice Volvo FH, Volvo FM și Volvo FMX, care vor fi utilizate pentru transport regional și pentru operațiuni de construcții urbane, în Europa. Aceste camioane vor avea o masă totală în combinație de până la

44 t. În funcție de configurația bateriilor, autonomia poate ajunge la 300 km. Vânzările vor începe anul viitor, iar producția de masă va începe în 2022. Acest lucru înseamnă că, începând din 2021, Volvo Trucks va comercializa o gamă completă de camioane electrice

pe baterii, în Europa, pentru distribuție, colectarea deșeurilor, transport regional și operațiuni de construcții urbane. „Prin creșterea rapidă a numărului de camioane grele electrice, dorim să sprijinim clienții și beneficiarii serviciilor de transport să-și atingă scopurile ambițioase legate de sustenabilitate. Suntem hotărâți să continuăm să conducem industria către un viitor sustenabil,” a spus Roger Alm, Președintele Volvo Trucks.

Volvo Trucks a început producția modelelor Volvo FL Electric și Volvo FE Electric în 2019. Acestea sunt camioane electrice destinate distribuției urbane și colectării deșeurilor, în principal în Europa. În America de Nord, vânzările noului Volvo VNR Electric, un camion pentru transportul regional, au început 3 decembrie 2020.

O tranziție graduală către alternative independente de combustibili fosili

Vehiculele electrice pentru operațiuni grele, de lungă distanță și solicitante vor urma, pe parcursul acestui deceniu. Acestea vor fi vehicule electrice pe baterii și pe celule de combustibil, cu o autonomie mai mare. Volvo Trucks dorește să înceapă comercializarea camioanelor electrice propulsate de



celule de combustibil cu hidrogen în a doua jumătate a acestui deceniu. Obiectivul Volvo Trucks este de a avea o gamă completă independentă de combustibili fosili până în 2040.

„Pentru a reduce impactul transportului asupra climatului, trebuie să realizăm tranziția de la combustibilii fosili, la alternative precum electricitatea. Dar condițiile pentru această trecere și, în consecință, ritmul tranziției variază în mod dramatic de la transportator la transportator și de la piață la piață, în funcție de o serie de variabile cum ar fi stimulentele financiare, accesul la infrastructura de încărcare și tipul operațiunilor de transport,” explică Roger Alm.

Din acest motiv, majoritatea companiilor de transport vor trece la propulsia electrică în etape. În practică, multe dintre ele vor avea flote mixte de camioane, propulsate de diferiți combustibili, pe parcursul perioadei de tranziție.

„Șasiurile noastre sunt proiectate să fie independente de lanțul cinematic utilizat. Clienții pot alege să cumpere mai multe camioane Volvo din același model, singura diferență fiind faptul că unele sunt electrice, iar altele diesel sau pe gaz. În ceea ce privește caracteristicile produselor, cum ar fi mediul de lucru al șoferului, fiabilitatea și siguranța, toate vehiculele noastre îndeplinesc aceleași standarde înalte. Șoferii ar trebui să fie familiarizați cu vehiculele și să fie capabili să le opereze în siguranță și eficient, indiferent de combustibilul



utilizat,” spune Roger Alm.

Din perspectiva Volvo Trucks, tranziția către un transport mai sustenabil înseamnă, mai ales, o schimbare cât mai ușoară pentru operatorii de transport, astfel încât aceștia să fie capabili să se adapteze. Soluțiile oferite trebuie să fie independente de combustibilii fosili și să le permită transportatorilor să atingă nivelurile necesare de profitabilitate și productivitate.

„Principala noastră sarcină este să ușurăm tranziția către vehiculele electrificate. Realizăm acest lucru prin a oferi soluții holistice care includ planificarea traseelor, configurarea corectă a vehiculelor, echipamente de încărcare, finanțare și servicii. Securitatea pe termen lung pe care noi și rețeaua noastră globală de dealeri și ateliere service le-o oferim clienților va fi mai importantă ca niciodată.”, spune Roger Alm.





PRIORITATE ÎN SUA. ȘOFERII DE CAMION VOR PRIMI VACCINUL ANTI-COVID, IMEDIAT DUPĂ MEDICI

Șoferii de camioane și alți lucrători din domenii esențiale și critice ar putea fi printre primii care primesc vaccinul anti-COVID-19.

Mai multe companii farmaceutice importante încep să lucreze cu marile firme de transport pentru a livra vaccinurile.

Eforturile de distribuție, denumite Operation Warp Speed, ar putea începe încă de la jumătatea lunii decembrie, potrivit unui comitet reunit în cadrul Centrelor pentru Control și Prevenire a Bolilor din Atlanta. Până la sfârșitul anului, ar putea fi administrate până la 40 de milioane de doze. Desigur, este vorba de SUA unde vaccinarea începe pe 7 decembrie, anunță [tnews.com](#). La 1 decembrie, Comitetul consultativ al Centrului pentru Controlul și Prevenirea Bolilor pentru Practicile de Imunizare a declarat oficial că primele vaccinuri COVID-19 disponibile și aprobate ar trebui să fie administrate lucrătorilor din domeniul sănătății, precum și rezidenților unităților de sănătate, dar și în căminele de bătrâni.

Scrisoare către președinte

Printre cei care ar putea primi, imediat, vaccinul după lucrătorii din domeniul

sănătății se numără șoferii de camioane. La 1 decembrie, Asociațiile Americane de Camioane au trimis patru scrisori aproape identice președintelui Donald Trump, președintelui ales Joe Biden, guvernatorul New York-ului Andrew Cuomo, Asociației Guvernatorilor Naționali și Comitetului consultativ pentru practicile de imunizare, subliniind că, în martie, Departamentul pentru Securitate Internă și Agenția pentru Securitatea Cibernetică și a Infrastructurii au proclamat că șoferii de camioane sunt lucrători „critici” în domeniul infrastructurii.

Vicepreședintele executiv al ATA, Bill Sullivan, a declarat în scrisoare: „Deoarece industria camioanelor este chemată să livreze vaccinuri în toată țara, este imperativ ca șoferii de camion să li se acorde prioritate pentru a avea acces la vaccin. Asta și pentru a minimiza potențialul de întârziere și întrerupere a lanțului de aprovizionare”. „Eforturile națiunii noastre de a înfrunta cu succes pandemia COVID-19 depind de reziliența și integritatea rețelei

de transport. După cum am văzut la începutul pandemiei, când lanțurile de aprovizionare au fost întrerupte, consecințele sunt grave.”

Economistul și profesorul Stephen Burks de la Universitatea Minnesota-Morris este un expert în industria camioanelor și un fost șofer. De asemenea, el este un supraviețuitor recent al COVID-19, după ce a petrecut, o mare parte din noiembrie, cu febră mare. Soția lui era, de asemenea, bolnavă, dar cu simptome mult mai blânde, iar ea și-a revenit mai repede.

Șoferii, lucrători esențiali

Burks a spus că șoferii de camioane trebuie să fie pe lista persoanelor care primesc vaccinul devreme.

„Personalul medical care se ocupă de pacienții cu COVID sunt în prima linie și ei trebuie să primească vaccinul. Dar există muncitori esențiali, cum ar fi șoferii de camioane și muncitorii din magazinele alimentare, care trebuie să interacționeze cu oamenii pentru ca lucrurile de bază ale economiei

să continue să fie livrate, chiar și atunci când avem un blocaj. Șoferii de camioane fac parte din acest grup de lucrători esențiali.”, a spus Burks.

Ce se știe despre vaccinare în România

România așteaptă concluziile Agenției Europene a Medicamentului pentru a aduce vaccinurile anti-COVID BioNTech & Pfizer și Moderna, arată Agenția Națională a Medicamentului.

Marea Britanie a dat deja undă verde vaccinului, declarat sigur.

După cum a anunțat la data de 1 decembrie 2020, la Agenția Europeană a Medicamentului (EMA), s-au depus cereri de autorizare condiționată de punere pe piață pentru vaccinurile COVID-19, dezvoltate de BioNTech&Pfizer și Moderna. Toate vaccinurile obținute prin biotehnologie vor fi evaluate prin procedura centralizată.

În cazul în care Comitetul pentru Medicamente de uz Uman al EMA (CHMP) va emite opinie pozitivă în urma evaluării datelor, Comisia Europeană va emite decizia de autorizare care este validă în toate statele membre ale UE, inclusiv în România.

Pentru toate medicamentele depuse prin procedura centralizată nu se depun cereri de autorizare în Statele Membre ale UE, ci la EMA.

Clarificări referitoare la procedura de autorizare condiționată sunt incluse în comunicatele de pe site.

În plus, la EMA se desfășoară o procedură de evaluare continuă pentru vaccinul COVID-19 de la AstraZeneca, ceea ce presupune evaluarea datelor pe măsură ce devin disponibile. Nu s-a depus încă cererea de autorizare. Referitor la această procedură, s-a postat anterior pe site un comunicat EMA tradus în limba română.

Tot la data de 1 decembrie, EMA a anunțat începerea procedurii de evaluare continuă pentru vaccinul COVID-19 de la Johnson&Johnson.

Ce înseamnă procedura de autorizare condiționată

Procedura de autorizare condiționată de punere pe piață permite autorizarea medicamentelor care acoperă nevoile medicale neacoperite pe baza unor date mai puțin complete decât se solicită în mod obișnuit. Aceasta se întâmplă dacă beneficiul pentru pacienți al punerii imediate pe piață a medicamentului

sau vaccinului depășește riscul inerent faptului că nu toate datele sunt încă disponibile. Autorizările condiționate de punere pe piață sunt utilizate în contextul pandemiei pentru a răspunde prompt amenințării la adresa sănătății publice. Cu toate acestea, datele trebuie să demonstreze faptul că beneficiile vaccinului depășesc orice riscuri, explică Agenția Europeană a Medicamentului.

Odată ce autorizarea condiționată de punere pe piață a fost acordată, companiile trebuie să pună la dispoziție datele ulterioare din studiile clinice în curs de desfășurare la termenele predefinite, pentru a confirma faptul că beneficiile continuă să depășească riscurile.

De asemenea, după ce EMA emite autorizația, Comisia Europeană își va accelera procedurile în vederea acordării autorizării condiționate de punere pe piață validă în toate Statele Membre ale UE și SEE în decurs de zile.

Procedura de autorizare ar putea avea loc pe data de 29 decembrie, iar vaccinurile ar urma să fie distribuite imediat după Anul Nou.



CRĂCIUN FERICIT !

&

LA MULȚI ANI !

TIRmagazin.ro



VERSUS S02E07: ALEGERILE DIN ROMÂNIA ȘI TRANSPORTUL RUTIER

Anul 2020 este un an electoral, cu alegeri locale și alegeri parlamentare. În ce măsură credeți că aceste alegeri influențează mediul de afaceri din transporturile rutiere românești? Aceasta este întrebarea episodului 07 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

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

Alina Anton-Pop, PR&Marketing Manager revista TIR Magazin: Anul 2020 este un an electoral, cu alegeri locale și alegeri parlamentare. În ce măsură credeți că aceste alegeri influențează mediul de afaceri din transporturile rutiere românești?

George Niță, director general Holleman: Alegerile întotdeauna încetinesc activitățile economice. Sunt schimbări care se produc în ministere, în alte instituții care țin de administrația centrală și cea locală. Se iau hotărâri mai greu. În domeniul transporturilor, lucrurile

sunt destul de organizate. Activitatea ar trebui să continue în bună regulă. Pentru că depindem de economie. Dacă economia are de suferit din cauza alegerilor, suferă și transportatorii. În plus, chestiunea cu alegerile care continuă separat, prezidențiale de parlamentare, mi se pare că a fost



o decizie greșită. Au fost prea multe alegeri și nu fac bine.

Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics: Alegerile vor aduce o nouă clasă politică. Ea va trebui să ia în

considerare mai mult doleanțele noastre cu privire la infrastructură, fiscalitate, modificări ale legislației care să ne permită să ne continuăm activitatea în condiții cât mai bune. Sunt multe probleme pe infrastructură care trenează de mult timp. Nu se fac investiții suficiente și acest lucru împiedică supra activității curente.

Cosmin Pândaru, director general TAP 1 SA: Ca și în alți ani electorali, probabil și în 2020 vor exista blocaje financiare în piață.

Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp: Sunt câteva măsuri esențiale care ar trebui puse în practică în perioada următoare. Avem nevoie de investiții majore în infrastructură cu un impact economic major. Altfel, nu putem anticipa măsurile noilor aleși. Sperăm ca ele să fie în zona pozitivă.

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

VERSUS S02E06: PACHETUL MOBILITATE 1 ȘI TRANSPORTUL "PE COMUNITATE"

Dacă toate reglementările Pachetului Mobilitate 1 vor intra în vigoare, se va îngriji serios accesul firmelor românești pe piețele vestice de transport rutier de marfă. Ce credeți că se va întâmpla cu firmele care lucrează în acest moment "pe comunitate"?- aceasta este întrebarea episodului 06 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.



**Alina Anton-Pop,
PR&Marketing Manager**

revista TIR Magazin: Dacă toate reglementările Pachetului Mobilitate 1 vor intra în vigoare, se va îngredi serios accesul firmelor românești pe piețele vestice de transport rutier de marfă. Ce credeți că se va întâmpla cu firmele care lucrează în acest moment "pe comunitate"?

**George Niță, director
general Holleman:**

Este mare păcat pentru că știm bine că transporturile au contribuit la balanța de plăți a României mai mult decât sectorul IT. Dacă guvernării nu văd chestiunea asta, va fi foarte rău pentru rezultatele viitoare ale țării. Este foarte rău pentru firmele românești.

Pentru că vor fi vânați. Și aceste firme, dacă se va continua în ideea în care s-a început, vor trebui să se retragă. Există două soluții. Patronii de firme românești își pot face firme în străinătate, dar nu este așa simplu să găsești un manager acceptat în țara respectivă. Sau pot pleca acasă. Și aici lucrurile se rup și vor scădea anumite cifre. Vor exista consecințe economice. Acestea sunt de așteptat dacă nu se iau măsuri.

**Mircea Mănescu, director
general Ahead Logistics:**

Firmele românești care acționează pe comunitate vor trebuie să găsească soluții. Una dintre ele va fi aceea de a se replia pe curse interne, de a face transport în România. Practic, se vor schimba condițiile de desfășurare a activității din punct de vedere al tarifelor, infrastructurii și fiscalității. Vor avea dificultăți de a se adapta pentru transportul intern.

**Cosmin Pândaru, director
general TAP 1 SA:**

Probabil, unele firme de transport, care activează pe comunitate, se vor întoarce în România, iar alte firme vor accesa o piață non-europeană.

**Cristian Dolofan, director
general Dolo Trans Olimp:**

Este o strategie extraordinară a Europei de Vest de a prelua companiile din Est. Mulți transportatori vor ajunge la concluzia că, pentru a opera eficient, ar fi bine să își înregistreze firma în Germania sau în Franța. Altfel, riscă să fie scoși de pe piață mai ales când vorbim de firmele care lucrează, preponderent, în statele vestice.

**VERSUS S02E05 -
PORTRETUL ȘOFERULUI**



PROFESIONIST ROMÂN

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

**Alina Anton-Pop,
PR&Marketing Manager**

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

George Niță, director

general Holleman: Șoferul profesionist român este la fel ca poporul român, cu bune și rele, cu temperament mai puternic sau mai slab, mai pregătit sau mai puțin pregătit. Nu aș putea generaliza, pentru că am și șoferi foarte buni, cu care fac treabă foarte bună, un nucleu deosebit de oameni cu experiență, alături de firmă în toate situațiile. Cum am și oameni care vizează doar bani, situații, nu au grijă de mașini, nu își fac îndatorirea de bază, de șofer și cu care putem lucra mai mult sau mai puțin.

**Mircea Mănescu, director
general Ahead Logistics:**

Șoferii români se pot adapta la condițiile de muncă, mai bune sau mai rele, în funcție de locul unde își desfășoară activitatea. În România, infrastructura fiind deficitară, au condiții grele pentru a-și desfășura activitatea. Au puține parcuri, puține locuri unde se pot odihni în condiții de siguranță și nici nu se întrevăd, în viitorul apropiat,

îmbunătățiri ale acestor condiții. Pe extern, este o altă infrastructură, este un mediu mult mai bun pentru a-și desfășura activitatea. De aceea, mulți dintre ei optează pentru transportul intracomunitar.

**Cosmin Pândaru, director
general TAP 1 SA:**

Apreciez șoferul profesionist datorită muncii prestate în condiții foarte grele, din pricina drumurilor foarte proaste și a traficului foarte aglomerat din România.

**Cristian Dolofan, director
general Dolo Trans Olimp:**

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

**S02E04 - SOLUȚIA:
ADUCEREA DE ȘOFERI
EXTRACOMUNITARI?**

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

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

Există voci care susțin că aducerea de extracomunitari reprezintă



În acest moment singura soluție pentru criza șoferilor profesioniști. Împărtășiți această opinie?

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

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

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

Cristian Dolofan, director general Dolo Trans Olimp: Pentru noi, aducerea de șoferi extracomunitari nu este o soluție. Îmi mențin opinia: putem evita criza de șoferi, ținând aproape șoferii români.

S02E03 - AUTORITĂȚI, PATRONATE, SINDICATE ȘI TRANSPORTUL RUTIER

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

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin: Ce credeți că ar trebui să facă autoritățile, patronatele, sindicatele și firmele de transport rutier pentru a rezolva, chiar și parțial, criza șoferilor profesioniști?

George Niță, director general Holleman: Trebuie să existe un dialog și o explicație mai concretă a ceea ce înseamnă să fii șofer. Și o explicație asupra veniturilor. Trebuie ca toate firmele de transport, cei care decid nivelul salarial, să știe că șoferul trebuie plătit pe un anumit nivel al pieței. Dacă este plătit, poate face treabă. Autoritățile, sindicatele dacă își pot aduce contribuția în vreun fel, de exemplu de a reduce din taxare, cum s-a întâmplat în construcții, sau poate au idei mai bune, sunt binevenite. Dar,

soluțiile sunt întotdeauna în domeniul privat. Firmele de transport sunt firme care își decid singure soarta și au știut să se adapteze la mediul înconjurător.

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

Cosmin Pândaru, director general TAP 1 SA: Autoritățile ar trebui să vină în sprijinul firmelor de transport, așa cum au făcut în domeniul construcțiilor, reducând taxele salariale pentru șoferii profesioniști cât și mărirea diurnei pe România.

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

S02E02 - MIGRAREA SPRE VEST A ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI ROMÂNI
"În ultimii ani, firmele de transport rutier se confruntă cu o criză profundă de șoferi profesioniști. Credeți că intrarea în vigoare, în 2020, a Pachetului Mobilitate 1 va duce la o migrare mai accentuată a șoferilor spre Vest?" - aceasta este întrebarea episodului 02 din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

Alina Anton-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin: În ultimii ani, firmele de transport rutier se confruntă cu o criză profundă de șoferi profesioniști. Credeți că intrarea în vigoare, în 2020, a Pachetului Mobilitate 1 va duce la o migrare mai accentuată a șoferilor spre Vest?

George Niță, Director

General Holleman: Cred că nu va fi o migrare mai accentuată. Oamenii vor migra de la firmele românești spre firmele străine pentru că ei deja știu ce e de făcut, aud de la colegi cum se lucrează la firmele străine din Vest. Europa nu vrea să plece șoferii din Europa de Vest. Europa vrea să plece firmele românești din Europa de Vest și atunci șoferii nu cred că vor avea de pierdut. În cealaltă parte este problema, la firme.

Mircea Mănescu, Director General Ahead Logistics:

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

Cosmin Pândaru, Director

General TAP 1 SA: Cu siguranță, șoferii vor migra către firmele din Vest din cauza condițiilor salariale oferite de firmele din Occident, față de firmele din România. Asta pentru că firmele din Occident practică alte tarife față de cele din România.

Cristian Dolofan, Director General Dolo Trans Olimp:

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

S02E01- ANUL 2020

"Care sunt așteptările și prognozele dumneavoastră în legătură cu piața românească a transporturilor rutiere pentru anul 2020?" - aceasta este întrebarea care a deschis cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

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

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

Georghe Niță, Director

General Holleman: Transporturile urmează tendința economiei. Dacă există probleme în economie, apar probleme în transporturi. Iar transportatorii simt între primii problemele din economie, pozitive sau negative. Simt creșterile, simt crizele. Din ceea ce știu, din analizele pe care le-am ascultat, recent, pentru anul 2020 nu sunt vești prea bune. Europa are destule probleme în multe țări și, în mod deosebit, în Germania, care stagnează. Economia României este legată de economia Germaniei și prevăd că vor fi mai puține comenzi de transport. Acest fapt trebuie să ne alerteze și să ne determine să fim atenți la activitatea noastră, la modul în care dispunem de resurse, la modul în care găsim clienți la momentul oportun. Așa vom putea contrabalansa aceste tendințe care par negative.

Mircea Mănescu, Director General Ahead Logistics:

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

mici creșteri de volume pe transportul intern.

Cosmin Pândaru, Director General General TAP 1 SA:

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

Cristian Dolofan, Director General Dolo Trans Olimp:

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





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

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

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

"Nu vorbesc moldovenește!"

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

Șofer: Nu vorbesc moldovenește!

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

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

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

Apoi, i se cere discul de la tahograf.

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

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

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

de kilometri.

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



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

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

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

Lipsește contractul de închiriere

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

Aceștia îi cer șoferului contractul de închiriere a vehiculului.

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

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





Persoanele sunt angajate la firma asta?

Șofer: Da, toate sunt angajate la firma asta.

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

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

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

Șoferul: Nimic.

Inspector: Amenda va veni la sediul operatorului de transport.

Controlul unui transport ADR

Inspectorul ISCTR oprește încă un șofer de camion în trafic.

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

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

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

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

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

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

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

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

Șoferul s-a declarat mulțumit de control.

Despre serial

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 03

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

"CONTROALELE ISCTR".

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

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

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

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 02

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

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

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

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

SEZONUL 02 EPISODUL 01

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





162 DE MII DE CAMIOANE NOI ÎNMATRICULATE ÎN UE DE LA ÎNCEPUTUL ANULUI

În octombrie 2020, piața UE pentru vehicule comerciale s-a contractat ușor, numărul înmatriculărilor de vehicule noi scăzând cu 1,2%, până la 172.743 de unități.

Totalul vehiculelor comerciale noi

Cererea de vehicule utilitare ușoare a crescut în octombrie, dar înmatriculările de camioane și autobuze noi a scăzut. Marile piețe ale UE au înregistrat rezultate mixte, Germania (+ 9,4%) și Italia (+ 7,4%) înregistrând creșteri, în timp ce piețele spaniole (-8,3%) și franceză (-4,5%) s-au contractat în octombrie.

În primele zece luni din an, cererea de vehicule comerciale a scăzut cu 22,2% în Uniunea Europeană, numărând aproximativ 1,4 milioane de înmatriculări în total. Deși scăderile au fost mai puțin grave decât în prima jumătate a anului, toate cele 27 de piețe ale UE au continuat să înregistreze scăderi de două cifre în primele 10 luni, inclusiv cele patru mari piețe: Spania (-30,4%), Franța (-19,8%), Germania (-18,4%) și Italia (-18,4%).

Vehicule comerciale ușoare noi (LCV) de până la 3,5 t

Înmatriculările din octombrie ale camionetelor în UE au crescut ușor (+0,7%) comparativ cu 2019, marcând a doua lună consecutivă de creștere din acest an. Cererea a fost susținută în principal de vânzările din Europa de Vest (+1,7%), atât Germania (+13,5%), cât și Italia (+9,2%) înregistrând vânzări solide în octombrie. În schimb, piețele din Europa Centrală

au continuat să scadă (-8,5%) în octombrie.

În 2020, înmatriculările vehiculelor utilitare ușoare au scăzut cu 20,5% în întreaga Uniune Europeană. Privind spre cele mai mari patru piețe ale UE, Spania a înregistrat cea mai puternică scădere a cererii de autoutilitare noi (-30,7%), urmată de Franța (-18,9%), Italia (-18,2%) și Germania (-15,5%).

Vehicule comerciale grele (HCV) noi de peste 16 tone

În octombrie, piața UE pentru vehicule comerciale grele s-a contractat cu 9,8%, ajungând la 20.858 de înmatriculări în total. Cu excepția Italiei (+ 5,5%), piețele mari au înregistrat o scădere a cererii în octombrie 2020: Spania (-28,7%), Franța (-11,5%) și Germania (-3,0%).

Din ianuarie până în octombrie 2020, 161.002 camioane grele au fost înmatriculate în Uniunea Europeană, în scădere cu 32,4% comparativ cu aceeași perioadă a anului anterior. Fiecare dintre cele 27 de piețe ale UE a înregistrat scăderi de două cifre în acest an, inclusiv Germania (-30,9%), Franța (-30,3%), Spania (-26,9%) și Italia (-17,9%).

Vehicule comerciale noi, mijlocii și grele (MHCV) de peste 3,5 t

În octombrie 2020, cererea din acest segment a scăzut cu 9,5%,

din cauza rezultatelor negative ale segmentului de vehicule grele (care reprezintă cea mai mare parte a cererii totale de camioane). Toate piețele mari ale UE au evoluat mai prost decât în octombrie 2019, iar Spania a fost cea mai afectată (-27,3%) dintre cele patru.

În primele 10 luni ale anului, înmatriculările din categoria mai sus menționată au scăzut brusc în întreaga Uniune Europeană, de asemenea, pe cele patru piețe importante: Spania (-26,0%), Franța (-28,5%), Germania (-28,1%) și Italia (-18,3%).

Autobuze și autocare noi de peste 3,5 t

Rezultatele din octombrie arată o scădere de 12,6% a înmatriculărilor de autobuze și autocare în Uniunea Europeană. Marile piețe au înregistrat rezultate mixte, Franța (+11,4%) și Germania (+11,1%) înregistrând câștiguri solide față de luna trecută, în timp ce Spania (-35,8%) și Italia (-18,5%) s-au confruntat cu scăderi semnificative. Din ianuarie până în octombrie 2020, cererea UE pentru autobuze și autocare s-a redus cu 25,2%, numărând 22.882 de înmatriculări noi în total. În ceea ce privește cele mai mari piețe ale UE, Spania (-44,6%) și Italia (-30,7%) au continuat declinul în primele 10 luni ale anului, în timp ce recesiunea s-a atenuat în Franța (-11,4%) și Germania (-4,2%).

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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



ELVEȚIA. ȘOFER PROFESIONIST, AMENDAT PENTRU CĂ A CONDUS CU UN PARBRIZ CU VIZIBILITATE REDUSĂ



Poliția elvețiană l-a oprit pe un șofer de camion portughez care conducea pe autostrada A1 cu vizibilitate redusă prin parbriz. O parte din câmpul vizual al șoferului a fost obturat prin lipirea unor stegulețe.

Riscurile de accidente erau considerabil ridicate de un câmp vizual atât de restrâns încât bărbatul a fost obligat să înlăture totul pentru a-și continua călătoria. Potrivit declarațiilor poliției, amenda a fost mare!

Alte plângeri similare

Nu este prima dată când șoferii de camioane sunt opriți pentru cauze

similare.

Un șofer de camion a fost amendat, în 2018, la Zaragoza, pentru că purta autocolante și jaluzele pe geamuri. Pentru "decorarea parbri-



zului" șoferul a fost amendat cu 200 de euro.

Precept încălcat

„Conducerea cu un vehicul a cărui parbriz nu îi permite șoferului o vizibilitate clară pe întregul drum din cauza montării de foi, autocolante, perdele sau alte elemente neautorizate.", este reglementarea încălcată de acești șoferi profesioniști.



Un alt caz similar s-a produs, tot în Spania, când unități ale sediului central din Cantabria au amendat un șofer pentru montarea unei plăci luminoase pe parbriz.

JEFATURA DE TRÁFICO ZARAGOZA		MINISTERIO DEL INTERIOR DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO	
Nº EXPEDIENTE 568782446282		FECHA 10/05/18	
EXCEPTO INFRINGIDO			
Artículo 19	Apartado 1	Puntos a deducir 0	
CAUSA DE DENUNCIA			
Punto km 0288,933	Sentido Decreciente		
Importe multa 200,00 €	Importe con reducción 50% 100,00 €	Fecha límite pago con red. 30/05/2018	
NO DENUNCIADO			
CIRCULAR CON UN VEHÍCULO CUYA SUPERFICIE ACRISTALADA NO PERMITE A SU CONDUCTOR LA VISIBILIDAD DEBIDAMENTE SOBRE TODA VÍA POR LA COLOCACIÓN DE LAMINAS, ADHESIVOS, CORTINILLAS, OTROS ELEMENTOS NO AUTORIZADOS. CIRCULA CON CORTINILLAS LAS VENTANILLAS DELANTERA IZQUIERDA.			

DOI ȘOFERI PROFESIONIȘTI ROMÂNI AU TRAVERSAT EUROPA DOAR CU MOTORINĂ FURATĂ

Doi șoferi profesioniști români au traversat aproape toată Europa, de la nord la sud, fără să alimenteze camionul lor la vreo benzinărie.

Ei au mers doar cu motorină furată de la colegi, scrie Le Dauphine Libre, cotidian francez care apare la Grenoble.

Cei doi șoferi români, colegi de echipaj,



au fost prinși pe 26 noiembrie 2020, noaptea, de brigada mobilă de jandarmi din Chanas, după ce alți camionagii i-au surprins și au alertat autoritățile franceze. S-a descoperit că ei furau motorină din rezervoarele colegilor pe ruta Polonia-Spania, pe care o parcurgeau de cel puțin patru ori pe lună.

În noaptea de miercuri spre joi, 26 noiembrie 2020, la ora 3,30, un șofer care petrecea noaptea în cabina camionului său, în zona rezervată vehiculelor grele din Roussillon, pe autostrada A7, i-a surprins pe cei doi în timp ce, cu ajutorul unei pompe, furau motorină din rezervorul lui și o transferau în cel al camionului lor, parcat alături.

El a alertat imediat jandarmeria, oferind o descriere a camionului românilor, care plecase spre sud. Jandarmii au interceptat camionul românilor și apoi l-au urmărit discret până la prima oprire, în parcare de camioane Isardrôme, din Saint-Rambert-d'Albon. Șoferul și

colegul lui din cabină, doi români în vârstă de 20 și respectiv 29 de ani, le-au spus jandarmilor că transportă tuburi de țigări, marfă încărcată în Polonia cu destinația Spania, unde urmau să încarce legume. Jandarmii au inspectat atunci semiremorcă și au descoperit o pompă electrică și mai multe furtunuri. Reținuți, cei doi români au recunoscut faptul că furau motorină de la alte camioane. Doi șoferi fuseseră păgubiți doar în acea noapte de 1.000 de litri de motorină, în valoare de 1.400 de euro. Surpriza a venit atunci când românii au povestit că așa traversează de cel puțin 4 ori pe lună Europa, de la nord la sud și înapoi, fără să utilizeze vreodată cardul de credit sau banii cash dați de firmă pentru combustibil. Astfel, ei opreau sumele de motorină și le foloseau în scopuri personale. Cei doi români au fost eliberați condiționat, obligați să părăsească imediat teritoriul francez și chemați în instanță pe 25 martie 2021.



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



ȘOFERII - PRINTRE CEI DINTÂI VACCINAȚI ANTI-COVID, TRANSPORTATORII - PREGĂTIȚI DE DISTRIBUȚIE

Distribuirea vaccinurilor presupune păstrarea vaccinurilor la temperaturi foarte joase, de -70 de grade în cazul vaccinului Pfizer/BioNtech și de -20 de grade în cazul celui realizat de către Moderna.

Transportatorii români susțin că sunt pregătiți pentru distribuirea vaccinurilor anti-Covid, aceștia având la dispoziție camioane frigorifice care pot îndeplini condițiile specifice necesare.

Monitorizare prin GPS

„Companiile românești specializate în logistica și transportul produselor din sectorul farmaceutic și de sănătate din România operează camioane frigorifice cu temperatură controlată dotate cu tehnologii de ultimă generație, la standarde înalte de calitate și profesionalism, care pot transporta în condiții de maximă siguranță vaccinurile anti-Covid 19, la temperaturile specificate de producător de până la minus 80 de grade Celsius, obținute cu gheață carbonică în jurul dozelor de la plecare”, a declarat Roxana Ilie, responsabil reprezentare și informare în cadrul Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR).



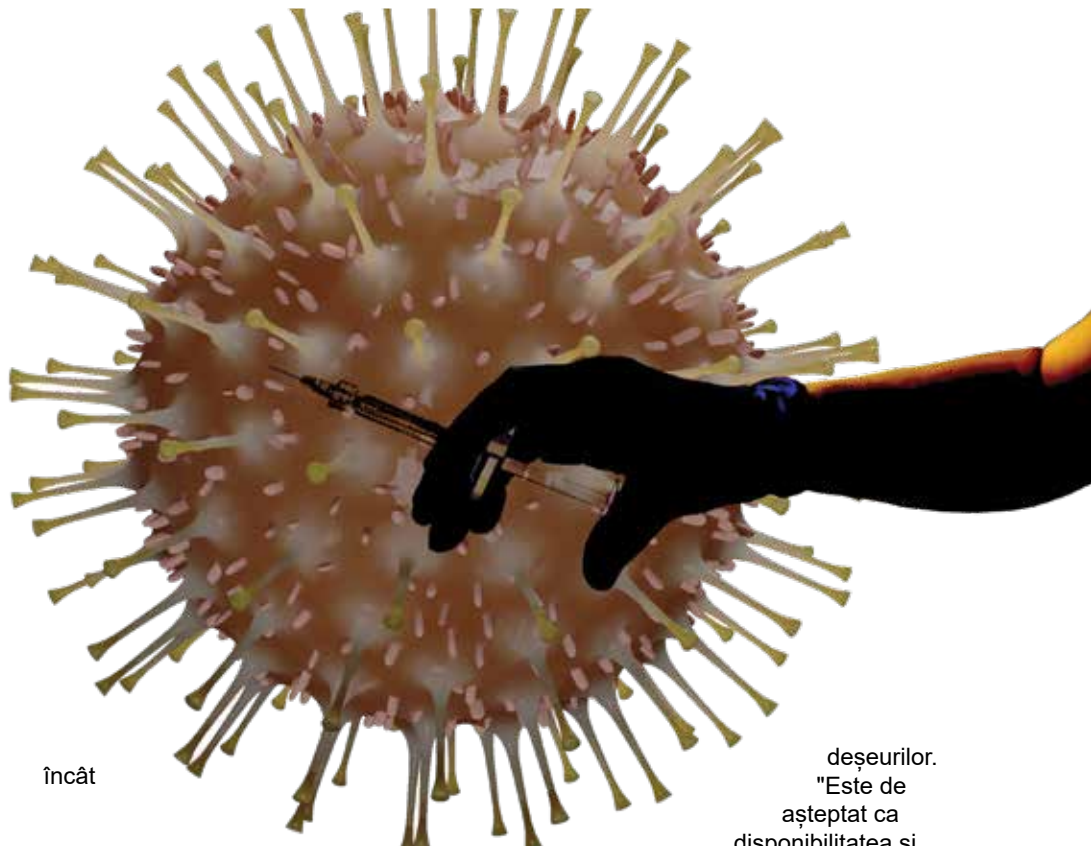
Aceasta spune că până și camioanele cu pâine congelată sunt monitorizate atunci când sunt transportate la retailerii. La transporturile alimentare obișnuite, există diagrame cu temperaturile menținute, iar la abateri de două grade pentru două ore, clienții pot refuza primirea mărfurilor. „În cazul distribuției vaccinului anti-Covid 19, subliniem importanța menținerii temperaturii pe tot lanțul frigorific și asigurarea conectivității fiabile a datelor între părțile interesate din diferite moduri de transport – în special aerian/rutier – pentru a asigura vizibilitatea completă a datelor în cadrul lanțului de distribuție”, mai spune Roxana Ilie. Primele vaccinuri sunt aproape. Atât Pfizer, cât și Moderna, au cerut deja aprobarea de urgență a vaccinurilor lor, după ce testele au arătat o eficiență de 95% pentru ambele.

Primele zboruri au pornit

Peste 15.000 de zboruri sunt estimate să aibă loc în următorii doi ani pentru transportul vaccinurilor de la fabrici în țările destinate. „Chiar zilele acestea, a început operarea primelor zboruri prin care sunt aduse dozele de vaccin anti-COVID-19 din SUA în Europa, la Bruxelles, pentru a putea fi rapid distribuite în cazul în care sunt aprobate și omologate, marcând astfel un moment istoric în lupta globală împotriva pandemiei”, se arată într-un comunicat UNTRR din data de 30 noiembrie 2020. Transportatorii își declară disponibilitatea pentru a colabora cu Guvernul României pentru distribuția dozelor de vaccin.

Măsuri necesare

Aceștia cer o serie de măsuri, astfel



încât

distribuția să aibă loc mai rapid: transporturi speciale, cu camioane dedicate și convoaie speciale, eventual escortate de poliție, alocarea unui regim special pentru aceste transporturi și ridicarea restricțiilor de circulație pentru ele, fără controale în trafic pentru camioanele cu vaccinuri, vămuirea prioritară și rapidă, distribuție transfrontalieră coordonată și facilitarea trecerii frontierei, conectarea datelor între transportul aerian și cel rutier.

Șoferii, categorie „vulnerabilă”

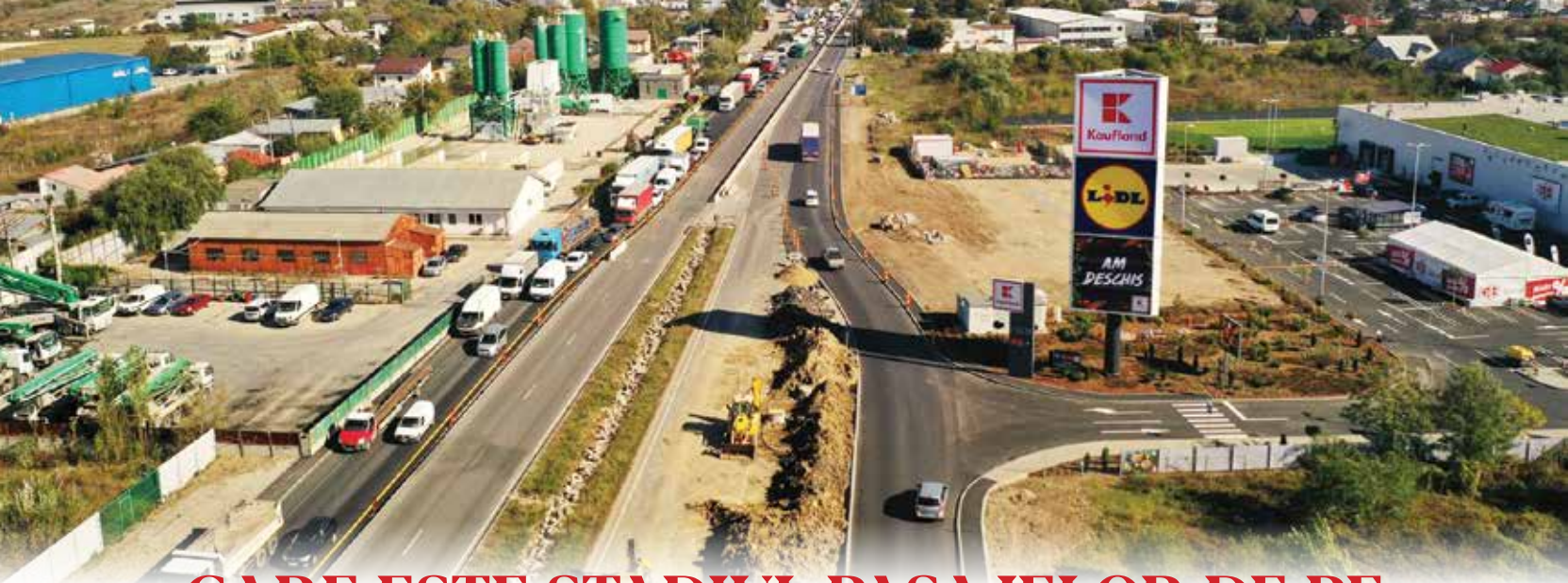
Strategia de vaccinare împotriva COVID-19 în România a fost publicată în Monitorul Oficial. Documentul are în vedere întregul proces și lanț de vaccinare împotriva COVID-19, de la principiile generale până la organizarea vaccinării, depozitarea vaccinurilor, păstrarea lanțului de frig, monitorizarea siguranței și eficacității și managementul

deșeurilor. „Este de așteptat ca disponibilitatea și accesul la vaccinurile

împotriva COVID-19 să fie limitate în etapele inițiale ce vor urma autorizării, din cauza capacității insuficiente de producție și a cererii extrem de ridicate. Prin urmare, este important ca modalitatea de alocare și distribuție a vaccinurilor să se facă în mod echitabil”, se arată în document. Grupurile prioritare pentru vaccinarea împotriva COVID-19, stabilite în concordanță cu recomandările Organizației Mondiale a Sănătății și Centrului European de Prevenire și Control al Bolilor, sunt:

- personalul din domeniul sănătății;
 - personalul din centre rezidențiale și medico-sociale;
 - populația cu risc ridicat de evoluție severă în cazul infecției cu SARS-CoV2;
 - personalul din alte domenii-cheie, esențiale bunei funcționări a societății.
- În această ultimă categorie este foarte posibil să fie incluși șoferii de camion, care transportă mărfuri esențiale.





CARE ESTE STADIUL PASAJELOR DE PE CENTURA BUCUREȘTI

În 2022, ar trebui ca pe Șoseaua de Centură să nu mai existe așa numitele „dopuri”, cozi de kilometri care se formează la intersecțiile cu drumurile ce ies/intră în Capitală.

În jurul Bucureștiului există două proiecte la care se lucrează: pasaje peste actuala șosea de centură, nemodernizată și cu o singură bandă pe sens. Anul acesta au început și lucrările la Autostrada de Centură a Bucureștiului, un proiect complet nou. Actuala centură a Capitalei e modernizată numai pe o treime din lungimea ei de 72 de kilometri. La intersecția cu intrările și ieșirile din București, cei care vin pe șoseaua de Centură nu au prioritate. În acest moment, sunt în construcție cinci pasaje peste actuala Șosea de Centură București.

Domnești: un sfert din lucrare, terminat

La Pasajul Domnești de pe Centura București lucrările continuă într-un ritm bun și au ajuns la 24% progres fizic. Potrivit documentelor oficiale, Pasajul Domnești va avea doar 536 de metri și va costa 91 de milioane de lei, fără TVA. Finalizarea lucrării este estimată pentru septembrie 2021. Se mai lucrează la realizarea grinzilor transversale pe noii piloni și finalizarea celorlalți piloni, precum și ridicarea terasamentelor aferente bretelelor și giratorului de pe Prelungirea Ghencea. Se fac ultimele pregătiri în vederea

relocărilor de utilități (gaz și curent), pentru ca utilajele să poată să înceapă forajul utilităților la ultimii piloni de-a lungul drumului județean spre Domnești.

Înspre Bragadiru, în următoarele săptămâni va fi așezat geotextilul, ca apoi să fie turnat balastul stabilizat și straturile de asfalt în vederea devierii traficului.

Mogoșoaia: trafic deviat

La pasajul rutier Mogoșoaia de pe centura Capitalei, s-a deviat, într-un final, traficul pe bretelele de la sol din direcția Otopeni și s-a început execuția



CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



coloanelor forate pentru ultima pilă și culee neatacate. CNAIR nu a luat în considerare o secțiune mai lată a bretelelor de la sol, care să permită circulația pe două benzi în fiecare direcție pe perioada lucrărilor. Actuala configurație produce zilnic ambuteiaje kilometrice.

La Pasajul Mogoșoaia, peste Șoseaua de Centură lucrează compania Strabag. Lucrările au ajuns la un stadiu de 25%, plățile fiind în întârziere ridicându-se la nivelul de numai 8,7%.

Podul se întinde pe 800 de metri. Pilonii principali de susținere au fost ridicați, lucrându-se la forarea pilonilor de la baza pasajului.

Termenul de finalizare este anul 2022.

Berceni: 5 ani pentru 3 kilometri

La Berceni, asociera condusă de Trameco a avansat la aproximativ 15%, deja primele elevații ale pilonilor fiind în

lucrările de proiectare. Potrivit CNAIR, amenajarea nodului rutier de la Berceni se întinde pe 2,4 kilometri și va costa suma de 146 milioane de lei. Se estimează că lucrările vor fi finalizate în 2022. Până acum, lucrările au avansat la un stadiu de 15%, iar plăți sunt făcute în valoare de 1%.

Pasajul Oltența: mobilizare modestă

Se amenajează un alt nod rutier (pasaj) care are o lungime de 3,6 kilometri și un cost de 169 de milioane de lei. Chiar dacă ar trebui deschis în 2022,



mobilizarea pare modestă. Italienii de la Itinera au ajuns la aproximativ 7% stadiu fizic, executând lucrări la coloanele forate pentru fundații, eliberarea și balastarea amplasamentului pentru lărgirea centurii sau la relocările de utilități. În continuare, există numeroase imobile ce nu au fost eliberate pentru a se putea ataca lucrările în integralitate.

Pasaj Cernica: ritm bun

La pasajul de la Cernica, unde va fi un sens giratoriu suspendat, se lucrează la realizarea pilonilor și turnarea radierilor, iar la viitorul pasaj peste magistrala CF 801, înspre Autostrada A2, au început lucrările de eliberare și pregătire a amplasamentului lângă pasajul existent.



lucru. În acest moment, se lucrează la bretelele dinspre localitatea Berceni. Și aici există probleme cu lipsa accesului pentru continuarea lucrărilor.

La Pasajul Berceni, contractul de execuție al lucrărilor a fost semnat în martie 2019. Lucrările au început peste 15 luni, după ce au fost finalizate





ÎNTÂRZIERE DE 4 ANI PENTRU 15 KILOMETRI DE AUTOSTRADĂ

Autostrada A10 Sebeș-Turda tronsonul 1 (15 km) s-a deschis, la început de decembrie, între bretelele scurte ale nodului Sebeș și nodul Alba Iulia Nord.

Este o veste foarte bună pentru șoferii care nu vor mai fi nevoiți să aștepte în ambuteiajele interminabile de pe DN1 dintre Sebeș și Alba Iulia.

Contractul de proiectare și execuție a fost semnat în anul 2014 și ar fi trebuit să se circule pe această autostradă doi ani mai târziu, însă nenumăratele blocaje și întârzieri imense cu realizarea exproprierilor, relocările de utilități, aprobările proiectelor tehnice sau autorizațiilor de construire, eliberarea gropii de gunoi de la Alba Iulia Sud (astăzi, un „muzeu al deșeurilor”), precum și ritmul dezamăgitor de lucru al constructorului italian Pizzarotti au amânat acest termen cu peste 4 ani. Deschiderea circulației a fost posibilă în acest an doar printr-o mobilizare surprinzătoare de ultim moment a celor de la Pizzarotti, cu asfaltări zi și noapte.

Constructorul va mai executa lucrări în următoarele săptămâni la nodul rutier Alba Iulia Nord și pe autostradă la finalizarea parapetelui, panourilor fonoabsorbante, marcajelor sau rigolelor. Se recomandă participanților la trafic să circule cu prudență și să respecte restricțiile de circulație. Dacă ritmul de lucru se menține, atât pe acest proiect, cât și pe tronsonul 2 construit de Aktor, în 2021 Autostrada Sebeș-Turda ar trebui să fie complet finalizată.



Ultimul hop, lotul 2

Loturile 3 și 4 au fost deschise în 2016, problematic fiind doar lotul 2. Dacă se menține ritmul de lucru bun, iar CNAIR va face plățile rapid pentru lucrările efectuate, există toate șansele să circulăm pe cei 24 de km ai lotului 2 din Autostrada Sebeș - Turda în a doua jumătate a anului viitor.

Pe Sebeș-Turda lotul 2 grecii de la Aktor au turat motoarele în ultimele

săptămâni, ajungând în ceasul al 12-lea, la 6 ani de la debutul contractului, la un ritm de lucru corespunzător pentru o asemenea lucrare. Stadiul fizic se apropie de 80%.

După o sumedenie de zone construite și refăcute în mod repetat în acești ani de șantier, grecii și-au dat în sfârșit seama că doar prin protejarea terasamentelor vor ieși din acest cerc vicios. Așa că au suplimentat considerabil echipele care se ocupă de sistemul de scurgere a apei de pe autostradă. Au avansat consistent și la așternerea balastului stabilizat și asfaltului, rămânând pentru 2021 doar câteva puncte nevralgice neacoperite. La structuri, subcontractorul Retter se apropie de finalizarea celui de-al doilea pod peste Mureș. Punctul critic al șantierului rămâne în continuare zona nodului rutier de la Teiuș, cu podul peste calea ferată Alba Iulia-Cluj Napoca.



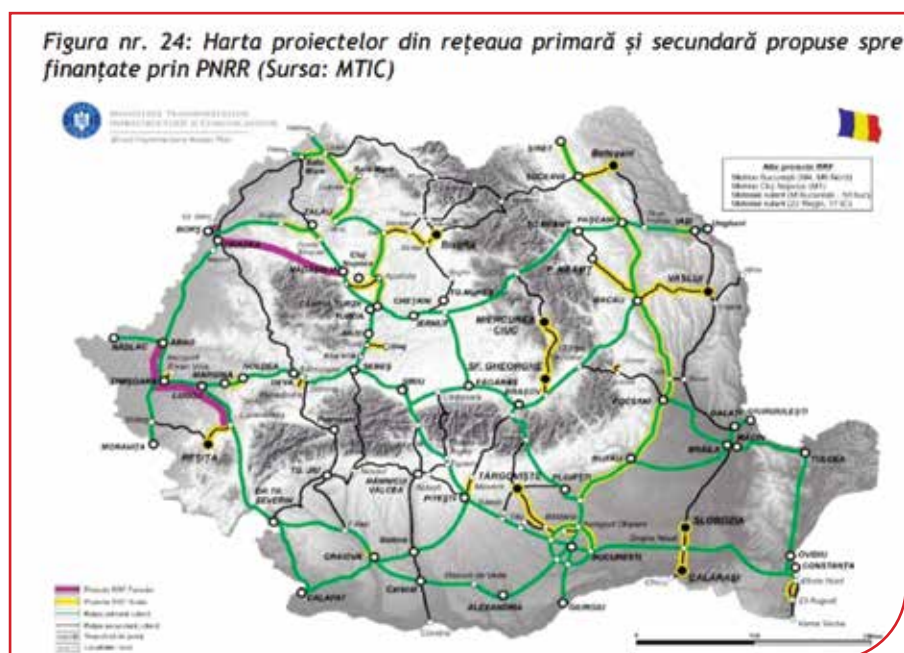


AUTOSTRĂZILE ȘI DRUMURILE EXPRES PENTRU CARE NE DĂ BANI U.E.

Bani sunt pentru proiectele de infrastructură rutieră. Ce ne-au lipsit întotdeauna sunt proiectele.

În jur de 250 de km de autostradă și drum expres își propune Guvernul să realizeze cu circa 3,54 miliarde de euro prin Planul Național de Redresare și Reziliență, programul național ce se bazează pe fondurile europene puse la dispoziția de către Uniunea Europeană pentru a ameliora impactul pandemiei asupra economiilor europene.

Alte 3 miliarde de euro vor fi alocate sectorului feroviar, în timp ce metroul - inclusiv prima magistrală de metrou din afara Capitalei - are o alocare de 1,5 miliarde de euro. Planul Național de Redresare și Reziliență, document pus în dezbatere publică, este „documentul strategic al României care stabilește domeniile și prioritățile de investiții precum și reformele elaborate pentru fiecare domeniu de investiții (...) a căror finanțare este asigurată din Facilitatea de Redresare și Reziliență (FRR) care are drept obiectiv general ameliorarea stării economice a României, consolidarea capacității de reziliență în perioade de criză pandemică precum și asigurarea unei creșteri economice pe termen lung”. Revista TIR Magazin l-a citit și vă prezintă poza momentul în ceea ce privește situația proiectelor de infrastructură rutieră.



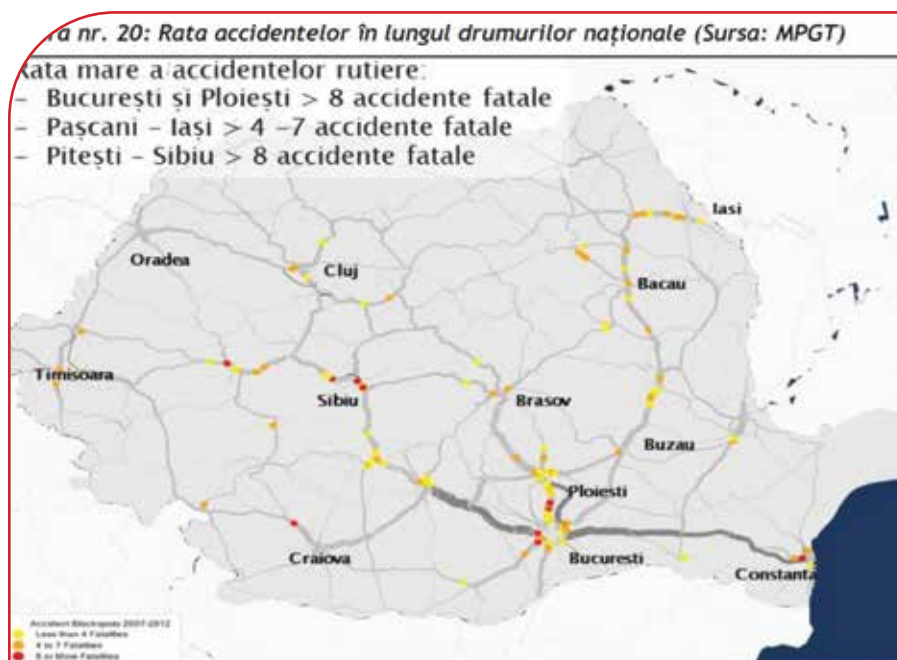
1.4.1. Infrastructura rutieră

Conform Raportului Forumul Economic 2019, România se situează pe locul 119 din 141 de țări analizate prin prisma calității infrastructurii rutiere. România se situează pe ultimul loc în Europa în ceea ce privește numărul de km de autostradă la 100.000 de locuitori. La nivelul anului 2019, 848 km din lungimea rețelei de transport rutier de interes național de 17.091 km fiind la nivel de autostradă, respectiv un procent de 4,96% din totalul rețelei de transport sunt autostrăzi.

De asemenea, densitatea de autostrăzi din România este una din cele mai mici la nivel european, raportată la suprafață.

Cele mai multe accidente grave

Accesul la coridoarele vest-, est- și sud-europene, este îngreunat și limitat de capacitatea de circulație și calitatea redusă a infrastructurii de transport din România, limitând, astfel, libera circulație a mărfurilor și persoanelor și diminuând posibilitățile de creștere ale traficului internațional de mărfuri sau călători



ceea ce a condus la creșterea numărului de ambuteiaje și la înrăutățirea parametrilor de calitate ai transportului și nerealizarea obiectivelor impuse prin regulamentele europene.

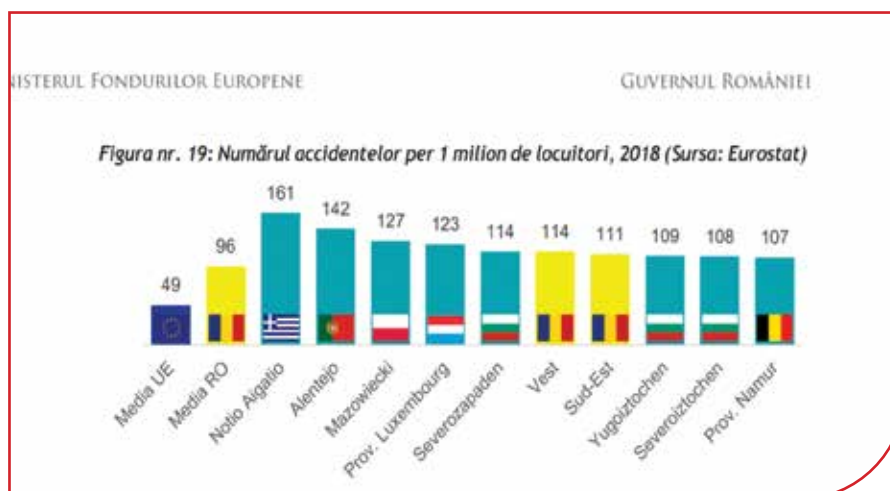
Mai bine pentru mediu

Mai mult decât atât, prin utilizarea de materiale de construcții ecoeficiente (covoare asfaltice cu capacitate de absorbție de emisii, iluminatul și sistemele de monitorizare alimentate prin surse de energie regenerabilă) consumul total de emisii generate de exploatarea investițiilor poate fi redus cu până la 30%. Ținând seama de potențialul materialelor ecologice, precum și a capacității de preluare a traficului de pe

care tranzitează România. Potrivit Raportului de Competitivitate Globală al World Economic Forum pentru anul 2018, România este pe ultimul loc în Uniunea Europeană în ceea ce privește investițiile în calitatea drumurilor și infrastructura existentă, cu un scor de 2.96 din 7. România prezintă cea mai ridicată rată a accidentelor rutiere din Statele Membre. Rata mortalității generate de accidentele rutiere este extrem de ridicată, România înregistrând un număr de 96 decese/1 mil. locuitori față de media UE de 49 decese/1 mil. locuitori în 2018. Deși numărul accidentelor fatale a scăzut în 2018 cu 4,3% față de anul precedent, de la 1.951 decese la 1.867, România se situează în continuare pe primul loc din UE la numărul de accidente grave.

Drumurile naționale, de 4 ori mai periculoase

Drumurile cu o singură bandă pe sens sunt recunoscute ca fiind cele mai periculoase, după cum rezultă din studiile recente efectuate de EuroRAP, care concluzionează că, în Europa, riscul de incidență a accidentelor pentru drumurile cu o singură bandă pe sens este de patru ori mai mare decât pentru autostrăzi. De asemenea, acest lucru reiese și din statisticile locale,



care reflectă un risc semnificativ mai mare pentru drumurile cu o singură bandă pe sens. În cazul drumurilor naționale există un risc de peste șase ori mai mare decât pentru autostrăzi și de peste trei ori mai mare în cazul în care se iau în calcul doar drumurile naționale din zonele interurbane. În prezent, aproximativ 90% din rețeaua națională este reprezentată de drumurile cu o singură bandă, ceea ce contribuie la numărul mare de accidente, precum și la costuri economice ridicate asociate acestora. Mai mult, capacitatea insuficientă a rețelei de infrastructură a limitat posibilitatea de preluare a creșterii traficului de mărfuri și călători în zonele intens circulate și, în special, la intrările în marile orașe,

arterele secundare de circulație se consideră că, prin implementarea măsurilor menționate anterior, se poate obține o reducere anuală a emisiilor GES de aproximativ 182 ktCO₂eq. Deși valorile de trafic vor crește în viitor, emisiile de poluanți rezultate din circulația auto vor scădea ca rezultat al creșterii vitezei de circulație, al fluidizării traficului, al îmbunătățirii performanțelor motoarelor termice (noi norme EURO din ce în ce mai restrictive) și al creșterii ponderii autovehiculelor hibride și electrice în ansamblul parcului auto al României.

Ce se va realiza

Rutier: dezvoltarea și modernizarea rețelei rutiere naționale de autostrăzi



și drumuri situate pe rețeaua primară și secundară a României, dublate de măsuri de creștere a siguranței rutiere, protejare a mediului și adaptare la schimbările climatice inclusiv prin realizarea/ concesiunea zonelor de parcare și staționare a vehiculelor (aprox. 8,42 miliarde euro cu TVA, pentru care se estimează aproximativ 655,4 km de autostradă și 636,2 km de drum expres și drumuri de legătură la rețeaua primară).

- Peste 250 km de autostradă și drumuri expres cu un buget estimat de 3,54 mld. Euro;

- Peste 330 km de Variante Ocolitoare și drumuri de legătură la rețeaua primară cu un buget estimat de 1 mld. Euro.

Care este stadiul principalelor proiecte finanțate

Autostrada Lugoj-Deva (Sector E + rest sector D)

Autostrada Lugoj-Deva este în continuare în impas, din cauza tronsonului cu tuneluri (10 km) care nu este finalizat. Dacă acesta nu va fi gata până în 2023, România ar putea fi nevoită să dea înapoi banii europeni. Pentru a putea beneficia de bani europeni pentru construcția autostrăzii Lugoj Deva, Comisia

RUTIER

Autostrăzi

Proiecte RRF	Valoare, incl. TVA (mil. Euro)
Autostrada Lugoj-Deva (Sector E + rest sector D)	330,00
Autostrada de centură Nord București	960,00
Autostrada Ploiești - Buzău	380,00
Autostrada Buzău - Focșani	420,00
Autostrada Focșani - Bacău	640,00
Autostrada Bacău - Pașcani + Legătura la P. Neamț	865,00
Autostrada Pașcani - Suceava - Siret	638,00
Autostrada Transilvania (cu Meseș P. Sălaj) - Nușfalău + Pachet conectivitate Cluj (Gilău - Apahida)	2.170,00
TOTAL	6.403,00

Drumuri expres

Proiecte RRF	Valoare, incl. TVA (mil. Euro)
A1 - Timișoara - Așchileț Traian Vuia / DN77	76,40

Europeană a cerut României să dea în trafic întreaga autostradă până la finalul anului 2023. Numai că secțiunea cuprinsă între Margina și Holdea a autostrăzii, unde trebuie realizate două tuneluri pentru urși, nu are încă un constructor. În aceste condiții, finalizarea lucrărilor până la finalul anului 2023 este puțin probabilă.

Problema se datorează deciziei CNAIR de a rezilia contractul cu italienii de la Salini în momentul în care mai erau de finalizat circa 13 kilometri, din care patru erau construiți în proporție de 90%. Aceștia sunt singurii kilometri de autostradă care lipsesc nu doar între Lugoj și Deva, ci între Sibiu și Nădlac.

Autostrada de centură Nord București

Segmentul Nord al autostrăzii A0 este împărțit în patru loturi:

- Lotul 1, DJ601 - DN1 (Corbeanca), 17,5km, câștigător Nurol Insaat Ve Ticaret AS, preț: 746.763.568 lei. Durata: 12 luni pentru proiectare, 22 de luni pentru construcție. Contract în curs de semnare.
- Lotul 2, DN1 (Corbeanca) - DN2 (Afumați), 19 km, în licitare. Constructor selectat: asocierea SA&PE Construct SRL - Spedition UMB SRL - Tehnostrade SRL, preț: 831.920.652, durata de proiectare: 12 luni, durata construcție: 22 luni.
- Lotul 3, DN2 (Afumați) - DN3 (Cernica), 8,6 km, în licitare.

Constructor selectat: Nurol Insaat Ve Ticaret, preț: 428 milioane lei fara TVA, durata de proiectare: 12 luni, durata de execuție: 18 luni.

• Lotul 4, DN3 (Cernica) - A2, 4,5km, câștigător Asocieria SA&PE Construct SRL - Spedition UMB SRL - Tehnostrade SRL, preț 312,6 milioane lei fără TVA, durata de proiectare: 12 luni, durata de execuție: 18 luni. Contract semnat în august 2020.

Autostrada Ploiești-Buzău

Investigațiile geotehnice pentru proiectul autostrăzii Ploiești-Buzău se apropie de finalizare, fiind la mijlocul lunii octombrie la circa 95%, conform Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere.

Prin tema geotehnică aprobată de CNAIR, prestatorul a propus un număr de 482 de foraje, însumând 6.756 metri liniari de foraj, dar numărul de foraje poate fi suplimentat în funcție de necesarul din teren. Contractantul, Consitrans SRL, prin intermediul subcontractantului de specialitate Geostud SRL, efectuează investigațiile geotehnice prin intermediul a cinci instalații de forare mecanizate, atât pe raza județului Prahova, cât și în județul Buzău, scrie Prahova Info.

Deși ordinul de începere pentru derularea contractului (de 12,2 milioane de lei) încheiat cu Consitrans pentru elaborarea studiului de fezabilitate și a proiectului tehnic a fost dat în luna noiembrie 2018, finalizarea documentelor și, implicit a contractului, are termen anul 2021. După predarea documentației către autoritatea contractantă – Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere – ar urma să aibă loc și lansarea procedurii de achiziție a execuției lucrărilor pentru autostrada Ploiești (Dumbrava) – Buzău.

CNAIR estimează că pe tronsonul Ploiești-Buzău al viitorului drum de viteză ar fi nevoie de exproprierea a cel puțin 800 de imobile, reprezentând atât terenuri, cât și



clădiri, care ar urma să intre în posesia statului după efectuarea cadastrului și a evaluărilor.

Autostrada Buzău – Focșani

În anul 2016, Guvernul României aproba Master Planul, prin Hotărârea de Guvern nr. 666/2016 și implicit realizarea acestei porțiuni de autostradă.

În 2017, CNAIR a semnat contractul de servicii privind "Elaborare Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic pentru drum de mare viteză Buzău-Focșani", în valoare de 13,933 milioane de lei, cu termen de

Tot în septembrie s-au semnat contractele de realizare a Studiilor de Fezabilitate și a Proiectelor Tehnice pentru circa 102 km de drum expres de la Pașcani la Suceava și de la Suceava la Siret. Noua șosea de mare viteză ar urma să vină în continuarea autostrăzii A7, pe coridorul 9 de la București – Ploiești – Buzău – Bacău - Pașcani, iar atât autoritățile locale, cât și cele de la Compania de Drumuri vorbesc de drumul expres Pașcani-Suceava-Siret ca de autostrada A7. În caietul de sarcini, proiectantul are ca sarcină să studieze și posibilitatea

MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE

GUVERNUL ROMÂNIEI

Jucu - Dej	251,60	34,10
Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - A13	50,20	60,30
Vaslui - Bacău - DX5/A13	62,10	74,20
Reșița - Caransebeș - DX2	41,80	41,80
Călărași - Drajna Nouă - A2	15,70	22,00
Sfântu Gheorghe (Chilieni) - Chichiș - A13	32,60	5,80
A10 - Teiuș - Blaj	30,80	23,70
Legătura A3 - Mărtinești - Vâlcele	77,95	9,00
Baia Mare - Jibou	423,90	54,8
Drum Expres Baia Mare - Satu Mare	336,83	55,50
Soveja - Lepșa	19,85	13,9
TOTAL	2.336,73	636,2

Drumuri expres

Proiecte RRF	Valoare, incl. TVA (mil. Euro)	Lungime (km)
A1 - Timișoara - Aeroport Traian Vuia/DNCT	26,50	7,70
Târgoviște - București - A0/DNCB	123,80	58,60
DN1 - Aeroportul Henri Coandă - A3/A0	51,30	9,00
A8 - Letcani Vest - Centura Iași - Iași Dacia	88,00	14,90
Apahida - Jucu	21,40	3,70
A1 - Pitești - Mioveni	50,00	9,20
Centura Craiova Est - DX Pitești - Craiova	22,30	4,30
Alternativa Techirghiol (Litoral Express)	62,80	22,00
Bistrița - Dej	317,00	55,60
Hunedoara - Sântuhalm - A1	39,00	13,00
Botoșani - Suceava - DX5	148,20	26,20
Slobozia - Drajna Nouă - A2	43,10	16,90

Planul Național de Redresare și Reziliență

predare a documentației – 2020.

Autostrada Focșani – Bacău

Abia în septembrie 2020, a fost semnat certificatul de urbanism pentru porțiunea Focșani - Bacău a autostrăzii A7.

Autostrada Bacău – Pașcani – Suceava

realizării proiectului direct ca autostradă.

Autostrada Transilvania (cu Meseș P. Sălaj.-Nușfalău) + Pachet conectivitate Cluj (Gilău - Apahida) E vorba de 170 de kilometri de autostradă aflați în stadiu incipient al căror cost este de 2,17 miliarde euro.



ȘOFERII ȘI-AU RUPT MAȘINILE ÎNTR-O GROAPĂ DE PE AUTOSTRADA INAUGURATĂ DE KLAUS IOHANNIS ȘI LUDOVIC ORBAN

Reprezentanții unei firme de vulcanizare din Bacău au publicat pe o rețea de socializare imagini despre un eveniment rutier, exact pe tronsonul de autostradă inaugurat cu mândrie de președintele Iohannis și premierul Orban, cu doar câteva ore în urmă.

Președintele Klaus Iohannis și premierul Ludovic Orban au participat, pe 3 decembrie 2020, la deschiderea tronsonului de Autostradă A7 - varianta ocolitoare Bacău.



Peste puțin timp, în carosabil au apărut deja spărături și crăpături, iar un șofer a avut ghinionul să-și strice mașina în gropile apărute. Și nu este singurul ghinionist, spun oamenii.

DRDP Iași a confirmat situația, iar problema ar fi apărut în zona unor rosturi de dilatație. Ei spun că e sarcina constructorului să repare. Tronsonul de autostradă a fost construit de asocieria Spedition UMB SRL-Tehnostrade SRL, ambele firme controlate de băcăuanul Dorinel Umbrărescu. Patronul firmei care a intervenit la apelul șoferilor de ajutor spune că



a mers la șase intervenții, în total, iar în toate cazurile șoferii au fost nevoiți să-și schimbe atât jentile cât și pneurile.

Nastase Teodor, proprietarul service-ului mobil: "Au fost vreo șase persoane care ne-au solicitat să mergem la intervenție. O bucată din asfalt era ruptă, nesemnălizată corespunzător, de acolo a pornit tot lanțul. Din șase intervenții pe care le-am avut, cinci șoferi au fost



nevoiți să-și înlocuiască atât jantele, cât și anvelopele. La una dintre mașini o jantă nouă era în jur de 800 de euro. Puteau fi și accidente, de asta ne-am și temut inițial, de a opri mașina acolo și să continuăm să mergem la intervenție, pentru că se circulă cu viteză, pe porțiunea aia sunt sărite bucățile din asfalt și exista riscul unui derapaj. Prima intervenție a avut loc la doar patru ore de la deschiderea tronsonului de autostradă. Cred că avaria a fost înainte de inaugurare. Cred că era gata deteriorată. Situația mi se pare foarte gravă."

Săptămâna trecută, premierul Ludovic Orban i-a felicitat pe constructorii care realizează centura ocolitoare a municipiului Bacău,



întrucât aceștia au comunicat că tronsonul de drum cu profil de autostradă va putea fi dat circulației între 27 noiembrie și 2 decembrie, deși termenul limită de finalizare a lucrărilor era luna ianuarie a anului 2022.

Ministrul Transporturilor, Lucian Bode, se lăuda cu banii pe care statul i-a plătit.

"Aș vrea să mai lămuresc un lucru, pentru că am fost acuzați că finanțăm acest obiectiv, că am alocat prea puțini bani în 2020. Vreau să vă spun că am plătit, până în acest moment, într-un an de zile, 467 de milioane de lei, în raport cu 126 cât au plătit cei dinaintea noastră. Așadar, am plătit toate certificatele intermediare de plată și vom plăti absolut până la ultimul leu tot ce avem de plată pentru acest obiectiv", spunea Bode.

Reacția CNAIR

Într-un comunicat de presă emis pe data de 03 decembrie 2020, Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CNAIR) confirmă problemele apărute la noua autostradă:

"Precizări CNAIR

Referitor la imaginile apărute în spațiul public cu privire la deteriorări ale părții carosabile pe VO Bacău apărute după darea în trafic, CNAIR face următoarele precizări:

- Deteriorările apărute au fost determinate de o eroare de fabricație a unui rost de la podul de la km 3+150, partea dreaptă.
- Imediat ce a fost constatăată această problemă, Antreprenorul

a semnalizat zona respectivă și a executat în regim de urgență lucrările de remediere, astfel încât, la această oră, se circulă în condiții de siguranță pe toată lungimea VO Bacău.



- Având în vedere că, până la recepția finală a lucrărilor, constructorul mai are de realizat astfel de rosturi, circulația pe acest obiectiv se desfășoară cu restricție de viteză de 90 km/h. CNAIR".



ULTIMELE DOUĂ LOTURI DE PE AUTOSTRADA SIBIU-PITEȘTI ÎȘI CAUTĂ CONSTRUCTOR

CNAIR a lansat procedura de găsim a unui constructor pentru ultimele două tronsoane, cele mai dificile, de pe Autostrada Sibiu-Pitești.

Secțiunea dintre Cornetu și Tigveni va avea 37 de kilometri și un tunel dublu de 1,7 km la Poiana.

Ce firme s-au înscris în cursa pentru obținerea contractului Zece dintre ofertele primite de CNAIR sunt de la firme din Turcia și China. În cursă s-au înscris și drumari din Italia, Grecia și Austria. Unul dintre constructori, care speră să-și adjudece contractul, lucrează deja la realizarea unui lot din aceeași autostradă. Este vorba despre italienii de la Astaldi, care au în lucru secțiunea dintre Pitești și Curtea de Argeș.

Oferte au depus și austriecii de la Strabag, dar și italienii de la Pizzarotti, care, în 3 decembrie 2020, au dat în trafic lotul 1 din autostrada Sebeș-Turda.

Și grecii de la Aktor s-au înscris în cursă, deși toate proiectele pe care le au în desfășurare în România sunt mult întârziate.

Date tehnice

Valoarea estimată a contractului este de 5.324.779.469,00 Lei fără TVA.

Durata contractului este de: 14

luni perioada de proiectare, 59 luni perioada de execuție și 60 luni perioada de garanție a lucrărilor. Traseul are o lungime de 37,4 km Sursa de finanțare: Fonduri Europene Nerambursabile. Principalele lucrări ale acestei secțiuni sunt: 95 de poduri și pasaje, tunel cu două galerii independente în lungime de 1.7 km/ galerie, nod rutier Cornetu și Nod rutier Vălen, ecoduct în zona



localității Călinești.

Comisia de Evaluare va analiza ofertele în conformitate cu prevederile documentațiilor de atribuire și cu legislația în vigoare în domeniul achizițiilor publice.

Start și pe Boița - Cornetu

La începutul acestei luni, CNAIR a

pornit procesul pentru căutarea unui constructor și pentru cei aproape 30 de kilometri dintre Boița și Cornetu. Este ultimul tronson care intră în procedura de achiziție publică, toate celelalte fiind scoase deja la licitație, în evaluare, proiectare sau execuție. Și acesta este un tronson greu. Pe 50 la sută din traseu vor fi lucrări de artă: poduri, viaducte, tuneluri. De altfel, este al doilea lot a cărui construcție este estimată la circa un miliard de euro. Șefii de la Drumuri estimează că proiectarea celor circa 30 de kilometri dintre Boița și Cornetu va dura cel mult 2 ani, iar lucrările efective se vor întinde pe cel mult 5 ani și 4 luni.

Tronsonul care începe la Boița în județul Sibiu și ajunge la Cornetu, în județul Vâlcea, este unul foarte dificil.

„Are o lungime de circa 33 de kilometri. Este unul dintre loturile complexe ale acestei autostrăzi. Avem 50 de pasaje, viaducte și poduri, cel mai lung dintre viaducte va avea 760 de metri și vom avea și, de asemenea, 7 tuneluri”, a detaliat Mariana Ioniță, director general al CNAIR.

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.





7 MILIOANE DE DOZE DE VACCIN ANTI-COVID VOR FI TRANSPORTATE, ZILNIC, CU 24 DE CAMIOANE

Camioanele vor juca un rol decisiv în livrarea vaccinurilor anti-COVID, care va începe în luna decembrie în toată lumea.

În Kalamazoo, Michigan, un teren a fost amenajat pentru 350 de congelatoare de mare capacitate, gata să primească milioane de doze de vaccin Covid-19, înainte de a fi expediate în întreaga lume, anunță Wall Street Journal.

100 milioane de doze pe lună

Este vorba de un hub în lanțul de aprovizionare extins al Pfizer Inc.. Gigantul farmaceutic din SUA spune că vrea să livreze până la 100 de milioane de doze în acest an și alte 1,3 miliarde în 2021.

La fel ca alți producători de vaccinuri, Pfizer pregătește de urgență bazele de livrare cu ajutorul partenerilor săi logistici, astfel încât să înceapă rapid livrarea dacă vaccinul său obține aprobarea de la Food and Drug Administration și de la alte organisme de reglementare din întreaga lume.

Efortul companiei de a oferi ajutor populației se va constitui în jurul locurilor de depozitare frigorifice: Kalamazoo și Puurs, Belgia. Livrările se vor baza pe zeci de zboruri de marfă și sute de drumuri pe distanțe lungi parcurse de camioane în fiecare zi.

Investiție de miliarde. Profit record

Pfizer a cheltuit până acum aproximativ 2 miliarde de dolari pe dezvoltarea vaccinului și înființarea rețelei de distribuție. Pentru a menține vaccinurile în siguranță în timpul transportului și pentru a le muta rapid, Pfizer a proiectat un nou recipient reutilizabil, care poate păstra vaccinul la temperaturi foarte scăzute de până la minus 70 de grade, până la 10 zile și poate conține între 1.000 și 5.000 de doze. Cutiile de dimensiunile unei valize, încăstrate în gheață și urmărite prin GPS, vor permite Pfizer să evite limitările la camioanele frigorifice sau la avioanele care sunt dotate, la rândul lor, cu camera frigorifică. Pfizer se așteaptă să încarce acele cutii cu vaccinuri în 24 de camioane pe zi din Kalamazoo și Puurs. Vor fi transportate aproximativ 7,6 milioane de doze pe zi către aeroporturi.

O provocare globală

Profesioniștii în logistică se pregătesc să transporte rapid și în siguranță miliarde de doze de vaccinuri împotriva Covid-19, după ce acestea vor fi pregătite în lupta împotriva noului coronavirus

SARS-CoV-2, jongând cu ecuații cu multiple necunoscute, scrie AFP.

Câte vaccinuri sunt necesare

Între 12 și 15 miliarde de doze ar urma să fie produse în lume, potrivit Federației Internaționale a Industriei Farmaceutice (IFPMA). "Modelele actuale preconizează faptul că nu vor exista suficiente vaccinuri pentru a acoperi populația mondială înainte de 2023 sau 2024", estimează Duke University din Statele Unite, care supraveghează piața emergentă a aproximativ 200 de vaccinuri-candidat.

Care vor fi condițiile de transport

Laboratoarele pregătesc două tipuri de vaccinuri. Unele - ca cel al Pfizer et BioNTech - au nevoie de temperaturi de păstrare foarte scăzute - de până la -80°C -, în timp ce altele vor fi păstrate la temperaturi mai convenționale - cuprinse între 2 și 8°C. Primul tip, deosebit de dificil de transportat, "va privi până la 30% dintre dozele care vor fi distribuite în lume", estimează directorul grupului general de logistică Ceva (grupul CMA-CGM), Mathieu Friedberg. Restul de 70% din al doilea tip "are

nevoie de o logistică specifică. Ține de domeniul farmaceutic, deci este mai sensibil, dar este mai puțin tehnic decât -80°C", spune el.

Jumătate din vaccinuri cu camioanele

Mathieu Friedberg consideră că jumătate dintre vaccinuri vor fi transportate rutier de la locul de producție -Pfizer și Moderna ar urma să subcontracteze o parte a fabricării lor în Franța- la locul de depozitare și apoi la centrele de vaccinare.

Cealaltă jumătate necesită, în opinia sa, o logistică îmbinând mijloace aeriene și terestre.

Totul va depinde de distanță și de urgența trimerii produselor.

Cum se va transporta cu avionul

"Va fi nevoie de un fel de pod aerian", avansează Glyn Hughes, însărcinat cu marfa la Asociația Internațională de Transport Aerian (IATA). Câte o singură doză de transportat pentru fiecare locuitor al planetei ar echivala cu 8.000 de avioane cargo mari, în opinia sa. Pentru a ne face o idee despre volum, cele 99 de avioane de pasageri de lung curier ale Air France pot transporta fiecare în cală peste 400.000 de doze, iar cele două avioane cargo de tip Boeing 777 ale companiei franceze ar putea transporta peste un milion de doze.

"Zborurile de pasageri cu o capacitate în cală trebuie să crească", pledează directorul general al IATA Alexandre de Juniac, în opinia căruia "frontierele trebuie să fie deschise pentru a permite distribuția". Capacitatea actuală a transportului de marfă cu avionul este insuficientă pentru a face față cererii. Prăbușirea traficului aerian internațional a limitat oferta, iar 60% din marfa aeriană este transportată în cala avioanelor de pasageri.

Cum va fi lanțul logistic

La toate nivelurile se înființează "task forces", grupuri de lucru, atât la nivel de stat, cât și de profesie și întreprinderi. Bolloré Logistics lucrează "pe toate segmentele", declară directorul



comercial Olivier Boccara, precizând că vizează situația pieței ambalajelor, revizuieste resursele de transport -efectuează mai ales un recensământ al transportatorilor tereștri capabili să facă față provocării-, analizează companiile aeriene și maritime în privința fluxului.

Laboratoarele se află într-o situație particulară, ele fiind cele care acreditează transportatorii. "În această ordine, o instituție sau o autoritate sanitară a unei țări lucrează cu un laborator, laboratorul certifică lanțul logistic, așadar el este cel care face treaba împreună cu subcontractorii săi pentru ca acest lanț logistic să-i respecte toate criteriile", rezumă Mathieu Friedberg.

Sute de mii de camioane frigorifice

"Până în prezent, rămân numeroase necunoscute", spune firma de logistică Geodis (grupul SNCF) - enumerând cantitățile de transportat, la ce temperatură, care sunt calendarele, schemele de distribuție. Însă profesioniștii în logistică

contactați de AFP sunt unanimi și spun că vor fi pregătiți.

Lanțurile logistice din industria farmaceutică trec de obicei neobservate, subliniază Mathieu Friedberg, care notează că transportul la -80°C există deja în transferul de organe. "Ceea ce se schimbă este amploarea, într-un timp relativ scurt".

Cu 150.000 de camioane frigorifice, "Franța dispune de unul dintre cele mai bune lanțuri de transport la rece din lume", potrivit Chaîne logistique du froid. "Situația se complică" în cazul produselor care este necesar să fie păstrate la temperaturi cuprinse între -20° și -80°C, însă provocarea "nu este imposibil" de înfruntat, declară Jean-Eudes Tesson, președintele acestei organizații.

"Directivele nu sunt încă total clare cu privire la transport. Este, așadar, extrem de dificil să le spunem clienților dacă aceste containere refrigerate sunt mijlocul cel mai potrivit de distribuție a vaccinului", declară Mike van Berkel de la producătorul olandez de containere pentru aviație VRR Aero.





GUVERNUL BRITANIC MONTEAZĂ TOALETE PENTRU ȘOFERII PROFESIONIȘTI ÎN AȘTEPTAREA UNOR COZI ENORME DE LA 1 IANUARIE

Toalete portabile urmează să fie instalate de-a lungul M20 și A20 pentru șoferii de camioane blocați în cozi lungi cauzate de întârzierile la frontieră, după Brexit-ul care va avea loc la 1 ianuarie 2021.

Un acord vamal între UE și Londra este tot mai puțin probabil. Guvernul britanic a declarat că a elaborat „planuri detaliate” pentru a evita cozile la intrarea în Regat, înainte de 31 decembrie 2020, când transportul de mărfuri prin Canal va intra într-o lume a „necunoscutelor”. Șoferii de camioane și locuitorii s-au plâns de mult timp de lipsa facilităților de pe șoseaua care străbate districtul Kent. Marginile drumului sunt folosite încontinuu

ca toalete de cei care pur și simplu nu au unde să meargă în timpul transportului de mărfuri. În timp ce guvernul se pregătește pentru „scenariul cel mai rău posibil”, când va fi nevoie să deruleze operațiuni cu până la 7.000 de camioane odată, a fost confirmat că vor fi amenajate toalete portabile.

Problema, rezolvată

Un subsecretar de stat din Departamentul pentru transporturi a

declarat că este „vital” să fie puse la dispoziție facilități pentru șoferii de camion.

Rachel Maclean a spus: „Avem planuri detaliate pentru montarea de toalete pentru șoferi nu numai în Kent, ci și într-o serie de alte zone. Vrem cu adevărat să minimizăm impactul Brexit asupra șoferilor profesioniști aflați multă vreme pe drumuri. Ne bazăm pe industria de transporturi pentru furnizarea de bunuri critice și de consum și trebuie să le asigurăm cele mai bune condiții.”

Pe lângă toalete, ministrul a dezvăluit că vor fi asigurate și dușuri temporare și chiuvete pentru spălat. În prezent se lucrează la un parc de camioane de 66 de acri, care va fi dat în folosință după 1 ianuarie 2021, lângă intersecția 10A din Sevington.

Imensul amplasament va fi utilizat pentru controale vamale și ca zonă de staționare pentru până la 1.700 de vehicule grele în cazul în care ar exista perturbări la porturi.





CUM ARATĂ CAMIONUL-SPITAL DE LUPĂ ÎMPOTRIVA COVID-19 SITUAT ÎN PIRINEI

Spitalul mobil este produsul unei cooperări transfrontaliere și este finanțat de UE.

Un exemplu remarcabil de cooperare transfrontalieră, susținut de Uniunea Europeană, a fost demonstrat în orașul Bayonne din sud-vestul Franței. Conceput cu mult înainte de începerea pandemiei de coronavirus, acest proiect finanțat de UE nu ar fi putut fi lansat într-un moment mai bun. Principalul său rezultat - un centru spital mobil, destinat să ofere sprijin în perioade de dezastre naturale, industriale sau teroriste - a fost acum declarat funcțional pe deplin împotriva COVID-19.

Banii europeni bine cheltuiți

Costul proiectului, cofinanțat de UE cu 65%, reprezintă 1.523.075 euro. Acesta este implementat de un grup de instituții de asistență medicală și de cercetare - Spitalul Universitar din Toulouse, Centrul de Cercetări Biomedicale Navarrabiomed,

Centrul Spitalicesc din Navarra, SEM din Barcelona și Centrul Spitalului Côte Basque din Bayonne. Colaborarea transfrontalieră



prevede gestionarea resurselor IT comune, dezvoltarea de noi cursuri de instruire și protocoale de tratament și stabilirea de tehnologii inovatoare care vor fi desfășurate în jurul Pirineilor.

Tranformare de pandemie

Proiectul a fost inițial conceput ca parte a dezvoltării Centrului de Răspuns la Crize, fiind vorba de un spital mobil. În timpul celui de-al doilea val al pandemiei, echipa care a lucrat la proiect a decis să adapteze spitalul la nevoile pacienților cu COVID-19. Spitalul include un camion-spital de 70 metri pătrați care poate fi remobilizat de doar 4 persoane în douăzeci de minute. Are capacitatea

de a găzdui 18 pacienți.

În septembrie, echipa proiectului a organizat un „turneu COVID”, prin cele mai izolate zone din departamentul Haute-Garonne, cu scopul de a efectua teste masive Covid-19.

Luni, 9 noiembrie 2020, proiectul a fost prezentat, oficial, la Bayonne și și-a demonstrat principalele puncte forte: instalare rapidă și autonomie electrică, care garantează cele mai bune condiții de lucru.

Franța relaxează restricțiile

Carantina generalizată se va încheia în Franța începând cu data de 15 decembrie, cu puțin timp înaintea sărbătorilor de sfârșit de an, a anunțat, președintele Emmanuel Macron. Este vorba de prima relaxare a restricțiilor în această țară greu încercată de pandemia de coronavirus.

Toate magazinele mici, cum sunt librăriile sau florăriile, se vor putea redeschide cu un program până la ora 21.00. În schimb, barurile, restaurantele, sălile de sport și discotecile vor rămâne închise, a precizat Macron într-o intervenție televizată consacrată lockdown-ului, decis pentru aducerea sub control a epidemiei de COVID-19.





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

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



CONCEPTUL SERIALULUI

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

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

fiecare episod vine cu un gen diferit de umor.

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

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

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



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

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

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

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

Episodul 01

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

Episodul 02

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

Episodul 03

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

Episodul 04

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

În luna septembrie 2019, Pistruiatul

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

Episodul 05

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

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

Episodul 06

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



FORMULAR PENTRU
 ABONAMENT LA
 REVISTA TIR



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

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

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



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

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

NOUL VOLVO FM



ESTE EXACT
CE ȘI-AU
DORIT
CLIEȚII



Volvo FM a fost mereu apreciat pentru versatilitatea sa în numeroase aplicații de transport regional, însă noul Volvo FM este răspunsul Volvo Trucks la dorințele clienților, pentru un vehicul care să ofere:

- ✓ **Vizibilitate mult îmbunătățită.** Vizibilitatea directă a crescut cu 10% datorită noului design. În plus, noile sisteme permit conectarea până la 8 camere pe ecranul secundar din noul panou de instrumente, complet digital.
- ✓ **O cabină mai spațioasă.** Volumul interior a crescut cu până la 1 mc. Iar geamurile mult mai mari și trapa de sticlă accentuează senzația de spațiu.
- ✓ **Mai multe spații de depozitare.** Capacitatea de depozitare pentru cabina Globetrotter a crescut cu peste 50%, adică cu încă 340 litri.
- ✓ **Calitate de top.** De la îmbunătățirile aduse la exterior până la noul panou de bord sau selectorul I-Shift – totul în noul Volvo FM inspiră calitate premium.
- ✓ **Un camion mult mai modern.** Noul Volvo FM este un camion complet nou, ce oferă o bună eficiență în privința consumului, un nivel maxim de confort în operare și caracteristici inovatoare de siguranță!

Aflați mai multe pe www.volvotrucks.ro.

TRANSPORT REGIONAL

Volvo Trucks. Driving Progress

